

Univerzita Karlova v Praze

Přírodovědecká fakulta

katedra sociální geografie a regionálního rozvoje



Eva Hosnedlová

Vliv dálnice D5 na Tachovsku

Impact of D5 motorway on Tachov region

Bakalářská práce

Praha 2009

Vedoucí bakalářské práce: Mgr. Petra Vondráčková

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem předloženou bakalářskou práci vypracovala samostatně za použití uvedené literatury a zdrojů dat.

V Praze dne 17.8.2009

.....
Eva Hosnedlová

Poděkování

Děkuji vedoucí práce Mgr. Petře Vondráčkové za odborné vedení a cenné rady a připomínky při tvorbě bakalářské práce.

Abstrakt

Tato bakalářská práce se zabývá vlivem dálnic na regionální rozvoj. Cílem práce je vyhodnotit, jak dálnice D5 ovlivnila region Tachovsko a jak změny spojené s dálnicí vnímají představitelé obcí, obyvatelé a firmy působící v tomto regionu. V první části byl analyzován vliv dálnice na změnu socioekonomických charakteristik mezi roky 1991 a 2001, tedy před a po výstavbě dálnice. Vliv dálnice na tyto charakteristiky byl nakonec prokázán pouze minimálně. Druhá a hlavní část práce se již zabývá vyhodnocením dotazníkového šetření. Dotazovaní vnímají dálnici D5 ve svém regionu pozitivně, a to zejména díky zlepšené dopravní dostupnosti. Představitelé obcí si také uvědomují vliv dálnice na vznik nových průmyslových zón a na celkový rozvoj obce. Negativa spojená se zhoršením životního prostředí zaznamenaly pouze obce v těsné blízkosti dálnice a na dálničních přivaděčích.

Klíčová slova: dálnice, regionální rozvoj, dopravní dostupnost, Tachovsko

Abstract

This bachelor thesis deals with the impact of motorways on regional development. The aim of this thesis is to evaluate how the D5 motorway affected region Tachov and how changes associated with highway perceive officials municipalities, residents and companies operating in the region. In the first part is analyzed the impact of the motorway to socio-economic characteristics between 1991 and 2001, before and after the construction of the motorway. Comparison of these characteristics shows, that effects of motorway proved only minimally. The second - major part of the thesis deals with the evaluation of questionnaire survey. Respondents perceive the D5 motorway in the region positively, particularly through improved transport accessibility. The officials municipalities are also aware of the impact of the motorway to the emergence of new industrial zones and the overall development of the villages. The environmental degradation was mentioned only in villages in close proximity to the motorway.

Keywords: motorway, regional development, transport accessibility, Tachov region

Obsah

Seznam tabulek, obrázků a grafů.....	7
Seznam tabulek.....	7
Seznam obrázků.....	8
Seznam grafů.....	8
1. Úvod.....	9
2. Teoretický rámec.....	11
2.1 Role dopravní infrastruktury v regionálním rozvoji.....	11
2.2 Působení dopravní infrastruktury v různých regionech.....	12
2.3 Efekty dopravní infrastruktury	13
2.4 Metody hodnocení vlivu dopravní infrastruktury.....	16
3. Metodika práce.....	18
3.1 Data a ukazatele.....	18
3.2 Metodika dotazníkového šetření.....	19
4. Charakteristika území a vliv dálnice D5 na vybrané socioekonomické ukazatele	20
4.1 Poloha.....	20
4.2 Osídlení a obyvatelstvo	20
4.3 Ekonomická struktura.....	23
4.4 Firmy a podnikatelé.....	23
4.5 Bytový fond.....	24
4.6 Trh práce.....	25
4.7 Vyjíždka do zaměstnání	28
5. Vyhodnocení dotazníkového šetření	31
5.1 Dotazník pro představitele obcí.....	31
5.1.1 Vnímání dálnice D5	31
5.1.2 Firmy v obcích a přeshraniční spolupráce	34
5.1.3 Vnímání geografické polohy a rozvoje obce	34
5.2 Dotazník pro obyvatele.....	37
5.2.1 Vnímání dálnice D5	38
5.2.2 Využívání dálnice D5	39
5.2.3 Vnímání geografické polohy a rozvoje obce	40
5.3 Dotazník pro firmy	42
5.3.1 Lokalizace firem.....	43
5.3.2 Vnímání dálnice D5 a její využívání	44
5.3.3 Vnímání geografické polohy a rozvoje obce	48
6. Porovnání vnímání vlivu dálnice D5 mezi cílovými skupinami.....	50

7. Závěr.....	53
Seznam literatury.....	56
Seznam pramenů.....	58
Seznam příloh.....	59

Seznam tabulek, obrázků a grafů

Seznam tabulek

Tabulka 3.1: Počet dotazníků dle velikostních skupin obcí	19
Tabulka 4.1: Počet obyvatel v ORP Tachov	22
Tabulka 4.2: Obyvatelstvo podle ekonomické aktivity v ORP Tachov, Plzeňském kraji a v Česku	23
Tabulka 4.3: Domy v ORP Tachov	25
Tabulka 4.4: Míra nezaměstnanosti v Plzeňském kraji a správních územích ORP Plzeňského kraje	26
Tabulka 4.5: Směr vyjížděky v roce 1991 a 2001	30
Tabulka 5.1: Vnímání polohy obce v blízkosti dálnice D5 – představitelé obcí	32
Tabulka 5.2: Význam polohy obce vzhledem k dálnici, Německu, Plzni – představitelé obcí ...	35
Tabulka 5.3: Obyvatelé dle vzdělání v ORP Tachov a ve skupině dotázaných	37
Tabulka 5.4: Vnímání polohy obce v blízkosti dálnice D5 – obyvatelé	38
Tabulka 5.5: Využívání dálnice D5	40
Tabulka 5.6: Účel a frekvence vyjížděky po dálnici D5	40
Tabulka 5.7: Vyjížděka po zprovoznění dálnice	40
Tabulka 5.8: Význam polohy obce vzhledem k dálnici, Německu, Plzni – obyvatelé	41
Tabulka 5.9: Vliv dálnice na rozvoj obce – obyvatelé	41
Tabulka 5.10: Zastoupení dotazovaných firem dle velikosti	42
Tabulka 5.11: Zastoupení ekonomických subjektů dle odvětví v ORP Tachov a ve skupině dotázaných	43
Tabulka 5.12: Role dálnice D5 při rozhodování na lokalizaci firmy	44
Tabulka 5.13: Distribuce výrobků	45
Tabulka 5.14: Frekvence využívání dálnice D5 pro firemní účely	46
Tabulka 5.15: Význam polohy obce vzhledem k dálnici, Německu, Plzni – firmy	48
Tabulka 5.16: Vliv dálnice na rozvoj obce – firmy	48

Seznam obrázků

Obrázek 2.1: Podmínky ekonomického rozvoje	12
Obrázek 2.2: Vztah mezi investicemi do dopravní infrastruktury a ekonomickým systémem.....	13
Obrázek 4.1: Obce správního obvodu ORP Tachov dle počtu obyvatel za rok 2001	22
Obrázek 4.2: Nezaměstnanost v obcích ORP Tachov za rok 2007.....	27
Obrázek 4.3: Vyjíždka do zaměstnání v obcích správního území ORP Tachov za rok 2001	29
Obrázek 4.4: Změna vyjíždky v obcích ORP Tachov mezi roky 1991 a 2001	29
Obrázek 5.1: Vliv dálnice D5 na rozvoj obce – představitelé obcí.....	36

Seznam grafů

Graf 4.1: Struktura obcí dle velikostních skupin v ORP Tachov	21
Graf 5.1: Změna vybraných charakteristik v obci – představitelé obcí.....	33
Graf 5.2: Změna vybraných charakteristik v obci – obyvatelé	39
Graf 5.3: Změna vybraných charakteristik v obci – firmy	47
Graf 6.1: Vnímání polohy obce vzhledem k Německu	51
Graf 6.2: Vnímání polohy obce vzhledem k dálnici	51
Graf 6.3: Vnímání polohy obce vzhledem k Plzni	52

1. Úvod

Tato bakalářská práce se věnuje vyhodnocení rozvojových dopadů dálnice D5 na Tachovsku. Téma vlivu dálnic na regionální rozvoj je často diskutované veřejností, ekologickými organizacemi, vědci i politiky. V Česku v posledních letech dochází k velmi dynamickému rozvoji dálniční sítě, což vyplývá ze snahy přiblížit se životní úrovni vyspělých států. Potřeba kvalitní dopravní infrastruktury roste s tím, jak dochází k propojování regionů a k ekonomickému růstu vyspělých i rozvojových zemí. Mezi hlavní přínosy dálnic patří vyšší rychlost přepravy, větší bezpečnost, zkrácení vzdáleností, vedení dopravy mimo obydlená území a také odlehčení dopravy na přetížených silnicích. Všeobecně se také předpokládá, že dálnice podnítl hospodářský růst. V jejich blízkosti jsou totiž často budovány průmyslové zóny, logistická centra, výrobní haly, nákupní centra a další stavby, kde vznikají nová pracovní místa. Dojde tedy k podpoře nejen průmyslu, obchodu a dopravy, ale také dalších propojených odvětví. Dálnice vedle pozitivních účinků s sebou přináší i řadu negativních dopadů, z nichž největším je znečištění životního prostředí, hluk a změna krajinného rázu.

Financování výstavby dálniční infrastruktury je velmi náročné, v Česku jsou náklady dokonce jedny z nejvyšších v Evropské unii. V současné době, kdy se téměř při každé příležitosti skloňuje ekonomická krize, je ještě složitější určit, kam finance ze státního rozpočtu investovat, aby byly efektivně využity. Přestože je téma zabývající se vlivem dálnic na regionální rozvoj velmi aktuální a zajímavé, není studií na toto téma v Česku mnoho.

Cílem této práce bude objasnit, jak dálnice D5, respektive její úsek v ORP Tachov, ovlivnila region Tachovsko. Práce je rozčleněna do 4 hlavních kapitol. V první kapitole se zaměřím na shrnutí odborné literatury o vlivu dálnic na regionální rozvoj. Podrobněji je vysvětlena role dopravní infrastruktury v regionálním rozvoji, působení dopravní infrastruktury v různých regionech a pozitivní i negativní efekty dopravní infrastruktury. Na závěr kapitoly jsem ještě shrnula metody hodnocení vlivu dopravní infrastruktury, které jsou nejčastěji používány v případových studiích.

V další kapitole „Metodika práce“ je stručně popsáno, jak jsem v celé práci postupovala. Zaměřím se zde na použitá data a ukazatele a dále také na metodiku dotazníkového šetření.

Ještě před vyhodnocením dotazníkového šetření je potřeba představit region Tachovsko a analyzovat vliv dálnice na změnu socioekonomických charakteristik mezi roky 1991 a 2001, což bude cílem další kapitoly. Změnu před a po výstavbě dálnice jsem sledovala na obyvatelstvu, ekonomické struktuře, bytovém fondu, trhu práce a dojížděce do zaměstnání.

Další kapitola se již zabývá hlavním cílem práce, a tím je vyhodnocení vnímání dálnice D5 na Tachovsku představiteli obcí, obyvateli a firmami působícími v tomto regionu. Metodou dotazníkového šetření jsem zjišťovala, jestli zde jednotlivé skupiny zaznamenaly změny, které

by mohly být způsobené dálnicemi, a které by mohly vést k určitému rozvoji nebo naopak úpadku regionu. V poslední kapitole je ještě shrnuto a porovnáno vnímání mezi jednotlivými dotazovanými skupinami.

Cílem bude potvrdit nebo vyvrátit následující hypotézy a výzkumné otázky:

- 1) Starostové obcí vnímají dálnici D5 pozitivně z důvodu lepší dostupnosti a lepší image, která láká nové podnikatele a investory. Ti zde vytvářejí nová pracovní místa, a tím roste zaměstnanost. Dálnice tedy pomáhá pozitivnímu vývoji obce. Problémem může být zhoršení životního prostředí.
- 2) Obyvatelé budou spíše spokojeni s výstavbou dálnice, protože jim usnadňuje zejména dojíždění do zaměstnání, ale i za jiným účelem. Lze předpokládat, že díky zlepšené dopravní dostupnosti, budou obyvatelé vyjíždět častěji a na delší trasy. Negativa pocítí hlavně obyvatelé, kteří využívají hromadnou dopravu, a to tak, že zde dojde k snížení intenzity hromadné autobusové dopravy. Obyvatelé si budou stěžovat na zhoršení životního prostředí.
- 3) Třetí skupina se bude rozdělovat na firmy a podnikatele, kteří zde byli již před výstavbou dálnice, a firmy, které se sem přemístily, nebo zde vznikly až po výstavbě dálnice. Pro nově vzniklé a přemístěné bude dálnice jedním z hlavních faktorů umístění, budou vyzdvihovat hlavně dobrou dopravní dostupnost. Tuto výhodu jistě budou vnímat i firmy, které zde byly již lokalizovány, ale nevýhodu mohou vidět v konkurenčních firmách, které dálnice může přilákat.
- 4) Jednotlivé skupiny budou vnímat změny spojené s výstavbou dálnice celkově kladně.

2. Teoretický rámec

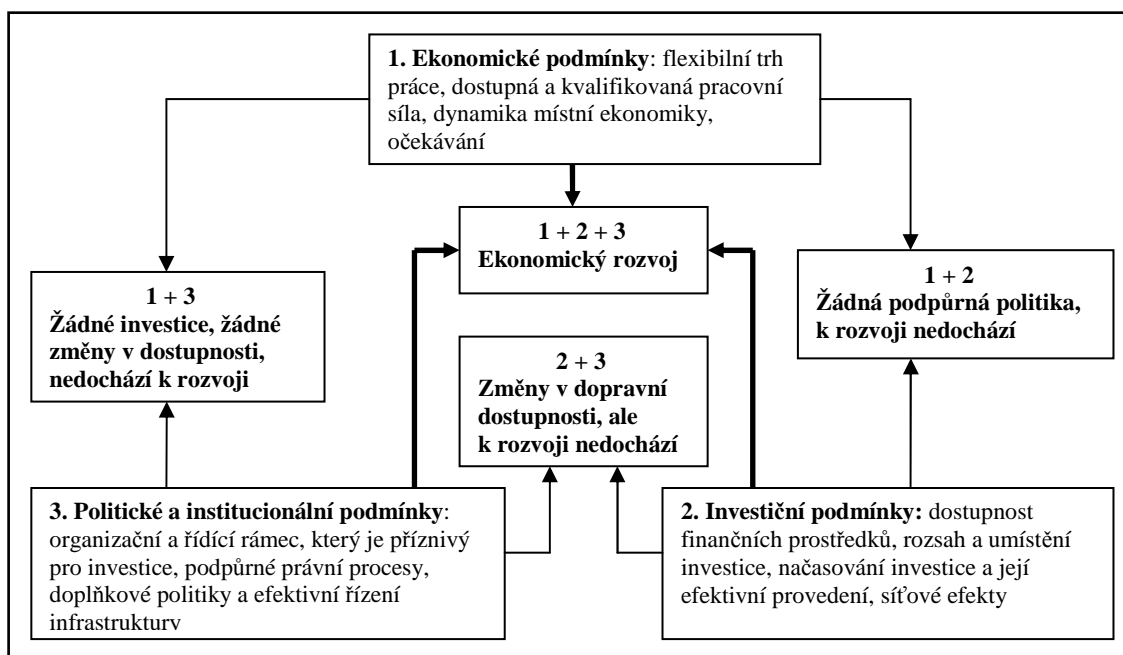
V zahraniční literatuře se téma vlivu dálnic na regionální rozvoj objevuje relativně často. Zejména v literatuře evropské a americké se můžeme setkat jak s obecnými pojednáními o tomto tématu, tak i s případovými studii zaměřujícími se na konkrétní dálnice či rychlostní komunikace. Naopak v Česku se s takovými studii setkáváme zatím jen zřídka. Tento nedostatek, který vede k jednostrannému přesvědčení o pouze pozitivních dopadech dálnic na regionální rozvoj, kritizuje např. Kurfürst (2001). V této kapitole bude popsána role dopravní infrastruktury v regionálním rozvoji, působení dopravní infrastruktury v různých typech regionů a efekty dopravní infrastruktury. Na závěr kapitoly jsem ještě zařadila shrnutí metod hodnocení vlivu dopravní infrastruktury, které jsou nejčastěji používané v případových studiích. Vycházím zde převážně ze zahraniční literatury, nemusí proto všechny teze platit pro Česko.

2.1 Role dopravní infrastruktury v regionálním rozvoji

Jednou z aktuálních nevyřešených otázek v geografii dopravy je, zda investice do dopravní infrastruktury povedou k ekonomickému růstu. Tento vztah mezi dopravní infrastrukturou a regionálním rozvojem je velice kontroverzní a již dlouho je objektem debaty mezi politiky, dopravními inženýry a vědci. Z počátku byl vliv dopravní infrastruktury na regionální rozvoj přehlížen, později naopak přeceňován (Tóth 2005). Dlouho se vycházelo z domněnky, že vysoce kvalitní dopravní infrastruktura je nezbytným předpokladem pro ekonomický rozvoj. Toto tvrzení se ustálilo a výstavba nových silnic a dálnic byla často ospravedlňována argumenty jako např. zvýšení konkurenceschopnosti a pokles nezaměstnanosti regionu (Whitelegg 1994). Zkušenosti s výstavbou dopravní infrastruktury již od počátku 60. let ale velmi často ukazují, že je chápání tohoto problému příliš zjednodušené.

V současnosti se můžeme setkat se dvěma postoji. První skupina chápe dopravní infrastrukturu jako potenciální katalyzátor ekonomického rozvoje, jiní ji považují za „nutnou, nikoli však postačující“ podmínku ekonomického rozvoje (Rephann 1993). Postupně začínají převažovat kritické pohledy na rozvojové dopady infrastruktury. Autoři Banister a Berechman (2001) zmiňují, že investice do dopravní infrastruktury působí jako doplněk k dalším důležitým podmínkám rozvoje regionu. Tyto investice nevedou nutně k hospodářskému rozvoji, ale podporují ho, jestliže ostatní faktory jsou přítomné. Za faktory ekonomického rozvoje považují: ekonomické, investiční, politické a institucionální podmínky. Tyto tři soubory nezbytných podmínek jsou znázorněny na obrázku 2.1. Samostatně mají tyto podmínky velmi malý nebo žádný rozvojový dopad. I v případě, že jsou kombinovány dvě z těchto podmínek, bude efekt pouze okrajový, jak je na obrázku dobře vidět. Ekonomický růst lze očekávat pouze při působení všech třech faktorů.

Obrázek 2.1: Podmínky ekonomického rozvoje

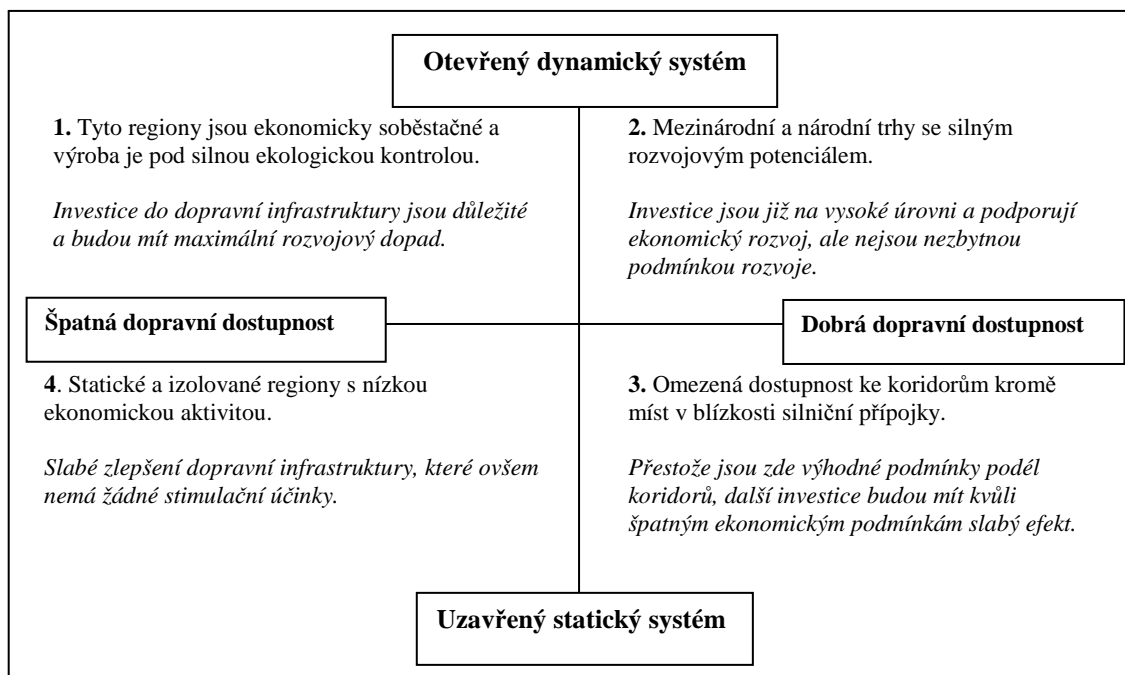


Zdroj: Banister, Berechman 2001, přeloženo

2.2 Působení dopravní infrastruktury v různých regionech

Dalším důležitým tématem, které se v literatuře objevuje, je odlišné působení investic na zlepšování dopravní infrastruktury v různých typech regionů. Závisí především na geografické poloze regionu, na poloze vůči metropolitnímu regionu, a dále na tom, zda se jedná o region městský či venkovský, vyspělý či zaostalý. Pozitivní efekty zlepšování dopravní infrastruktury se projeví pouze v regionech, které mají určitý rozvojový potenciál, což je souhrn vnitřních podmínek a zdrojů daného regionu. V poslední době se začíná zpochybňovat argument používaný při budování dálnic, který hovoří o tom, že dálnice bude velkým přínosem pro regionální ekonomiku a že pomůže hospodářsky zaostalým regionům. Tento argument považuje za chybný např. Hey a kol. (1996). Zlepšené spojení mezi vyspělým a zaostalým regionem může mít pozitivní dopad na rozvoj zaostalého regionu, ale v některých případech se děje úplný opak. Často dochází k emigraci obyvatelstva ze zaostalého regionu a příchodu nové konkurence z vyspělého regionu. Místo očekávané konvergence se rozdíl mezi regiony ještě více prohlubují na úkor zaostalých regionů (Hey a kol. 1996). Whitelleg (2004) dospěl k názoru, že regiony s horší dopravní dostupností jsou často ekonomicky úspěšnější než oblasti s mnohem lepší dostupností a oblasti, které mají úroveň dostupnosti podobnou, jsou mnohdy na úplně jiné ekonomické úrovni. Tímto vztahem se zabývali také Banister a Berechman (2001) a opět ho názorně vystihli na obrázku 2.2. Je zde vidět, že dobrá dopravní dostupnost nemusí znamenat hospodářský rozvoj. Naopak pro regiony, kde dostupnost není tak dobrá, toto nemusí nutně být překážkou rozvoje.

Obrázek 2.2: Vztah mezi investicemi do dopravní infrastruktury a ekonomickým systémem



Zdroj: Banister, Berechman 2001, přeloženo

Dalším tvrzením, které se v literatuře opakuje velmi často, je, že ve vyspělých zemích s již dobře propojenou kvalitní dopravní sítí, nebudou mít další investice do dopravní infrastruktury za následek ekonomický růst.

Investice do dopravní infrastruktury nemusí být vždy neekonomičtější a neefektivnější. Příkladem může být zcela rozdílná strategie budování dopravní sítě v Portugalsku a v Irsku. Portugalsko se zaměřilo na silnou podporu investic do své dopravní infrastruktury. Výsledkem je dnes sice hustá dálniční síť, ale dálnice nejsou plně využívány. V Irsku se naopak soustředili na rozvoj lidských zdrojů a dálniční síť se začíná rozvíjet až v současnosti.

Lze tedy shrnout, že spojitost mezi dopravní infrastrukturou a ekonomickým rozvojem může být velmi slabá a závislá na mnoha jiných důležitých okolnostech.

2.3 Efekty dopravní infrastruktury

Jednoznačným přínosem investic do dopravní infrastruktury je lepší dopravní dostupnost. Tento pojem Bruinsma a Rietveld (1998) definují jako „potenciální příležitosti pro interakce“, „možnost kontaktů s aktivitami či subdodavateli“, nebo přesněji jako „atraktivitu místa v síti vzhledem k jiným místům a dopravní náklady na dosažení tohoto místa“. Další důležité dopady a přínosy dopravní infrastruktury budou popsány tak, jak je ve své knize chápou a rozdělují právě Bruinsma a Rietveld (1998).

Investice do dopravní infrastruktury mají jak dočasný, tak i trvalý dopad na ekonomiku. Hlavní dočasný efekt se týká stimulace zaměstnanosti a příjmů v průběhu fáze výstavby. Za trvalé efekty jsou považovány ty, které se projeví až po výstavbě dálnice. Zmiňují zejména: vliv na dopravní náklady, HDP, zaměstnanost, životní prostředí a prospěch.

Druhým rozdělením efektů je na přímé a nepřímé. Za přímé efekty považují autoři investice do dopravní infrastruktury vedoucí ke změnám v celkových dopravních nákladech. Zde je třeba připomenout, že dopravní náklady představují pouze zlomek (2 – 5 %) celkových výrobních nákladů (Whitelegg 1994). Navíc značnou část dopravních nákladů lze považovat za fixní náklady, neboť se jedná o nakládku, vykládku, pojištění a registraci, které jsou nezávislé na dopravní vzdálenosti (Bray 1992). Proto Bruinsma a Rietveld (1998) zdůrazňují, že snížení dopravních nákladů je myšleno skrze kratší vzdálenosti a vyšší rychlosti, což má za následek redukcí spotřeby paliva, kapitálu a ceny pracovní síly. Tyto změny se projeví v dopravním systému jako možnost výběru způsobu dopravy, výběru denní doby a zatraktivněním pro vyjížděku do tohoto místa. Nepřímé efekty se projevují ve snížení celkových dopravních nákladů, což následně vede k růstu produktivity firem. Změní se tak přidaná hodnota, a tím dojde k růstu HDP v regionu nebo státu. Snížení dopravních nákladů ovlivňuje také změny v dopravní dostupnosti. Je třeba zdůraznit, že služby dopravní infrastruktury jsou nerovnoměrně rozloženy v prostoru, a proto je dostupnost vhodným konceptem pro ukázkou těchto rozdílů v úrovni služeb.

Důležitým znakem dopravní infrastruktury je, že investice do ní vedou jak k distributivnímu, tak i generativnímu efektu. Distributivní efekt nastane v případě, že pozitivní dopady na zlepšení infrastruktury jsou vykompenzovány negativními dopady jinde v ekonomice, jak v odvětvovém, tak i prostorovém smyslu. To znamená, že se jedná pouze o přemístění určité ekonomické činnosti z jiného regionu. Na druhou stranu generativní efekt je založen na vzniku zcela nových činností. Toto rozlišení je důležité zejména proto, že generativní efekt investic může být přeceňován při studiu oblasti, která je příliš úzce vymezená. Hlavní důvod pro tento znak infrastruktury je její síťový charakter. Zlepšení spojení se většinou nedotkne pouze tohoto spojení samotného, ale také ostatních spojení v síti.

Vlivy infrastrukturních investic na zaměstnanost probíhají mezi pracovní silou, soukromým kapitálem a infrastrukturou. Rozdíly v tempu růstu regionů nebo zón závisí na výhodách, které získaly ze změn v infrastruktuře. Bray (1992) se k vytváření pracovních míst výstavbou silnic a dálnic staví kriticky. Považuje výstavbu silnic za velmi neefektivní nástroj k vytváření nových pracovních míst, neboť investice do zdravotní péče, veřejné dopravy nebo bytové výstavby vytváří více míst na investovanou jednotku než výstavba silnic. Navíc dodává, že pracovní místa vytvořená výstavbou nové infrastruktury jsou méně kvalifikovaná a hůře placená než jiné investice. Na vznik nových firem a tím i vznik pracovních míst nahlíží Bray (1992) rovněž skepticky. Uvádí, že nové silnice mohou ekonomickou aktivitu z regionu „vysávat“, stejně jako

ji mohou stimulovat. Nová dopravní infrastruktura často způsobí přesun ekonomických aktivit z městských regionů na „zelenou louku“. Při tomto procesu často mizí pracovní příležitosti.

Dále je zde mnoho dopadů dopravní infrastruktury na životní prostředí. Rozvoj rychlostních komunikací způsobuje, že silniční doprava více konkuruje železnici, což se projeví zvýšenými emisemi. Dálnice mohou vést k narušení prostupnosti krajiny a mohou ovlivnit přírodní prostředí. Za pozitivní efekty jsou považovány změny ve výběru trasy mimo městský region, proto zde může dojít k redukci lokálních dopadů na životní prostředí. Navíc dálnice dovolují plynulý provoz, což šetří pohonné hmoty. Rovnováha těchto efektů je silně závislá na lokálních podmínkách. Je třeba zmínit, že firmy považují aspekty životního prostředí za důležitý bod lokalizačního profilu regionů. Investice veřejného sektoru do infrastruktury šetrné k životnímu prostředí mohou tedy zlepšit konkurenční postavení měst, regionů a států (Bruinsma, Rietveld 1998).

Hlavní výhody plynoucí z investic do dopravní infrastruktury pro veřejný prospěch se vyskytují zejména ve formě snížení cestovního času uživatelů infrastruktury. Tyto změny lidem přinášejí lepší možnosti využití svého volného času, cestování na delší vzdálenosti za stejný čas.

Negativním projevem investic do dopravní infrastruktury je ovlivnění rovných příležitostí. Přínosy dopravních projektů jsou obvykle distribuovány poněkud nerovnoměrným způsobem mezi lidi a firmy, a to v závislosti na jejich poloze. Kromě toho se často stává, že investice do infrastruktury, které vedou ke zlepšené dopravní dostupnosti pro větší část lidí na určitém území, mají negativní dopad na dostupnost menší části obyvatelstva. Dalším problémem rovných příležitostí je financování projektu. Ti, kdo nejvíce těží z daného projektu, nejsou nutně těmi, kteří platí nejvíce za poskytování infrastrukturních služeb. Vlivy na životní prostředí jsou také často distribuovány velmi nerovnoměrně v prostoru. Regiony, které jsou nejvíce narušeny např. vysokorychlostní železniční dopravou, nejsou obvykle ty, které by z toho měly největší materiální přínos. Tyto aspekty spravedlivých příležitostí jsou velmi důležité v rámci procesu politického rozhodování (Bruinsma, Rietveld 1998).

Jedním z nejdůležitějších důsledků nové dopravní infrastruktury je umístování firem v její blízkosti. Za nejvýznamnější lokalizační faktory považují autoři dopravní náklady, dopravní dostupnost a infrastrukturu. Lokalizační rozhodnutí firmy jsou silně ovlivněna fází jejího životního cyklu. V počáteční fázi, kdy podnik vzniká, je závislý především na bydlišti podnikatele a dopravní infrastruktura nehraje až tak významnou roli. To se ale změní, pokud chce firma expandovat. Úspěšné firmy potřebují prostor k expanzi, který často v původním místě není k dispozici. Lze tedy očekávat, že při rozhodování o přemístění bude infrastruktura hrát důležitou roli. V USA je vysoké procento firem pouze součástí většího podniku. Každá z těchto částí má rozdílné infrastrukturní požadavky. Pro výrobu a logistická centra je důležitá infrastruktura pro nákladní dopravu, řízení firmy a vývojová centra spíše požadují infrastrukturu pro osobní dopravu a aglomerační úspory (Bruinsma, Rietveld 1998).

Autoři Bruinsma a Rietveld (1998) také ukazují důležité tendence v umístění výrobních činností v důsledku zdokonalené dopravní infrastruktury. Vysoké náklady na dopravu způsobí, že výroba bude decentralizována. Úplné odstranění všech nákladů na dopravu může vést k přesunu výroby z míst s vysokými výrobními náklady a soustředěním v místech s nízkými výrobními náklady, což jsou okrajové lokality. Částečné snížení dopravních nákladů povede k prostorové polarizaci výroby, protože zde nízké náklady na dopravu převáží větší úspory z rozsahu.

Zlepšená dopravní infrastruktura vede k lépe fungujícímu trhu práce. Více pracovníků může dojíždět na delší vzdálenosti za stejný čas, což vede k redukci nezaměstnanosti a k rovnováze mezi nabídkou a poptávkou na pracovním trhu. Z dlouhodobého hlediska jsou tyto efekty ale vzdálené. Snížení dopravních nákladů povede k více rozptýlenému osídlení. Rostou tak dojížděkové vzdálenosti a tím mohou lidé žít ve větším prostoru s lepším životním prostředím.

Snížení dopravních nákladů ovlivňuje také ceny pozemků, které vlivem dopravní infrastruktury klesají, stoupají nebo se nemění. Ceny pozemků závisí na mnoha různých faktorech, zejména na poměru nabídky a poptávky na trhu, blízkosti velkých nebo atraktivních měst a dopravní dostupnosti. Lze předpokládat, že v blízkosti měst budou ceny pozemků stoupat, naopak v okrajových regionech spíše stagnovat nebo klesat.

2.4 Metody hodnocení vlivu dopravní infrastruktury

Metody hodnocení vlivu dopravní infrastruktury, které jsou nejčastěji používané v případových studiích, shrnul Bruinsma a Rietveld (1998). Rozdělují metody na modelové a nemodelové a dále podle používaných dat na agregovaná a neagregovaná. Modelové přístupy na agregovaných datech jsou důležitým nástrojem při analýze ekonomických dopadů investic do dopravní infrastruktury a jsou nejvíce využívány ekonomy, dopravními inženýry a orgány územního plánování. Zařazují sem metody založené na produkční funkci, lokalizační modely, nebo CBA – analýzu nákladů a výnosů. CBA (cost benefit analysis) se snaží vyhodnotit přímé i nepřímé dopady dopravní infrastruktury. Dochází k problémům u finančního vyhodnocování některých vlivů infrastruktury. CBA analýzu použil například Dodgson (1974), který považuje tuto analýzu za praktický způsob hodnocení projektů, ale zároveň zmiňuje, že je důležité mít dlouhodobý a široký pohled, což znamená, že je třeba zahrnout výčet a hodnocení všech relevantních nákladů a výnosů v dostatečném časovém odstupu. Modelové přístupy na neagregovaných datech se používají pro výzkum vlivu dopravní infrastruktury na rozmístění ekonomických aktivit nebo domácností v prostoru. Rozhodování v tomto případě záleží na dostupnosti místa.

Do nemodelových přístupů na agregovaných datech se zahrnuje kvaziexperimentální přístup. Při této metodě je sledována situace v regionu před a po výstavbě dopravní

infrastruktury, nebo se vytyčí kontrolní regiony a s těmi je pak tento region porovnáván. Srovnáním čtyř anglických regionů se zabýval Whitelegg (1994). Zkoumání změny po výstavbě dálnice použili ve své diplomové práci např. Vondráčková (2006) a Čierný (2005). Jedním v současnosti nepoužívanějším nemodelovým přístupem na neagregovaných datech je dotazníkové šetření nebo řízený rozhovor. Zjišťuje se vnímání a názory respondentů na určitou problematiku. V této metodě se setkáváme s problémem odlišení vlivu dopravní infrastruktury od vlivu jiného faktoru. Dotazníkové šetření bylo využito v diplomové práci např. Vondráčkové (2006) a Čierného (2005). Metoda dotazníkového šetření je použita i v této práci.

Dle Lehovce a kol. (2003) lze rozčlenit čtyři základní druhy studií, ve kterých je možné uvedené metody použít. První je studie k vyhodnocení navrhovaných investic, která slouží pro rozhodování mezi několika projekty. Snaží se vyjmenovat očekávané přínosy pro region. Nevýhodou těchto studií je, že neporovnávají změny po výstavbě s předem definovanými očekáváním. Druhá studie je studie pro plánovací a regulační dohled, která se vytvářejí, pokud je to stanovené zákonem. V současnosti je pro dálnice nutný posudek o vlivu na životní prostředí. Jako třetí je studie pro veřejnou osvětu. Tato studie slouží pro veřejnost a vysvětluje dopravní situaci v daném území. Jako poslední je zmiňována poprojektová studie, která je v současné době nejčastěji využívána. Hodnotí data před a po výstavbě infrastruktury.

3. Metodika práce

Cílem této kapitoly je nastínit, jak bylo v celé práci postupováno. Metodika této práce je inspirována případovými studiemi, které byly shrnuty a představeny v předchozí kapitole. Tuto případovou studii bych označila za poprojektovou, což znamená, že hodnotí data před a po výstavbě dálnice, a pracuje s agregovanými i neagregovanými daty. V první části kapitoly se zaměřím na použitá data a sledované ukazatele, v druhé části bude popsána metodika dotazníkového šetření.

3.1 Data a ukazatele

V první části této studie pracuji převážně s daty získanými ze Sčítání lidu, domů a bytů (SLDB) 1991 a 2001, která jsou dostupná buď na internetových stránkách Českého statistického úřadu (ČSÚ) nebo v tištěných publikacích. Změnu mezi roky 1991 a 2001 jsem sledovala na obyvatelstvu, ekonomické struktuře, bytovém fondu, trhu práce a dojížděcí do zaměstnání. Je třeba ujasnit některé pojmy a ukazatele, které se v další kapitole objeví.

- Index stáří – vyjadřuje, kolik je v populaci obyvatel ve věku 60 a více let na 100 dětí ve věku do 14 let
- Index ekonomického zatížení – znázorňuje počet dětí ve věku 0 – 14 let a počet obyvatel ve věku 60 a více let na 100 obyvatel ve věku 15 – 59 let
- Ekonomická struktura – ukazuje zastoupení jednotlivých hospodářských sektorů a odvětví, a to nejčastěji na HDP nebo zaměstnanosti. V tomto případě je ekonomická struktura vztažena na počet ekonomicky aktivního obyvatelstva (EAO).
- Míra nezaměstnanosti - vyjadřuje podíl počtu nezaměstnaných na celkovém počtu EAO
- Počet pracovních příležitostí - je stanoven jako počet EAO v obci – počet nezaměstnaných v obci + počet dojíždějících EAO – počet vyjíždějících EAO
- Intenzita vyjížděky – udává podíl počtu ekonomicky aktivního obyvatelstva vyjíždějícího z obce za prací mimo obec trvalého bydliště a celkového počtu EAO v obci
- Směr vyjížděky – je stanoven jako poměr počtu EAO vyjíždějícího z obce za prací do konkrétní obce a celkovém počtu EAO vyjíždějícího z obce za prací

3.2 Metodika dotazníkového šetření

Dotazníkové šetření proběhlo v období březen – duben 2009. Cílovými skupinami byly obyvatelé, zástupci obcí (starostové či místostarostové) a firmy. Při oslovování obyvatel byl kladen důraz na to, aby vzorek respondentů splňoval podmínky reprezentativnosti zejména z hlediska věkové struktury a pohlaví. V každé obci bylo osloveno od 1 do 6 respondentů, přičemž počet respondentů byl závislý na celkovém počtu obyvatel obce (tabulka 3.1). Celkem tedy bylo ve všech obcích ORP Tachov osloveno 67 respondentů. Výsledky takového počtu dotazníků jistě nelze považovat za detailní zhodnocení názorů celé populace Tachovska, ale již mají určitou vypovídací hodnotu a pro účely bakalářské práce jsou dostačující.

Firmy byly nejprve vyhledávány pomocí databáze ARES (administrativní registr ekonomických subjektů). Problémem takovýchto databází je, že neuvádějí detaily o místě činnosti firmy, nýbrž pouze o sídle. Opět jsem se snažila o reprezentativnost z hlediska odvětví podnikání a počtu zaměstnanců. Nejčastěji byly vybírány firmy s právní formou společnost s ručením omezeným, akciová společnost a veřejná obchodní společnost. Firmám, u kterých se podařilo pomocí internetového vyhledávače najít kontaktní údaje, byl dotazník rozeslán emailem. V malých obcích byli osobně osloveni drobní podnikatelé a malé firmy. Počet dotazovaných firem je stejný jako u obyvatel.

Poslední cílovou skupinou dotazníkového šetření jsou zástupci obcí. V ORP Tachov bylo o spolupráci požádáno všech 27 obcí. V obcích nad 1 000 obyvatel byli zástupci dotazováni formou řízeného rozhovoru, ostatním obcím byl dotazník rozeslán emailem. Šest obcí nereagovalo ani na opakovaně posílaný email, nebo nemělo zájem dotazník vyplňovat.

Hodnocení dotazníkového šetření je provedeno kvantitativní analýzou, která ukazuje rozložení názorů v celkovém počtu odpovědí. Nejedná se tedy o hloubkový průzkum, ale o statistické vyjádření odpovědí respondentů.

Tabulka 3.1: Počet dotazníků dle velikostních skupin obcí

Počet obyvatel	Počet dotazníků		
	Obyvatelé	Firmy	Zástupci obcí
< 200	1	1	3
200 – 800	2	2	16
801 – 1 500	3	3	4
1 501 – 3 000	4	4	1
3 001 – 12 000	5	5	2
> 12 000	6	6	1
Celkem	67	67	21

Zdroj: dotazníkové šetření

4. Charakteristika území a vliv dálnice D5 na vybrané socioekonomické ukazatele

V této kapitole se pokusím celkově představit správní obvod ORP Tachov. Důraz je kladen především na socioekonomickou situaci v regionu a její porovnání před a po výstavbě dálnice. V závěru každé podkapitoly je shrnuto, zda je pravděpodobné, že daný vývoj byl či nebyl ovlivněn dálnicí.

4.1 Poloha

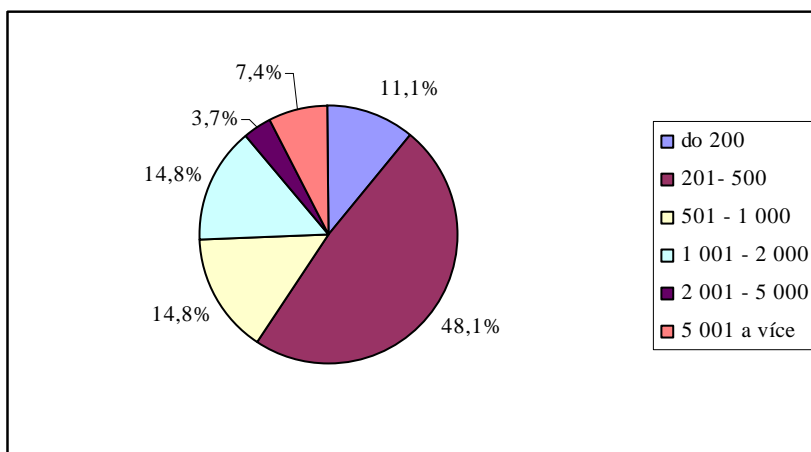
Správní obvod ORP Tachov se rozprostírá v západní části Plzeňského kraje. Západní hranicí sousedí s Německem, na severu s Karlovarským krajem, na východě a jihu má společnou hranici se správními obvody Plzeňského kraje (Stříbro, Horšovský Týn a Domažlice). Do Německa se lze dostat přes tři hraniční přechody - Rozvadov, který je nejfrekventovanější, Broumov a Pavlův Studenec.

Úsek dálnice D5 v regionu Tachovsko je dlouhý přibližně 25 km a vede jeho jižní částí. Na tomto úseku jsou vybudovány 3 dálniční sjezdy - Bor (km 128), Mlýnec (km 136) a Kateřina (km 144) a velké oboustranné odpočívadlo Kateřina.

4.2 Osídlení a obyvatelstvo

Celé území o rozloze 94 798 ha patří mezi největší obvody obcí s rozšířenou působností v kraji. K 1.1.2007 zde žilo 35 285 obyvatel, což představuje hustotu zalidnění 36,9 obyv./km². Průměr Plzeňského kraje činí 73 obyv./km², průměr Česka bez Prahy je 115 obyv./km². Z porovnání vyplývá, že území ORP Tachov je velmi řídké zalidněné. Celkový počet obcí je 27, z nichž tři (Bor, Planá a Tachov) jsou obcemi s pověřeným obecním úřadem. Ve čtyřech městech a dvou městysech žije 26 653 obyvatel, což je 75 % obyvatelstva sledovaného území. Sídlní struktura byla utvářena historickými událostmi a ovlivněna demografickým vývojem. V současnosti již můžeme považovat sídlní strukturu za ustálenou. Více než polovina obcí spadá do velikostní kategorie do 500 obyvatel, což poukazuje především na venkovský charakter dané oblasti.

Graf 4.1: Struktura obcí dle velikostních skupin v ORP Tachov



Zdroj: Český statistický úřad

Věková struktura obyvatel žijících na území správního obvodu ORP Tachov je v rámci možností Česka příznivá. To potvrzuje i index stáří (80) a index ekonomického zatížení (47,9), které oba dosahují podprůměrných hodnot v porovnání s celorepublikovým průměrem. Na region měl značný dopad poválečný vývoj. V tomto období došlo k odsunu Němců z pohraničních oblastí a následně k jejich dosídlení převážně českým obyvatelstvem. Vliv poválečného vývoje na věkovou strukturu se pomalu zeslabuje. Místní obyvatelstvo bylo také ovlivněno dvěma populačními vlnami (v 50. a 70. letech), což v současné době vytváří příznivou věkovou strukturu z hlediska podílu ekonomicky aktivních osob v populaci. Do budoucna lze ale předpokládat posun silných poválečných ročníků do důchodového věku, a tudíž zhoršení demografické struktury regionu.

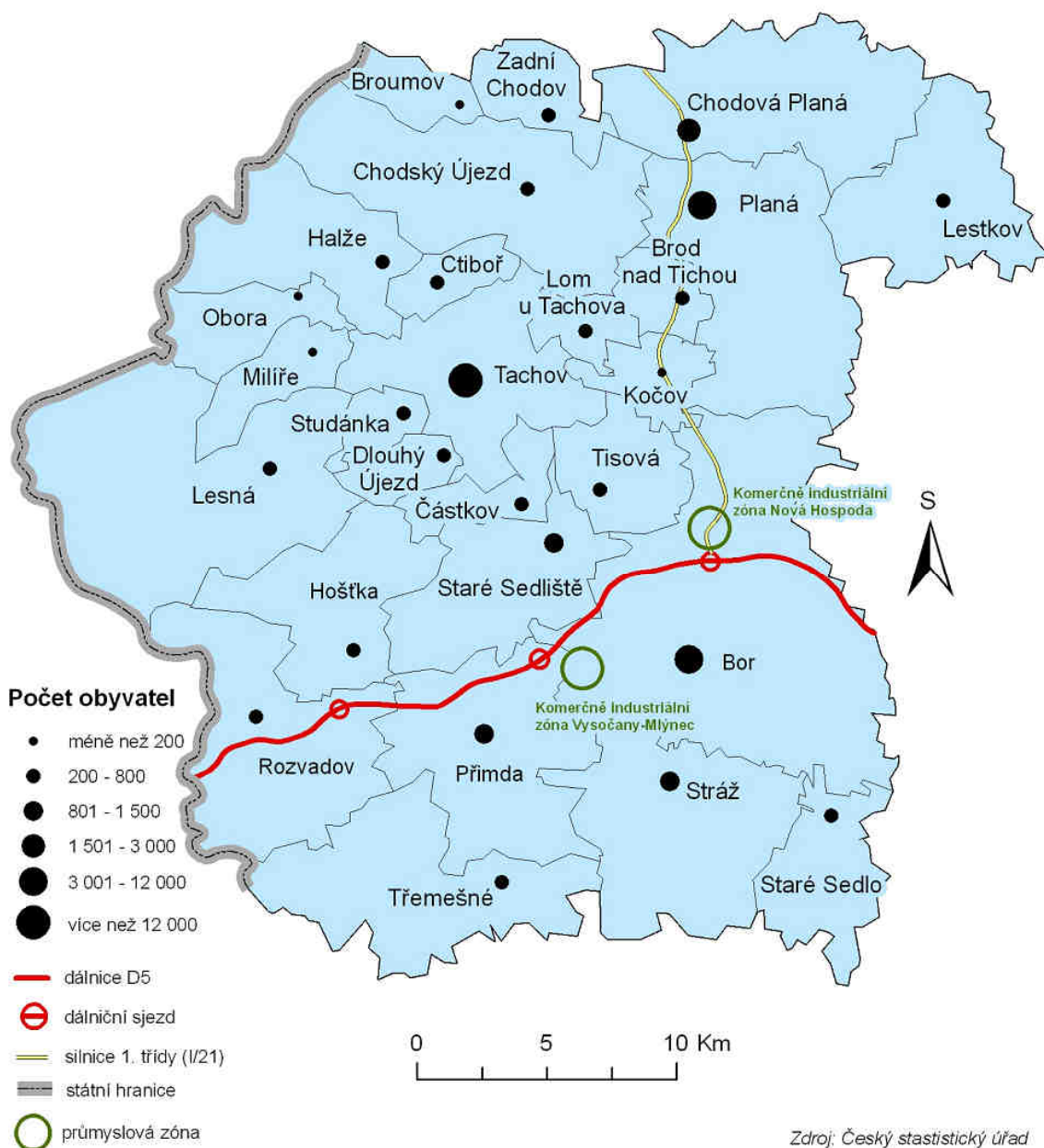
Z hlediska změn počtu obyvatel došlo ve sledovaném období od roku 1991 do roku 2001 k nárůstu populace o 3,9 % (1 346 osob), vzrostl i počet lidí v produktivním věku, naopak mírně poklesl počet dětí. Z dat, která jsou znázorněna v tabulce 4.1, nelze prokázat souvislost mezi dálnicí a populačním růstem. Je možné, že dálnice mohla přilákat nové obyvatele z důvodu lepší dopravní dostupnosti, ale jedná se pouze o individuální případy nikoliv o vlnu přistěhovalých do regionu, proto předpokládám, že na tyto hodnoty neměla dálnice žádný vliv.

Tabulka 4.1: Počet obyvatel v ORP Tachov

rok	počet obyvatel	muži		ženy		0-14		14-59		60 a více let	
		počet	%	počet	%	počet	%	počet	%	počet	%
1991	33 444	16 780	50,2	16 664	49,8	7 809	23,4	20 648	61,7	4 987	14,9
2001	34 790	17 346	49,9	17 444	50,1	6 259	18,0	23 518	67,6	5 013	14,4

Zdroj: Český statistický úřad

Obrázek 4.1: Obce správního obvodu ORP Tachov dle počtu obyvatel za rok 2001



4.3 Ekonomická struktura

Správní obvod patří k zemědělsko-průmyslovým oblastem. Významnou roli má stále zemědělství a lesní hospodářství. Podle výsledků sčítání v roce 2001 bylo zaměstnáno 44,4 % všech ekonomicky aktivních obyvatel v průmyslu. Tento podíl se za 10 let zvýšil o 8,1 procentního bodu, zatímco v Plzeňském kraji i v Česku došlo k poklesu zaměstnaných v průmyslu. Výrazně poklesl počet zaměstnaných v priméru (zemědělství a lesnictví), přesto je toto číslo ve srovnání s Plzeňským krajem a hlavně průměrem Česka stále vysoké. Zaměstnanost v sektoru služeb v ORP Tachov zaznamenala od roku 1991 mírný nárůst. Vývoj odpovídá trendu Česka, i když zde nárůst není tak prudký, jako je tomu v Plzeňském kraji a v celém Česku. Takovýto vývoj může být způsoben právě průmyslovou tradicí a tím, že se v posledních letech začaly rozvíjet průmyslové zóny při dálnici D5, kde jsou soustředěny převážně průmyslové podniky. Dalším důvodem může být periferní charakter území a malé obce. Obecně lze totiž říci, že podíl zaměstnaných v terciéru roste s počtem obyvatel v obci.

Tabulka 4.2: Obyvatelstvo podle ekonomické aktivity v ORP Tachov, Plzeňském kraji a Česku

	ORP Tachov		Plzeňský kraj		Česko	
	1991	2001	1991	2001	1991	2001
počet EAO	18 298	18 829	294 355	285 674	5 421 102	5 253 400
zem. a lesnictví	4 355	1 520	47 106	17 987	627 904	230 475
% z EAO	23,8	8,9	16,0	6,8	12,0	4,7
průmysl	6 129	7 610	126 867	113 984	2 432 861	1 980 672
% z EAO	33,5	44,4	43,1	42,8	46,3	40,8
služby	7 813	7 995	120 541	134 400	2 191 437	2 644 418
% z EAO	42,7	46,7	40,9	50,4	41,7	54,5

Zdroj: Český statistický úřad

4.4 Firmy a podnikatelé

V registru ekonomických subjektů bylo ve správním území ORP Tachov koncem roku 2003 registrováno 8 116 subjektů. Z hlediska právní formy největší počet subjektů jsou fyzické osoby, těch bylo 6 001 tj. 73,9 %, což je ale nejmenší podíl ve srovnání s ostatními ORP v kraji. Bylo zde 14 akciových společností, 530 společností s ručením omezeným a 9 družstev. Dle počtu zaměstnanců je nejvyšší podíl subjektů (70,7 %), které nevedly počet zaměstnanců nebo jsou bez zaměstnanců. Více než čtvrtina subjektů (27,6 %) jsou malé firmy do 20 zaměstnanců. S rostoucím počtem zaměstnanců klesá počet velkých firem, přesto je v ORP Tachov nejvyšší podíl firem s více než 100 zaměstnanci (0,4 %) v kraji. Mezi největší firmy

v regionu patří Eissmann Automotive ČR, Ideal Automotive s.r.o. a Elektrometall s.r.o., jež se všichni zabývají výrobou dílů pro motorová vozidla.

Dle převažujícího odvětví ekonomické činnosti (OKEČ) podniká téměř třetina (32,6 %) všech subjektů v oblasti obchodu a oprav motorových vozidel. Dalším významným odvětvím z hlediska podnikání je činnost v oblasti nemovitostí a pronájmu, tvoří ji 12,9 % všech subjektů. Podobný podíl jako předchozí odvětví má průmysl, ve kterém podniká 12,3 %. Vzděláním se zabývá pouze 0,9 % subjektů.

Struktura a objem podnikatelských aktivit zaznamenaly v posledních letech na Tachovsku dynamické proměny. Mezi podnikatelskými subjekty převažují živnostníci a též malé a střední firmy s desítkami či několika málo stovkami zaměstnanců. Průmysl je soustředěn převážně ve městech – Tachov, Planá, Bor a městysech - Chodová Planá a Stráž a ve větších obcích, např. Halže a Staré Sedliště. Největší rozvoj aktivit zaznamenaly jednoznačně průmyslové zóny situované u dálnice D5. První průmyslová zóna ve směru od Plzně se nachází v okolí sjezdu na Nové Hospodě. V současnosti se jedná o plochu 108 hektarů, přičemž se uvažuje o dalším rozšíření. Hlavní funkční náplní je lehká průmyslová výroba a logistika. Nájemci jsou např. belgický Ideal Automotive, který produkuje textilní obložení do aut, výrobce pneumatik Bridgestone a americká společnost Tech Data, prodejce počítačů, tiskáren a software. Hlavní nevýhodou této průmyslové zóny je, že zde chybí návaznost na linky hromadné dopravy. Druhou zónou je komerčně industriální zóna Vysočany – Mlýnec. Jedná se o plochu 160 ha, ale v současnosti je obsazeno pouze 20 ha, které jsou využívány pro účely průmyslu, skladování a logistiky. V této zóně je naopak velkou výhodou dostatečné napojení na veškerou infrastrukturu.

4.5 Bytový fond

Pomocí dat týkajících se obytných domů v ORP Tachov lze zjistit, jak se vyvíjela výstavba v letech 1991 – 2001. Z dlouhodobého hlediska zaznamenala bytová výstavba v Plzeňském kraji, ale i v celém Česku svůj vrchol v 70. letech. Po roce 1980 již docházelo k pomalému poklesu bytové výstavby a tento trend pokračoval i v letech 90. Rok 1989 byl výrazným mezníkem ve vývoji celé české ekonomiky a stavebnictví nebylo výjimkou. Došlo k propadu staveb bytů z důvodu ukončení poskytování státních dotací. Od konce 90. let již dochází k postupnému nárůstu bytové výstavby v celém Česku. V ORP Tachov bylo ve sledovaném období (tj. 1991 – 2001) postaveno 911 domů, z toho 448 rodinných domů a 373 bytových. V současné době probíhá v regionu další výstavba – v Boru má vzniknout bytová zóna přibližně s 200 byty. To může svědčit o jisté prosperitě a atraktivitě regionu. Velkou úlohu zde jistě hrají průmyslové zóny, které nabídnou až 2 000 nových pracovních míst. Vzhledem k bytové

výstavbě lze říci, že region z této stránky prospívá. Obyvatelé vnímají region pozitivně a mají zájem zde bydlet.

Tabulka 4.3: Domy v ORP Tachov

rok	domy	rodinné domy		bytové domy	
		počet	%	počet	%
1991	11 334	4 821	42,5	6 410	56,6
2001	12 245	5 269	43,0	6 783	55,4

Zdroj: Český statistický úřad

4.6 Trh práce

Porovnávat míru nezaměstnanosti mezi roky 1991 – 2001 není snadné. Česko prošlo v tomto období transformací a restrukturalizací, což mělo za následek rostoucí nezaměstnanost. V roce 1991 byla míra nezaměstnanosti v celém Česku 0,73 %, což je velmi nízký podíl a navíc se regionálně příliš nelišila. Před rokem 1990 nezaměstnanost totiž téměř neexistovala. Stát s centrálně řízenou ekonomikou zajišťoval plnou zaměstnanost celé populace a až od roku 1991 se začala pomalu projevovat územní diferenciací v dosažené úrovni transformace a hospodářského rozvoje. Za deset let se tedy situace zcela změnila a v roce 2001 už činila míra nezaměstnanosti 8,9 %. Proto si myslím, že bude lepší porovnat míru nezaměstnanosti na Tachovsku v roce 2001 s ostatními správními obvody ORP v Plzeňském kraji a s celkovou mírou nezaměstnanosti Plzeňského kraje. Blíže se také podíváme na aktuálnější data nezaměstnanosti v jednotlivých obcích na Tachovsku v roce 2007. Tento rok jsem zvolila z toho důvodu, že pozdější data by mohla být již ovlivněna ekonomickou krizí. V závěru ještě ohodnotím počet pracovních příležitostí v jednotlivých obcích.

Tabulka 4.4: Míra nezaměstnanosti v Plzeňském kraji a správních územích ORP

Plzeňského kraje

	počet obyvatel	počet EAO	počet nezaměstnaných	míra nezaměstnanosti (%)
Plzeňský kraj	550 688	285 674	20 119	7,0
Blovice	10 946	5 371	268	5,0
Domažlice	39 243	20 493	941	4,6
Horažďovice	12 258	6 028	340	5,6
Horšovský Týn	13 492	7 199	391	5,4
Klatovy	50 485	25 846	1 416	5,5
Kralovice	21 941	11 524	998	8,7
Nepomuk	11 272	5 448	387	7,1
Nýřany	47 074	24 513	438	1,8
Plzeň	180 748	95 017	7 459	7,9
Přeštice	19 937	10 220	480	4,7
Rokycany	45 788	23 337	1 737	7,4
Stod	20 865	10 908	612	5,6
Stříbro	16 649	8 738	950	10,9
Sušice	25 200	12 203	1 196	9,8
Tachov	34 790	18 829	1 484	7,9

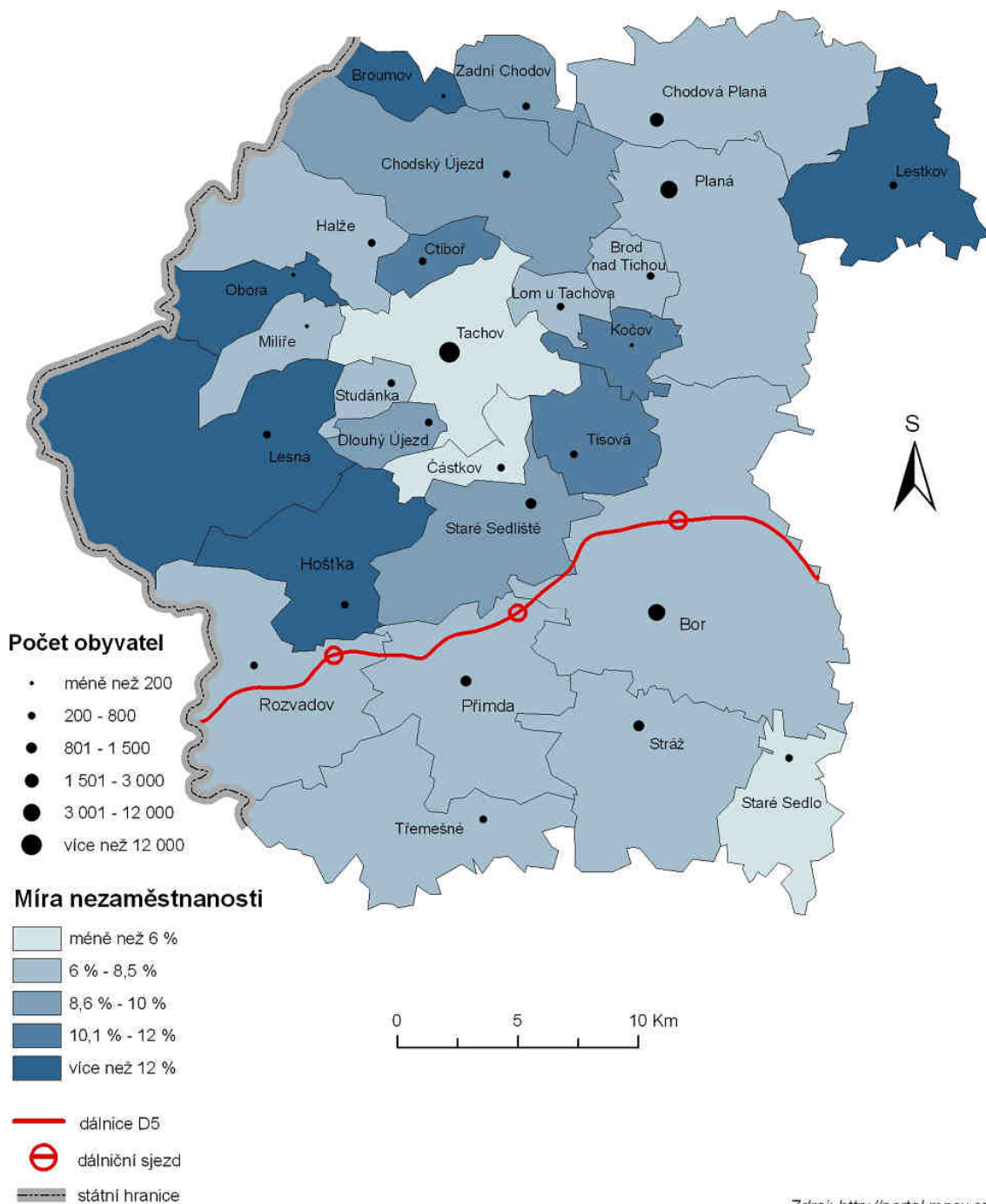
Zdroj: Český statistický úřad

Míra nezaměstnanosti na Tachovsku dlouhodobě patří téměř k nejvyšším v kraji, v roce 2001 činila 7,9 %. Vyšší míru nezaměstnanosti měly v té době tři správní území a to Kralovice (8,7 %), Sušice (9,8 %) a Stříbro (10,9 %). Nezaměstnanost v ORP Tachov je dokonce vyšší než průměr za Plzeňský kraj (7 %). Z těchto údajů lze odhadnout, že dálnice se na nezaměstnanosti nijak neprojevila, respektive míra nezaměstnanosti v ORP Tachov není nižší než v regionech, kterými nově postavená dálnice D5 neprochází. Ani nově vzniklá pracovní místa v průmyslových zónách nepomohla snížit nezaměstnanost. Je možné, že díky dálnici, a tím díky zlepšené dopravní dostupnosti, některá pracovní místa obsadili obyvatelé z jiných regionů.

Nezaměstnanost v roce 2007 byla ve všech správních územích obcí s rozšířenou působností o něco nižší než v roce 2001, míra nezaměstnanosti na Tachovsku byla v té době 7,3 %, což byla druhá nejvyšší míra nezaměstnanosti Plzeňského kraje. V obcích správního území ORP Tachov lze pozorovat také velké rozdíly v míře nezaměstnanosti. Nejlépe jsou na tom velké obce (Tachov, Planá, Bor, Chodová Planá), kde jsou soustředěny největší průmyslové podniky, je zde tedy největší nabídka pracovních příležitostí. Nízkou míru nezaměstnanosti mají také některé obce v zázemí Tachova a Boru (Milíře, Částkov, Staré Sedlo), které mají dobrou

dopravní dostupnost do těchto obcí, pro obyvatele je snadné každodenní dojíždění do zaměstnání. Nejvyšší míra nezaměstnanosti byla naopak zaznamenána v malých obcích (Broumov, Obora, Lesná). Tyto obce jsou charakteristické vysokým podílem starších a méně kvalifikovaných obyvatel a vysokou zaměstnaností v priméru. V těchto obcích může hrát určitou roli i špatná dopravní dostupnost a obslužnost hromadnou dopravou.

Obrázek 4.2: Nezaměstnanost v obcích ORP Tachov za rok 2007

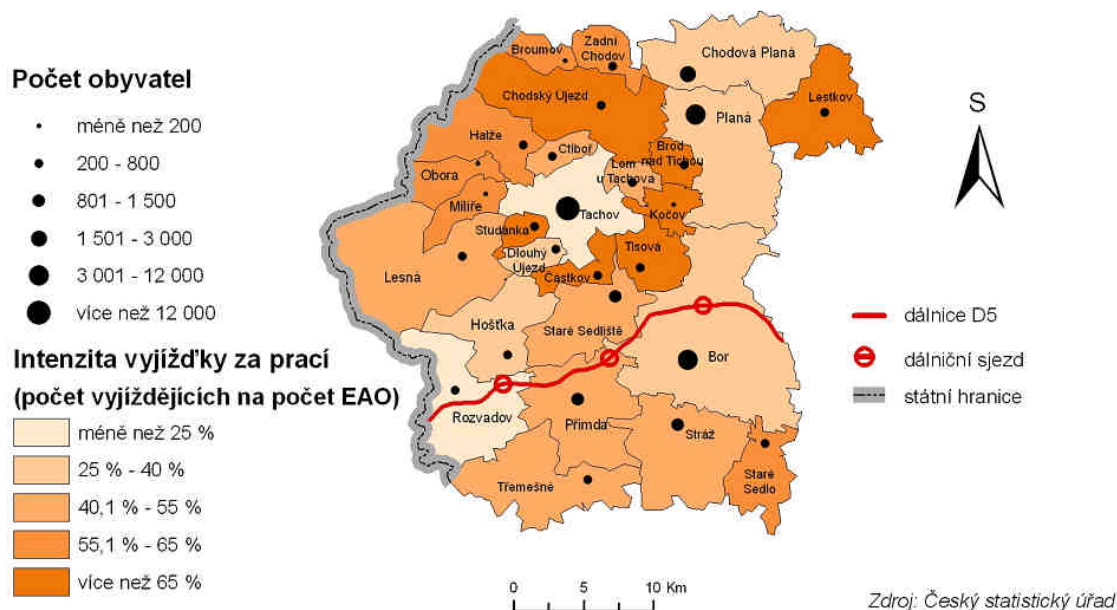


Dalším ukazatelem trhu práce je počet pracovních příležitostí. Výrazný nárůst pracovních příležitostí mezi roky 1991 – 2001 byl zaznamenán pouze v několika obcích, kterými jsou Bor, Chodová Planá, Rozvadov, Staré Sedliště, Lom u Tachova, Ctiboř a Halže. Nejvyšší nárůst byl zaznamenán v Rozvadově (index změny 2,88), což je způsobeno otevřením několika casin. Lze říci, že nárůst pracovních příležitostí v Boru (index změny 1,24) a ve Starém Sedlišti (index změny 1,65) mohl být způsoben dálnicí. Na území Boru leží obě již zmíněné průmyslové zóny, Staré Sedliště těsně sousedí s dálnicí, což mohlo přilákat nové podnikatele. Důvodem nárůstu pracovních příležitostí v Chodové Plané (index změny 1,28) je tradice a rozvoj průmyslu v obci a jeho výhodná poloha na dálničním přivaděči. Poslední tři zmiňované obce leží v zázemí Tachova. Zde mohla hrát roli právě blízkost centra území. Naopak největší pokles pracovních příležitostí se projevil v Zadním Chodově (index změny 0,15), kde byla v roce 1992 zastavena těžba uranu. K poklesu došlo dále v Tachově (index změny 0,91), Plané (index změny 0,86) a Přimdě (index změny 0,78), kde docházelo počátkem 90. let k zanikání mnoha podniků (např. Rybena). Pokles pracovních příležitostí zaznamenaly také malé obce Lestkov (index změny 0,33), Staré Sedlo (index změny 0,56) a Tisová (index změny 0,54). Lze tedy shrnout, že tento ukazatel byl ovlivněn dálnicí a lepší dopravní dostupností jen minimálně. Je možné, že výraznější rozvoj podnikání a tím i rozvoj pracovních příležitostí se projeví za delší dobu od zprovoznění dálnice.

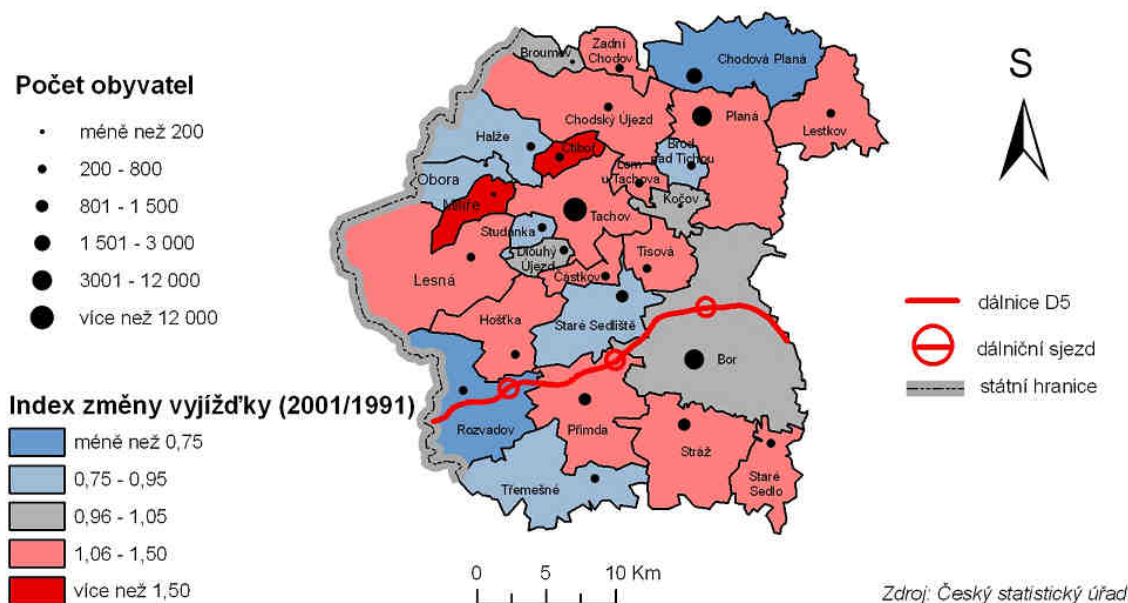
4.7 Vyjížd'ka do zaměstnání

Ve sledovaném období 1991 – 2001 na Tachovsku ve většině obcí vzrostla intenzita vyjížd'ky, přičemž ale nárůst nebyl nijak prudký, pouze jen o několik málo procent. Z obrázku 4.3 lze dobře vidět, že největší intenzita vyjížd'ky je hlavně v malých obcích v zázemí Tachova (Kočov, Brod nad Tichou, Částkov, Dlouhý Újezd, Studánka). Na obrázku 4.4 je vidět, že k výraznějšímu poklesu vyjíždějících došlo pouze v obcích (Rozvadov, Chodová Planá, Halže), ve kterých ve sledovaném období vzrostl počet pracovních příležitostí. Z těchto dat tedy nelze jednoznačně prokázat, že by díky zlepšené dopravní dostupnosti obyvatelé vyjížděli za prací výrazně intenzivněji.

Obrázek 4.3: Vyjížd'ka do zaměstnání za rok 2001



Obrázek 4.4: Změna vyjížd'ky v obcích ORP Tachov mezi roky 1991 a 2001



Ani z hlediska směru vyjížd'ky nedošlo za sledované období k žádné výrazné změně. Jak v roce 1991 tak i o deset let později obyvatelé nejčastěji vyjížděli v rámci okresu do větších obcí (Tachov, Planá, Bor), kde jsou soustředěny největší průmyslové podniky. V tabulce 4.5 jsou vidět počty a podíly vyjíždějících na celkovém počtu vyjíždějících za roky 1991 a 2001. Byla sledována také vyjížd'ka do krajského města Plzeň z Tachova a z okresu Tachov. Data za okres byla použita z toho důvodu, že za správní území ORP nebyla k dispozici. Absolutní čísla

celkové i denní vyjížděky z Tachova do Plzně jsou velmi podobná, dle relativních dokonce došlo k mírnému poklesu vyjíždějících do Plzně. Data za vyjížděku z okresu do Plzně ukazují, že absolutně došlo k nárůstu počtu vyjíždějících. Relativní čísla ale žádnou změnu nezaznamenala. Opět se tedy nepotvrdilo, že by díky dálnici lidé vyjížděli za prací do vzdálenějších center, kterým je například Plzeň.

Tabulka 4.5: Směr vyjížděky v roce 1991 a 2001

vyjíždějící	1991				2001			
	úhrnem	%	denně	%	úhrnem	%	denně	%
z ORP Tachov celkově	6 406	100,0	5 582	87,1	7 080	100,0	5 854	82,6
v rámci okresu	4 951	77,2	4 488	70,0	5 538	78,2	4 852	68,5
z Tachova do Plzně	69	4,7	35	2,4	68	3,9	35	2,0
z okresu Tachov do Plzně	713	7,6	504	5,3	778	7,4	552	5,2

Zdroj: Český statistický úřad

5. Vyhodnocení dotazníkového šetření

Hlavní část této práce je zaměřena na vyhodnocení dotazníkového šetření mezi představiteli obcí, obyvateli a firmami působícími v regionu Tachovsko. Cílem této kapitoly bude ukázat, jak jednotlivé skupiny vnímají dálnici a efekty spojené se zprovozněním dálnice D5 ve svém regionu. Dotazníky jsou součástí přílohy.

5.1 Dotazník pro představitele obcí

První dotazovanou skupinou byli představitelé obcí. Na začátku práce byla pro tuto skupinu stanovena takováto hypotéza. Starostové obcí vnímají dálnici D5 pozitivně z důvodu lepší dostupnosti a lepší image, která láká nové podnikatele a investory. Ti zde vytvářejí nová pracovní místa, čímž roste zaměstnanost. Dálnice tedy pomáhá pozitivnímu vývoji obce. Problémem některých obcí v blízkosti dálnice může být zhoršení životního prostředí.

5.1.1 Vnímání dálnice D5

První blok otázek se zaměřoval na celkové vnímání dálnice D5 v regionu Tachovsko a v blízkosti jednotlivých obcí. V první otázce měli dotazovaní na výběr ze čtyř možností vnímání dálnice, a to pozitivně, spíše pozitivně, spíše negativně nebo negativně. Představitelé obcí se víceméně shodli na tom, že dálnici ve svém regionu uvítali, pozitivně ji vnímalo 9 obcí (42,9 %) a spíše pozitivně také 9 obcí (42,9 %). Důvodem u většiny dotázaných bylo, že jejich obec je dosti vzdálená od dálnice, a proto se jich dopravní ruch na dálnici nebo dálničních přivaděčích příliš nedotkl. Obce Bor, Přimda a Rozvadov ležící na silnici II/605, což byla dříve hlavní trasa z Prahy přes Rozvadov do Německa, uváděly za hlavní důvody ulehčení obci od dopravy, menší intenzitu zejména nákladní dopravy a větší bezpečnost obyvatel. Pouze tři obce, a to Kočov, Chodová Planá a Částkov, uvedly, že dálnici D5 vnímají spíše negativně. Odůvodňovaly to ve všech třech případech tím, že jejich obec leží na dálničním přivaděči, a tedy intenzita dopravy v těchto obcích stoupla několikanásobně od zprovoznění dálnice, zvýšila se nehodovost a došlo ke snížení bezpečnosti občanů. Podobný problém dříve měly i obce Planá a Brod nad Tichou, kde byl ale velkým přínosem obchvat obce. I Kočov a Chodová Planá, kde je situace v současné době nejproblematictější, se v nejbližší době dočkají obchvatu.

Tabulka 5.1: Vnímání polohy obce v blízkosti dálnice D5 – představitelé obcí

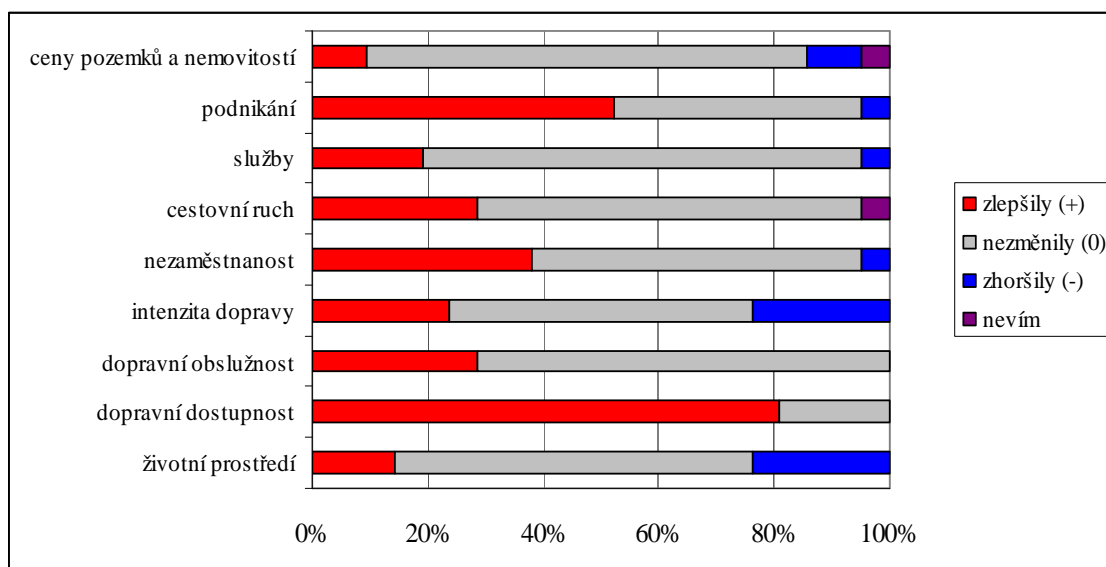
	počet	%
pozitivně	9	42,9
spíše pozitivně	9	42,9
spíše negativně	3	14,3

Zdroj: dotazníkové šetření

V rámci tohoto bloku otázek byli dále představitelé obcí dotazováni na zhodnocení největších výhod a nevýhod, které dálnice přinesla obci. Šlo o otevřenou otázku, kde mohli respondenti napsat v podstatě cokoliv, ale v závěru se jejich odpovědi shodovaly. Za největší výhodu (odpovědělo takto 17 obcí) považují zlepšenou a rychlejší dopravní dostupnost do vzdálenějších center ve vnitrozemí, ale také do Německa a celé Evropy. Se zlepšenou dopravní dostupností souvisí další výhody, a těmi jsou zvýšený zájem podnikatelů o obce, rozvoj průmyslových zón a tím i vznik pracovních míst (8 odpovědí). Jak již bylo popsáno v předešlé kapitole, pracovní místa na Tachovsku opravdu v některých obcích mezi roky 1991 – 2001 vzrostla, přesto Tachovsko patří dlouhodobě k regionům s vyšší nezaměstnaností. Podle některých starostů je to zejména z toho důvodu, že nová pracovní místa neobsazují registrovaní nezaměstnaní, ale cizinci. Největší nárůst cizinců byl zaznamenán v době výstavby dálnice, v současné době dochází k opětovnému růstu. Čeští dělníci často nemají zájem vykonávat průměrně placenou práci a raději zůstávají na sociální podpoře. Místo je pak nabídnuto cizincům, pro které je plat vyhovující. Toto může být jedním z důvodů, proč se nová pracovní místa příliš neprojevila na snížení nezaměstnanosti. Je ale také pravděpodobné, že se efekt snížení projeví ještě v budoucnosti ve větším časovém odstupu. Další neméně důležitá výhoda se shodovala s odůvodněním předešlé otázky. Jedná se zejména o snížení intenzity dopravy a s tím související zlepšené životní prostředí. Naopak největší nevýhodou obcí ležících na dálničních přivaděčích a některých malých obcích v blízkosti dálnice je právě zhoršené životní prostředí, zejména vysoká hluchnost. Více než polovina dotázaných obcí (13) však žádné nevýhody nezaznamenala.

Následovala otázka na změnu vybraných charakteristik v obci od té doby, co je zprovozněna dálnice. Dotazovaní měli možnost zaškrtnout jednu z variant: zlepšily (+), zhoršily (-), nezměnily (0) nebo nevím.

Graf 5.1: Změna vybraných charakteristik v obci – představitelé obcí



Zdroj: dotazníkové šetření

Z grafu 5.1 je vidět, jak dopadlo hodnocení jednotlivých charakteristik. Jako první charakteristiku obce hodnotily životní prostředí. Životní prostředí považovalo za zhoršené pět obcí (Planá, Staré Sedliště, Chodová Planá, Kočov, Brod nad Tichou), přičemž opět jde o obce, kterými prochází dálniční přivaděč, či o malé obce v těsné blízkosti dálnice. Lepší životní prostředí zaznamenaly naopak tři obce (Bor, Přimda, Rozvadov), ve kterých poklesla intenzita dopravy. Nicméně 61,9 % obcí nepociťuje žádné výrazné změny v životním prostředí od zprovoznění dálnice. Druhou hodnocenou charakteristikou byla dopravní dostupnost, kterou většina obcí již považovala za největší výhodu v první otázce. Stejně to dopadlo i zde, kde změnu k lepšímu zmiňuje 81 % obcí. Ani jedna obec nepovažuje dopravní dostupnost za zhoršenou. Dopravní obslužnost hromadnou dopravou, cestovní ruch, služby ani ceny pozemků a nemovitostí nepovažovaly obce za změněné, tedy neviděly žádný vliv dálnice na tyto charakteristiky. Další zkoumanou charakteristikou je intenzita dopravy, které jsme se také již dotkly v první otázce. Opět zde platí pravidlo, že největší zhoršení zaznamenaly obce ležící na přivaděčích, zlepšení naopak obce, kterými prochází „stará“ silnice na Rozvadov. Kladný vliv dálnice vidí některé obce také na nezaměstnanost a podnikání. To souvisí především s tím, že díky dálnici jsou obce atraktivnější pro podnikatele. Při dálnici se také rozvíjejí průmyslové zóny s mnoha novými pracovními místy. Přesto obec Bor, na jejímž území se nachází obě průmyslové zóny, odpověděla záporně. V Boru utrpěli převážně podnikatelé ve službách z důvodu, že doprava byla odkloněna na dálnici a v obci se tak zastaví méně turistů.

5.1.2 Firmy v obcích a přeshraniční spolupráce

Další okruh otázek se zabýval právě tím, jestli se obce snažily po zprovoznění dálnice využít své výhodné dopravní polohy na přilákání nových investorů, podnikatelů nebo postavení průmyslové zóny. Pouze čtyři obce odpověděly kladně. Jedná se o tři největší města Tachov, Planá a Bor, která si mohou dovolit finančně podpořit vznik a rozvoj průmyslových zón. Jak již bylo uvedeno v předchozí kapitole, dvě největší průmyslové zóny leží na území obce Bor, další dvě menší průmyslové zóny vznikly také v Tachově a v Plané. Poslední obcí je Halže, která nemá přímé napojení na dálnici, přesto se zprovozněním dálnice souvisí vznik minimálně dvou firem, které tuto dopravní cestu využívají. Ostatní, převážně velmi malé obce, mají v současnosti jiné priority jako je například kanalizace, čistička odpadních vod a opravy komunikací. Malé obce těžko získávají dotace a z vlastních zdrojů nelze vše realizovat.

Následující otázka se spíše než na dálnici zaměřovala na to, jak se obce snaží rozvíjet vztahy s místními podnikateli, jestli vůbec nějaká spolupráce probíhá, případně v jakých oblastech, a kde naopak spolupráce chybí. Většina obcí hodnotila spolupráci s podnikateli vcelku kladně, nejčastěji zmiňovaly sponzorské dary, podporu kulturního a společenského života v obci a spolupráci na územním plánu. Naopak kritizovaly nezáměr některých podnikatelů na dění v obci. Tato otázka byla položena i podnikatelům, bude proto zajímavé porovnat, jak tuto problematiku vidí oni z druhé strany.

Další otázka s dálnicí souvisela spíše nepřímo. Chtěla jsem zjistit, jak obce ležící v pohraničním regionu využívají své polohy. Otázka se zaměřovala na přeshraniční spolupráci a partnerství se zahraničními obcemi. Přibližně polovina dotázaných obcí (10) má partnerskou obec v Německu, přičemž jde o převážně velké obce a o obce ležící přímo u hranic. Důvodem pro spolupráci ve většině případů byly projekty přeshraniční spolupráce a čerpání dotací z fondů Evropské unie, sounáležitost s odsunutými rodáky, předávání zkušeností a informací a rozvoj kultury a cestovního ruchu. V rámci této otázky jsem se také ptala, jestli se spolupráce nějak změnila po zprovoznění dálnice. Ani jedna obec, která využívá přeshraniční spolupráci, nezaznamenala nějakou významnou změnu.

5.1.3 Vnímání geografické polohy a rozvoje obce

V další otázce obce hodnotily, jak významná je poloha obce vzhledem k dálnici, Německu a Plzni. Měly k dispozici pětistupňovou škálu, přičemž jednička značila velmi důležitou polohu a pětka nejméně důležitou polohu. Jak je vidět v tabulce 5.2, ukázalo se velmi rozdílné vnímání geografické polohy. Za nejvýznamnější považují obce polohu vzhledem k Německu. Poloha vůči dálnici a Plzni je také považována za důležitou, ale odpovědi jsou zde rozloženy do všech pěti stupňů, tedy pro některé obce jejich poloha vůči dálnici nebo Plzni není příliš důležitá. Nejhuře polohu obce vzhledem k dálnici hodnotily obce Studánka a Obora a vzhledem k Plzni

obce Lesná a Stráž. Jedná se o velmi malé obce, které jsou již dosti vzdálené od dálnice, mají špatnou dopravní dostupnost jak k dálnici, tak k Plzni.

Tabulka 5.2: Význam polohy obce vzhledem k dálnici, Německu, Plzni – představitelé obcí

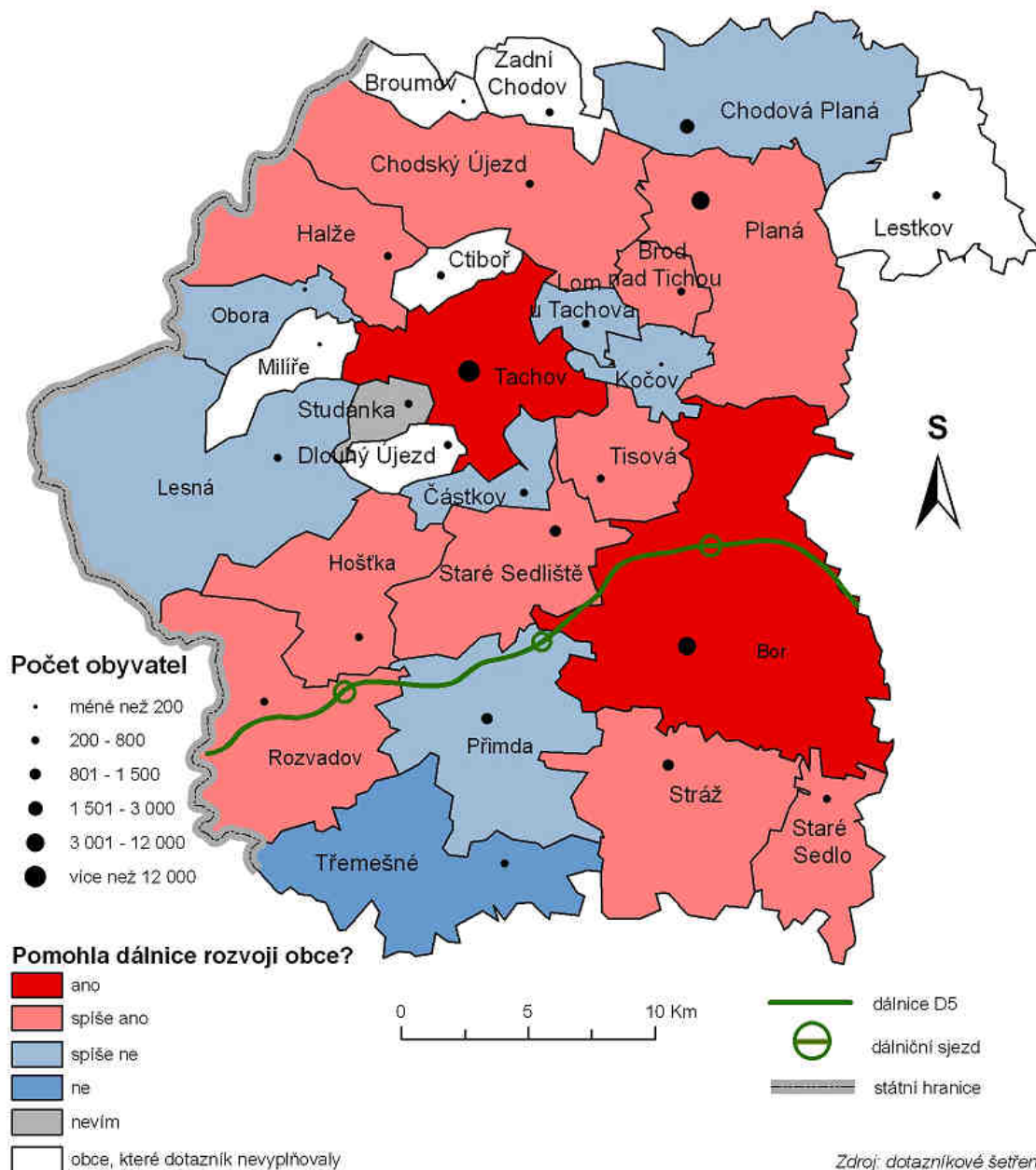
	1		2		3		4		5	
	počet	%	počet	%	počet	%	počet	%	počet	%
dálnice	6	28,6	6	28,6	5	23,8	2	9,5	2	9,5
Německo	11	52,4	4	19,0	6	28,6	0	0,0	0	0,0
Plzeň	4	19,0	8	38,1	5	23,8	2	9,5	2	9,5

Zdroj: dotazníkové šetření

Poznámka: Dotazovaní měli k dispozici pětistupňovou škálu, přičemž jednička značila velmi důležitou polohu a pětka nejméně důležitou polohu.

Poslední otázka uzavírala celý dotazník a bylo zde zjišťováno, zda dálnice pomohla rozvoji obce. Výsledky jsou patrné z obrázku 5.1. Více než polovina dotázaných obcí (12) se domnívá, že dálnice pomohla rozvoji obce. Jedná se o velké obce (Tachov, Planá, Bor) a některé malé obce v zázemí těchto měst. Na obrázku je také patrná souvislost mezi dálnicí či dálničním sjezdem a rozvojem obce. Rozvoj představitelé obcí vidí v tom, že díky dálnici a lepší dopravní dostupnosti se začaly rozvíjet průmyslové zóny a daří se přesvědčovat investory, aby zde podnikali. Vznikají nová pracovní místa, obyvatelé se nestěhují pryč a nedochází tak k vyliďňování obcí, v čemž vidí obce největší přínos. Zejména menší obce, bez rozvojového potenciálu hodnotily vliv dálnice na rozvoj obce negativně.

Obrázek 5.1: Vliv dálnice D5 na rozvoj obce – představitelé obcí



Závěrem lze tedy říci, že se potvrdila počáteční hypotéza. Představitelé obcí vnímají dálnici D5 pozitivně zejména z důvodu lepší dostupnosti a větší atraktivity pro podnikatele. Díky novým pracovním místům obyvatelé nemigrují pryč z regionu. Zhoršené životní prostředí se projevilo pouze v obcích, kterými prochází silnice I/21 a II/198, což jsou dva nejvytíženější dálniční přivaděče.

5.2 Dotazník pro obyvatele

Po vyhodnocení dotazníku pro představitele obcí je na řadě dotazník pro obyvatele. Před samotným vyhodnocením bych ráda zmínila, že pro veřejnost je často velmi obtížné rozlišit vliv dálnice od jiných vlivů a faktorů působících na rozvoj regionu či na změnu některých charakteristik. Důvodem může být to, že dálnice je v provozu již více než deset let, a proto je pro některé obyvatele těžké si uvědomit situaci před výstavbou dálnice. Určitou roli na vnímání obyvatel může mít i současná ekonomická situace nejen v Česku, ale na celém světě. Je proto potřeba brát výpovědi respondentů s rezervou. Pro větší vypovídací hodnotu by také zcela jistě bylo důležité provést rozsáhlejší dotazníkové šetření s větším počtem dotázaných.

Z celkového počtu obyvatel 35 285 bylo ve všech obcích správního území ORP Tachov osloveno 67 respondentů, z toho 34 mužů a 33 žen. Zastoupení dotázaných mužů a žen přibližně odpovídá zastoupení v populaci Tachovska. V tabulce 5.3 je vidět zastoupení dotázaných dle vzdělání a porovnání s celým ORP Tachov. Vzdělání bylo zjištěno u všech respondentů a nikdo nebyl bez vzdělání. Ve skupině dotázaných převažují středoškolsky vzdělaní obyvatelé (53,7 %) na rozdíl od obyvatel ORP Tachov, kde je nejvíce vyučených. Zastoupení dotázaných obyvatel se základní školou a vysokou školou relativně odpovídá zastoupení v populaci Tachovska.

Tabulka 5.3: Obyvatelé dle vzdělání v ORP Tachov a ve skupině dotázaných

Obyvatelé dle vzdělání		ZŠ	SOU	SŠ	VOŠ	VŠ	bez vzdělání	nezjištěno
v ORP Tachov	počet	8 113	11 350	6 200	723	1 417	278	450
	%	28,4	39,8	21,7	2,5	5,0	1,0	1,6
ve skupině dotázaných	počet	15	11	36	0	5	0	0
	%	22,4	16,4	53,7	0,0	7,5	0,0	0,0

Zdroj: Český statistický úřad, dotazníkové šetření

Budeme prokazovat následující hypotézu. Obyvatelé budou spíše spokojeni s výstavbou dálnice, protože jim usnadňuje dojíždění do zaměstnání, ale i za jiným účelem. Můžeme předpokládat, že díky zlepšené dopravní dostupnosti, budou obyvatelé vyjíždět častěji a na delší vzdálenosti. Negativa pocítí hlavně obyvatelé, kteří využívají hromadnou dopravu. Dojde k snížení intenzity hromadné autobusové dopravy, a to převážně z toho důvodu, že pro obyvatele bude snazší a rychlejší využít k přepravě vlastní automobil. Obyvatelé si budou stěžovat na zhoršení životního prostředí.

5.2.1 Vnímání dálnice D5

První část otázek se shodovala s dotazníkem pro představitele obcí. Rozložení odpovědí na první otázku je vidět v tabulce 5.4. Opět se prokázalo, že obyvatelé dálnici vnímají kladně, odpověď pozitivně zaškrtno 31,3 % a spíše pozitivně 55,2 % dotázaných. Důvodem je, že obyvatelé dálnici často využívají, berou ji proto jako přínos a nikoliv jako prvek, který by jim vadil. Přibližně stejné procento dotázaných jako u obcí vnímalo dálnici spíše negativně nebo negativně. Už je zde ale těžší nalézt nějaké pravidelnosti v geografickém rozmístění odpovědí. Naopak největší výhody a nevýhody, které přinesla dálnice obci, ve které obyvatelé žijí, se shodují s odpověďmi jednotlivých obcí. Za celkově největší výhodu (odpovědělo 86 % dotázaných) obyvatelé stejně jako starostové zmiňují lepší dopravní dostupnost, rychlejší a snazší dopravní spojení. Menší intenzitu dopravy a lepší životní prostředí považují za největší přínos dálnice obyvatelé obcí Bor, Přimda a Rozvadov, kterými prochází bývalý hlavní tah na Německo. Méně často již obyvatelé za výhodu zmiňují větší zaměstnanost, či nárůst podnikatelů. Největšími nevýhodami zejména obcí na přivaděčích jsou podle jejich obyvatel větší provoz v obci a zhoršené životní prostředí. Přibližně dvě třetiny dotázaných obyvatel si ale žádných nevýhod není vědoma.

Tabulka 5.4: Vnímání polohy obce v blízkosti dálnice D5 - obyvatelé

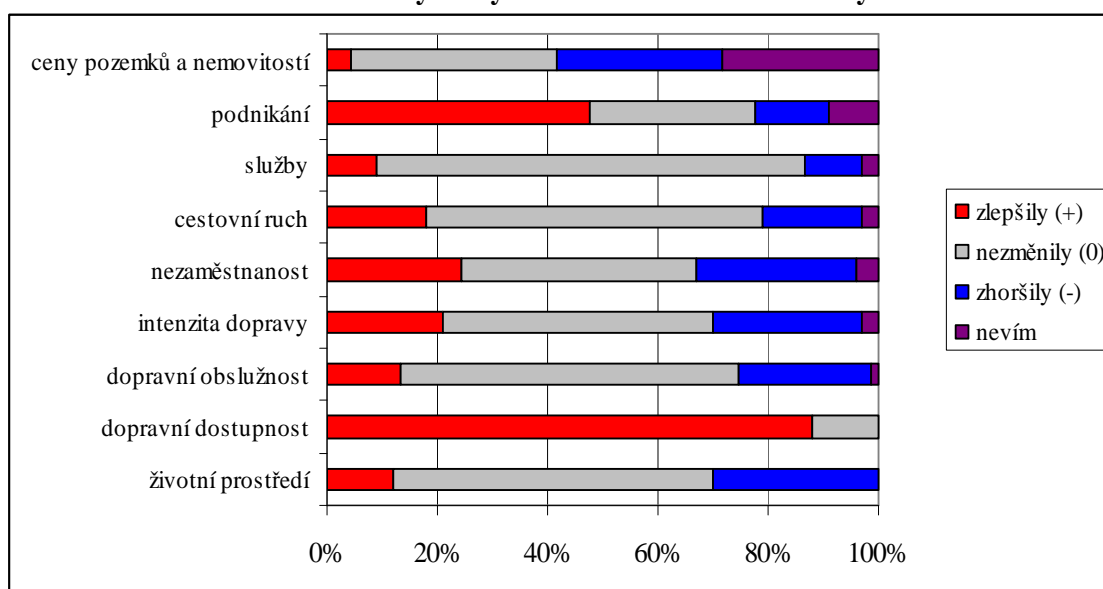
	počet	%
pozitivně	21	31,3
spíše pozitivně	37	55,2
spíše negativně	5	7,5
negativně	2	3,0
nevím	2	3,0

Zdroj: dotazníkové šetření

Další otázka, zaměřující se na změnu vybraných charakteristik v obci od zprovoznění dálnice, se také opakuje i v tomto dotazníku. Ani odpovědi dotázaných obyvatel se příliš neodlišovaly od odpovědí představitelů obcí. Graf 5.2 ukazuje, jak jednotlivé charakteristiky jsou nebo nejsou podle obyvatel ovlivněny dálnicí D5. I tato otázka ukázala, že největší vliv dálnice D5 obyvatelé spatřují ve zlepšené dopravní dostupnosti. To je způsobeno hlavně tím, že je dálnice obyvateli hojně využívána, což potvrdí i vyhodnocení následující otázky. Kladný či záporný vliv dálnice na intenzitu dopravy a životní prostředí byl opět zaznamenán ve stejných obcích jako v dotazníku pro obce. V obcích, kde došlo k odklonu dopravy, se zlepšilo životní prostředí a zmenšila se intenzita dopravy. Obyvatelé obcí, kterými prochází dálniční přivaděče, naopak kritizují zvýšený provoz v obci, větší hluk a znečištěné ovzduší. Přibližně polovina

dotázaných obyvatel vnímá pozitivní vliv dálnice na podnikání, přičemž se jedná zejména o větší obce, které podporují rozvoj průmyslových zón a příchod podnikatelů. Vliv dálnice na nezaměstnanost je brán obyvateli velice rozdílně. Vnímání tohoto ukazatele však může být právě zkresleno ekonomickou krizí, a tím, že na Tachovsku je nezaměstnanost dlouhodobě vyšší. Dopravní obslužnost a služby nebyly dálnicí dle obyvatel regionu nijak výrazně ovlivněny. Dopravní obslužnost hromadnou dopravou není na Tachovsku zcela ideální. Všeobecně lze říci, že dopravní obslužnost je vyhovující v blízkém okolí Tachova, ve vzdálenějších obcích většinou nepokrývá potřeby obyvatel. Autobusy hromadné dopravy zajišťují spojení s Tachovem, nebo s obcemi ležícími na trase do Tachova. Spojení mezi obcemi mimo tyto trasy chybí zcela, nebo je jeho rozsah nedostačující. Z tohoto důvodu již nemohlo docházet ke snižování intenzity hromadné dopravy a dálnice na tento ukazatel neměla žádný vliv. To, jestli se nějak změnila ceny pozemků a nemovitostí, bylo pro obyvatele obtížné posoudit. Největší nárůst cen pozemků a nemovitostí byl zaznamenán obyvateli v těsné blízkosti dálnice.

Graf 5.2: Změna vybraných charakteristik v obci - obyvatelé



Zdroj: dotazníkové šetření

5.2.2 Využívání dálnice D5

Další blok otázek se zaměřoval na využívání dálnice D5, účel, frekvenci a směr vyjížděky. V tabulce 5.5 je uvedeno, že 80 % dotázaných obyvatel využívá dálnici D5 alespoň několikrát do roka. Dotázaní obyvatelé obvykle nevyužívají dálnici denně, ale několikrát do měsíce nebo několikrát do roka. Nepotvrdilo se, že by dálnice byla využívána převážně k vyjížděce do zaměstnání, což je znázorněno v tabulce 5.6. V tomto případě převládají soukromé cesty za zábavou, na úřady nebo za službami, které jsou situovány zejména ve větších centrech,

jakými jsou Plzeň nebo vzdálenější Praha. Tyto dvě města obyvatelé nejčastěji zmiňovali v otázce na směr vyjížd'ky, méně již pak Rozvadov a Německo.

Tabulka 5.5: Využívání dálnice D5

	počet	%
ano	54	80,6
ne	13	19,4

Zdroj: dotazníkové šetření

Tabulka 5.6: Účel a frekvence vyjížd'ky po dálnici D5

	každý den		několikrát do týdne		několikrát do měsíce		několikrát do roka		nikdy	
	počet	%	počet	%	počet	%	počet	%	počet	%
zaměstnání	10	14,9	6	9,0	8	11,9	9	13,4	34	50,7
služby	3	4,5	20	29,9	23	34,3	23	34,3	21	31,3
úřady	0	0,0	2	3,0	13	19,4	34	50,7	18	26,9
zábava	0	0,0	0	0,0	27	40,3	26	38,8	14	20,9

Zdroj: dotazníkové šetření

Následující otázkou jsem chtěla zjistit, zda díky zlepšené dopravní dostupnosti obyvatelé vyjíždějí z obce častěji nebo na delší trasy než dříve, kdy ještě nebyla zprovozněna dálnice. Z tabulky 5.7 je patrné, že převládají odpovědi ne a spíše ne. Obyvatelé to nejčastěji vysvětlují tím, že pokud by bylo třeba, vyjížděli by i bez dálnice stejně často a na stejně dlouhé trasy jako nyní. Dálnice jim tedy přináší úsporu času, který ale využívají jinak, než že by za ušetřený čas vyjížděli na delší vzdálenosti. Dále byli obyvatelé dotázáni na vyjížd'ku po dálnici do zahraničí. Polovina dotázaných vyjíždí po dálnici do zahraničí. Na otázku, zda by obyvatelé dojížděli do zahraničí stejně často, kdyby zde dálnice nestála, odpovídali dotazovaní obdobně jako v předchozí otázce. Dvě třetiny se domnívají, že by vyjížděli stejně často.

Tabulka 5.7: Vyjížd'ka po zprovoznění dálnice

	ano		spíše ano		spíše ne		ne		nevím	
	počet	%	počet	%	počet	%	počet	%	počet	%
častější	6	9,0	13	19,4	19	28,4	24	35,8	5	7,5
na delší trasy	6	9,0	14	20,9	20	29,9	21	31,3	6	9,0

Zdroj: dotazníkové šetření

5.2.3 Vnímání geografické polohy a rozvoje obce

Dotazník uzavíraly stejné otázky jako v případě obcí. Nejprve byli obyvatelé požádáni o zhodnocení polohy své obce vzhledem k dálnici, Německu a Plzni. Stejně jako představitelé

obcí považují obyvatelé za nejvýznamnější polohu své obce vzhledem k Německu. Za velmi důležitou považují také polohu vůči Plzni, naopak nejhůře hodnotili obyvatelé polohu vzhledem k dálnici. Rozdíl v odpovědích starostů a obyvatel může být způsoben tím, že představitelé obcí si více uvědomují význam dálnice pro svou obec z hlediska atraktivnosti jak pro obyvatele, tak pro podnikatele a celkově pro rozvoj obce.

Tabulka 5.8: Význam polohy obce vzhledem k dálnice, Německu, Plzni - obyvatelé

	1		2		3		4		5	
	počet	%	počet	%	počet	%	počet	%	počet	%
dálnice	14	20,9	11	16,4	18	26,9	10	14,9	14	20,9
Německo	20	29,9	20	29,9	19	28,4	10	14,9	3	4,5
Plzeň	14	20,9	21	31,3	19	28,4	10	14,9	3	4,5

Zdroj: dotazníkové šetření

Poznámka: Dotazovaní měli k dispozici pětistupňovou škálu, přičemž jednička značila velmi důležitou polohu a pětka nejméně důležitou polohu.

Na rozvoj obce byla zaměřena i poslední otázka. Ptala jsem se, jestli se obyvatelé domnívají, že dálnice pomohla rozvoji obce. Tabulka 5.9 ukazuje, že hodnocení dopadlo velmi rozdílně od výsledků dotazníku pro představitele obcí. Pouhých 15 % dotázaných se domnívá, že dálnice pomohla rozvoji obce. Většina těch, kteří odpověděli kladně, považují za největší přínos příchod podnikatelů a vznik nových pracovních míst. Ostatní nevidí žádný vliv dálnice na rozvoj obce, nebo nejsou schopni toto posoudit. Toto zhodnocení se ukázalo pro obyvatele velmi obtížné. Veřejnost většinou neví, co si pod pojmem rozvoj obce představit, a také je pro ně těžké odlišit vliv dálnice od vlivu jiných faktorů.

Tabulka 5.9: Vliv dálnice D5 na rozvoj obce - obyvatelé

	počet	%
ano	3	4,5
spíše ano	7	10,4
spíše ne	32	47,8
ne	23	34,3
nevím	2	3,0

Zdroj: dotazníkové šetření

Na závěr této kapitoly je tedy třeba shrnout výsledky a porovnat s předem stanovenou hypotézou. Obyvatelé Tachovska vnímají dálnici D5 ve svém regionu pozitivně převážně z důvodu zlepšené dopravní dostupnosti. Nepotvrdilo se však, že by obyvatelé díky zlepšení dopravní dostupnosti vyjížděli častěji nebo na delší trasy. Obyvatelé také nevyjíždějí nejvíce

do zaměstnání, ale jejich cílem jsou z velké části soukromé cesty. Nepotvrdila se ani teze o zhoršené dopravní obslužnosti. Zhoršené životní prostředí se projevilo pouze v obcích na dálničních přivaděčích. Přes všechna uvedená pozitiva občané nevidí výrazný vliv dálnice D5 na rozvoj obce.

5.3 Dotazník pro firmy

Tato kapitola je zaměřena na vyhodnocení dotazníku pro poslední dotazovanou skupinu, kterou byly firmy. Firmy a podnikatelé jsou důležitými subjekty regionálního rozvoje. Můžeme také předpokládat, že dálnici D5 využívají nejvíce ze všech třech sledovaných skupin. Jak už jsem zmínila v kapitole metodika dotazníkového šetření, snažila jsem se, aby zastoupení firem dle velikosti a odvětví bylo reprezentativní. Elektronicky bylo osloveno asi 200 firem s návratností pouhých 15 %. Další, většinou již menší firmy a drobní podnikatelé, byli osloveni osobně. Frekvence výskytu měřených znaků je tedy spíše odvozena od toho, kdo byl ochotný vyplnit dotazník, který je také součástí přílohy.

Pro cílovou skupinu byla stanovena takováto hypotéza. Firmy a podnikatelé se budou rozdělovat na ty, kteří zde byli již před výstavbou dálnice, a firmy, které se sem přemístily, nebo zde vznikly až po výstavbě dálnice. Pro nově vzniklé a přemístěné firmy bude dálnice jedním z hlavních faktorů umístění, budou vyzdvihovat hlavně dobrou dopravní dostupnost. Tuto výhodu jistě budou vnímat i firmy, které zde byly již lokalizovány, ale nevýhodu mohou vidět v konkurenčních firmách, které dálnice může přilákat.

Nejprve se tedy zaměřím na zastoupení dotázaných firem dle velikosti a odvětví firmy. Výsledky jsou patrné z tabulky 5.10 a z tabulky 5.11. Největší počet dotázaných firem spadá do skupiny s méně než 10 zaměstnanci. Je to z toho důvodu, že v regionu se nachází většinou velmi malé obce s drobnými podnikateli. Velké firmy jsou umístěné převážně ve větších městech Tachov, Planá, Bor, která mají lepší vybavenost.

Tabulka 5.10: Zastoupení dotazovaných firem dle velikosti

	počet	%
méně než 10	46	68,7
10 – 49	13	19,4
50 – 99	4	6,0
100 a více	4	6,0
celkem	67	100

Zdroj: dotazníkové šetření

V tabulce 5.11 je vidět, že z hlediska odvětví téměř polovina dotázaných firem podniká v průmyslu. Průmysl je na Tachovsku zaměřen zejména na zpracování plastů, výrobu součástek a dílů pro automobilový průmysl a také na zpracování dřeva. Ve správním území ORP Tachov

ale převažují firmy a podnikatelé v terciéru. Tento rozdíl může být způsoben tím, že dálnici častěji využívají právě průmyslové firmy a proto na dotazník odpovídaly převážně tyto firmy než firmy podnikající ve službách.

Tabulka 5.11: Zastoupení ekonomických subjektů dle odvětví v ORP Tachov a ve skupině dotázaných

ekonomické subjekty	celkem	primér	sekundér	terciér
v ORP Tachov	8116	7,7 %	20,5 %	71,8 %
ve skupině dotázaných	67	14,9 %	47,8 %	37,3 %

Zdroj: Český statistický úřad, dotazníkové šetření

5.3.1 Lokalizace firem

První blok dotazníku se zabýval lokalizací firem. Ptala jsem se na délku působnosti firmy v obci a dále na to, jestli je zde firma lokalizována od svého vzniku. Jedná se tedy o zjišťování míry distributivního a generativního efektu. Délku působnosti v obci jsem si rozdělila na dvě skupiny - méně než 12 let a více než 12 let. Tato hranice byla stanovena proto, že před 12 lety, tj. v roce 1997, byl otevřen úsek dálnice na Tachovsku. 30 % firem působí ve své obci již více než 12 let, tedy tyto firmy svou činnost zahájily ještě před výstavbou dálnice. Na otázku přemístění firmy odpovědělo pouze 10 % firem kladně, což znamená, že pouze 7 firem se přemístilo z jiného místa. Jedná se o firmy v obcích v těsné blízkosti dálnice a na dálničních přivaděčích. Nejčastěji zmiňovaný důvod přemístění byl tedy dobrá dopravní dostupnost. Dalšími důležitými důvody, které hrají již menší roli, jsou také technická infrastruktura a dodavatelé.

Další otázkou jsem zjišťovala roli dálnice při rozhodování na umístění firmy. Rozložení odpovědí na tuto otázku je vidět v tabulce 5.12. Pouze dvě firmy odpověděly, že dálnice byla hlavním faktorem pro jejich umístění. V obou případech se jedná o firmy nově vzniklé v průběhu fungování dálnice D5. Významnou roli při rozhodování na umístění firmy hrála dálnice u dalších 11 firem, které všechny vznikly před méně než 12 lety a 6 z nich je přemístěných. Jedná se o větší průmyslové firmy soustředěné ve větších obcích, které dálnici často využívají, proto je pro ně dobrá dopravní dostupnost důležitá. Nicméně více než polovina dotázaných odpověděla, že dálnice v jejich rozhodování nehrála žádnou roli. Je to zřejmě z toho důvodu, že v malých obcích, kterých je v tomto regionu většina, podnikají většinou drobní podnikatelé, pro které je hlavním důvodem podnikání v obci zejména to, že zde mají trvalé bydliště.

Tabulka 5.12: Role dálnice D5 při rozhodování na lokalizaci firmy

	počet	%
dálnice byla hlavním faktorem	2	3,0
významná role, ale i jiné faktory	11	16,4
nehrála žádnou roli	34	50,7
firma lokalizována už před výstavbou	20	29,9

Zdroj: dotazníkové šetření

5.3.2 Vnímání dálnice D5 a její využívání

Další otázka se již objevila v obou předchozích dotaznících. Zabývala se výhodami a nevýhodami, které firmám přinesla blízkost dálnice. Stejně jako starostové a obyvatelé považují i firmy za největší výhodu dobrou dopravní dostupnost. Odpovídaly tak zejména větší firmy ve větších obcích, pro které je důležitá dobrá dostupnost a časová úspora při cestování za dodavateli a odběrateli. Velkou výhodou je rozvoj průmyslových zón, ve kterých některé firmy sídlí nebo spolupracují s firmami z těchto zón. Další výhodou je také zklidnění dopravy v obcích Bor, Přimda, Rozvadov a přesunutí kamionové dopravy na dálnici. Naopak některé firmy v těchto obcích zmiňovaly za největší nevýhody to, že kvůli dálnici se již v obcích nezastaví tolik zákazníků. Mnoho lidí přišlo o práci kvůli tomu, že zákazníci jedou po dálnici do větších měst, kde mají lepší možnost výběru. Tento efekt byl nejčastěji zmiňován v obci Přimda. Další nevýhodu, kterou pocítují firmy v těsné blízkosti dálnice, je pevné omezení pozemku dálnicí a stavební omezení při expanzi firmy. Pro firmy zabývající se zemědělskou a lesnickou činností je nevýhodou rozdělení krajiny dálnicí a narušení vodního režimu lesních porostů.

Další otázky se zaměřovaly na komunikaci mezi firmami a obcemi. Nejprve jsem se ptala, zda obec podnikala nějaké pobídky, aby firmu přilákala. Pouze 10 % firem odpovědělo kladně, přičemž šlo o velké a středně velké nově vzniklé firmy, které mají své sídlo ve větších obcích. Tyto obce si pobídky mohou dovolit a velké firmy jsou pro ně zajímavé. Pobídky obcí firmám se většinou projevují v prodeji pozemků za výhodnou cenu. Otázka na spolupráci obce s firmou byla použita i v dotazníku pro představitele obcí, kde obce hodnotily spolupráci velmi kladně. V případě podnikatelů toto není tak jednoznačné. Polovina dotázaných firem považuje spolupráci s obcí za dobře fungující, subjekty si pomáhají navzájem. Jedná se většinou o středně velké a menší místní firmy, které mají s obcí přátelské vztahy, proto se navzájem podporují. Malé firmy naopak jsou velice nespokojené se spoluprací s obcí.

Důležitou informací je také to, kde firmy mají své zákazníky. Tuto otázku vyhodnocuje tabulka 5.13. Malé firmy z oblasti služeb mají své zákazníky pouze v obci, proto se jedná

o firmy, které nevyjíždějí tak často po dálnici, jak se také prokáže v následující otázce. Velké průmyslové firmy, které vyváží své výrobky po celém Česku nebo i do zahraničí, jsou naopak firmy využívající dálnici velmi často. Vysoké procento firem, které vyváží své výrobky do zahraničí, je způsobeno blízkostí Německa.

Tabulka 5.13: Distribuce výrobků

	počet	%
v obci	5	7,5
v okrese	9	13,4
v kraji	14	20,9
v Česku	21	31,3
v zahraničí	18	26,9

Zdroj: dotazníkové šetření

Využívání dálnice D5, frekvence a směr vyjížděky byly otázky další části dotazníku. 90 % dotázaných firem využívá dálnici D5. Takto vysoký podíl může být ovlivněn tím, že pro firmy, které dálnici nevyužívají, byl dotazník nezajímavý, tudíž ho vůbec nevyplňovaly. 10 % firem, které odpověděly záporně, zahrnuje zejména malé firmy, které mají zákazníky pouze v obci, a proto nepotřebují pro svou činnost využívat dálnici. V tabulce 5.14 je vidět vyhodnocení otázky frekvence využívání dálnice D5 pro firemní účely dle počtu zaměstnanců, odvětví podnikání, majitele, velikosti trhu a stáří firmy. Dle velikosti firmy využívají dálnici nejčastěji velké firmy. Je to z toho důvodu, že velké firmy vyrobí velké množství produktů, potřebují tedy dovážet velké množství materiálu a vyvážet hotové výrobky častěji než malé firmy. Dle odvětví podnikání dálnici nejvíce využívají průmyslové firmy opět ze stejného důvodu jako u velkých firem. Naproti tomu firmy z priméru a terciéru dálnici využívají spíše několikrát do měsíce. Pro zahraniční firmy a firmy, které obchodují na zahraničních trzích, je dálnice také velmi důležitá. Při dálkových cestách je dálnice nejrychlejším způsobem přepravy. Firmy, které působí pouze v obci svého sídla, dálnici využívají méně často, několikrát do měsíce či několikrát do roka. Posledním kritériem bylo stáří firmy. Firmy, které vznikly v průběhu fungování dálnice, ji využívají častěji než starší firmy.

Nejčastější důvod vyjížděky je nákup materiálu, distribuce výrobků a dále pak školení. Cílem vyjížděky je nejčastěji stejně jako u obyvatel opět Plzeň, Praha, Rozvadov, Německo.

Tabulka 5.14: Frekvence využívání dálnice D5 pro firemní účely (%)

počet zaměstnanců	počet oslovených firem	využíváte (%)		jak často (%)				
		ano	ne	každý den	několikrát do týdne	několikrát do měsíce	několikrát do roka	nikdy
méně než 10	46	89,1	10,9	8,7	17,4	45,7	17,4	10,9
do 50	13	100,0	0,0	23,1	46,2	23,1	7,7	0,0
do 100	4	75,0	25,0	0,0	25,0	50,0	0,0	25,0
nad 100	4	100,0	0,0	75,0	25,0	0,0	0,0	0,0
odvětví podnikání								
primér	10	80,0	20,0	10,0	20,0	50,0	0,0	20,0
sekundér	32	96,9	3,1	18,8	25,0	34,4	18,8	3,1
terciér	25	84,0	16,0	12,0	20,0	40,0	12	16,0
majitel								
český	54	88,9	11,1	13,0	20,4	44,4	11,1	11,1
zahraniční	4	100,0	0,0	75,0	25	0,0	0,0	0,0
kombinovaný	9	88,9	11,1	0,0	33,3	22,2	33,3	11,1
zákazníci								
v obci	5	80,0	20,0	0,0	0,0	40,0	40,0	20,0
v okrese	9	88,9	11,1	0,0	11,1	66,7	11,1	11,1
v kraji	14	85,7	14,3	21,4	14,3	21,4	28,6	14,3
v Česku	21	85,7	14,3	14,3	28,6	38,1	4,8	14,3
v zahraničí	18	100,0	0,0	22,2	33,3	38,9	5,6	0,0
stáří firmy								
více než 12 let	20	75,0	25,0	15,0	0,0	40,0	20,0	25,0
méně než 12 let	47	95,7	4,3	14,8	31,9	38,3	10,7	4,3

Zdroj: dotazníkové šetření

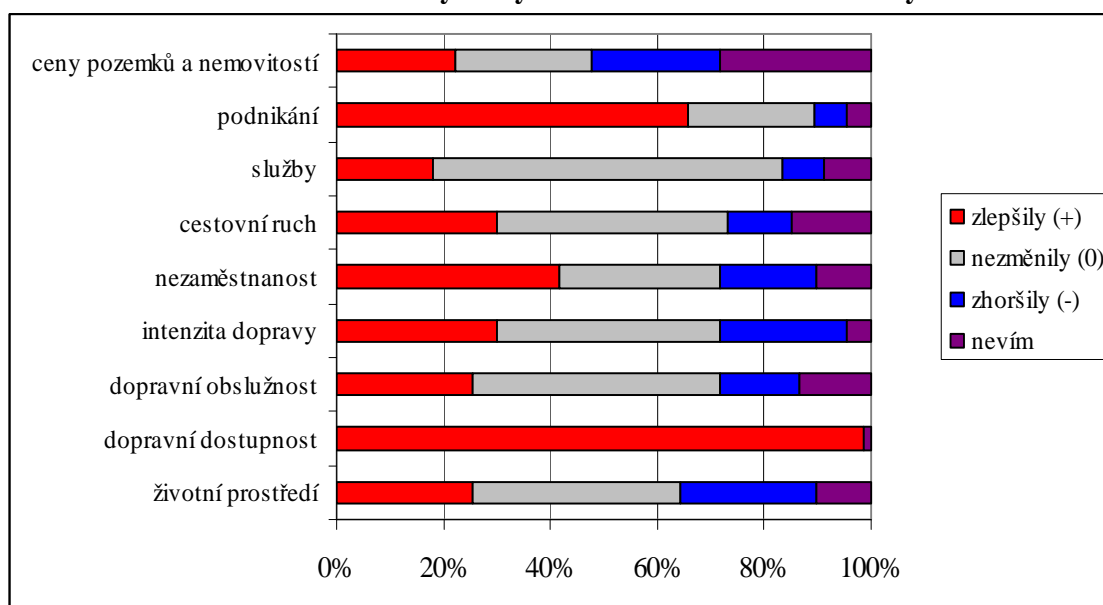
Díky blízkosti Německa také firmy často spolupracují se zahraničními firmami. Tímto se zabývala další otázka. 40 % firem odpovědělo, že spolupracuje se zahraničními firmami. Jsou to převážně firmy, které mají zahraničního nebo alespoň z části zahraničního majitele. Tyto firmy také častěji vyjíždějí po dálnici právě do Německa, kde se nachází jejich mateřská firma, či řízení. Zajímala jsem se také, zda se spolupráce nějak změnila po zprovoznění dálnice. Pouze 16 % zaznamenalo změnu k lepšímu ve formě zkrácení přepravního času a usnadnění dopravního spojení.

V kapitole teoretická východiska bylo řečeno, že negativním efektem dálnice může být příchod konkurenčních firem do území. Tato otázka byla také zařazena do dotazníku pro firmy. 30 % firem na Tachovsku se domnívá, že dálnice přilákala konkurenční firmy, které by mohly ohrozit jejich existenci. Firmy ale dodávají, že příchod konkurence není způsoben pouze dálnicí, nýbrž i jinými důležitými faktory, kde jedním z nich je například blízkost Německa. Proto také

většina nové konkurence jsou zahraniční firmy z Německa. Pro zahraniční firmy je výhodné na Tachovsku otevřít pobočku z důvodu nízkých výrobních nákladů a levné pracovní síly. Díky dálnici je to pro ně ještě výhodnější, protože do Německa, kde většinou sídlí jejich centrála, se dostanou rychleji a snadněji. Do budoucna se s příchodem další konkurence díky zlepšené dopravní dostupnosti již nepočítá.

Poslední otázky se opakují ve všech třech typech dotazníků. Nejprve firmy hodnotily změnu následujících charakteristik v obci od zprovoznění dálnice. Opět se potvrzuje, že největší změnu k lepšímu uvádějí obce v dopravní dostupnosti. U firem je tento názor nejzřetelnější, lepší dopravní dostupnost zaznamenalo téměř 100 % firem. Zhodnocení změny životního prostředí a intenzity dopravy odpovídá odpovědím obou předchozích skupin. Působení dálnice na nezaměstnanost je vnímáno firmami víceméně kladně, záporně odpovídaly pouze převážně některé firmy z Přimdy a Boru. V těchto obcích odklon dopravy způsobil i odchod zákazníků a tedy ztrátu zaměstnání pro zaměstnance restauračních a jiných obslužných zařízení. Podnikání se podle 65 % dotázaných také zlepšilo. Firmy tedy považují dálnici za jeden z důležitých faktorů v rozvoji podnikání. Firmy mají podobný názor jako představitelé obcí a obyvatelé i na dopravní obslužnost, cestovní ruch a služby. Tyto charakteristiky dle firem nebyly dálnicí příliš ovlivněny. Vliv dálnice nebyl zaznamenán ani na ceny pozemků a nemovitostí. Největší nárůst zmiňovaly firmy z větších obcí Tachov a Planá, kde ale spíše větší roli hraje blízkost těchto měst než dálnice.

Graf 5.3: Změna vybraných charakteristik v obci - firmy



Zdroj: dotazníkové šetření

5.3.3 Vnímání geografické polohy a rozvoje obce

Tabulka 5.15 ukazuje zhodnocení polohy obce vzhledem k dálnici, Německu a Plzni. Tato otázka se opakuje u všech třech skupin. Firmy stejně jako starostové a obyvatelé hodnotí polohu obce vzhledem k Německu jako nejdůležitější. Je to logické již z předchozích otázek, kde bylo zjištěno, že firmy spolupracují se zahraničními firmami a vyváží do Německa své výrobky. Druhou nejlépe hodnocenou je poloha vzhledem k dálnici. Tato skupina hodnotí polohu vůči dálnici nejlépe, což je způsobeno tím, že firmy dálnici často využívají ve svém podnikání a berou ji jako faktor rozvoje podnikání. O něco hůře je hodnocena poloha vůči Plzni, přestože je to nejčastější cíl vyjížděky firem.

Tabulka 5.15: Význam polohy obce vzhledem k dálnici, Německu, Plzni - firmy

	1		2		3		4		5	
	počet	%	počet	%	počet	%	počet	%	počet	%
dálnice	15	22,4	20	29,9	19	28,4	8	11,9	5	7,5
Německo	23	34,3	15	22,4	23	34,3	3	4,5	3	4,5
Plzeň	11	16,4	13	19,4	23	34,3	15	22,4	5	7,5

Zdroj: dotazníkové šetření

Poznámka: Dotazovaní měli k dispozici pětistupňovou škálu, přičemž jednička značila velmi důležitou polohu a pětka nejméně důležitou polohu.

Poslední otázka je stejně jako u obou předchozích skupin zaměřena na vliv dálnice na celkový rozvoj obce. V tabulce 5.16 je vidět, že necelých 40 % dotázaných firem se domnívá, že dálnice pomohla rozvoji obce, což je o něco více než u obyvatel, ale méně než vnímání starostů. Pozitivně toto hodnotily zejména firmy z větších obcí, které mají pro rozvoj lepší podmínky než malé a velmi malé obce. Rozvoj obce firmy viděly zejména ve vyšší zaměstnanosti díky novým pracovním místům vzniklým v průmyslových zónách a v rozvoji podnikání. Dalším plusem jsou také opravy komunikací nižšího řádu. Necelá polovina dotázaných firem ale žádný vliv dálnice na rozvoj obce neviděla.

Tabulka 5.16: Vliv dálnice D5 na rozvoj obce - firmy

	počet	%
ano	5	7,5
spíše ano	21	31,3
spíše ne	18	26,9
ne	13	19,4
nevím	10	14,9

Zdroj: dotazníkové šetření

Závěrem této kapitoly ještě shrnu výsledky a porovnám s předem stanovenou hypotézou. Přemístěných firem bylo minimum, přesto lze potvrdit, že u těchto firem byla dopravní dostupnost hlavním důvodem pro jejich přemístění. Dálnice naopak nehrála příliš významnou roli na vznik nových firem v území. Lze říci, že spíše než na stáří firmy závisí frekvence využívání dálnice na velikosti, odvětví a exportních vlastnostech firmy, tedy kam firma distribuuje své výrobky. Dálnici více využívají velké průmyslové firmy, které vyváží své výrobky po celém Česku nebo do zahraničí. Zlepšenou dopravní dostupnost však vnímá většina firem. Příchod konkurenčních firem byl prokázán jen v malé míře, přičemž dálnice je jedním z více faktorů atraktivity regionu pro příchod konkurence.

6. Porovnání vnímání vlivu dálnice D5 mezi cílovými skupinami

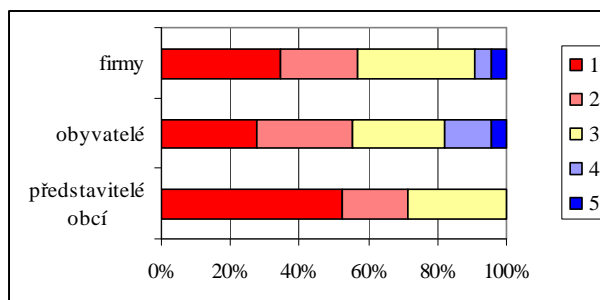
Tato kapitola se zabývá shrnutím výsledků dotazníkového šetření a porovnáním vnímání dálnice D5 mezi jednotlivými dotazovanými skupinami. Nejdříve zhodnotím, jak se liší odpovědi na změnu vybraných charakteristik v obci. Dále se zaměřím na rozdíly ve vnímání geografické polohy obce a vnímání rozvojových dopadů dálnice na obec.

První otázka, která byla společná pro všechny tři dotazované skupiny, se zabývala změnou vybraných charakteristik v obci od momentu zprovoznění dálnice D5. Odpovědi se mezi jednotlivými skupinami příliš nelišily. Největší změnu k lepšímu spatřovali dotazovaní v dopravní dostupnosti, přičemž nejlépe byla hodnocena firmami. Kladně odpovědělo téměř 100 % firem. Lze říci, že důvodem je nejčastější využívání dálnice firmami v porovnání s ostatními cílovými skupinami. Dopravní dostupnost je pro firmy důležitá a změnu tedy vnímají nejzřetelněji. Odpovědi na změnu životního prostředí a intenzitu dopravy se regionálně odlišovaly, ale mezi jednotlivými skupinami se shodovaly. Jak představitelé obcí, tak obyvatelé i firmy vnímali největší změnu k lepšímu v obcích Bor, Přimda a Rozvadov, kterými prochází bývalý hlavní tah do Německa, tj. silnice II/605. Doprava se z těchto obcí přesunula na dálnici, čímž došlo k snížení intenzity dopravy a zlepšení životního prostředí. Nejvýraznější zhoršení životního prostředí zaznamenaly všechny skupiny v obcích na dálničních přivaděčích. Jedná se o obce Kočov, Částkov, Brod nad Tichou, Planá a Chodová Planá. Dalšími charakteristikami, které byly v dotazníku zkoumány, jsou dopravní obslužnost, cestovní ruch, služby a ceny pozemků a nemovitostí. Ani jedna z dotazovaných skupin nezaznamenala žádný vliv dálnice na změnu těchto charakteristik.

Vliv dálnice na podnikání a nezaměstnanost vnímaly jednotlivé skupiny odlišně. Největší změnu těchto charakteristik k lepšímu zaznamenaly firmy. Jak již bylo řečeno, díky dálnici vznikly nové průmyslové zóny s mnoha pracovními místy a některým větším obcím se podařilo na výhodnou polohu u dálnice přilákat nové podnikatele. S výjimkou firem z velmi malých obcí se tedy podnikatelé shodli na tom, že dálnice pomohla rozvoji podnikání. Nejvýraznější je tento efekt ve větších obcích a dále také v obcích v zázemí Tachova. Malé procento firem z Přimdy a z Boru zaznamenalo úbytek zákazníků. V těchto obcích došlo k odklonu dopravy na dálnici. Obyvatelé vliv dálnice na podnikání a hlavně nezaměstnanost nevnímali tak výrazně. Může to být způsobeno tím, že je pro obyvatele obtížné odlišit vliv dálnice od jiných faktorů. Určitou roli na vnímání obyvatel jistě může hrát i současná ekonomická krize.

Další společná otázka se zaměřovala na vnímání polohy obce vzhledem k dálnici, Německu a Plzni. Jak již bylo řečeno v předchozí kapitole, za nejvýznamnější považují všechny tři dotazované skupiny polohu vůči Německu.

Graf 6.1: Vnímání polohy obce vzhledem k Německu

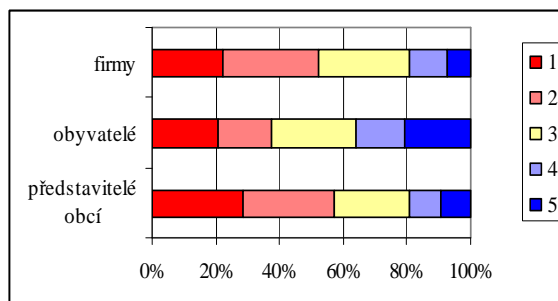


Zdroj: dotazníkové šetření

Poznámka: Dotazovaní měli k dispozici pětistupňovou škálu, přičemž jednička značila velmi důležitou polohu a pětka nejméně důležitou polohu.

Tachovsko je příhraniční region, proto některé obce využívají přeshraniční spolupráci. Firmy mají často zahraničního nebo alespoň z části zahraničního majitele, nebo se zahraniční firmou spolupracují. Je tedy zřejmé, že z tohoto důvodu je poloha vůči Německu vnímána jako nejdůležitější. Pro firmy je velmi důležitá i dálnice a to z toho důvodu, že ji často využívají pro přepravu materiálů i výrobků. Naopak pro obyvatele není poloha vůči dálnici příliš významná.

Graf 6.2: Vnímání polohy obce vzhledem k dálnici

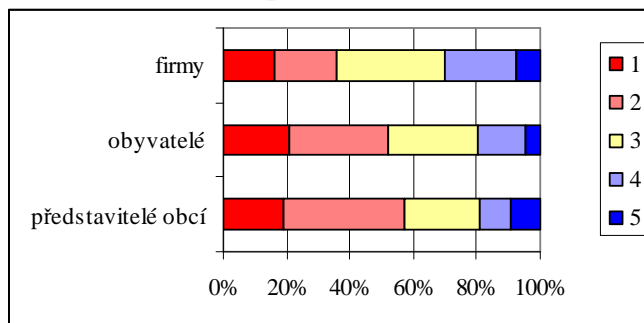


Zdroj: dotazníkové šetření

Poznámka: Dotazovaní měli k dispozici pětistupňovou škálu, přičemž jednička značila velmi důležitou polohu a pětka nejméně důležitou polohu.

I přesto, že je Plzeň již dosti daleko, vnímají obyvatele polohu obce vzhledem ke krajskému městu jako druhou nejvýznamnější, a to proto, že to je nejčastější cíl jejich soukromých cest.

Graf 6.3: Vnímání polohy obce vzhledem k Plzni



Zdroj: dotazníkové šetření

***Poznámka:** Dotazovaní měli k dispozici pětistupňovou škálu, přičemž jednička značila velmi důležitou polohu a pětka nejméně důležitou polohu.*

Poslední společnou otázkou všech třech typů dotazníku byla otázka na vliv dálnice na rozvoj obce. Největší přínos dálnice spatřují představitelé větších obcí a některých obcí v zázemí Tachova. Rozvoj je vnímán díky zlepšené dopravní dostupnosti, rozvoji průmyslových zón a příchodu nových investorů. Díky těmto pozitivům obyvatelé nemají zájem se z tohoto periferního regionu stěhovat, v čemž vidí obce největší přínos. Malé obce bez rozvojového potenciálu vliv dálnice na rozvoj obce nezaznamenaly. Naopak obyvatelé hodnotili tuto otázku vcelku negativně. Více než 80 % dotázaných obyvatel nevidí žádný vliv dálnice na rozvoj obce. Pro obyvatele bylo toto těžké posoudit. Veřejnost většinou neví, co si pod pojmem rozvoj obce představit, a také je pro ně těžké odlišit vliv dálnice od vlivu jiných faktorů. Nejlépe hodnotili vliv dálnice na rozvoj obce obyvatelé Tachova. Firmy vnímaly vliv dálnice na rozvoj obce o něco lépe než obyvatelé, ale hůře než představitelé obcí. Pozitivní vliv zmiňovaly zejména firmy z větších obcí, které mají pro rozvoj lepší podmínky než malé obce. Přínos viděly převážně ve vzniku průmyslových zón a rozvoji podnikání.

Závěrem kapitoly lze shrnout, že dálnice D5 na Tachovsku je vnímána celkově pozitivně. Můžeme tedy potvrdit počáteční tezi, že jednotlivé skupiny vnímají změny spojené s dálnicí kladně. Rozdíly v odpovědích jsou patrné jak dle jednotlivých dotazovaných skupin, tak dle velikostních skupin obcí. Představitelé obcí mají přehled o veškerém dění v obci, proto je pro ně snazší posoudit, jak dálnice může ovlivnit dané území, což je naopak pro obyvatele velmi obtížné. Firmy vnímají dálnici hlavně kvůli zlepšené dopravní dostupnosti, která jim usnadňuje podnikání. Kladný vliv dálnice spatřovaly převážně větší obce, které mají rozvojový potenciál a mohou si dovolit podpořit příchod nových investorů. Naopak malým obcím, které jsou charakteristické vysokým podílem starších a méně kvalifikovaných obyvatel a vysokou zaměstnaností v priméru, dálnice nepřinesla žádný rozvoj.

7. Závěr

Cílem této bakalářské práce bylo vyhodnotit vliv dálnice D5 na Tachovsku. Dříve než bylo provedeno samotné hodnocení, bylo zapotřebí nastínit problematiku všeobecných rozvojových vlivů dálnic. Ukázalo se, že v některých oblastech se názory vědců a odborníků na dopravní infrastrukturu a její vliv na regionální rozvoj odlišují, což jsem se snažila shrnout v teoretické kapitole. V odborné literatuře se v poslední době začíná zpochybňovat argument, který jednostranně hovoří o tom, že dálniční infrastruktura je velkým přínosem pro regionální ekonomiku a že pomůže hospodářsky zaostalým regionům. Dále jsem mimo jiné popisovala efekt dálnic na zaměstnanost, životní prostředí, lokalizaci firem, veřejný prospěch a trh práce. Na závěr kapitoly jsem zařadila shrnutí metod hodnocení vlivu dopravní infrastruktury, které jsou používány v případových studiích, ze kterých jsem pak brala inspiraci pro svou práci. Z této kapitoly lze udělat závěr, že spojitost mezi dopravní infrastrukturou a ekonomickým rozvojem může být velmi slabá a závislá na mnoha jiných důležitých okolnostech.

Samotné hodnocení vlivu dálnice D5 na Tachovsku je rozděleno do dvou částí. V první části práce jsem se zaměřila na analýzu statistických dat. Sledovala jsem změnu socioekonomických ukazatelů mezi roky 1991 a 2001, tedy před a po výstavbě dálnice. Důraz byl kladen na ukazatele: počet obyvatel, ekonomická struktura, počet domů a bytů, míra nezaměstnanosti, počet pracovních příležitostí a intenzita a směr vyjížděky za prací. Vliv dálnice na tyto ukazatele nakonec byl prokázán pouze minimálně. Počet obyvatel vzrostl sice o necelá 4 %, nicméně nepovažuji to za efekt způsobený pouze dálnicí. Spíše lze říci, že dálnice přispěla k atraktivitě regionu, o čemž svědčí i rostoucí počet bytů a domů. Vzhledem k bytové výstavbě lze říci, že region z tohoto hlediska prospívá, obyvatelé mají zájem zde bydlet a nestěhují se pryč. Jedním z důvodů může být vznik průmyslových zón při dálnici D5, které nabízejí mnoho pracovních příležitostí. Z hlediska ekonomické struktury patří Tachovsko k průmyslově - zemědělským oblastem. Za sledované období 1991 – 2001 došlo na Tachovsku ještě k zvýšení podílu zaměstnaných v průmyslu, zatímco v Česku došlo k poklesu. Tento vývoj může být způsoben průmyslovou tradicí a také rozvojem průmyslových zón, ve kterých se nacházejí převážně průmyslové podniky. Nezaměstnanost je na Tachovsku vyšší, téměř nejvyšší v kraji. Dle velikosti obcí lze říci, že zaměstnanost je o něco nižší ve větších obcích, kde jsou soustředěny velké průmyslové firmy s největší nabídkou pracovních míst. Nízkou míru nezaměstnanosti mají i některé malé obce v zázemí větších měst. Dobrá dopravní dostupnost do těchto měst usnadňuje obyvatelům každodenní dojíždění do zaměstnání. Naopak malé obce se vyznačují nejvyšší mírou nezaměstnanosti. Důvodem je více faktorů, z nichž jedním je i horší dopravní dostupnost a obslužnost. Vliv dálnice na počet pracovních příležitostí byl prokázán pouze minimálně a to v Boru, Starém Sedlišti a Chodové Plané. Největší vliv dálnice jsem

očekávala na intenzitu a směr vyjížděky. Data neprokázala, že by díky lepší dopravní dostupnosti obyvatelé vyjížděli za prací výrazně intenzivněji nebo na delší vzdálenosti.

Druhá a hlavní část práce se zabývala vyhodnocením vnímání dálnice D5 představiteli obcí, obyvateli a firmami. Vnímání všech třech cílových skupin bylo zjišťováno pomocí dotazníkového šetření. Lze říci, že se potvrdila počáteční hypotéza o celkově pozitivním vnímání dálnice D5 na Tachovsku. Další závěry týkající se vnímání dálnice jednotlivými skupinami budou shrnuty v následujících odstavcích.

- Hypotéza pro představitele obcí stanovená v úvodu se potvrdila. Představitelé obcí vnímají dálnici D5 ve svém regionu pozitivně. Díky zlepšené dopravní dostupnosti se region stal atraktivnějším jak pro obyvatele, tak i pro podnikatele. Při dálnici vznikly průmyslové zóny, které nabízejí nová pracovní místa. Obyvatelé díky tomu mohou najít uplatnění na trhu práce a nestěhují se za prací pryč z regionu, v čemž vidí představitelé obcí největší přínos. Zhoršené životní prostředí se projevilo pouze v obcích, kterými prochází dva nejvytíženější dálniční přivaděče. Vliv dálnice na rozvoj obce byl zaznamenán u větších obcí, některých malých obcí v zázemí těchto obcí a dále také u obcí v blízkosti dálničního sjezdu. Menší obce, které nedisponují rozvojovým potenciálem, hodnotily vliv dálnice na rozvoj obce negativně.
- I obyvatelé vnímají dálnici ve svém regionu vcelku pozitivně, a to převážně z důvodu lepší dopravní dostupnosti. Obyvatelé dálnici často využívají, proto je pro ně velkým přínosem hlavně úspora času při dálkových cestách. Další výhodou pro obyvatele je snížení intenzity dopravy, již méně rozvoj podnikání. Nepotvrdilo se však, že by obyvatelé díky zlepšené dopravní dostupnosti vyjížděli častěji nebo na delší vzdálenosti než dříve. Obyvatelé také dálnici nejčastěji nevyužívají při cestování do zaměstnání, jak jsem na počátku předpokládala, nýbrž při soukromých cestách za službami a zábavou. Na Tachovsku nebyla zaznamenána zhoršená dopravní obslužnost hromadnou dopravou. Na horší životní prostředí si stěžovali pouze obyvatelé obcí, kterými prochází dálniční přivaděče. Obyvatelé na rozdíl od představitelů obcí si nedokážou dálnici představit jako faktor rozvoje obce.
- Poslední dotazovanou skupinou byly firmy. Ukázalo se, že přemístěných firem bylo minimum, přesto lze potvrdit, že u těchto firem byla dopravní dostupnost jedním z hlavních důvodů jejich přemístění. Dálnice naopak nehrála příliš velkou roli na vznik nových firem. Závěrem lze říci, že spíše než na stáří firmy závisí frekvence využívání dálnice na velikosti, odvětví podnikání a velikosti trhu, na kterém firma obchoduje. Dálnici více využívají velké průmyslové podniky, které vyváží své výrobky po celém Česku nebo do zahraničí. Zlepšenou dopravní dostupnost však vnímá většina firem. Důvodem je snazší a rychlejší doprava materiálu a výrobků. Příchod konkurenčních firem byl prokázán jen v malé míře, přičemž firmy zmiňují, že dálnice je jedním z více faktorů atraktivity regionu pro příchod konkurence.

Na závěr bych ráda připomněla, že cílem jistě nebylo vyvodit všeobecně platné závěry, ale ukázat vnímání dálnice D5 na Tachovsku alespoň malou skupinou místních obyvatel a subjektů regionálního rozvoje, tedy místní správou a podnikateli.

Seznam literatury

- BANISTER, D.; BERECHMAN, J. (2001): Transport Investment and the Promotion of Economic Growth. *Journal of Transport Geography*, 9, č. 3, Elsevier Science, Dublin, s. 209 - 218.
- BOUŠEK, M. (2008): Vliv rychlostní silnice R4 na regionální rozvoj: generativní vs. distributivní efekt. [Diplomová práce] PřF UK v Praze, KSGRR, Praha, 91 s.
- BRÅTHEN, S. (2001): Do Fixed Links Affect Local Industry? A Norwegian Case Study. *Journal of Transport Geography*, 9, č. 1, Elsevier Science, Dublin, s. 25 – 38.
- BRAY, J. (1992): Honba za silnicemi: ekonomické oživení silniční výstavbou? *Transport 2000*, London, 7 s.
- BRUINSMA, F.; RIENSTRA, S. A.; RIETVELD, P. (1997): Economic Impacts of the Construction of a Transport Corridor: A Multi-level and Multi-approach Case Study for the Construction of the A1 Highway in the Netherlands. *Regional Studies*, 31, č. 4, Regional Studies Association, Cambridge, s. 391 – 402.
- BUCKWALTER, D.W. (2001): Komplex Topology in the Gighway Network of Hungary, 1990 and 1998. *Journal of Transport Geography*, 9, č. 3, Elsevier Science, Dublin, s. 125 – 135.
- BUCKWALTER, D.W. (2003): Highways and Regional Realignment in an Economic Frontier: The Case of Hungary. *Eurasian Geography and Economics*, 44, č. 2, Bellwether Publishing, Palm Brach, s. 121 – 143
- ČIERNÝ, E. (2003): Vliv dálnice D5 na Žebrák. [Diplomová práce] PřF UK v Praze, KSGRR, Praha, 120 s.
- DODGSTON, J. S. (1974): Motorway Investment, Industrial Transport Cost and Sub-regional Growth: A Case Study of the M62. *Regional Studies*, 8, č. 1, Regional Studies Association, Cambridge, s. 75 – 91.
- GUTIÉRREZ, J. (2001): Location, Economic Potential and Daily Accessibility: An Analysis of the Accessibility Impact of the High-speed Line Madrid-Barcelona-French Border. *Journal of Transport Geography*, 9, č. 4, Elsevier Science, Dublin, s. 229 – 242.
- HART, T. (1993): Transport Investment an Disadvantaged Regions: UK and European Policy since the 1950s. *Urban Studies*, 30, č. 2, Regional Studies Association s. 417 – 436.

HEY, C.; PFEIFFER, T.; TOPAN, A. (1996): Zpráva o ekonomickém dopadu dálnic v okrajových regionech EU. EURES, Freiburg, 33 s.

KURFÜRST, P. (2001): Jak dálnice (ne)prospívají regionálnímu rozvoji. Český a Slovenský dopravní klub, Brno, 32 s.

LEHOVEC, F. (2003): Komplexní hodnocení užitku výstavby dopravní infrastruktury. Stavební fakulta ČVUT, Praha, 73 s.

NIJKAMP, P. (2003): European Regional Development Policies and Foreign Direct Investments. In: Domański, R. (ed.): Recent Advances in Urban and Regional Studies. Polish Academy of Sciences, Warszawa, s. 39 – 60.

PRIEMUS, H.; NIJKAMP, P.; BANISTER, D. (2001): Mobility and Spatial Dynamics: An Uneasy Relationship. Journal of Transport Geography, 9, č. 3, Elsevier Science, Dublin, s. 167 – 171.

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

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

TÓTH, G. (2005): Motorways and Economics. European Spatial Research and Policy, 12, č. 2, Lodž University, Lodž, s. 103 – 129.

VICKERMAN, R. W.; SPIEKERMAN, K.; WEGENER, M. (1999): Accessibility and Economic Development in Europe. Regional Studies, 33, č. 1. Regional Studies Association, Cambridge, s. 1 – 15.

VONDRÁČKOVÁ, P. (2006): Vliv dálnice D8 na regionální rozvoj: Percepce veřejnou správou, obyvateli a firmami. [Magisterská práce] PpF UK v Praze, KSGRR, Praha, 94 s.

WHITELEGG, J. (1994): Silnice, pracovní místa, ekonomika. Greenpeace, London, 21 s.

Seznam pramenů

Administrativní registr ekonomických subjektů – ARES. <http://www.info.mfcr.cz/ares/ares.html>, 14.3.2009.

Data poskytnutá ČSÚ, pobočka Plzeň. Nezaměstnanost, věková struktura, ekonomická struktura 1991.

Nezaměstnanost 12/2007. <http://portal.mpsv.cz>, 30.5.2009.

Sčítání lidu, domů a bytů k 1.3.2001 – dojížděka do zaměstnání a škol: okres Tachov. ČSÚ, Praha, 2003, 60 s.

Sčítání lidu, domů a bytů k 3.3.1991 – dojížděka a vyjížděka do zaměstnání a škol: okres Tachov. Federální statistický úřad, 1993, 38 s.

Souhrnné tabulky za obce SLDB 2001. <http://www.czso.cz>, 10.6.2009.

Seznam příloh

Příloha 1: Dotazník pro představitele obcí

Příloha 2: Dotazník pro obyvatele

Příloha 3: Dotazník pro firmy