

# 1 Úvod

První myšlenky vzniku silnic pouze pro motorová vozidla a počátek budování dálniční komunikační sítě se začíná objevovat hlavně kvůli mohutnému nárůstu automobilismu, a tedy nedostačující kapacitě stávajících silnic, a také pro zrychlení dopravy na delší vzdálenosti. Dnes se debatuje mnohem širší sféra vlivu dálnic. Díky komplexitě a prostorovosti systémů v geografii do této problematiky vstupuje mnoho dalších faktorů. Dálnice nejen usnadňují automobilovou dopravu, ale jsou brány i jako významný faktor pro regionální rozvoj v sídlech, kterými procházejí. Na druhou stranu odpůrci budování dálnic se opírají nejčastěji o negativní ekologické dopady spojené s výstavbou dálnic a vzhledem k jejich přínosu o neadekvátní finanční výdaje na ně vynaložené. Zkušenosti z mnohaletého vývoje a fungování dálnic jistě prokázaly určité vlivy tohoto druhu silniční dopravy, nad jinými nepanuje shodný názor dodnes. Jedním z nich je právě již zmíněný téměř automaticky pozitivně vnímaný vliv dálnic v souvislosti s regionálním rozvojem. Podpora budování dálnic bývá ve volebních a politických kampaních velmi atraktivní. Ale zatímco v minulosti s sebou výstavba dopravní komunikace (hlavně železnice) přinášela často i mohutný rozvoj na ní napojených sídel, dnes tato souvislost již zdaleka neplatí v takovém rozsahu.

Tato práce rozebírá míru vlivu dálnic na rozvoj sídel na případové studii města Rokycany a dálnice D5. Výstavba dálnic spolu s hodnocením jejich přínosu podněcuje diskuse napříč mnoha okruhy odborníků, veřejných činitelů i široké veřejnosti. Každá skupina hájí své zájmy, ale kompletní syntéza možných dopadů a vlivů s uspokojivými a univerzálními závěry zde chybí. Přesto, že rozmanitá skupina vstupních faktorů vlastně konstatování souhrnného výsledku znemožňuje, tak množství studií z různých regionů a sídel přináší zajímavé a cenné poznatky a odkrývá základní rámcová pravidla. Zahraniční studie, které jsou mnohem rozšířenější než české, často ukazují na přecenění vlivu dálnic na rozvoj sídel. Tento vliv se však jen těžko odlišuje od vlivů jiných a projev očekávaných změn, které by s sebou dálnice měla přinést, se ukazuje až z dlouhodobějšího hlediska. Odhalení pravé míry vlivu dálnic v České republice se stává mimo jiné ještě obtížnější díky všeobecnému ekonomickému a společenskému rozvoji po roce 1989.

## 1.1 Cíle práce se stanovením výzkumné otázky a hypotéz

Výsledky zpracování modelového případu města Rokycany, které tvoří v rámci Plzeňského kraje poměrně silné centrum pro své zázemí, ale zároveň je dosti orientované na blízkou Plzeň a ovlivněné i horizontální geografickou polohou vůči Praze, by měly sloužit k porovnání s podobnými studii, a tak přispět k dalšímu rozvoji poznatků o míře vlivu dálnic na rozvoj sídel, což je cílem této práce. K dosažení stanoveného cíle dojde pomocí ověřování hypotéz. Jejich potvrzení či zamítnutí vyústí k zodpovězení výzkumné otázky. Na základě české i zahraniční literatury s přihlédnutím ke specifikům vybrané případové studie je položena výzkumná otázka určená cílem výzkumu: zda se Rokycany staly z pohledu představitelů města, současných i potenciálních budoucích obyvatel a investorů díky dálnici atraktivní lokalitou v zázemí Plzně nebo pro ně rychlejší a pohodlnější dopravní spojení s Plzní a Prahou znamenalo odliv investic i kvalitního lidského kapitálu. Odpověď na výzkumnou otázku bude tedy formulována pomocí potvrzení či zamítnutí následujících hypotéz:

- Pro místní obyvatele se vlivem zrychlení dopravy do Plzně a všeobecným nárůstem automobilismu stala Plzeň dostupnější. Více služeb si obstarávají ve velkých nákupních zónách v Plzni. Z toho vyplývá, že ohledně služeb i nabídky práce více než dříve uvažují o Plzni jako o svém cíli. Předpokladem tedy je, že stoupla intenzita vyjížděky za prací (a s tím spojeno i za službami) do Plzně. Z podobných důvodů pravděpodobně také významně stoupla intenzita vyjížděky i z Rokycan do Prahy.
- Pro místní i potenciální budoucí obyvatele atraktivita Rokycan z hlediska lokality pro bydlení stoupla zejména z důvodu levnějšího bydlení než v Plzni při zachování její pohodlné dopravní i časové dostupnosti. Ceny bytů, domů a pozemků jsou zde ovšem vyšší než v okolních obcích.
- Rozšiřování stávající průmyslové zóny a plánování nové v blízkosti dálničního sjezdu by mohlo ukazovat na zvýšení atraktivity města také z hlediska lokalizace průmyslové činnosti. Například zlepšením podmínek pro dodavatele a snazší spoluprací s ostatními podniky i v rámci jedné firmy díky návaznosti na mezinárodní dálniční síť až do sousedního Bavorska. Toho by mohly využívat zejména zahraniční výrobní pobočky umístěné v Rokycanech. Rozrůstání průmyslové zóny

by mohlo znamenat rovněž zvýšení atraktivity lokality města pro nově příchozí firmy jako levnější (dostupnější) alternativa lokalizace v Plzni. Naopak drobní podnikatelé umístění v centru města mohou kvůli odvedení části dopravy z města zaznamenávat pokles poptávky a zvýšení konkurence Plzně.

- Představitelé města budou dálnici vnímat nejspíš velmi pozitivně díky zvýšení prestiže i povědomí o městě v rámci republiky i zahraničí. Dálnice neprochází přímo městem, proto zde odpadá problém NIMBY (Not In My Back Yard) efektu, kdy by lidé výstavbu dálnice (či jiné veřejně prospěšné stavby) sice chtěli, ale ne v těsném sousedství svého bydliště. Vedení trasy dálnice tím také zanedbatelně ovlivňuje investiční záměry a další rozvoj města na zabraných plochách. Představitelé místní správy budou oceňovat všeobecně prospěšné výrazné ulevění dopravy v centru města, kterým prochází bývalý hlavní silniční tah mezi Plzní a Prahou.

Struktura této práce v rámci jednotlivých kapitol nejprve uvádí cíl práce, výzkumnou otázku a hypotézy. Dále se zabývá hlavními teoreticko-metodologickými přístupy k problematice vlivu dálnic na rozvoj sídel probírané v české i zahraniční literatuře. Následující kapitola se věnuje metodám zpracování dat. Obsahuje způsob vymezení vybraného území. Charakteristika tohoto území je provedena analýzou vybraných údajů z Českého statistického úřadu (ČSÚ), hlavně na základech Sčítání lidu, domů a bytů (SLDB) 1991 a 2001, tedy před a po spuštění dálnice do provozu. Následuje také stručný přehled vývoje dopravních sítí s charakteristikou dálnice D5, která je v zájmu této studie. Sledování zvolených faktorů a jejich změn mezi uvedenými roky nebo případně až současností nastiňuje socioekonomickou situaci ve městě, umožňuje srovnání s podobnými studii a pokouší se odhalit vliv dálnice na zjištěné změny. Dále se práce zaměřuje na samotnou empirickou studii, kde se podkladem pro uvedené závěry stávají odpovědi ze řízeného rozhovoru s vybranými představiteli města, kteří zastávali svou funkci postupně od doby těsně před začátkem výstavby okolních úseků dálnice až do současnosti, a z dotazníkového šetření mezi firmami sídlícími v Rokycanech. Na konci práce je provedena syntéza dat z ČSÚ se zjištěními empirické studie a porovnání s výsledky ostatních studií vypracovaných na naše území se zvláštním přihlédnutím k dálnici D5, tedy k případovým studiím Tachovska a města Žebráku, a tak k vyvození obecnějších závěrů o míře vlivu dálnic na regionální rozvoj.

## 2 Přístupy k problematice hodnocení vlivu dálnic na regionální rozvoj

Doprava hraje důležitou roli v mnoha sférách lidské činnosti. Doprava je, jak uvádí Jirava (1994) vyvolaná (sekundární) funkce odvozená z aktivit a činností člověka. Stala se nepostradatelnou součástí pro obchod a tím i pro vytváření zisků a ekonomického a hospodářského rozvoje. Je posledním krokem snad každého výrobního procesu. S vývojem společnosti roste i význam dopravy. Klasický ekonom Smith rozdělil vývoj společnosti na čtyři stádia: národy lovecké, pastevecké, rolnické a řemeslnické (Blažek, Uhlíř 2002). S postupem těchto stádií tak můžeme pozorovat také růst významu dopravy. Rozdíly ale neexistují jen napříč dobou ale i dnes. „Význam dopravy různých států (integrací, soustav) tedy odpovídá jejich ekonomické vyspělosti“ (Brinke 1982, s. 9). Výjimku tvoří státy specializující se na poskytování dopravních služeb nebo státy s výhodnou geografickou polohou. Odlišně všeobecný význam a vliv dopravy a dopravní infrastruktury vnímají také různě zainteresované skupiny. Vlády patří většinou k těm, kteří novou dopravní infrastrukturu velmi podporují. Naopak největšími kritiky bývají různí ochránci přírody. Stejně tak existuje mnoho různých pohledů na problematiku konkrétně v oblasti vlivu dopravní infrastruktury na regionální rozvoj. Odhalit její pravý vliv se tímto stává velmi obtížné.

Cesty, doprava a dopravní infrastruktura se vždy pojila s rozvojem daných regionů. „Vliv dopravní infrastruktury - její existence či absence, stav a vývoj - na celkový rozvoj regionů je nesporný a historicky velmi dobře prokazatelný, a to ve všech oborech dopravy (Vančura 1994, s. 163).“ Téma dopravy tak velmi často figurovalo napříč dobami i v různých teoriích regionálního rozvoje. Z počátku byla pozornost teorií pro rozvoj území soustředěna na optimální rozmístění průmyslové výroby i samotných sídel a na minimalizaci dopravních nákladů. Dnes již dopravní náklady pomalu ztrácí svůj význam a pohybují se pouze mezi dvěma až pěti procenty (Hey a kol. 1996) na konečné ceně výrobků. A navíc převážnou část dopravních nákladů tvoří náklady fixní, do kterých se přepravní vzdálenost nepromítá (Blažek 2009). Do lokalizace výroby i regionálního rozvoje začíná v teoriích souhlasně se skutečností postupně vstupovat mnoho dalších, různě významných faktorů. Výzkum se tak přesouvá od přikládání hlavního významu pouze jednomu nebo druhému z nich k hodnocení rozvoje sídel

a regionů vlivem spolupůsobení mnoha vnějších i vnitřních vztahů a faktorů, mezi kterými hraje ale doprava a dopravní infrastruktura stále důležitou roli.

Tato kapitola uvádí základní přehled hlavních teoreticko-metodologických přístupů, které se zajímají o uvedenou problematiku a zároveň ji svými závěry z výzkumů ovlivňují. Začíná lokalizačními teoriemi a teoriemi regionálního rozvoje, které velmi přehledně sepsali Blažek, Uhlíř (2002) a pokračuje obecným popisem dopravní infrastruktury v prostoru a shrnutím postojů k úloze dopravní infrastruktury v regionálním rozvoji. Na závěr probírá její dopady a uvádí dva příklady zahraničních případových studií. Případovým studiím z Česka se více věnuje kapitola sedmá s podkapitolou 7.1.

Teoretické přístupy vychází z české i zahraniční - hlavně anglosaské literatury, která má v tomto ohledu nejbohatší datovou základnu. Podobné shrnutí těchto přístupů se již zopakovalo v několika diplomových pracích a i když je tato práce zaměřena na dálniční dopravu, jedna podkapitola se na rozdíl od ostatních podobných studií věnuje dopravní infrastruktuře více jako celku. Různé dopravní cesty a dopravní prostředky totiž celek tvoří a možnost jejich kombinování se vyplácí. Kvalitu dopravního procesu ovlivňuje integrace a vazba jednotlivých druhů dopravy (Vančura 1994). Výběr z několika způsobů dopravy je žádoucí a nelze jej separovat. Zvláště v této případové studii, kde městem prochází železniční trať, dopravu z Rokycan do Plzně zajišťují i čtyři autobusové linky a zároveň až do Rokycan zasahuje zóna Integrované dopravy Plzeňska (IDP). Lze tak cestovat na jednu kartu za výhodnou cenu oproti jednotlivému jízdnému i přepravě osobním automobilem. Karta se dá využít k cestování městskou hromadnou dopravou v Plzni a vlakem i autobusem z Plzně až do Rokycan. Při poměrně vysoké frekvenci spojů na této trase má veřejná hromadná doprava dobrý potenciál konkurovat a pokusit se omezovat přeci jen stále pohodlnější osobní automobilovou dopravu.

## 2.1 Lokalizační teorie a teorie regionálního rozvoje

Dopravní dostupnost, náklady na dopravu a všeobecně mobilita se objevují v teoriích regionálního rozvoje již od počátku této vědní disciplíny. Postoje k nim a k vlivu dopravy na regionální rozvoj se však postupem doby v těchto teoriích mění.

Již neoklasicky zaměřené lokalizační teorie, které mají svůj počátek v 17. stol. a předcházejí teoriím regionálního rozvoje, se snaží nalézt faktory ovlivňující lokalizaci ekonomických aktivit a vysvětlit tak prostorové rozmístění ekonomiky. Asi nejznámější autor z tohoto období Von Thünen položil základy k teorii centrálních míst, kterou dále rozpracoval Christaller. Teorie předpokládá síť nejlépe pravidelných šestiúhelníků, jejichž středy tvoří centra - od základních v každém šestiúhelníku po centra vyšších řádů sloužících jako centrum více šestiúhelníků. Weber určil jako lokalizační faktory naleziště surovin, cenu pracovní síly a dopravní náklady (Blažek, Uhlíř 2002). Ideou neoklasického směru bylo přemísťování dělníků za práci - k nalezištím surovin (Blažek, Uhlíř 2002). Právě ale pro velké zjednodušení a opomenutí mnohých dalších vstupních faktorů došlo brzy ke kritice těchto přístupů a pro jejich nerealističnost byly opuštěny. Firma se podle lokalizačních teorií snaží minimalizovat dopravní náklady a maximalizovat svůj zisk, kdy za jediný diferenciační faktor považuje vzdálenost, jak představuje například Hotellingův model. V něm Hotelling pojímá prostor jako amorfní pláž a chováním dvou obchodníků ve stáncích na pláži ukazuje na nesmyslnost snahy pouze o maximalizaci svého zisku na základě zabránění tržního prostoru svému konkurentovi. I pro teorii monopolistické soutěže, rovněž zaměřenou neoklasicky, hraje dopravní náklady důležitou roli. Dopravní náklady nese zákazník, a tak podle tohoto předpokladu s rostoucí vzdáleností klesá poptávka po zboží, což tvrdil i Hotelling. Proto by podle této teorie mělo dojít k teritoriálnímu i odvětvovému dělení trhu (Blažek, Uhlíř 2002). Nejvýznamnější následovatelé lokalizačních teorií představují novou ekonomickou geografii. Její hlavní představitel Krugman pokračuje v myšlence důležitosti snižování dopravních nákladů a nákladů na mobilitu pracovní síly hlavně pro dosažení zvýšení specializace. Na rozdíl od výše popisovaných neoklasických teorií se následující směr keynesiánství snaží přiblížit práci k dělníkům, tedy zvýšit mobilitu výrobních faktorů (Blažek, Uhlíř 2002).

Vliv dopravních nákladů na regionální rozvoj byl také jedním z hlavních témat teorií skupiny jádro - periferie. Dopravní náklady proto za klíč k vývoji ekonomiky považovala také gradualistická teorie z této skupiny teorií, která tvrdila, že regionální růst probíhá ve čtyřech fázích od primitivní soběstačné ekonomiky až k vysoké míře specializace a rozvoji exportních odvětví. Právě k dělbě práce, a tedy i ke specializaci dochází podle této teorie hlavně díky rozvoji dopravy a obchodu. V 50. letech 20. stol. North ve své teorii exportní základny uvádí, že díky poklesu dopravních nákladů ve

vyspělých zemích se zvýšila mobilita výrobních faktorů a ty působí jako hlavní mechanismus k vyrovnávání meziregionálních rozdílů. North odmítá gradualistické teorie, protože nevysvětlují příčiny změn a růstu a také proto, že regiony se rozvíjejí na základě vnějšího impulsu místo postupného rozvoje uvnitř, jak tvrdí gradualistické teorie, a tak mohou některé fáze přeskočit (Blažek, Uhlíř 2002). Souhrnem tyto teorie ze skupiny jádro - periferie uvažovaly, že dálnice a všeobecně lepší dopravní infrastruktura díky snížení dopravních nákladů snižuje i rozdíly mezi jádrem a periferií. Dnes studie většinou prokazují spíše opak. Blažek (2009) uvádí, že nebylo správné přisoudit problém periferality pouze špatné dopravní dostupnosti, protože nižší ceny ostatních vstupů (nemovitosti, mzdy, atd.) v periferii převáží i navýšení dopravních nákladů. Nejde ale jen o finanční stránku, ale také o čas, charakter kontaktů nebo příležitostí.

Dosud byl tedy dobré dopravní dostupnosti v teoriích přisuzován velký a někdy i hlavní pozitivní vliv. Také teorie růstových pólů rovněž ze skupiny teorií jádro - periferie z 50. let 20. stol., která byla aplikovaná v mnoha zemích, přikládala dopravní dostupnosti velký důraz. Právě ale přecenění role dopravních nákladů - nutnosti blízkosti podniků spolu s dalšími důvody asi znamenalo slabé výsledky této aplikace. Autor teorie Perroux chápal prostor abstraktně a vzdálenost v něm jako intenzitu ekonomických kontaktů. Na tento neúspěch navazuje i Hirschman ve své teorii nerovnoměrného rozvoje z roku 1958 a již dává přednost investicím do výroby před investicemi do infrastruktury neboť, jak dokazuje příklad Portugalska, dostatek infrastruktury nutně neznamená také rozvoj výroby. Ale naopak rozvoj výroby například v Irsku způsobil velký rozvoj infrastruktury (Blažek, Uhlíř 2002). Již od této doby se tak můžeme setkat s rozporem mezi investicemi do infrastruktury a do výroby. I dnes se velmi často přikládá větší důraz investicím do dopravní infrastruktury, ale již Hirschman ve shodě s dnešními studiemi ukazuje možnost efektivnějšího využití financí. Říká, narozdíl od dosavadních snah k nutnosti dosažení ekvilibria (např. i Myrdal), že základním předpokladem pro fungování ekonomiky a rozvoje je nerovnováha, která se stává podnětem pro zaostalejší regiony. Krugman - zastánce nové ekonomické geografie uvádí, že k polarizaci na jádro a periferii dojde tím snáze, čím budou vyšší úspory z rozsahu, nižší dopravní náklady (ač je sám podporoval) a větší podíl odvětví bez specifických lokalizačních požadavků. Což vlastně ilustruje dnešní situaci velkých průmyslových a logistických areálů soustředěných u dálničních sjezdů v zázemí velkých měst a zvyšující se odliv obyvatel i firem z periferií. Harvey hlásící se ke

strukturalistickému marxismu podporuje Hirschmana a říká, že aglomerace (u Hirschmana výroba) si snadněji vynutí výstavbu další infrastruktury. Ale i tak považuje nevýhody aglomerací (dopravní kongesce, vysoké nájmy, nedostatek pozemků, sociální nepokoje) jako převažující nad aglomeračními výhodami (Blažek, Uhlíř 2002).

Teorie regionálního rozvoje představují východisko pro každou zpracovávanou studii a její základní zarámování. Teorie přinášejí návrhy a tvrzení, jak zlepšit nebo dokonce zaručit regionální rozvoj. Doprava, dopravní infrastruktura a dopravní náklady v nich figurují poměrně často. Teorie nejdříve ukazují vliv dopravní infrastruktury na rozvoj území velmi pozitivně. Kvalitní dopravní infrastruktura vlastně "zmenšuje" vzdálenost a tím snižuje rozdíly mezi regiony. Tomuto tématu se věnují teorie jádro - periferie, kterým byla také v této kapitole věnována největší pozornost. Již Christaller (zmíněný výše) roku 1933 definuje jádra a periferii označuje vše mezi nimi. Perifernost určená pouze vzdáleností od jádra ale zanedbává socioekonomické faktory daného regionu, které zásadně ovlivňují jeho vyspělost (Havlíček a kol. 2005). Dnes lze díky dopravní dostupnosti a globalizaci vše dovézt. Předmětem rozdílného rozvoje regionů tedy nejsou vnější faktory, ale faktory vnitřní, specifické (Blažek 2009). Na neúčinnost investic vložených do dopravní infrastruktury pro zajištění regionálního rozvoje poprvé v teoriích regionálního rozvoje upozorňuje v roce 1958 Hirschman. Friedman (autor obecné teorie polarizovaného rozvoje) například pro snižování meziregionálních rozdílů navrhuje decentralizovat moc z jádra na periferii (Blažek, Uhlíř 2002). Pohled na tuto problematiku se od té doby začíná obracet a zabývat se konkrétními případy, ač i dnes bývá výstavba dálnic a rychlostních silnic často bez rozdílu argumentována prospěchem pro rozvoj území.

## 2.2 Dopravní infrastruktura v prostoru

Význam dopravy se s postupem doby měnil. Dříve byla dopravní infrastruktura i samotná doprava nedostatečná a neefektivní. Všechno se odvíjelo od nalezišť surovin, kde začaly vznikat továrny a následně celá města (již zmínění "dělníci za prací"). Dnes je možné přepravit cokoli a kamkoli relativně levně. Již se neodvíjí dopravní infrastruktura od dostupnosti lokality, ale dostupnost lokality od dopravní infrastruktury.



Tím se nároky na dopravu i dopravní sítě stále zvyšují. Jirava (1994, s. 39) proto opět říká, že jestliže chceme zásadně řešit dopravní problémy, musíme „přibližovat k sobě ty aktivity, mezi kterými jsou nejčastější, opakující se nároky na dopravní propojení“.

Do roku 1989 byla u nás zajišťována mobilita lidí hustou sítí i intenzitou veřejné hromadné dopravy. Také vybavenost osobními automobily dosahovala mnohem nižšího počtu. Dnes výrazně ubylo spojů veřejné hromadné dopravy, lidé ji přestávají využívat a její provoz se prodražuje. Na jednu rodinu připadá i několik osobních automobilů. Místo podpory veřejné dopravy se vysoký nárůst automobilismu řeší výstavbou stále nových a širších silnic a dálnic. Toto řešení zabírá ale pouze dočasně, protože větší propustnost silnic přitáhne další dopravu, která by se jinak realizovala alternativními způsoby nebo vůbec. Tím působí proti svému původnímu smyslu (Whitelegg 1994). Ke stejnému názoru se v české literatuře přiklání například Kurfürst (2002, s. 9): „Značné množství empirického a statistického zahraničního výzkumu potvrzuje vcelku jednoznačně, že řešení problémů s rostoucím podílem individuální automobilové dopravy v dělbě přepravní práce prostřednictvím zvyšování silniční kapacity je nešťastně zvolené a dlouhodobě velmi málo účinné.“

Při řešení dopravní obsluhy určitého území je nutné znát současné i výhledové přepravní požadavky (Černý 1994). Zprovoznění nové dopravní infrastruktury nezpůsobí totiž pouze ulehčení stávajícím komunikacím od nynějšího provozu, ale vyvolá novou dopravu, která by bez této možnosti vůbec nevznikla (viz výše). Více druhů kvalitní dopravy umožňuje pomocí různých nabídek směřovat cestující k vybranému druhu dopravy, který chceme podpořit a jiný naopak můžeme potlačit. Hlavními cíli při plánování dopravní obsluhy se stávají podle Černého (1994): zajištění přepravních nároků a hospodářského rozvoje regionů, zabránění negativnímu vlivu na životní prostředí a modernizace dopravní infrastruktury. Výstavba dopravní infrastruktury s sebou stále nese vysoké finanční náklady, které, jak se ukazuje, mají nižší návratnost než některé ostatní investiční možnosti. Stejně vysoké investice jako na samotnou výstavbu dálnice padnou také na její údržbu a provoz (Blažek 2009). Navíc financování neleží z většiny na těch, co dálnice nejvíce využívají, ale na státu a tedy na všech občanech dané země. Je však nutné říci, že na tyto výdaje stále více přispívá i Evropská unie. Výstavbě nové dopravní infrastruktury se tak dostává velké podpory nejen u nás, ale i celá Evropská unie ji považuje za velmi důležitou. Některé projekty

výstavby dopravní infrastruktury podporované dotacemi z EU rozebírá publikace *Europe on the right track* (2000). Vzhledem k roku vzniku této publikace ale neobsahuje žádné podpořené projekty výstavby v Česku. Příklady vynaložených financí na jednotlivé úseky dálnic uvádí na svých internetových stránkách Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD) a v grafu (viz příloha č. 1) porovnává výdaje v několika vybraných státech. Zohlednění různých specifík na místo pouhého přepočítání vynaložené částky na jeden kilometr, jak bývá velmi často uváděno, by mělo zaručit opravdu srovnatelné hodnoty jednotlivých nákladů. Ty ukazují ceny českých dálnic jako lehce nadprůměrné.

„Dopravní infrastruktura má z mnoha hledisek klíčový význam. Nejenže determinuje možnosti nabídky dopravních služeb, ale silně ovlivňuje rozvoj celého území (investoři dávají přednost regionům s kvalitnější infrastrukturou)“ (Černý 1994, s. 19). Toto tvrzení může být pravdivé, pokud se dopravní infrastruktura připravuje citlivě, s ohledem na dané území. Její plánování musí být propojeno s rozvojovým plánem města, protože se navzájem podmiňují (Jirava 1994). „Doprava je sektor ekonomiky, který má mnoho vzájemně provázaných úrovní, které je nutné řešit s ohledem na princip subsidiarity“ (Wokoun a kol. 2008, s. 156). Opět ale ten, kdo zná nejlépe situaci v daném regionu a připravuje rozvojové plány města - tedy místní správa a samospráva, nemá dostatečné kompetence ani finance pro výraznou změnu při plánování vyšších úrovní infrastruktury (Černý 1994).

### 2.3 Úloha dopravní infrastruktury v lokálním a regionálním rozvoji

Vztah mezi dopravní infrastrukturou a regionálním rozvojem je velmi diskutabilním tématem. Stojí zde proti sobě dva názory, kdy výstavbu dopravní infrastruktury velmi podporují představitelé veřejné správy s vidinou zvýšení atraktivity regionu či obce a tedy i jejich rozvoje, ale na opačném konci figurují výsledky analýz (Blažek 2009). Přesto ve světě i u nás bývá vžitá představa, že kvalitní dálniční i silniční síť podníká a povzbudí ekonomický rozvoj. Výhradně pozitivní vliv dopravní infrastruktury na regionální rozvoj se však stále více ukazuje jako příliš jednostranný a je potřeba zohlednit mnoho dalších skutečností. Nezáleží ani tak na poloze v dopravní síti jako na socioekonomických charakteristikách daného území (Blažek 2009). Obecně z vypracovaných studií vyplývá, že na výsledku se velmi projevuje, jaký zkoumáme typ

regionu a přítomnost ostatních faktorů, které podporují regionální rozvoj. Dálnice lze plánovat podle regionálního potenciálu, největším podnětem pro rozvoj jsou v případě středně rozvinutých regionů, kde doprava funguje jako součást spouštěcího mechanismu (Blažek 2009). Ale i tak je to pouze zevšeobecněné tvrzení, které zdaleka neplatí všude stejně. Ani u na první pohled stejných vstupních podmínek zkoumaných regionů nemusí výstavba nové infrastruktury vyvolat totožné a žádoucí výsledky. Poměrně ucelený pohled, rozdělení vlivů dopravní infrastruktury na regionální rozvoj a soubor používaných metod hodnocení podávají autoři Rietveld, Bruinsma (1998).

Typ regionu můžeme podle jednoho hlediska dělit na vyspělý a zaostalý, neboli centrální a periferní. Vyspělému regionu, který disponuje i ostatními předpoklady pro rozvoj, může lepší dopravní dostupnost prospět. Naopak ve venkovském regionu může způsobit tzv. "odsávací" efekt (Bray 1992), kdy firmy i obyvatelé daný region opouští ve prospěch vyspělého regionu spolu se zvýšením konkurence v zaostalejším regionu. Tím nová dopravní infrastruktura nepřispěje ke vzniku nových firem, ale pouze k jejich přemístění a jak uvádí Hey a kol. (1996) a například i Krugman k ještě většímu zvýšení rozdílů mezi regiony (Blažek, Uhlíř 2002). Nemusí to být jen na úrovni celých regionů, ale i obcí, kdy proti sobě stojí větší město a malá vesnice. Toto se projevilo například ve 30. letech v USA, kde výstavba dálnice měla napomoci rozvoji venkovských regionů, ale nastal pravý opak (Hart 1993). Bruinsma, Rietveld (1998) toto základní členění efektů dopravní infrastruktury na rozvoj regionů nazývají distributivním efektem, kdy dochází pouze k přemístění firem na úkor slabšího regionu, a generativním efektem, kdy vznik nové dopravní infrastruktury vyvolá i vznik nových firem.

Vančura (1994, s. 164) dělí sledování vlivu dopravní infrastruktury na rovinu vnitroregionální, nadregionální a k regionu irelevantní. „Dopravně irelevantním je zde míněn takový stav mezi dopravní cestou a oblastí, kdy trasa regionem sice prochází, ale nemůže se přímo podílet na jeho obsluze (tunelový efekt). Jedná se o dálnice a vysokorychlostní tratě, kdy je limitována z mnoha důvodů vzdálenost mezi vjezdy na dálnici, resp. místy zastavování. Tato problematika patří mezi sociálně nejchoulostivější oblasti v dopravě, protože s sebou přináší pro vlastní region více faktorů negativních než pozitivních.“ Také centra určitého řádu potřebují komunikaci určitého řádu (Blažek 2009), kdy se malé sídlo nedokáže napojit na komunikaci vyššího řádu. Toto uvádí i Rölc (2004, s. 45): „Načrtnutá hierarchie zón osídlení a intenzivních ekonomických

vztahů má bezprostřední souvislost s hierarchií dopravních os.“ Ani silnému regionálnímu centru ale nová dopravní infrastruktura nemusí nutně přinést další rozvoj a naopak, slabší region se rozvíjet začne. Důležitá je rovněž aktivita místní správy, připravenost a také včasné a správné zareagování na tuto novou skutečnost. Na výjimky v tvrzení Blažka a Rölce ukazuje také Whitelegg (1994). Uvádí nesouvislosti mezi úrovní rozvoje regionů a dopravní infrastrukturou. V ekonomické úrovni regionů s podobnou dopravní dostupností nachází velké rozdíly, zatímco některé regiony na podobné úrovni mají odlišnou dopravní dostupnost. Záleží například na různé vládní podpoře firem. Značně se zde projevuje mimo jiné i poloha vůči metropolitnímu regionu, kdy malé obce v blízkosti největších center díky zlepšené dopravě začínají profitovat ze suburbanizace a rozšiřování zázemí daného centra, zatímco v malých obcích zcela mimo metropolitní areál dochází tímto ještě k většímu prohlubování rozdílů odlivem obyvatel i podnikatelských činností. V tomto případě se jedná o již zmíněný ”odsávací efekt“, který prokázaly již studie z přelomu 70. a 80.let. Ty uváděly, že prospěch z výstavby dálnic je nepřímo úměrný vzdálenosti od metropolitního regionu (Hart 1993). Všeobecně se promítá i ”významná geografická poloha“. Tou se stává určité místo nebo trasa, která má dlouhou tradici a velký význam, která spojuje významné body nebo leží na křižovatce významných cest. Atraktivita dané lokality je tak určená vzdáleností od významných center a os. Podle této definice disponují významnou geografickou polohou a atraktivní lokalitou i zde probírané Rokycany. Nejenže leží přímo na dopravní trase mezinárodního významu, ale nacházejí se i v těsné blízkosti krajského centra a příliš vzdálené není ani hlavní město.

Investice do dopravní infrastruktury mohou být úspěšné v regionu, který disponuje i ostatními faktory rozvoje. Proces rozvoje území probíhá jako mnoho dalších díky spolupůsobení mnoha okolností. Vzájemná provázanost těchto systémů výrazně rozšiřuje počet vstupních faktorů. Snaha o jejich odhalení vyústila například u Banistera a Berechmana (2001) v určení faktorů ekonomických, investičních, politických a institucionálních. Blažek (2009) považuje jako čtyři základní faktory pro rozvoj tyto: geografickou polohu, ekonomickou strukturu, lidské zdroje a kvalitu životního prostředí. Honba za výčetem konkrétních faktorů a nutné míry jejich působení, která by zaručeně vedla k regionálnímu rozvoji v každém případě stále pokračuje, ačkoliv dosažení tohoto cíle, jak je patrné z výše uvedeného, není prakticky možné.

Zvláště v Česku díky slabému zájmu o vliv dálnic na regionální rozvoj nejsou dostupné potřebné informace, které by mohly napomoci efektivnější výstavbě dopravní infrastruktury s promyšlenějšími a připravenými možnostmi využití dálnice, což by v konkrétních napojených sídlech zvýšilo míru jejího prospěchu. Stále tak převládá velmi pozitivní vnímání a silná podpora výstavby dálnic. Nedochozí u nás k zohlednění výše uvedených specifik jednotlivých území, a tak mnohdy výstavba dopravní infrastruktury nevede v určitých ohledech k naplnění svého záměru. Zpracovávání studií na konkrétních regionech či sídlech může vést k širokým datovým podkladům, ze kterých by bylo možno vyvozovat určité závěry a dospět tak k efektivnějšímu plánování rozvoje dopravní infrastruktury i samotných sídel.

## 2.4 Dopady dopravní infrastruktury na region

Výstavba nové dopravní infrastruktury a následný provoz jako každá jiná lidská činnost za sebou nechává určité dopady. Z pohledu této práce necháme stranou - jistě neméně důležité dopady na životní prostředí. Podrobný rozbor tohoto tématu spadá již do jiného studijního oboru. Přesto však samotná výstavba a vedení trasy často cennými krajinnými celky má jistě na životní prostředí negativní vliv. V souvislosti s plánováním výstavby je v daných případech projektem zákonem povinné hodnocení vlivů na životní prostředí EIA (environmental impact assessment). V případě programů a strategií regionálního rozvoje se hodnocení provádí pomocí SEA (strategic environmental assessment). Ekologové mnohdy až nesmyslně dokáží výstavbu velmi prodloužit a zkomplikovat<sup>1</sup>. Samotný provoz na dálnicích již ale může znamenat pro prostředí menší dopady než na ostatních (například rozbitých nebo přeplněných) silnicích. Na dálnicích se vlivem plynulé a rychlé dopravy snižuje spotřeba pohonných hmot i vyprodukovaných emisí (Novák 1994). Hlučností je především odvedena z center měst. Vliv dálnic na životní prostředí ale přece zasahuje i do socioekonomické sféry, a tedy zájmu této práce tím, že stále více firem zvažuje při své lokalizaci i kvalitu životního prostředí v dané lokalitě. Kvalitní životní prostředí je jedním z faktorů regionálního rozvoje (viz výše).

---

<sup>1</sup> Posledním zprovozněným úsekem dálnice D5 byl právě proto tunel Valík na 77. kilometru D5.

Jak působí nově vystavěná infrastruktura v území se pomalu dostává mezi témata, o která zájem vzrůstá. Počet studií je sice stále nízký, ale přesto pozvolna přibývá. Lehovec a kol. (2003) rozděluje tyto studie na čtyři základní typy: k vyhodnocení navrhovaných investic, pro plánovací a regulační dohled, pro veřejnou osvětu a poprojektové studie. Autoři Rietveld, Bruinsma (1998) rozdělují metody analýz hodnocení dopadů dopravní infrastruktury použitých v těchto studiích. Uvádějí metody modelové a nemodelové na použitých agregovaných nebo neagregovaných datech. Jejich přehled s příklady ukazuje tab. č. 1 níže. V této práci je použita hlavně nemodelová metoda na agregovaných datech, kde dochází ke srovnání situace před a po sledovaném jevu, tedy před a po spuštění dálnice do provozu, a k poměření vybraných charakteristik s kontrolním regionem. Empirická studie je provedena nemodelovou metodou na neagregovaných datech kladoucí důraz na behaviorální přístup, tedy formou dotazníkového šetření a řízeného rozhovoru. Každá metoda má své výhody i nevýhody, proto se často (stejně tak i v této práci) navzájem kombinují.

**Tab. č. 1: Metody pro analýzy dopadů dopravní infrastruktury**

Studie Data Příklad	MODELOVÉ		NEMODELOVÉ (ostatní)	
	AGREGOVANÁ	NEAGREGOVANÁ	AGREGOVANÁ	NEAGREGOVANÁ
	produkční funkce	uvedený výběr modelů	kvaziexperimentální metoda	kvaziexperimentální metoda
	lokalizační modely	odhalený výběr modelů	řízený rozhovor s představiteli	odborný názor
	modely rovnováhy zahrnující dopravu land use/ přepravní modely			přepravní náklady

Zdroj: překlad podle Rietveld, Bruinsma 1998

Dopady výstavby dopravní infrastruktury na ekonomiku se všeobecně rozdělují na dočasné a trvalé. Dočasné dopady se objevují pouze v době bezprostředně spojené se samotnou výstavbou dálnice. Řadí se sem například nárůst pracovních míst pro místní obyvatele v souvislosti s výstavbou. Trvalé dopady zanechává dopravní infrastruktura třeba na životním prostředí. Dále se také dělí na přímé a nepřímé. Jako přímý dopad

můžeme jmenovat zkrácení cestovního času mezi dvěma body. Nepřímé, jak je ve své případové studii uvádí Kolektiv (1995), jsou dopady v oblasti demografie, dopravy, hospodářské aktivity, trhu s nemovitostmi a cestovního ruchu. Vliv dálnice v uvedených oblastech zkoumá podrobně hlavně ve čtvrté kapitole i tato studie pomocí analýzy změn hodnot vybraných faktorů před a po spuštění dálnice. Zmínky o dopadech v těchto oblastech však prochází celou předkládanou prací.

Jako příklad možných dopadů dopravní infrastruktury na regionální rozvoj jsou zde uvedeny i výsledky dvou zahraničních případových studií. Obě tyto studie jsou v určitých aspektech podobné této předkládané studii, ale na druhou stranu dospěly obě k rozdílným výsledkům.

Několika vybranými zahraničními studii o vlivu dálnic na regionální rozvoj se ve své diplomové práci podrobně zabývá Čierný (2003). Některé zahraniční případové studie shrnul také Kurfürst (2001). V této době existovalo pouze několik českých děl a jediné zkušenosti mohly přejímat ze zahraniční literatury. Některé práce také často vycházely místo z podložených faktů pouze ze všeobecného - a mnohdy špatného vžitého podvědomí o téměř výhradně pozitivním vlivu dopravní infrastruktury na regionální rozvoj. Můžeme si tak všimnout, že zatímco české studie vnímají tento vliv ještě převážně pozitivně (např. příspěvky ve sborníku *Doprava a Region*, 1994), zahraniční studie jsou ve stejné době již kritičtější (např. Hart 1993). Vzhledem k tomu, že práce Kurfürsta (2001) a Čierného (2003) vznikly před sedmi a více lety, došlo i v Česku za toto období a v tomto tématu k určitému posunu. Čierný (2003) vlastně zpracoval první studii tohoto typu věnovanou jednomu městu u nás. „Bylo by jen vhodné, kdyby takovýchto modelových studií vznikalo více a jejich výsledky by mohly být porovnány“ (Čierný 2003, s. 109). Dnes již by takové srovnání přeci jen možné bylo. Proto je zde zařazená sedmá kapitola s podkapitolou 7.1, která se věnuje českým studiím a snaží se z nich vyvodit obecnější poznatky pro naše území. Možnost studovat české případové studie pro vyvozování závěrů na české prostředí je samozřejmě výhodou oproti dřívějšímu srovnávání se studii zahraničními.

Přesto však zahraniční studie svůj význam neztrácejí, jak vychází ze shrnutí (Čierný 2003) v době, kdy v zahraničí začali sledovat vliv dálnice na regionální rozvoj, v Česku teprve začaly vznikat samotné dálnice. Tyto zahraniční studie pokročily určitě

dále a i dnes tvoří základ teoretického rámce. Proto i zde, jak bylo předznamenáno výše, jsou zahrnuty závěry alespoň ze dvou z nich.

Jako první je do výběru zařazena studie Whitelegga z roku 1994, protože zde autor srovnává čtyři regiony ve Velké Británii jako v této práci (viz níže), kde dochází ke srovnání tří českých měst napojených na dálnici D5. Whitelegg zde velmi kritizuje vžitý pohled, že silnice prospívají ekonomice. Tvrdí, že je to zcela naopak a navíc, že nová silnice způsobí další nárůst objemu dopravy. Vzhledem k tomu, že studie se věnovala vlivu výstavby dálnic na podporu zaměstnanosti a vzestup obchodu, došla k závěru, že „investice do silniční dopravy vytváří méně pracovních příležitostí než ostatní druhy dopravy“ (Kurfürst 2001, s. 23). „Pokud je cílem veřejných investic podpora ekonomického rozvoje na regionální úrovni, pak se výstavba silnic ukázala být nástrojem k tomu naprosto nevhodným“ (Kurfürst 2001, s. 25). Počet pracovních příležitostí u dálnice A1 byl nižší než ve městech vzdálených od této dálnice více než 90 minut jízdy.

Další případová studie byla vybrána jako kontrast k většině ostatních diskutovaných studií, kdy zde autoři dospěli k poměrně kladným výsledkům. Tuto případovou studii zpracoval kolektiv autorů ve Francii v roce 1995. Zkoumal podobně jako v této studii vliv dálnice A71 na vybrané faktory. V tomto případě měla výstavba dálnice celkem pozitivní vliv. Zmírnila vylidňování malých obcí a rozšířila spádové oblasti. Způsobila nárůst obchodních zón o 25 % a počet pracovních míst zvýšila o 44 %. Součástí studie bylo i dotazníkové šetření. Opět se zde mimo jiné projevila nízká návratnost. Odpovědělo 12 % oslovených firem. Pouze 22 % firem, které byly založeny až po vzniku dálnice a jejich činnost s ní souvisí, uvedlo důležitost její blízkosti. Největší prospěch však přinesla dálnice obcím, co na ni byly připravené.

Tyto dvě studie zde byly zmíněny záměrně pro zvýraznění možného protichůdného dopadu výstavby dálnic na regionální rozvoj. Zatímco v první popsané studii disponovaly regiony napojené na dálnici menším počtem pracovních příležitostí než regiony vzdálenější, ve druhé studii dálnice způsobila jejich značný nárůst a rovněž u některých dalších sledovaných faktorů došlo ke zlepšení. Odhadnout dopředu, jaký vliv vyvolá výstavba nové dopravní infrastruktury v konkrétním sídle nebo regionu, je velmi obtížné. Pomocí zkoumání jednotlivých případových studií by však mohlo dojít k výraznému zpřesnění těchto odhadů.



## 3 Metody výzkumu

Pro získání dat v této práci bylo použito několik hlavních datových zdrojů. Popis a charakteristika území vychází z podkladů na internetových stránkách města Rokycany, z Českého statistického úřadu a z jeho publikací. Výběr dat a faktorů se řídí jejich souvislostí a schopností vypovídat o vlivu dálnic na regionální rozvoj a je inspirován již zpracovanými podobnými studiemi. Blíže se tomuto věnuje následující kapitola. Z hlediska doby výstavby, zprovoznění dálnice D5 a dostupnosti dat je čerpáno hlavně ze Sčítání lidu, domů a bytů z let 1991 a 2001, popřípadě z dat novějších. Rok 1991 zachycuje situaci před výstavbou dálnice. Díky tomu, že je to doba pouze dva roky po změně vládního režimu, soukromé podnikání se teprve začíná rozvíjet a formovat. Velmi tak ovlivňuje například počet podnikatelských subjektů ve městě a jeho porovnávání s rokem 2001 pravděpodobně nebude ukazovat pouze vliv dálnice. U získaných údajů proto dále dochází k porovnání s vybranými správními celky, s celým Plzeňským krajem i Českou republikou, nebo zkoumání faktorů probíhá od novějšího data. Jako nezbytná se později ukázala také spolupráce s odbory místní veřejné správy. Mapové podklady zde použité pocházejí nejčastěji z internetových portálů mapy.cz a geoportal.cenia.cz. Další data byla získána na základě intenzivního kvalitativního výzkumu. Mezi použité metody zde patří řízený rozhovor a dotazníkové šetření formou otevřených otázek. Tyto metody spolu s jejich výsledky rozebírá podrobně kapitola pět a šest.

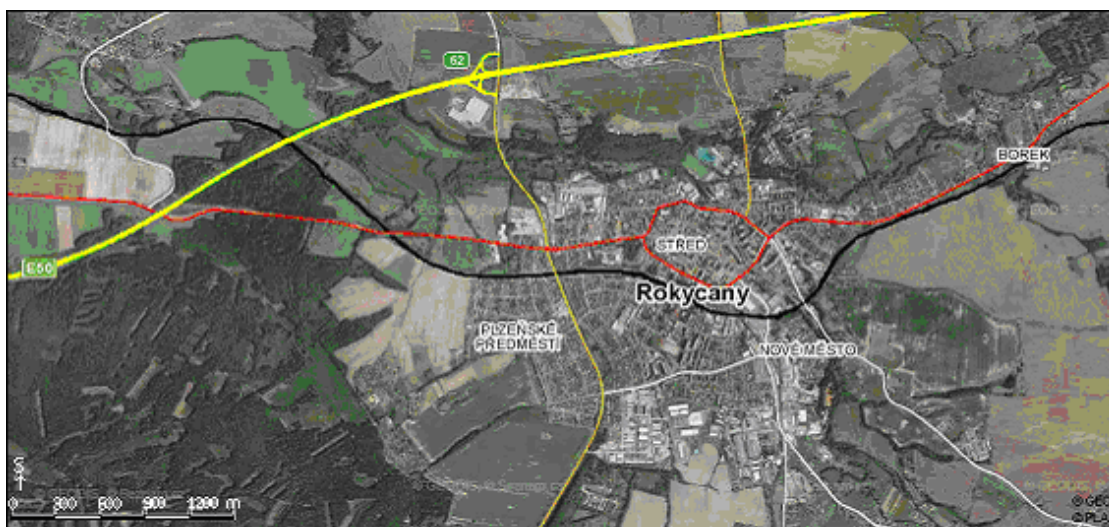
### 3.1 Vybrané území

Předmětem této studie je město Rokycany, které leží na 62. kilometru dálnice D5 mezi Plzní a Prahou. Rokycany tvoří v rámci Plzeňského kraje i s ohledem na blízkost krajského města poměrně silné centrum pro své zázemí bývalého okresu a dnes obcí s rozšířenou působností (ORP) Rokycany, ačkoliv metodou vymezení pracovní dojížděky k příslušnému centru ztrácí oblast Zbirožska ve prospěch Hořovic a jedna obec ze západní části okresu spadá dojížděkou k Plzni (Brož a kol. 2009, podle Hampl 2005). Rokycany mají specifickou polohu díky pohodlné dopravní dostupnosti jak krajského, tak celostátního centra mezinárodního významu. Nachází se asi 17 km od centra Plzně

a 75 km od centra Prahy. Výběr právě města Rokycan by měl prokázat, jestli si Rokycany dokázaly udržet konkurenceschopnost a vzrůstající rozvojovou tendenci přesto, že dálnice vytvořila několikaminutové propojení s mnohonásobně větší Plzní a výrazně časově přiblížila i Prahu.

Na obrázku č. 1 níže je žlutě vyznačena trasa dálnice D5 na severním okraji města. Přímo městem prochází bývalý hlavní silniční tah - červeně zvýrazněná silnice II. třídy II/605 (zdroj: [www.mapy.cz](http://www.mapy.cz) 2010) a černě zvýrazněná železniční trať, která stejně jako oba silniční tahy spojuje Prahu (směrem na východ) s Plzní (směrem na západ) a dále Německem. Stejnou situaci ukazuje mapa a ze severního pohledu dva obrázky (viz příloha č. 2).

**Obr. č. 1: Vedení dálniční, silniční a železniční sítě městem Rokycany**



Vysvětlivky: — dálnice D5      — silnice II. třídy II/605      — železnice

Zdroj: úprava podle [www.mapy.cz](http://www.mapy.cz) 2010

### 3.1.1 Vymezení a popis území

Vybrané území tvoří pouze katastrální území města Rokycany. Toto kritérium bylo uplatňováno hlavně při výběru firem pro dotazníkové šetření a číselných údajů za město z Českého statistického úřadu.

Původní okresní město leží v západních Čechách v Plzeňském kraji východně od centra Plzně na 49.°45.´severní šířky a 13.°36.´východní délky (zdroj: www.mapy.cz, 2010). Město leží při jihozápadním okraji okresu (dnes ORP Rokycany), kde sousedí s ORP Plzeň. Na východě a severovýchodě hraničí území ORP Rokycany se Středočeským krajem. Vzhledem k tomu, že se v této práci objevují v různých souvislostech i zmínky o okolních obcích a dálničních sjezdech, je zařazena mapa č. 1 níže. Ta znázorňuje polohu města a ostatních obcí ORP Rokycany a ORP Plzeň. Na mapě je vyznačen i průběh dálnice D5 s dálničními sjezdy okolo Rokycan a Plzně.

**Mapa č. 1: Administrativní členění ORP Rokycany a ORP Plzeň a průběh dálnice D5 s vyznačenými dálničními sjezdy okolo Rokycan a Plzně**



Legenda: — dálnice D5    — hranice území obcí    — hranice území POÚ  
 ■ dálniční sjezdy (zleva: Černice, Ejpovice, Rokycany, Svojkovice)

Zdroj: úprava podle ČSÚ 2009a

Rokycany se nacházejí ve výšce 362 m.n.m., v kotlině obklopené třemi vrcholy s dominujícím vrchem Žďárem (621 m.n.m.). Do katastru obce patří ale pouze Čilina (523m.n.m.), která je jejím nejvyšším bodem (zdroj: www.rokycany.cz 2010). Město se rozkládá na soutoku Padrt'ského a Boreckého potoka, z kterých zde vzniká řeka Klabava. Do Klabavy se na území města vlévá další vodní tok - Rakováček.

Katastrální plocha města pokrývá 3067 ha. K 31.12.2009 zde žilo 14 086 obyvatel (zdroj: ČSÚ 2010a). Rokycany mají velmi výhodnou polohu na mezinárodní trase mezi dvěma centry, z které těžily již od dávných dob. Pravděpodobně tato stezka spojující Plzeň s Prahou existovala dříve než vznikla tržní a kupecká osada Rokycany. S jistotou to tvrdit ale nelze. Dnes po stejné trase, která existuje zhruba 1 200 let, vede dálniční tah D5 z Rozvadova do Prahy a železniční trať Plzeň - Praha, která je součástí III. Železničního koridoru<sup>2</sup>. Dopravní obslužnost mezi Plzní a Rokycany zajišťují i čtyři místní autobusové linky. Město poskytuje veškerou občanskou vybavenost.

Z celkové plochy katastrálního území města největší podíl – skoro 39 % zaujímá zemědělská půda, do které je zahrnuta orná půda, louky, zahrady a ovocné sady. Téměř 37 % povrchu pokrývají lesní plochy. Zastavěné plochy nezabírají ani 5 % celkové rozlohy území (zdroj: ČSÚ 2010a). V posledních letech se zastavěná území ale značně rozšiřují a plány města počítají se vznikem dalších asi 500 parcel na výstavbu rodinných domů na jihozápadním okraji města směrem k Čilině - většinou na úkor ploch zemědělských. Charakter katastrálního území je tedy zemědělsko - lesnický.

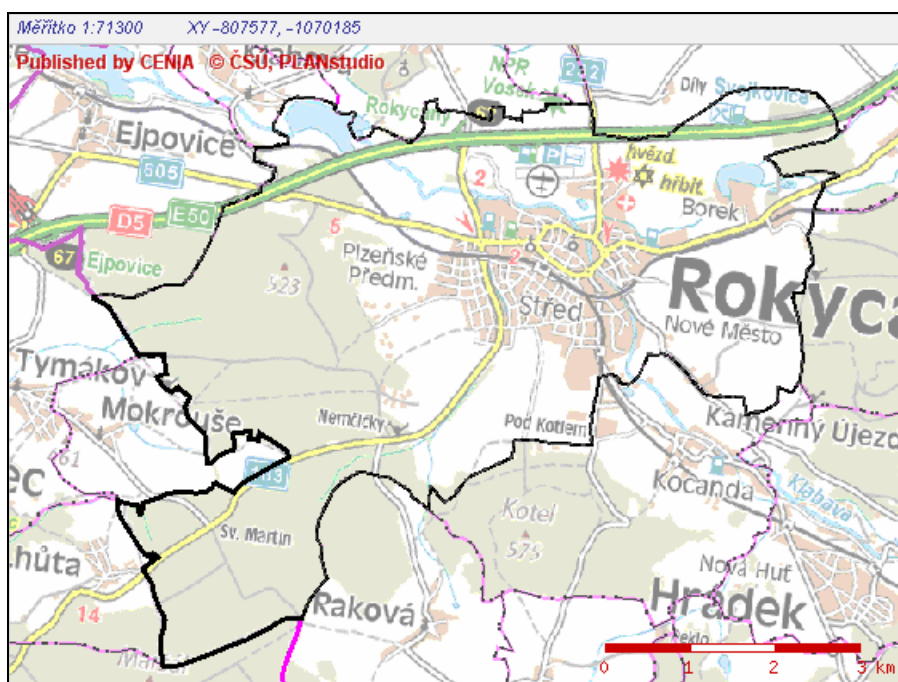
Mapa č. 2 níže zobrazuje plán města. Okolo severní hranice území jeho katastru prochází dálnice D5. Vedle dálnice směrem na jih se rozkládá Rokycanská stráž a Husovy sady. Dále na jih již převládá zástavba rodinnými a bytovými domy. Zde se také v návaznosti na stávající zástavbu plánuje již zmíněná rozsáhlá zástavba nová. Kolem hlavních tahů městem se soustřeďují obchodní střediska a ojedinělé průmyslové podniky. Průmyslová část města je převážně umístěna na jeho jižním okraji. Pozemky na novou průmyslovou zónu vyčlenilo město u sjezdu z dálnice. Dálniční sjezd se nachází na západním okraji města. První sjezd od Rokycan směrem na východ (k Praze) se nachází v sousední obci Svojkovice. Tento sjezd je ale pouze služební. Jeho zpřístupnění se plánuje a jistě by ulevilo dopravě ve městě, protože by získalo přístup

---

<sup>2</sup> III. Železniční koridor: Le Havre - Paris - Frankfurt a. M. - Cheb - Plzeň - Praha - Ostrava - Žilina - Košice - Lvov; odbočná větev: Plzeň - Domažlice - Nürnberg (Wokoun a kol. 2007).

k dálnici ze dvou opačných krajů města. Dopravu ve městě dále komplikuje mnoho jednosměrných provozů. Pro lepší průjezdnost se ve městě v roce 2008 na silnici z Plzně do Prahy dostavěl třetí kruhový objezd. Nyní začínají přípravy k vybudování již čtvrté okružní křižovatky ve městě, která ale leží mimo silnici Plzeň - Praha. Úvahy o vybudování kruhového objezdu na poslední velké křižovatce na této trase městem se zatím realizovat nebudou. Pro plynulejší dopravu se plánuje také zobousměrnění jednosměrných provozů ve městě.

**Mapa č. 2: Plán města Rokycany s vyznačenými hranicemi jeho katastrálního území**



Legenda: — hranice katastrálního území města v rámci území pověřeného obecního úřadu (POÚ) Rokycany  
 — hranice katastrálního území města s územím POÚ Starý Plzenec a zároveň s územím ORP Plzeň

Zdroj: úprava podle <http://geoportal.cenia.cz/> 2010

Na území města nezasahuje žádná velkoplošná chráněná oblast. Nalezneme zde ale dva přírodní parky. Životní prostředí ve městě je celkem dobré. Přispívá k tomu i nedávná modernizace čističky odpadních vod. Díky vybudování dálnice D5, která odvedla dopravu z města, stále klesají i emise tuhých látek. Životnímu prostředí neprospívá skládka odpadů Němčičky v jihozápadním směru od centra města a jako nedostatečné se stále ukazuje třídění odpadu.

### 3.1.2 Geografická charakteristika území

Díky výhodné geografické poloze (viz výše) na již zmíněné trase a na soutoku dvou potoků sahá historie osídlení tohoto území až do doby kamenné. První písemná zmínka o Rokycanech se objevuje roku 1110 v Kosmově kronice, ale existovaly možná i o sto let dříve. Nyní Rokycany těží z polohy na silniční trase, která tvoří spojnici mezi dvěma významnými centry i mezi západní a východní Evropou.

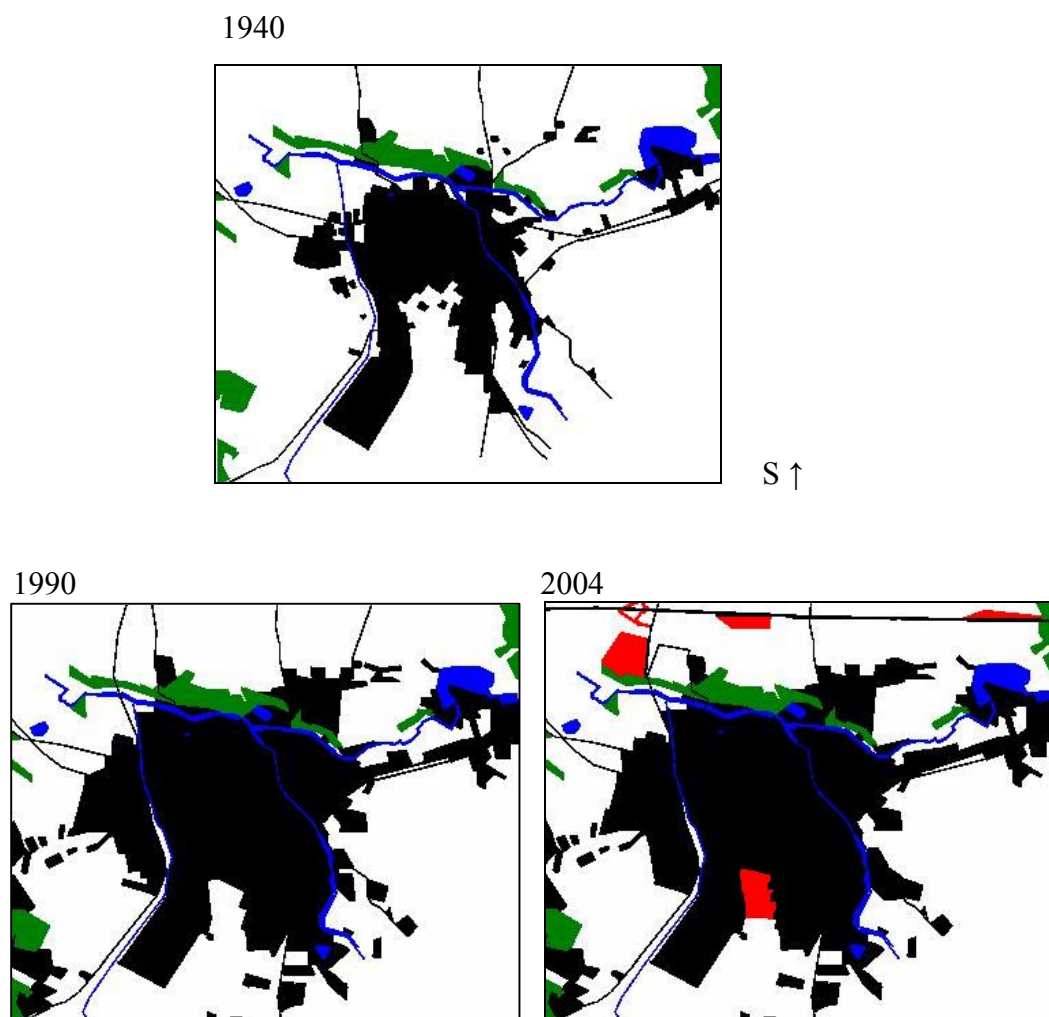
Rozvoj města dobře ukazuje stálý a poměrně výrazný přírůstek počtu obyvatel. Rokycany měly již v roce 1869 při prvním novodobém sčítání 4660 obyvatel. Značný nárůst počtu obyvatel během 19. stol. způsobilo zavedení železnice a průmyslový rozvoj města. Počet obyvatel v Rokycanech od zmíněného sčítání roku 1869 roste při každém sčítání obyvatel až do roku 1991 (zdroj: ČSÚ 2010b). Výjimku tvoří druhá světová válka. Od roku 1980 do roku 1991 proběhly čtyři změny v územní struktuře města<sup>3</sup>, proto srovnatelné údaje s dnešním územím města nejsou dostupné pro každý rok. Po roce 1991 statistika počtu obyvatel v Rokycanech meziročně ale většinou klesá a k nárůstu dochází až v posledních několika letech stejně jako v celorepublikovém trendu. Tento nárůst způsobuje pouze kladné migrační saldo, přirozený přírůstek je v těchto letech záporný. Ale i v migračním saldu od roku 1991 převažují záporné hodnoty. Výrazný nárůst se zde objevuje až za rok 2007 a 2008 (zdroj: ČSÚ 2010b). Rokycany z hlediska počtu obyvatel nikdy nevyšly ze stínu sousední Plzně, ač měly na počátku podobný počet obyvatel. Stále probíhá výstavba nových bytů i domů. Na obr. č. 2 níže je vidět rozpínání zástavby ve městě mezi lety 1990 a 2004. Na obrázku z roku 2004 můžeme na severním okraji města vidět již i dálnici. „Na dálnici navazují areály

---

<sup>3</sup> Roku 1980 došlo k připojení Kamenného Újezdu (+1467 obyvatel). Roku 1990 se opět odpojil ještě se Svojkovicemi (-933 obyvatel) a v roce 1993 došlo k oddělení Litohlav (-442) (zdroj: ČSÚ 2010c).

dálničního odpočívadla, mimoúrovňová křižovatka a podnik Prowell. Na jihu přibyla průmyslová zóna v Kotelské ulici, mizí tak původní proluka mezi zastavěnými areály nových kasáren a podniku Kovohutě“ (Borek 2009). Uvedené změny vyznačuje červená barva na obrázku. Situace z roku 1940 slouží pro porovnání s rokem 1990 a zachycuje mohutnou komunistickou výstavbu. V roce 1991 bylo v Rokycanech 1996 domů a roku 2001 2096 domů (zdroj: ČSÚ 2010b). Statistika bohužel nezachycuje výstavbu bytů místo bývalých kasáren na jihu města a tři nové bytové domy v západní části města z posledních let.

**Obr. č. 2: Rozšíření zástavby města Rokycany mezi lety 1940 a 2004**



Zdroj: Borek 2009



Rokycany byly historicky průmyslovým městem. Z Rokycan pochází známé firmy jako výroba hraček Hamiro, konzervárna Marila, jízdní kola Favorit nebo dodnes fungující Kovohutě, které spolu s dalšími podniky v okolí města utvářely region jako hutní a kovo zpracující. Toto odvětví však s mírnými výkyvy v regionu upadá. Nyní městu dominují zahraniční firmy jako například Borgers CS, EuWe Eugen Wexler, Hutchinson nebo Prowell. Na ekonomické struktuře se k 31.12.2008 68,9 % počtu subjektů podílí terciér, 29,1 % sekundér a 2 % primér (zdroj: ČSÚ 2010b). V Plzeňském kraji tvoří podle stejného zdroje podíl subjektů podnikajících v priméru 7,1 %. Výrazně vyšší podíl než v Rokycanech je dán sledováním většího územního celku než jen katastru jedné obce a navíc města, kde obecně podnikání v primárním sektoru tvoří nižší hodnoty. 24,4 % podnikatelských subjektů v kraji podniká v sekundéru, což je hodnota o něco nižší než v Rokycanech. Podíl terciéru na počtu podnikatelských subjektů vykazuje stejné hodnoty v Rokycanech i v celém Plzeňském kraji (68,5 %).

### 3.1.3 Vývoj dopravních sítí a charakteristika dálnice D5

Pro lepší pochopení významu celého oboru dopravy pro společnost shrnuje tato kapitola její historický vývoj, který vyústí v charakteristiku námi sledované dálnice D5. Historický vývoj je nedílnou součástí studia dnešních vztahů v dopravě. „Známe-li zákonitosti minulého vývoje, můžeme se správně orientovat v přítomnosti a předvídat budoucnost“ (Hons 1975, s. 9). Nejprve šlo hlavně o vedení trasy cest vzdor přírodním podmínkám. Cesty sloužily k obchodu, válce, správě říší - k zachování „míru a pořádku“ (Musil 1987, s. 48) a k posvátným účelům<sup>4</sup>. Ve středověku dopravu omezovala mnohá mýta a cla. Také nepřístupný terén, který ale zároveň chránil zemi před nepřátelskými vpády. Od 19. stol. dopravu velmi ovlivňuje technický pokrok v konstrukci i povrchu silničních staveb i ve vzniku nových dopravních prostředků a jejich pohonů.

První cesty se pojí hlavně s vodními toky. Až s rozvojem dělby práce a směny zboží ale začala doprava nabývat na významu a zpět i rozvíjet tyto činnosti. Člověk nejprve přemisťoval náklady vlastními silami. „...využití tažné síly zvířat je epochálním

---

<sup>4</sup> „Asyrsko-babylónské posvátné silnice v tehdejší pojetí měly určité znaky společné s životem člověka, který rovněž má svůj počátek a neznámý, kdesi v dálce se nacházející konec. Člověk se zastavuje na křižovatkách silnic, stejně jako na své cestě životem, zamýšleje se nad dalším směrem svého putování. Levá a pravá strana silnice byly vyjádřením dvojakosti života, klesání a stoupání silnice představovalo ulehčení nebo ztížení životní pouti“ (Musil 1987, s. 32).



přelomem v dějinách techniky, který základním způsobem ovlivňoval pozemní dopravu až do 19. století“ (Musil 1987, s. 14). Dále vynález kola a chomoutu, kdy se dala plně využít tažná síla a měřit dopravní výkon. Rozvoj dopravy se lišil podle kulturní vyspělosti dané společnosti. Cesty byly nezpevněné, ale již třeba v Egyptě dokázali vystavět ohromné dlážděné cesty k pyramidám. Z této doby pochází i hedvábná stezka z Indie na Sibiř. V Číně v letech 300 př. n. l. až 1320 vznikla 5000 km dlouhá Velká čínská zeď. Její úseky sloužily pro automobily ještě zpočátku 20. stol. Cesty vedly často přímo i za cenu příkrého stoupání, klesání a zemních prací. Římská říše měla technicky nejdokonalejší silnice své doby, které ji přežily. Jejich smyslem bylo: „Via vis - via vita, tedy: silnice je moc, silnice je život“ (Musil 1987, s. 46). Na mnoha základech římských cest stojí i dnešní dálnice. Neznámější silnicí světa je Via Appia z roku 312 př. n. l. dodnes sloužící svému účelu, nejstarší evropskou je krétská „Královská stezka“.

Obchodní dálkové cesty střední Evropy vznikly mezi 2. a 1. tis. př. n. l. a sbíhaly se na soutoku Berounky a Vltavy, kde v příznivé poloze u brodů vznikalo od pravěku centrum pražského osídlení. Keltové v 1. tis. př. n. l. zakládali osady na významných obchodních cestách a u nalezišť surovin. Tehdejší nejdůležitější dálkovou obchodní trasou byla Jantarová stezka. Kostru komunikační sítě za doby Slovanů tvořila hradiska. „Sít' dálkových obchodních cest z přelomu 9. a 10. stol. závisela především na možnosti průchodů horskými a lesnatými hraničními pásmy. Ze západu na východ vedla napříč Evropou přes Čechy například důležitá obchodní cesta z Řezna přes Prahu a Krakov až do Kyjeva“ (Musil 1987, s. 81). Přes hranice Čech vedly dvě větve této cesty. Starší, Domažlická stezka (doložena již kolem roku 805) z Řezna přes Furth im Wald, Všerubským průsmykem přes Kdyni do Domažlic, dále přes Plzeň, Žebrák a Beroun do Prahy. Druhá větev směřovala na Waldmünchen a Klenčí pod Čerchovem. Na této stezce leží i Rokycany (viz příloha č. 3). Z Pasova do Halle nad Sálou procházela přes Čechy Zlatá stezka. V 10. - 13. stol. tvořily zemské stezky velmi hustou síť. S rozvojem měst ve 13. - 14. stol. došlo i k rozvoji již cest, které se začínají orientovat od hradů k městům. Cesty, o kterých se Evropě ani nezdálo, měli Inkové. Právě dokonalá silniční síť ale umožnila jejich zničení vpády přes Andy.

V 15. stol. jsou silnice ve velmi špatném stavu, mýta a cla neslouží účelu. Na cestách se množí loupeže. Z roku 1501 pochází nejstarší mapa s cestou přes Čechy z Norimberka na Prahu a do Brna. Klaudiánova mapa z roku 1518 (první jen našeho

území) zachycuje síť hlavních zemských cest a vzdálenosti mezi městy. V této době se rozvíjí organizované dopravní podnikání sdružováním formanů do cechů. V roce 1555 za Marie I. dochází k nápravě situace konstrukcemi nových kočárů i silnic. Jejich stav však opět zhoršuje 30 letá válka. Díky potřebě silnic nových vznikla v 18. stol. v Praze škola pražský inženýrský institut jako jedna z prvních v Evropě. Zásadními silničními staviteli byli ve Francii Trésaquet, v Anglii Metcalf. Telford zde zbudoval silnici, kterou neměla žádná jiná země a po MacAdamovi známe typ zpevnění makadam. Roku 1791 zřídil císař silniční ředitelství a položil základ k organizované výstavbě silnic v Čechách až do 19. stol. Samostatný vývoj v Rusku předběhl někdy i ten evropský. Například v hutnění válců nebo v závislosti tažné síly na podélném sklonu.

V pol. 18. stol. přichází nová tažná síla - parní stroj. Rozvíjel se v Anglii, kde provozovali i stovky omnibusů, ale první parní automobil, který jel 5 km/h, pochází z Francie. Roku 1815 ho postavil již s rychlostí 20 km/h v Čechách Josef Božek. Stav silnic byl ale nevyhovující a nastal rozmach výhodnější železnice. Odpůrci stroje záměrně poškozovali a provoz parních vozů omezovaly zákony. Revoluci způsobil roku 1886 Ottův a Langenův spalovací motor. Karl Benz předvedl tříkolku s benzínovým motorem. Motocykl a automobil sestavil Gottlieb Daimler a spustila se i tovární výroba. Dalším zásadním vynálezem byla pneumatika. V českých zemích skončila dostavba silniční sítě a navazující silnice vznikaly s rozvojem železnic<sup>5</sup>. Za první světové války a prudkým nárůstem automobilismu po válce se stav silnic velmi zhoršil. Od roku 1908 se začal pořádat Mezinárodní silniční kongres. Vyvíjely se různé směsi na úpravy povrchu vozovek. Začalo se také mluvit o dálnicích. V roce 1923 byla z Milána vystavěna silnice pouze pro automobily, bez úrovnových křižovatek, s poplatky. Tato silnice se osvědčila, tak první dálnice vznikala v Německu od roku 1929. Navrhovaná rychlost byla až 120 km/h. Dlouhé, přímé úseky se však pro udržení pozornosti řidičů musely záměrně dělit. Ve světě došlo k obrovské výstavbě sítí silnic: Panamerická, Transafrická, Transsaharská, Transamazonská, Transevropská<sup>6</sup>.

---

<sup>5</sup> V roce 1918 měly Čechy nejhustší silniční síť (684m/km<sup>2</sup>) v Rakousko - Uhersku (Musil 1987).

<sup>6</sup> Ta od 90. let spojuje Polsko, tehdejší ČSSR, Rakousko, Itálii, Maďarsko, Rumunsko, tehdejší Jugoslávii, Řecko, Bulharsko a Turecko (Musil 1987) a stále se rozšiřuje. Dnes je pro zlepšení mezinárodní dopravy v Evropě zřízena TEN-T (Trans-European Networks - Transport).

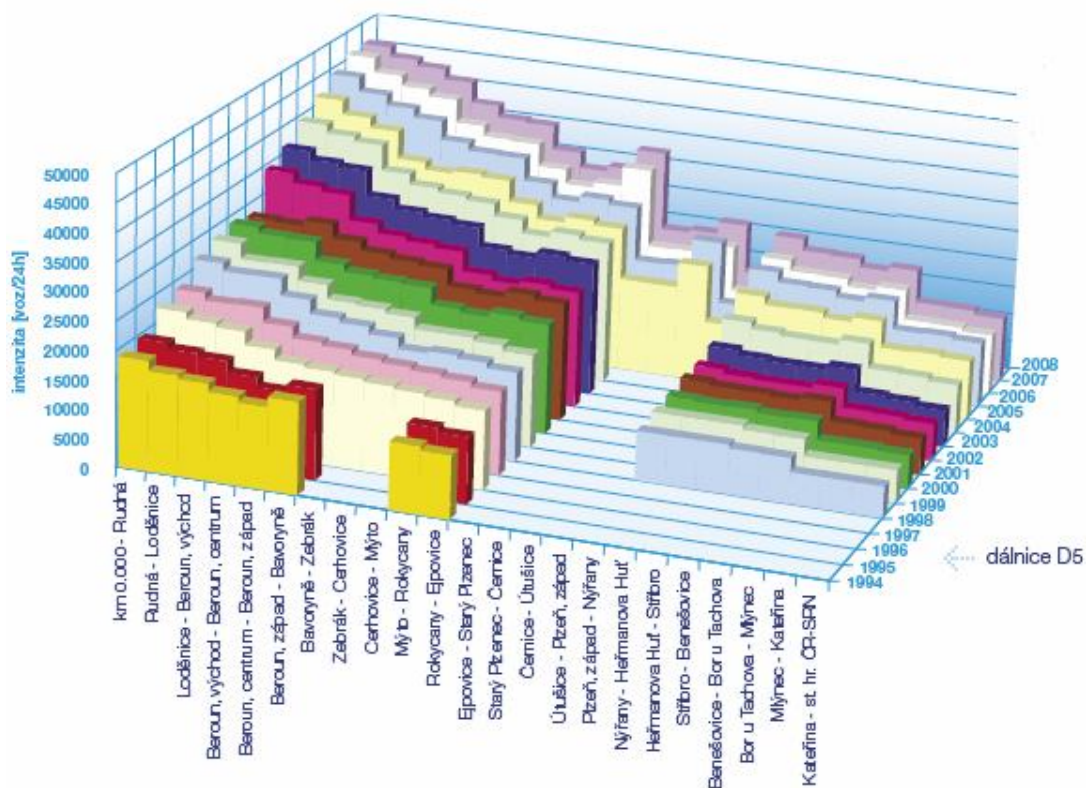
V Československu vznikla idea hlavní silniční tepny již ve 30. letech 20. stol<sup>7</sup>. Vláda výstavbu zamítla. „Inženýři však věděli, že k výstavbě musí dojít, neboť zkušenosti ze zahraničí ukazovaly, že přináší nejen oživení hospodářského života a zlepšení dopravní situace, ale že mají i význam strategický“ (Musil 1987, s. 187). Vláda se rozhodla vybudovat první československou dálnici Praha, Brno, Zlín, Ružomberok, Prešov až k Černému moři roku 1938. Karel Chmel zde poprvé pojmenovává silnici dálkovou silnicí, jejíž zkrácený název dálnice se rychle ujímá. Stavba dálnice Praha - Brno - Bratislava po několika nedokončených pokusech začala až roku 1967. V roce 1971 se uvádí do provozu první úsek Praha - Mirošovice a do roku 1980 celá délka. Napojovala se na silnice i evropskou síť. První úsek dálnice D5 z Prahy do Loděnice byl uveden do provozu roku 1982. Podrobně se historii a výstavbě dálnice věnuje Čierný (2003). Výstavba dálnic a rychlostních silnic v Česku stále pokračuje (viz příloha č. 4). Ve Velkém Meziříčí sídlí od 80. let 20. stol. Muzeum silnic a dálnic. „Prohlídka muzea nás inspiruje k zamyšlení, kolik námahy musel člověk vynaložit než se dostal ze šera lesních stezek minulosti na sluncem ozářenou dálnici dneška“ (Musil 1987, s. 195).

Dálnice D5 je po dálnici D1 podle sčítání dopravy ŘSD druhou nejvytíženější dálnicí u nás (zdroj: ŘSD 2005). Přesto, že spojuje naše území s Německem a navazuje na jeho dálnici A6, má spíše vnitrostátní charakter. Intenzita dopravy klesá až na několik nízkých výkyvů od Prahy směrem k hranicím s Německem. Výraznější pokles nastává za úsekem Rokycany - Ejpovice, kde se poprvé směrem od Prahy sjíždí na Plzeň. Z grafu č. 1 níže je dále patrné, že intenzita dopravy na dálnici se každý rok zvyšuje. Můžeme si všimnout nárůstu intenzity dopravy v úseku Rokycany - Ejpovice v posledních dvou sledovaných letech oproti okolním úsekům, z čehož vyplývá vyšší dopravní spjatost Rokycan a Plzně. Mohlo by to ukazovat na nárůst počtu cest osobními automobily z Rokycan do Plzně za prací i za službami. Ačkoli tab. č. 4 níže ukazuje, že vzdálenost i potřebný čas se při cestě po této trase po dálnici a mimo ni příliš nemění. Oproti tomu z Ejpovic k dálničnímu sjezdu Plzeň - Černice a jeho nákupní zóně dochází k výraznému poklesu intenzity dopravy.

---

<sup>7</sup> První návrh trasy procházel přes Plzeň, Příbram, Humpolec, Polnou, Blansko, Zlín do Košic. Druhý plánoval 2 trasy: severní - obchodní a průmyslovou z Chebu do Karlových Varů, Prahy, Hradce Králové, Olomouce, Kroměříže, Žiliny, Košic a Chustu a jižní - tzv. hospodářské rekonstrukce měla vést z Chebu do Plzně, mezi Tábořem a Jindřichovým Hradcem na Telč, Brno a Hodonín do Košic (Musil 1987).

**Graf č. 1: Intenzita dopravy na jednotlivých úsecích dálnice D5 v letech 1994 až 2008**



Zdroj: www.rsd.cz 2009

### 3.2 Metodika empirické části studie

Empirická studie byla prováděna dvěma metodami. Jednak formou řízeného rozhovoru s představiteli města a formou dotazníkového šetření mezi rokycanskými firmami.

Výběr představitelů města se řídil podle období jejich zastávání funkce starosty města v závislosti na roce spouštění jednotlivých úseků dálnice okolo Rokycan. Do tohoto období spadají tři poslední starostové Rokycan. Po domluvě se současný starosta účastnil rozhovoru v zastoupení současným druhým místostarostou, který se zabývá rozvojem města. Řeší záležitosti, kterých se týkaly otázky v řízeném rozhovoru. Ten obsahoval 5 otevřených otázek. Otázky pro dva bývalé starosty se shodují. Pro

přizpůsobení současné situaci se v posledním řízeném rozhovoru otázky mírně odlišují a jako zpětná vazba k odpovědím firem je zařazena i šestá otázka o krocích města pro podporu podnikání v Rokycanech (viz příloha č. 5). Inspirací pro otázky zařazené do řízeného rozhovoru se staly již zpracované diplomové práce zabývající se vlivem dopravní infrastruktury na regionální rozvoj. Pro snazší získání aktérů pro řízený rozhovor byl počet otázek značně omezen. Přesto ale stručně a jasně vystihují zkoumanou problematiku.

Pro výběr firem do dotazníkového šetření poskytla na žádost prvotní data pobočka ČSÚ Plzeň. Výpis z internetových registrů ekonomických subjektů slouží spíše k vyhledávání konkrétních subjektů než k souhrnným seznamům, které jsou pro tuto práci vhodné, proto byl použit pouze pro získání detailnějších informací o vybraných firmách. Seznam od ČSÚ zahrnoval všechny podnikatelské subjekty na území Rokycan k roku 2008 s 10 a více zaměstnanci. Podle pozdějšího zjištění ale v seznamu figurovaly pouze firmy, které mají zapsané sídlo v Rokycanech. Neobsahoval tedy například ani jeden ze šesti řetězců potravinových supermarketů přítomných ve městě a další významné pobočky firem zde umístěných. Žadoucí ale bylo postihnout všechny fyzicky přítomné firmy v Rokycanech včetně poboček firem, které rovněž například vytvářejí pracovní místa a podílejí se na rozvoji města. Seznamem firem nebo pouze jejich poboček přítomných v Rokycanech s nahlášeným sídlem mimo město disponuje Živnostenský úřad (ŽÚ), ale nesmí ho poskytovat. S pomocí vedoucího odboru Ing. Plzáka bylo možné do seznamu pouze nahlédnout a vybrat si nejdůležitější firmy. Seznam, který čítal přibližně 150 firem ale neobsahoval informace o velikosti firem. Ty jsou navíc uvedeny většinou za celou firmu a ne za konkrétní pobočky. Také Státní správa sociálního zabezpečení v Rokycanech, která tyto firmy a pobočky rovněž eviduje, potvrdila, že tato data nesmí poskytnout. Výběr největších a nejdůležitějších firem a poboček ze seznamu ze ŽÚ chybějící informace o velikosti firmy či pobočky značně zkomplikovala. Z tohoto seznamu byly do dotazníkového šetření tedy zahrnuty firmy či pobočky na základě jejich "známého" názvu. Seznam firem z ČSÚ pochází z roku 2008, zatímco tento je letošní. V této práci jsou oba seznamy spojené bez časového rozlišení, což se do konečných výsledků ale nijak nepromítá. Výčet firem zařazených do dotazníkového šetření tedy není vyčerpávající, ale s maximálním využitím všech možných dostupných cest k informacím o firmách zcela jistě poskytuje pro účely této práce reprezentativní vzorek firem v Rokycanech.

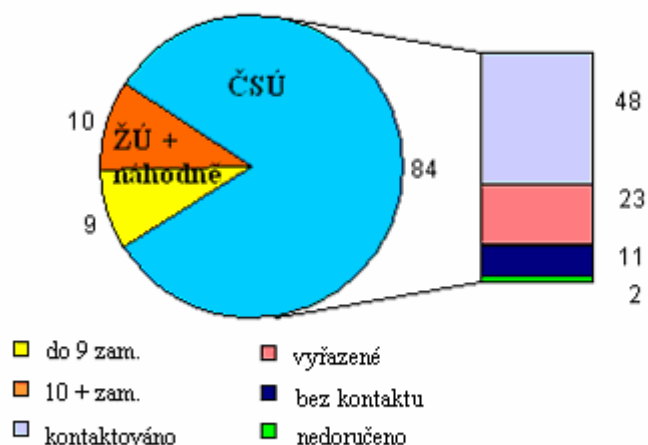
Ke každé firmě ze seznamu ČSÚ náležely informace o právní formě, oboru podnikání podle odvětvové klasifikace ekonomických činností podle číselníku NACE a kategorii počtu zaměstnanců. Seznam obsahoval 84 firem, z čehož bylo vyřazeno 23 subjektů vedených převážně jako příspěvkové organizace, dále církevní organizace, organizační složka státu apod., které si pro podnikání nevybírají strategické lokality jako ostatní podnikatelské subjekty, a tak ani přítomnost dálnice neovlivnila rozhodnutí o jejich lokalizaci. Ze zbylých 61 firem se na 11 z nich nepodařilo sehnat kontakt pro doručení dotazníku. Zbylých 50 firem bylo kontaktováno nejčastěji e-mailem, další tři faxem a tři osobním předáním podle toho, který způsob byl možný a nebo nejsnazší. Dvěma firmám se e-mail nepodařilo doručit, takže ve výsledku došlo ke kontaktování 48 firem s 10 a více zaměstnanci s hlášeným sídlem na území města Rokycany. Oslovení firem proběhlo ve třech vlnách v březnu 2010 asi s týdenními rozestupy. Největší odezvu měla první vlna odeslání, druhá a třetí pouze nepatrnou. Speciálním zájmem bylo získat vyplněný dotazník od největší firmy v Rokycanech. Další pokus získat odpovědi od francouzského Hutchinsonu s.r.o., jediného ve velikostní kategorii 500-999 zaměstnanců (podle seznamu ČSÚ), který dosud nereagoval, tedy proběhlo spolu s dodatečným kontaktováním významných firem v Rokycanech z výpisu ze ŽÚ v červenci 2010. Takto došlo ke kontaktování celkem 12 dalších firem. Dotazník byl rozeslán opět třikrát. Firmy a pobočky, které odpověděly, byly zařazeny alespoň přibližně do velikostních kategorií podle počtu zaměstnanců po vydělení celkového počtu zaměstnanců počtem poboček. Do kategorie s 10 a více zaměstnanci jich připadlo 10 z celkových 12. V této velikostní kategorii obdrželo dotazník tedy celkem 58 firem. Firma Hutchinson s.r.o. nakonec neodpověděla ani na osobní kontakt přes jednoho ze svých zaměstnanců.

Druhou skupinu dotazovaných firem tvořily malé firmy do 9 zaměstnanců převážně z centra města. Jelikož hlavní cílovou skupinu pro potřeby této práce tvořila skupina velkých a středních firem, počet oslovených malých firem je výrazně nižší. Jejich výběr byl proveden náhodně, pouze s důrazem na starší obchody, které pokud možno existovaly již před vznikem dálnice. Obchody ale využívají zažitě tradice, takže na jednom místě je sice stále obchod se stejným sortimentem nabízeného zboží, ale majitelé se mění, což lze ale dohledat v Registrech ekonomických subjektů. Ve velikostní kategorii do devíti zaměstnanců bylo kontaktováno celkem devět malých firem. Předání dotazníku proběhlo osobním kontaktem a e-mailem v případě dvou

dodatečně kontaktovaných firem. Osobní kontakt a často známost s aktéry šetření z prvních sedmi oslovených firem zde měl zaručit 100% návratnost. Dva obchody však dotazník odmítly vyplnit.

Ve výsledku jsou uvedeny závěry jak souhrnně, tedy za všech 67 kontaktovaných firem, tak ale hlavně s přihlédnutím k velikostní kategorii firmy podle počtu zaměstnanců se základním dělením do 9 zaměstnanců a s 10 a více zaměstnanci. Rovněž bylo přihlédnuto i k odvětví podnikání a umístění firmy či obchodu v rámci města. Graf č. 2 níže ukazuje postup získávání seznamu firem do dotazníkového šetření, kdy seznam 84 firem, z nichž bylo pro zaslání dotazníku dále vybíráno, poskytl ČSÚ. Dalších 19 firem bylo vybráno ze seznamu firem a poboček, kterým disponuje ŽÚ, nebo oslovení proběhlo náhodně, což se týká hlavně obchodů z centra města.

**Graf č. 2: Postup při výběru firem z Rokycan do dotazníkového šetření**



Zdroj: dotazníkové šetření 2010, data ze ŽÚ 2010

## 4 Vybrané faktory související s rozvojem města Rokycany

Dálnice propojila Rokycany s Prahou roku 1993 a Rokycany s Plzní v roce 1995. V roce 2003 (respektive 2004<sup>8</sup>) bylo díky dálnici dosaženo spojení s Plzní - Černicemi a jejich rozsáhlým nákupním centrem přímo u sjezdu z dálnice otevřeném v roce 2004. „Jedná se o největší nákupní a zábavní centrum v Plzni i celých západních Čechách“ (zdroj: [www.olympiaplzen.cz](http://www.olympiaplzen.cz). 2010). Je pravděpodobné, že toto nákupní centrum využívají i obyvatelé Rokycan a dostavba tohoto a minulého úseku dálnice z roku 1995 pro ně bude nejvýznamnější. I když, jak ukazuje tab. č. 4 níže, výraznější časové úspory při jízdě po dálnici se dosáhne až cestou do Prahy. Dálniční spojení do Plzně - Černic sice nějaký čas ušetřilo, ale hlavně zpohodnilo, protože jinak by tato část města byla přístupná pouze po projetí částí Plzně. Přesto graf č. 1 (viz výše) ukazuje výrazný pokles intenzity dopravy mezi dálničním sjezdem v Ejpovicích a v Černicích. Graf zachycuje ale celkový provoz na dálnici, kde obyvatelé Rokycan dojíždějící do Černic budou tvořit malý podíl, proto z něho dojížděku z Rokycan do Černic nemůžeme usuzovat. K úplnému dokončení dálnice došlo v roce 2006.

U zkoumaných faktorů za město Rokycany (popřípadě jiný či vyšší správní celek) se nejčastěji pozoruje jejich změna mezi posledními dvěma SLDB v roce 1991 a 2001. Vzhledem k době dokončování jednotlivých úseků dálnice v okolí Rokycan, dostupnosti dat a skutečnosti, že poslední SLDB proběhlo již před devíti lety, jsou zařazeny i novější údaje a časové řady, které znázorňují průběh změny v daném období. Výzkum počítá s následujícími faktory: celková změna počtu obyvatel, migrační saldo, index stáří, míra nezaměstnanosti, počet pracovních příležitostí, počet podnikatelských subjektů, kvalita lidských zdrojů, intenzita a směr vyjížděky mimo obec bydliště a dopravní dostupnost.

### 4.1 Výčet faktorů a jejich analýza

Po zvážení všech souvislostí, prostudování uvedené literatury a hlavně s přihlédnutím k již vypracovaným studiím s podobným zaměřením, byly vybrány

---

<sup>8</sup> V roce 2003 byla zprovozněna polovina dálnice (dva jízdní pruhy) a v roce 2004 celá (4 pruhy).



následující faktory, které by mohly ukazovat vliv dálnice na regionální rozvoj v daném území. Následně došlo ke spojení faktorů, a tak vznikly tři sledované tématické skupiny: 1. Demografie (zahrnující faktory: celkovou změnu počtu obyvatel, migrační saldo, index stáří) 2. Práce (míra nezaměstnanosti, počet pracovních příležitostí, počet podnikatelských subjektů, kvalita lidských zdrojů) 3. Doprava (intenzita a směr vyjížďky mimo obec bydliště, dopravní dostupnost).

## 1. DEMOGRAFIE

Celková změna počtu obyvatel - počet obyvatel v Rokycanech dosahoval v roce 1991 14 731 obyvatel<sup>9</sup> a od té doby převážně klesal až do roku 2005 na počet 13 743. Od následujícího roku každoročně mírně stoupá až na 14 274 obyvatel v roce 2008. Nepatrná změna klesajícího trendu nastala v letech 1998 a 1999. Rovněž ale za rok 2009 došlo opět k mírnému poklesu (zdroj: ČSÚ 2010b).

**Tab č. 2: Celková změna počtu obyvatel v Rokycanech mezi lety 1991 a 2009 (indexy)**

rok	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
poč. obyv.	100	99,5*	99,0	99,4	99,2	98,9	98,7	98,7	98,9	98,5
rok	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	
poč. obyv.	97,1	95,4	93,9	93,6	93,3	93,5	95,5	96,9	95,6	

\* hodnota byla vypočtena jako průměr počtu obyvatel z roku 1991 a 1993, protože za rok 1992 je dostupný pouze souhrnný údaj počtu obyvatel Rokycan a Litohlav

Zdroj: ČSÚ 2010b

Migrační saldo nabývá záporných hodnot od roku 1992 až do roku 2004. S výjimkou nízkých kladných hodnot v roce 1993, 1998 a 1999. Nejvýraznější záporné

<sup>9</sup> Zdroje uvádí i 15 126 obyvatel, protože v té době byla součástí Rokycan i obec Litohlav. Dnes již je samostatná, proto by tento počet nebyl srovnatelný se současným stavem.

hodnoty tvoří roky 2002 a 2003 s absolutními hodnotami -260 a -200. Od roku 2005 ukazují migrační saldo kladné hodnoty (zdroj: ČSÚ 2010b).

Index stáří udává podíl obyvatel ve věku 65 a více let a dětí do 14 let násobený stem (zdroj: ČSÚ 2009b). Výsledek nižší než 100 znamená, že v populaci je více dětí než obyvatel věku 65 a více let a opačně. V Rokycanech index stáří v roce 1991 dosahuje hodnoty 56,3 a stoupá po dobu celého sledovaného období až do roku 2008. Hodnotu 100 přesahuje poprvé v roce 2003 a v roce 2008 dosahuje již hodnoty 118,6. Projevuje se zde tedy stárnutí obyvatelstva. V ČR byl index stáří v roce 2008 105,1. Rovněž v Plzeňském kraji s hodnotou 110,1 nedosáhl tak vysoko jako v Rokycanech (zdroj: ČSÚ 2010b).

## 2. PRÁCE

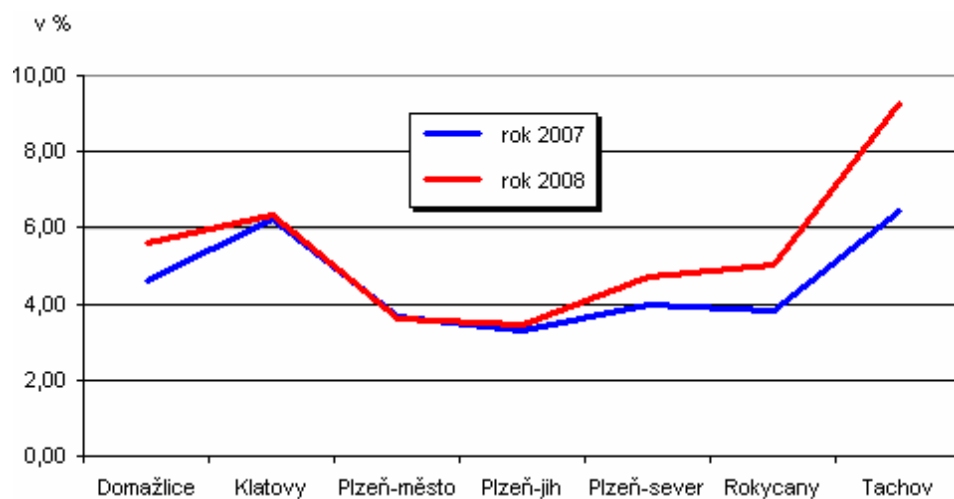
Míra nezaměstnanosti v Rokycanech je sledována vždy v září daného roku, kdy skončí sezónní brigády a míra nezaměstnanosti se vrátí k obvyklým hodnotám. Sledovat míru nezaměstnanosti v roce 1991 by nemělo smysl vzhledem k tomu, že krátce po roce 1989 byla nezaměstnanost stále ještě nízká a navíc nevykazovala výrazné regionální rozdíly. V roce 2001 dosahovala 6,1 %. Následně rostla v roce 2002 na 7,0 %, v roce 2003 na 7,9 % a v roce 2004 na 8,3 %. V roce 2005 začala klesat, její hodnota činila 6,5 %, v roce 2006 5,3 %, v roce 2007 4,2 % a s mírným nárůstem v roce 2008 4,6 %. Výrazný skok v roce 2009 na 8,5 % způsobila současná hospodářská krize (zdroj: ČSÚ 2010b). Srovnání správních celků ORP v Plzeňském kraji v roce 2001 uvádí Hosnedlová (2009). V tomto srovnání mají Rokycany 6. nejvyšší nezaměstnanost z celkových patnácti správních celků. Pro přehledné porovnání míry nezaměstnanosti a její změny mezi roky 2007 a 2008 v okresech Plzeňského kraje je zařazen i graf č. 3 níže. Nezaměstnanost vykazuje nejnižší hodnoty podle očekávání v Plzni a v jejím okolí. Na opačné straně stojí s výrazně vyšší mírou nezaměstnanosti i s jejím největším nárůstem ve sledovaném období okres Tachov.

Počet pracovních příležitostí definuje Hampl (2005) jako:

$(\text{počet EAO} - \text{počet nezaměstnaných}) - \text{počet EAO}_{\text{vyjždějících}} + \text{počet EAO}_{\text{dojíždějících}}$ .

V roce 2001 byl počet pracovních příležitostí v Rokycanech 7947. Ve své relativizované pracovní velikosti mezi lety 1991 a 2001 posílily ze 16,0 na 17,9 (Hampl 2005).

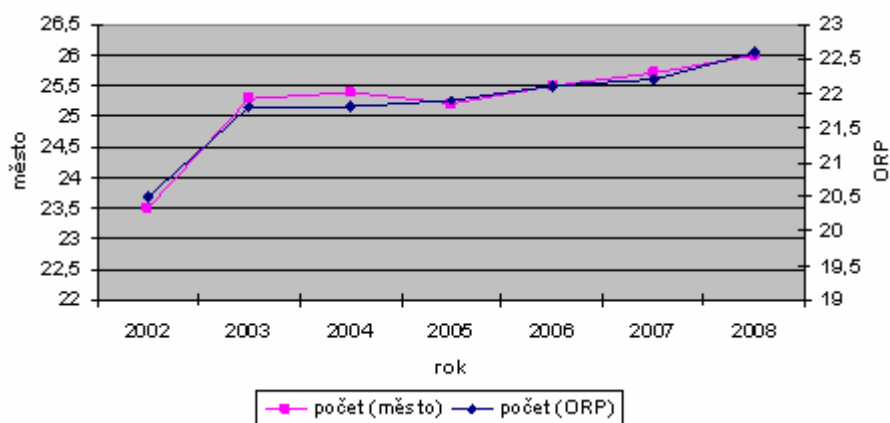
**Graf č. 3: Míra nezaměstnanosti v okresech Plzeňského kraje v roce 2007 a 2008**



Zdroj: ČSÚ 2010d

Počet podnikatelských subjektů výrazně vzrostl mezi lety 2002 a 2003 na území města i celého ORP Rokycany. Vývoj tohoto ukazatele je v obou územních celcích velmi podobný. V Rokycanech ale podle očekávání dosahuje koncentrace podnikatelských subjektů o něco vyšších hodnot než na území ORP Rokycany, jak ukazuje graf č. 4 (viz níže).

**Graf č. 4: Porovnání změny počtu podnikatelských subjektů v Rokycanech a v ORP Rokycany mezi lety 2002 a 2008 (na 100 obyvatel)**



Tabulka hodnot ke grafu:

rok	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
počet (město)	3299	3500	3495	3457	3508	3612	3711	3805
počet (ORP)	9328	9919	9986	10031	10197	10370	10681	-

Zdroj: ČSÚ

Kvalita lidských zdrojů se měří pomocí vzdělanosti obyvatelstva. V roce 2001 bylo v Rokycanech 9,7 % lidí starších patnácti let s vysokoškolským vzděláním. Na celém území ORP Rokycany dosahovala tato hodnota pouze 6,3 %, ale naproti tomu v Plzni 12,5 % vysokoškoláků. Plzeňský kraj měl 7,8 % vysokoškoláků a celá ČR 8,9 %. Podle Hampla (2005) lze spočítat názorný ukazatel schopný srovnávání - index vzdělanosti, který přiřazuje s rostoucím stupněm vzdělání vyšší míru vah. Čím je vyšší hodnota indexu, tím je i vyšší stupeň vzdělanosti.  $I_{vz}$  se potom rovná:  $(1 \times ZŠ + 1,5 \times SO + 2 \times SŠ + 3,5 \times VŠ) / (ZŠ + SO + SŠ + VŠ)$ . ČSÚ dělí stupeň vzdělanosti osob ve věku 15 let a starších do šesti kategorií, proto kategorie bez vzdělání byla ve vzorci přidána k "ZŠ" a kategorie vyšší odborné a nástavbové k "SŠ". Počet osob s nezjištěným vzděláním nebyla do výpočtu zahrnuta vůbec (zdroj: ČSÚ 2005). V Rokycanech má pak tento index pro rok 2001 hodnotu 1,76, v Plzni 1,84. Index vzdělanosti v celém Plzeňském kraji dosahuje hodnoty 1,68 a v České republice 1,7.

### 3. DOPRAVA

Intenzita a směr vyjížděky mimo obec bydliště - tento faktor dojížděky do zaměstnání a do škol je zkoumán, protože jde o nejfrekventovanější mobilitu obyvatel. V roce 1991 vyjíždělo v Rokycanech mimo obec bydliště 2728 obyvatel z celkem 7947 ekonomicky aktivních obyvatel (EAO), tj. 34,3 %. Zatímco z celého okresu vyjíždělo 49,7 % EAO. Do škol vyjíždělo v Rokycanech 784 žáků a studentů (zdroj: FSÚ 1993). V roce 2001 zde vyjíždělo denně mimo obec bydliště 2391 lidí do zaměstnání a 582 do škol. Z celkem 7552 ekonomicky aktivních tedy vyjíždělo 31,7 % lidí (zdroj: ČSÚ 2003). Podrobněji ukazuje intenzitu a směr vyjížděky tab. č. 3. Pozornost bude zaměřena

pouze na vyjížděku do zaměstnání, protože školská dojíždka ve většině případů neodpovídá zaměření této práce na dojíždění po dálnici do Plzně a Prahy.

Z tabulky č. 3 níže vidíme, že počet vyjíždějících do zaměstnání z Rokycan se mezi lety 1991 a 2001 mírně snížil. Poklesla hlavně vyjíždka v rámci okresu. Zde se pravděpodobně projevil úpadek velkých průmyslových podniků v okrese - například v nedalekých Železárnách v Hrádku<sup>10</sup>. Vyjíždka do Plzně a také do Prahy, ale i do zahraničí přes celkový pokles stoupla.

**Tab. č. 3: Intenzita a směr vyjíždky EAO z Rokycan v roce 1991 a 2001**

Obec vyjíždky - Rokycany						
místo dojíždky	1991	1991 %	1991 %	2001	2001 %	2001 %
		EAO	vyjíždějících		EAO	vyjíždějících
v rámci okresu	1452	18,3	53,2	882	11,7	36,9
Praha	131	1,6	4,8	240	3,2	10,0
Plzeň	727	9,1	26,6	922	12,2	38,6
do zahraničí	5	0,1	0,2	39	0,5	1,6
celkem vyjíždějících	2728	34,3	100	2391	31,7	100
EAO	7947	100	34,3	7552	100	31,7

Zdroj: FSÚ 1993, ČSÚ 2003

Dopravní dostupnost - „Vyjadřuje prostorovou a časovou dosažitelnost dopravních uzlů ve stejných vazbách“ (Mirvald 1993, s. 27). Tabulka č. 4 níže ukazuje, jak se změnila dostupnost dvou vybraných míst v Plzni a jednoho vybraného místa v Praze při cestě z Rokycan po dálnici a mimo ni. Jako výchozí bod byl zadán kruhový objezd v Rokycanech na západním okraji města, kde se sbíhá odbočka k dálničnímu nájezdu s hlavní silnicí na Plzeň a přes město na Prahu. Za cílové body v Plzni byly

<sup>10</sup> Třítisícové město Hrádek je vzdáleno od okraje Rokycan asi 3km. Tamější podnik zaměstnával i pár tisíc zaměstnanců. Dnes jich nemá ani 500.

vybrány dvě nákupní zóny na různých okrajích Plzně, ale obě dosažitelné prakticky přímo z dálnice. Obě nákupní centra byla otevřena až po vybudování a spuštění příslušného úseku dálnice do provozu. Za cílový bod v Praze byl zvolen Zličín jako nejbližší část Prahy k Rokycanům, s nástupní stanicí metra i nákupní zónou. Přednost byla dána nejrychlejší cestě před nejkratší, neboť zde nedochází k velkým rozdílům a v tomto případě tedy asi bude čas důležitějším kritériem při výběru trasy cesty než vzdálenost.

Z tabulky č. 4 níže je vidět, že se vzdálenost z Rokycan do tří vybraných míst v závislosti na volbě druhu komunikace téměř nemění. To způsobuje po staletí daná trasa mezi Plzní a Prahou, kterou dálnice i silnice následují. Poloviční úspory času ale dosáhneme, pokud zvolíme dálnici na cestě z Rokycan do Prahy - Zličína, což pravděpodobně způsobilo i velký nárůst denní dojížděky za prací z Rokycan do Prahy mezi lety 1991 a 2001 (viz tab. č. 3 výše).

**Tab. č. 4: Porovnání časové a vzdálenostní dostupnosti Plzně a Prahy z Rokycan po placených a neplacených úsecích cest**

Z	DO	VZDÁLENOST	ČAS	CESTA (nejrychlejší)
Rokycany Arbesova	- Plzeň - nákupní zóna Rokycanská	13km	10min	placená
Rokycany Arbesova	- Plzeň - nákupní zóna Rokycanská	12km	11 min	neplacená
Rokycany Arbesova	- Plzeň - nákupní zóna Černice	15,1km	10min	placená
Rokycany Arbesova	- Plzeň - nákupní zóna Černice	16,9km	19min	neplacená
Rokycany Arbesova	- Praha - Zličín	67,5km	37min	placená
Rokycany Arbesova	- Praha - Zličín	67,5km	1h 13min	neplacená

Zdroj: [www.mapy.cz](http://www.mapy.cz) 2010

## 4.2 Souvislost a analýza vlivu dálnice a zkoumaných faktorů

Rokycany měly v roce 1991 nejvíce obyvatel ze všech sčítání. Od té doby obyvatelstvo ubývalo vlastně až do roku 2005. Až v posledních letech dochází k nárůstu (zdroj: ČSÚ 2010b). Tento trend je ale celorepublikový, proto zde nelze mluvit o vlivu dálnice. Vzhledem k tomu, že přírůstek obyvatelstva zde v posledních letech tvoří pouze mechanická měna obyvatelstva, že vzniklo v Rokycanech mnoho nových bytů hlavně v areálu bývalých kasáren a plánuje se asi 500 stavebních pozemků a také, že ceny nemovitostí jsou v Rokycanech přece jen nižší než v Plzni, mohlo by bydlení v Rokycanech díky celkově dobrému dopravnímu napojení na Plzeň lákat nově příchozí obyvatele jak ze zázemí Rokycan, tak obyvatele z Plzně. Rokycany nabízí dostupnější alternativu bydlení v Plzni při plné občanské vybavenosti a maximálně 25 minutové dopravní dostupnosti (veřejnou hromadnou dopravou) do Plzně. Vliv dálnice se zde nejspíše neprojevil. Přes všechny skutečnosti uvedené výše je přírůstek obyvatelstva velmi nízký. Za rok 2009 došlo v Rokycanech dokonce opět k poklesu počtu obyvatel. Při porovnání výsledků ze sčítání v roce 1991 a 2001 ohledně věkové struktury obyvatelstva došlo k nárůstu ve skupině obyvatel 15-59 let a zároveň k poklesu ve skupině 0-14 let (zdroj: ČSÚ 2010b). Příčinou je nižší počet narozených dětí a celkové stárnutí populace. Tím se zvyšuje i průměrný věk. Tyto statistiky platí pro celou republiku. Jak ukazují, obyvatelstvo stárne a stárne spíše ve městech, což se výrazně projevilo také v případě Rokycan, proto zde vliv dálnice také odpadá. Souhrnně se tyto demografické charakteristiky pro Rokycany příliš dobře nevyvíjejí.

Ani v míře nezaměstnanosti se nedá vysledovat souvislost s dálnicí, jako spíše všeobecný trend. Rokycany vykazují v rámci kraje přibližně průměrné až nadprůměrné hodnoty nezaměstnanosti. Výrazný nárůst v roce 2009 způsobila současná krize (zdroj: ČSÚ 2010b). Pracovní velikost si Rokycany mezi lety 1991 a 2001 rozšířily (Hampel 2005). Data pro počet podnikatelských subjektů jsou dostupná až od roku 2002. Nelze tedy zaznamenat změnu po spuštění prvních dvou úseků dálnice ze třech sledovaných. Získaná data ukazují na stejný vývoj ve městě i na území ORP Rokycany. Ve městě dosahuje počet podnikatelských subjektů ovšem vyšší koncentrace (zdroj: ČSÚ 2010b). Výrazný nárůst mezi lety 2002 a 2003 v obou správních celcích je dán pravděpodobně, jak říká Ing. Plzák - ředitel rokycanského ŽÚ, sloučením původních čtyř úřadů pod současný jediný, umístěný v Rokycanech. Kvalita lidských zdrojů je podle očekávání

v Rokycanech vyšší než v jejich nadřazených celcích (Plzeňském kraji a České republice), ale zároveň nižší než v Plzni (zdroj: ČSÚ 2010b). Zde by se hodilo více srovnání s jinými podobnými městy. Porovnání se Žebrákem a Tachovem uvádí podkapitola 7.1. Faktory shrnuté do tématické skupiny "práce" vykazují o něco lepší hodnoty než faktory demografické, zejména kvalita lidských zdrojů.

Od roku 1991 do roku 2001 se vyjíždka mimo obec znatelně snížila. Toto snížení se týkalo ale pouze vyjíždky v rámci okresu. Vyjíždka do Plzně, Prahy, ale i zahraničí stoupla (zdroj: FSÚ 1993, ČSÚ 2003). Zde by se alespoň částečně mohlo jednat o vliv dálnice. Zvláště v případě výrazné časové úspory při cestě po dálnici do Prahy. Jde ale také o zvýšení vybavenosti osobními automobily a jejich upřednostňování před veřejnou hromadnou dopravou. Dálnice podle tab. č. 4 zkrátila časovou dostupnost Prahy na polovinu, proto zde měla jistě největší vliv. Dostupnost do Plzně ukazuje podobné časové hodnoty na obou trasách - po dálnici i mimo ni. Hlavně ale vznik velkého nákupního centra u sjezdu z dálnice v Plzni Černicích dostupného z Rokycan po dálnici za 10 minut a vyhnutí se tak průjezdu městem by mohlo ovlivnit rozhodování obyvatel z Rokycan při výběru cíle svých nákupů a služeb. Toto nákupní centrum bohužel z rozhodnutí vlastníka nemohlo poskytnout data o zákaznících a odkud přijíždějí, proto nemůžeme tuto informaci zcela podložit.

Závěrem lze tedy shrnout, že vliv dálnice na rozvoj města Rokycany se ukázal pomocí analýzy zvolených faktorů jako slabý. Dálnice výrazně časově přiblížila Prahu, což je znát i na nárůstu vyjíždky do zaměstnání z Rokycan do Prahy ze 131 osob v roce 1991 na 240 osob v roce 2001 (zdroj: FSÚ 1993, ČSÚ 2003). Časová dostupnost Plzně se s použitím dálnice výrazně nemění, protože jde o krátkou vzdálenost, ale cesta po dálnici je pohodlnější. Vliv dálnice v ostatních případech se prokazuje velmi těžko, přesto sledované faktory nenaznačují výraznější posun, který by se vymykal všeobecným trendům. I když se statisticky významný kladný přínos dálnice na rozvoj města Rokycany příliš neprokázal, nepřikládat dálnici žádný vliv by bylo chybou. Spojila město s významnými centry a také ho zpřístupnila ostatním. I do budoucna by mohla znamenat pro město velký potenciál.



## 5 Řízený rozhovor s představiteli města

Řízený rozhovor byl realizován za účelem zjistit, jak pohlíží na existenci dálnice vybraní představitelé města. Tyto osoby mají více informací ohledně plánů a návrhů pro samotné město i jeho okolí než běžní občané a možnost zasáhnout do rozhodování o jeho budoucnosti. Řízený rozhovor obsahuje pět otevřených otázek a pro současného místostarostu města je zařazena i otázka šestá.

### 5.1 Charakteristika vybraných představitelů města

Prvním aktérem řízeného rozhovoru byl Václav Beneda (politická příslušnost: nestraník), který zastával funkci starosty od roku 1990 do roku 1994. Stal se prvním starostou po roce 1989. V této době došlo ke zprovoznění úseku dálnice D5 ze Svojkovic do Klabavy, a tím vzniklo pro Rokycany 27.10.1993 dálniční spojení s Prahou. Václav Beneda se angažoval v politickém dění ještě v roce 2008 na kandidátce Koalice pro Plzeňský kraj.

Po Václavovi Benedovi se stal starostou na dvě volební období od roku 1994 do roku 2002 Oldřich Kožíšek (politická příslušnost: Česká strana sociálně demokratická). Dne 26.10.1995 se spustil další dokončený úsek dálnice z Klabavy do Ejpovic a tím došlo k propojení s k Rokycanům přivrácenou stranou Plzně - konkrétně s částí Plzeň Doubravka. Zde také vznikla nákupní zóna v ulici Rokycanská. I Oldřich Kožíšek je dodnes aktivní a patří mimo jiné i do zastupitelstva města Rokycany.

Současný starosta Ing. Jan Baloun (politická příslušnost: Občanská demokratická strana) setrvává ve funkci rovněž již druhé volební období, které mu letos končí. Pro řízený rozhovor ho zastoupil druhý místostarosta Ing. Jaroslav Mráz (politická příslušnost: Občanská demokratická strana), který mimo jiné zabezpečuje odbor dopravy i rozvoje města, na což se dotazník zaměřil, a tak se v této problematice dobře orientuje. Ing. Mráz je od roku 1998 členem rady a místostarostou od roku 2002. Jeho kompetence zahrnuje mimo jiné také realizaci územního plánu a vývoj průmyslových zón. Nyní patří mezi kandidáty na příštího starostu města v letošních zářijových volbách.

## 5.2 Výsledky řízených rozhovorů

První dva starostové podle doby jejich působení ve funkci měli otázky stejné. Pro současného místostarostu došlo k drobnému přizpůsobení otázek současné situaci a přidání další otázky jako zpětné vazby k odpovědím firem v dotazníkovém šetření.

První dva starostové se shodují v nutnosti výstavby dálnice pro město a jeho obyvatele z důvodu snížení dopravy v centru města. Již pan Beneda uvádí, že dálnici ještě před její výstavbou díky neustálému nárůstu automobilové dopravy považoval za záchranu města. Pan Kožíšek vidí otevření dalšího úseku dálnice pozitivní z hlediska životního prostředí, bezpečnosti obyvatel ve městě i zlepšené dostupnosti pro zahraniční investory hlavně z Německa a Francie. Říká ale i, že poklesla návštěvnost města a stravovacích zařízení od projíždějících řidičů.

Pan Beneda měl jako jediný z vybraných aktérů pro řízený rozhovor možnost do výstavby dálnice a jejích plánů zasahovat a vzniklé problémy se tak snažil vyřešit. Jednalo se hlavně o nedomyšlené odříznutí cest dálnicí ze severu tehdy ještě okresu Rokycany. Lidem přijíždějícím z Oseka a Litohlav, které tehdy dokonce patřily k městu, se tak dálnicí zkomplikoval přístup Rokycan nebo jejich částí. Jedna připomínka pana starosty byla vyslyšena. A to propojení hřbitova v Rokycanech přímo s cestou na Litohlavy, aby občané z Litohlav nemusely za tímto cílem projíždět městem. Další připomínky se ale pro nedostatek financí již nerealizovaly. Přesto, že po letech přišlo ŘSD se stejným návrhem a vyžadovalo od pana starosty souhlas jako od zástupce města, tedy spolumajitele daného pozemku. Tehdy projednávaná spojnice mezi oseckou a litohlavskou cestou souběžně s dálnicí není vybudována dodnes a stávající spojnice Oseka a Litohlav (a dále dálničním nájezdem) je pro nákladní dopravu neprůjezdná. Dalším neuskutečněným návrhem se stal chodník z Litohlav do Rokycan podél dálničního přivaděče. Pan Kožíšek vzhledem k tomu, že byl zvolen starostou až na podzim 1994, se již žádných projednávání o výstavbě dálnice nezúčastnil. Myslí si ale, že ti, kteří o tomto jednali, nevyužili všech svých možností. Jako nedostatečné vidí nebudování dnes již existujícího kruhového objezdu na křížení cest z města na Plzeň a od Štáhlav do Litohlav a dálničnímu sjezdu a také dodnes neupravený havarijný stav Plzeňské ulice, která přivádí dopravu od zmíněného kruhového objezdu dále do města.

Na třetí otázku, tedy jakou odezvu dálnice vyvolala, odpověděl pan Beneda již v předchozí otázce tím, jaké řešil připomínky od občanů. Zaměřil se tedy ve své odpovědi i přes celkově kladné vnímání dálnice více na nedostatky. Pan Kožíšek popsal spíše přínosy a hlavně uvádí, že díky dálnici se zvýšila atraktivita města a stoupl počet žádostí o koupi pozemků.

Pan Beneda říká, že změna, která nastala po zprovoznění dálnice, znamenala zklidnění dopravy ve městě, ale díky všeobecnému nárůstu automobilismu pouze na omezenou dobu. I pan Kožíšek souhlasí se stále vzrůstajícím a vysokým dopravním zatížením města. Příčinu vidí ve vzniku nových průmyslových zón a obchodních center. Město Rokycany je přirozeným centrem, kam se sjíždí lidé z území ORP Rokycany. Existenci města si tak bez dálnice nedovede představit.

Město podle pana Benedy využilo blízkost dálnice a významnou polohu města při jednáních se zahraničními investory. Říká, že dnes jejich firmy zaměstnávají asi 2500 zaměstnanců. Pan Kožíšek vidí neustálý vývoj a rozvoj města spíše jako samovolný, protože město nemá pro větší aktivitu dostatek financí. Jako přínos pro město v souvislosti s provozem dálnice vidí poslední úpravu územního plánu, podle kterého je schválen vznik přibližně 500 nových stavebních pozemků v horizontu asi patnácti let. Logicky lze ale očekávat vyšší ceny těchto nemovitostí oproti jejich cenám v okolních obcích. Zvláště v těch, co jsou ještě vzdálenější od Plzně než Rokycany. Proto by se o tuto lokalitu mohli zajímat obyvatelé Plzně a okolí jako o levnější a klidnější alternativu bydlení v Plzni s její pohodlnou dopravní dostupností (poznámka autora).

Také současný místostarosta pan Mráz vnímá dálnici velmi pozitivně. Jednoznačný přínos je podle něj ve snadné dopravní dostupnosti města Rokycany ze západu i směrem od Prahy. Na druhou otázku odpovídá, že dálnice jako jedna z příčin podporuje zájem o lokalitu města. Většina firem údajně blízkost dálnice vítá.

Vzhledem k současné krizi se zájem o průmyslové zóny zastavil. Pan Mráz říká, že v nejbližší době nedojde k rozšíření současné průmyslové zóny a úvahy o nové zóně u dálnice se také pro nízký zájem zatím realizovat nebudou. Tato lokalita je zatím pouze neúspěšně nabízena k prodeji jako vhodná k průmyslové činnosti. Firmy ale také již hledají lokalizace v zemích s levnějšími vstupy (např. s levnější pracovní silou), kde

dostávají výhodnější podmínky. Z Rokycan například odešla jedna firma do Tuniska. A navíc, jak dále říká pan Mráz, případnému zájmu většinou již z dřívějších let ze strany nově příchozích firem stojí v cestě vyhlášení Natury 2000 v části území plánovaného rozšíření průmyslové zóny, soukromé vlastnictví ostatních pozemků a požadované vysoké ceny za ně. V Rokycanech v průmyslové zóně chce majitel za jeden metr čtvereční třikrát více peněz než v průmyslové zóně v Klatovech, což asi nevyváží ani relativně lepší dopravní poloha města Rokycany.

Zpřístupnění Černic vidí pan Mráz také pozitivně a jako obyvateli Rokycan využívanou příležitost pro nákupy v místním obchodním centru i jako přímé propojení s k Rokycanům odvrácenou částí města Plzně. Vedení města při svých cestách dálnici využívá, ale podmínkou nebo přímou příčinou nějakých nových vztahů není.

Jako zpětnou vazbu k otázce z dotazníkového šetření pro firmy, jestli jim město poskytuje nějaké pobídky či výhody, odpovídal pan Mráz i na šestou otázku a říká, že město se snaží pro firmy zajistit v rámci města dobré dopravní napojení, což vidí jako velmi důležité (viz výše - budování kruhových objezdů a zobousměřování provozu ve městě). V územním plánu má město vyhrazené pozemky určené pro podnikání. Tyto pozemky ale nejsou majetkem města, proto zde mohou nastat problémy při dohodě s jejich vlastníky například při určování ceny pozemků. Pro podnikání město vyhradilo také prostory v objektech bývalých kasáren a dále vychází vstříc jednotlivým firmám v jejich konkrétních požadavcích. Výhody a úlevy město neposkytuje, protože, jak říká pan Mráz, jsou spíše v kompetenci státu.

Z odpovědí všech tří vybraných představitelů města vyplývá, že dálnici vnímají pozitivně a její přítomnost vítají. Nejen díky odvedení tranzitní dopravy z města, které je i tak dopravně přetíženo, ale přikládají jí i významný podíl na vzniku nových průmyslových podniků v Rokycanech a vzrůstající zájem o lokalitu města z hlediska bydlení. Pouze okrajově zmiňují pokles návštěvnosti ubytovacích a stravovacích zařízení od projíždějících řidičů a nedobudování některých potřebných staveb zároveň s výstavbou dálnice, což ale není negativním vlivem dálnice, ale pouze důsledkem nedostatku financí, či upřednostňování jiných investic.

## 6 Dotazníkové šetření mezi firmami v Rokycanech

Cílem dotazníkového šetření mezi firmami v Rokycanech bylo především zjistit, jak firmy vnímají atraktivitu své polohy, jestli je nějakým způsobem ovlivňuje dálnice D5, jestli ji alespoň využívají a co podle nich přinesla městu. Dotazník obsahoval kromě identifikačních údajů firmy sedm otevřených otázek. Při vyhodnocení dotazníků bylo přihlédnuto k velikosti firmy podle počtu zaměstnanců. Vznikly tak dvě skupiny: firmy s 10 a více zaměstnanci a malé firmy do 9 zaměstnanců. Druhou skupinu tvoří převážně obchody v centru města. Větší z nich se ale objevují i v první skupině firem s 10 a více zaměstnanci.

Výběr otázek do dotazníkového šetření (viz příloha č. 6) byl proveden s následujícími cíli: u prvních dvou otázek zjistit, jak samotné firmy pohlíží na svoji lokalizaci, jak ji hodnotí, jestli do faktorů ovlivňujících lokalizaci firmy zahrnují i přítomnost dálnice a jak na ně dálnice působí. Další dvě otázky zkoumaly, zda dálnice rozšířila možnosti firmy, zda ji ke své činnosti využívají a k jakým účelům. Následující otázky se zajímaly o to, jaké kroky podniká město pro podporu podnikání v Rokycanech, jak vnímají podnikatelské prostředí v Rokycanech a jak ho ovlivnila přítomnost dálnice. Otázka, odkud pocházejí zákazníci, měla prokázat, zda rokycanské firmy vyhledávají pouze lidé ze zázemí města nebo přijíždějí i z vnějšku regionu, zejména z obcí ležících na dálnici. Odpovědi na tuto otázku jsou ale spíše orientační, protože přesné statistiky si firmy většinou nevedou. Poslední otázka si klade za cíl zjistit, jak firmy vnímají přínos dálnice pro město Rokycany.

### 6.1 Struktura firem zařazených do dotazníkového šetření

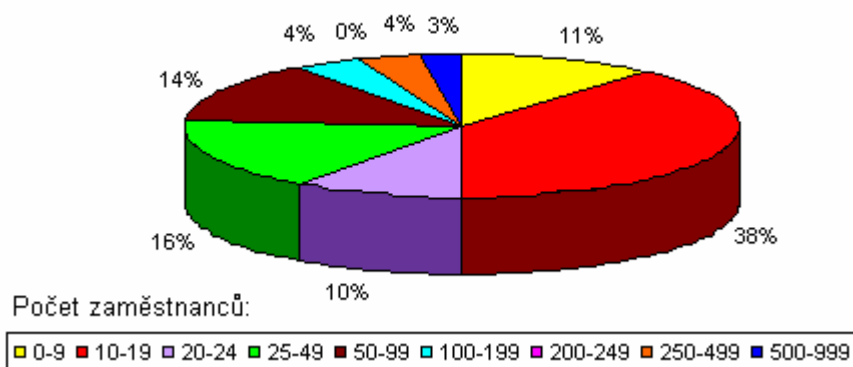
Seznam firem do dotazníkového šetření nakonec obsahoval 103 firem, z nichž 23 bylo vyřazeno. Ze zbylých 80 firem zařazených do dotazníkového šetření 11 firmám nebyl dotazník doručen a na 2 se nepodařilo sehnat kontakt. Pro dotazníkové šetření se tedy nakonec podařilo oslovit celkem 67 firem. Z nich 58 má 10 a více zaměstnanců a 9 malých firem hlavně z centra města má do devíti zaměstnanců. Pro nízký počet malých firem zařazených do dotazníkového šetření, jejich převážně shodné odpovědi

a také kvůli hlavnímu zaměření na klíčové velké a střední firmy ve městě, které dálnice většinou nejvíce ovlivňuje, se většina následujících souhrnných grafů a tabulek týká pouze těchto velkých a středních firem s 10 a více zaměstnanci. Procentuální zastoupení velikostní kategorie všech 80 firem podle počtu zaměstnanců, které byly zařazeny do dotazníkového šetření ukazuje graf č. 5. Pro srovnání následuje graf č. 6, který znázorňuje stejnou situaci, ale základ tvoří jen dotazníky navracené. Z těchto 80 firem promítnutých v grafu č. 5 se ale podařilo kontaktovat jen 67 z nich. Návratnost dotazníků z těchto 67 firem dosáhla 29,9 %. U firem s 10 a více zaměstnanci dosáhla 22,4 %, kde z 58 odpovědělo 13 firem. Ve velikostní kategorii malých firem do devíti zaměstnanců dotazník odmítly vyplnit dvě firmy z devíti. Díky znalosti sledovaného území a některých osob potřebných k vyplnění dotazníků je návratnost o něco vyšší než obvykle. Jinak podobná šetření mívají návratnost velmi nízkou, jak můžeme vidět například v práci Bouška (2008), kde nedosáhla ani 10 %. Ve studii z Francie v roce 1995 (viz výše) se vrátilo 12 % dotazníků. Ale ani tak navracené dotazníky nepostačí jako reprezentativní vzorek pro utvoření pevných závěrů, protože celkový počet kontaktovaných firem je nízký. Tabulka č. 5 níže ukazuje celkový počet ekonomických subjektů ve městě od roku 2006 do roku 2009. V posledních dvou uvedených letech uvádí i jejich dělení podle velikostních kategorií podle počtu zaměstnanců. V tabulce je znázorněn podle velikostních kategorií rovněž počet ekonomických subjektů zařazených do dotazníkového šetření. Téměř dvě třetiny ekonomických subjektů podle dat ČSÚ nemá uvedenou velikostní kategorii podle počtu zaměstnanců, což může velmi zkreslit údaje v ostatních kategoriích. Tato skutečnost se také s nekompletním seznamem firem pro dotazníkové šetření podílí na rozdílných údajích o počtu firem v jednotlivých velikostních kategoriích (zdroj: ČSÚ 2010b) a výběrem firem pro dotazníkové šetření. Výsledky dotazníkového šetření slouží orientačně, pro lepší představu o rozhodování a názoru místních firem ohledně dálnice D5. Vzhledem k již popsané nízké návratnosti nebylo možné si z odpovědí vybírat a dodržet tak poměr oslovených firem a navracených dotazníků ohledně velikostní kategorie podle počtu zaměstnanců ani například podle oboru podnikání.

**Graf č. 5: Procentuální zastoupení velikostních kategorií firem z Rokycan podle počtu zaměstnanců – firmy zařazené do dotazníkového šetření**

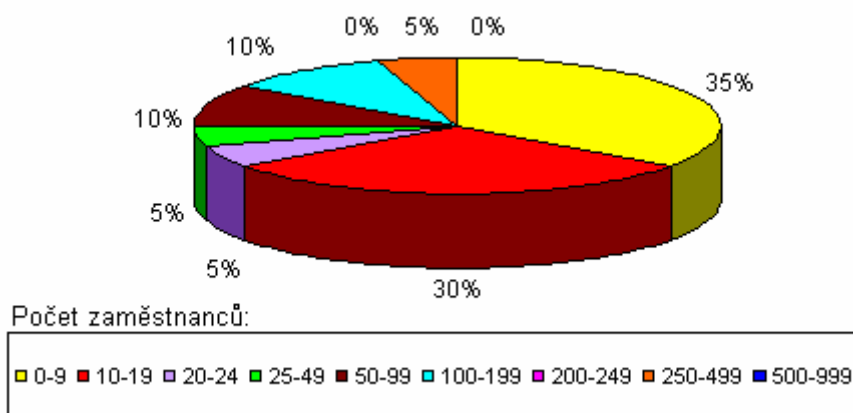
Tabulka hodnot ke grafům č. 5 a 6:

velikostní kategorie	0-9	10-19	20-24	25-49	50-99	100-199	200-249	250-499	500-999
počet zařazených firem	9	31	8	13	11	3	0	3	2
počet navrácených dotazníků	7	6	1	1	2	2	0	1	0



Zdroj: ČSÚ (2008), ŽÚ (2010), dotazníkové šetření (2010)

**Graf č. 6: Procentuální zastoupení velikostních kategorií firem z Rokycan podle počtu zaměstnanců - navrácené dotazníky**



Zdroj: dotazníkové šetření

**Tabulka č. 5: Registrované ekonomické subjekty v Rokycanech a subjekty zahrnuté do dotazníkového šetření podle počtu zaměstnanců**

	Registrované subjekty				
	2006	2007	2008	2010* (dotazníkové šetření)	2009
Ekonomické subjekty celkem	3508	3612	3711	3711	3805
Neuvedeno			2204	-	2244
Bez zaměstnanců			1143	-	1201
1-9			275	9	271
10-19			37	31	37
20-24			8	8	8
25-49			20	13	21
50-99			16	11	15
100-199			3	3	3
200-249			-	-	1
250-499			4	3	4
500-999			1	2	

\* Firmy zahrnuté do šetření, rozdíl v počtu firem způsobuje pole "neuvedeno" a nezahrnutí všech firem

Zdroj: ČSÚ (2010b), ŽÚ (2010), dotazníkové šetření (2010)

## 6.2 Charakteristika zúčastněných firem v dotazníkovém šetření

Nejvíce kontaktovaných firem s 10 a více zaměstnanci podniká v průmyslu, pak ve službách (viz tab. č. 6). Firmy, které se zabývají průmyslovou výrobou spadající do sekundárního sektoru, ale rovněž službami spojenými například s prodejem zboží, byly přiřazeny do příslušného sektoru podle jejich převládající činnosti. V dotazníkovém šetření nefigurovala žádná firma z priméru. Tyto firmy nepatří z hlediska počtu zaměstnanců mezi významné firmy v Rokycanech a neodpovídají sledovanému profilu firmy, která v konkurenčním prostředí usiluje o co nejvýhodnější lokalizaci ovlivněnou mimo jiné i přítomností dálnice. Podrobnější členění odvětví podnikání podle číselníku Nace nahrazujícího nyní původní odvětvovou klasifikaci ekonomických činností ukazuje příloha č. 7. Jako hlavní právní forma podnikání se u kontaktovaných firem s 10



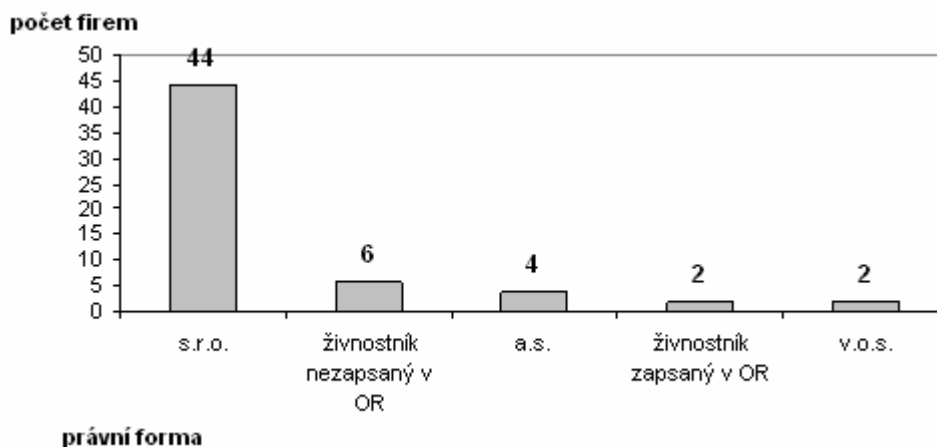
a více zaměstnanci v 76 % objevuje společnost s ručením omezeným (viz graf č. 7). Ostatní formy podnikání<sup>11</sup> jsou v dotazníkovém šetření zastoupeny jen okrajově.

**Tab. č. 6: Kontaktované firmy v Rokycanech s 10 a více zaměstnanci podle sektoru podnikání**

	Primér	Sekundér	Terciér
Firmy zahrnuté do dotazníkového šetření	0	30	28
Firmy, které dotazník vyplnily	0	7	6

Zdroj: dotazníkové šetření 2010

**Graf č. 7: Kontaktované firmy v Rokycanech s 10 a více zaměstnanci podle právní formy podnikání**

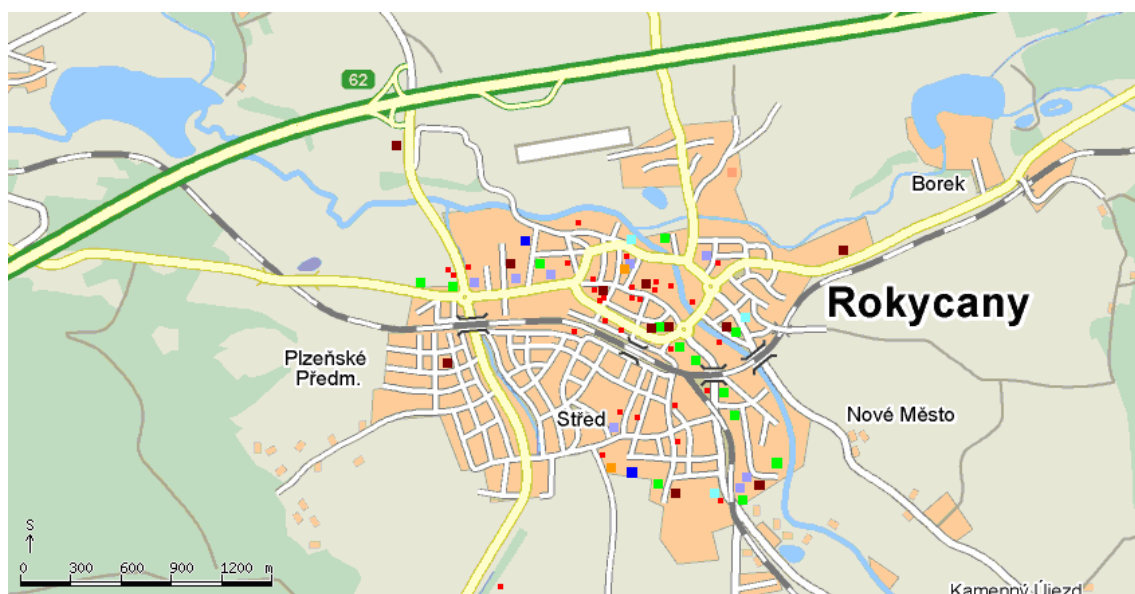


Zdroj: ČSÚ 2010e

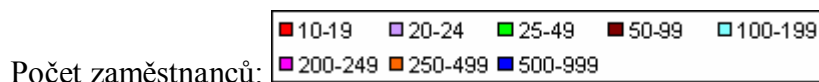
<sup>11</sup> Fyzická osoba podnikající dle živnostenského zákona nezapsaná v obchodním rejstříku, akciová společnost, fyzická osoba podnikající dle živnostenského zákona zapsaná v obchodním rejstříku, veřejná obchodní společnost.

Rozmístění firem s 10 a více zaměstnanci je celkem nepravidelné, jak ukazuje obr. č. 3 níže. Neprojevila se zde výrazně ani průmyslová zóna Rokycany - jih (viz Příloha č. 8). V této zóně totiž sídlí pouze několik firem. Většina firem se nalézá ve středu města. Dále podél hlavní silnice na Plzeň a podél místní železniční tratě a zároveň silnice na jih, kde se umisťovala průmyslová výroba tradičně již v minulosti. U silnice na Plzeň to byly známé, ale již zaniklé firmy Marila a Hamiro, okolo místní železniční tratě na nejižnějším cípu města nejstarší dosud fungující podnik ve městě Kovohutě Rokycany, a.s. založené zde roku 1911 a dále například rovněž zaniklý Favorit (viz výše).

**Obr. č. 3: Rozmístění firem v Rokycanech zahrnutých do dotazníkového šetření podle velikostní kategorie podle počtu zaměstnanců**



Legenda:



Zdroj: www.mapy.cz 2010, www.firmy.cz 2010

Data o firmách jsou čerpána z Registru ekonomických subjektů a z internetové stránky www.firmy.cz. Největší firmou v Rokycanech je francouzský Hutchinson s.r.o.

zařazený do velikostní kategorie 500 - 999 zaměstnanců, který se zabývá výrobou vulkanizovaných kaučukových hadic pro automobilový průmysl. Dále v Rokycanech sídlí centrála německé firmy Borgers CS, spol. s.r.o., která vyrábí tkaniny a textilní podlahové krytiny do automobilů. Řadí se do velikostní kategorie 2000 - 2499. Mimo provoz v Rokycanech zahrnuje ale ještě pobočky v sousedních Volduchách a v Hrádku. Rokycanský provoz byl pro potřeby této studie zařazen (viz výše) rovněž do velikostní kategorie 500-999 zaměstnanců. V kategorii počtu zaměstnanců od 250 do 499 zaměstnanců se nachází další významná průmyslová firma ve městě - německý EuWe Eugen Wexler ČR, s.r.o. Vyrábí plastové výlisky pro automobilový průmysl a je první firmou, která již v roce 1995 spustila výrobu v rokycanské průmyslové zóně.

Z firem, které vyplnily dotazník patří k největším [www.brigadnici.com](http://www.brigadnici.com), s.r.o. ve velikostní kategorii 250 - 499 zaměstnanců. Firma funguje v Rokycanech jako agentura práce od roku 2006. Dálnice rozhodnutí o její lokalizaci sice neovlivnila, ale vnímá ji pozitivně a denně ji využívá k dojíždění za klienty většinou do jiných okresů. Dále odpověděla nejstarší dosud fungující firma v Rokycanech založená zde roku 1911. Kovohutě Rokycany, a.s. zaměstnávaly i téměř tisíc zaměstnanců, dnes jich s úpadkem kovo zpracujícího průmyslu v tomto regionu zbylo jen 100 - 199. Firma vyrábí tvářené polotovary ze slitin niklu a mědi. Díky dálnici se jí zlepšila logistika hlavně s německými firmami, dálnici firma využívá pro služební cesty. 50 % jejího odbytů představuje český a slovenský trh. Zbýlých 50 % se vyváží (SRN, EU, Korejská republika, Tchajwan, Indie, Rusko, USA). Firma SMS CZ, s.r.o. patří do stejné velikostní kategorie jako Kovohutě a zabývá se výrobou strojů pro zpracování půdy a setí a projektováním a výrobou spaloven odpadů a systémů čištění spalin. Firma pocituje díky dálnici změnu ve zrychlení dopravy hlavně na západ, ale také v odčerpávání pracovních sil konkurenčními firmami. Firma Aweld spol. s.r.o. podniká od roku 1996, má 50 - 99 zaměstnanců a zabývá se výrobou a servisem strojů pro keramický a cihlářský průmysl. Firma uvádí, že dálnice měla při její lokalizaci vliv. Do Rokycan se přemístila v roce 1999. Firma dálnici denně využívá a umožnila jí rozšíření spolupráce. Polohu v centru města ale narozdíl od většiny ostatních vidí negativně z důvodu rušení okolí. Z této velikostní kategorie vyplnila dotazník ještě firma JAF Holz, spol. s r.o. Nabízí sortiment velkoplošných materiálů, řeziv a dých a v Rokycanech sídlí od roku 1999. Společně s firmou Aweld spol. s.r.o. uvádí jako jediné dvě firmy vliv dálnice při lokalizaci firmy. Dálnici využívá, ale možnosti se firmě díky dálnici nerozšířily. Firma nepocituje

zvýšení konkurence, ale podnikatelské prostředí v Rokycanech přesto označuje za nepříznivé. Vzhledem k rozmístění poboček po republice obsluhuje rokycanská pobočka zákazníky z Plzeňského a Karlovarského kraje. 25 - 49 zaměstnanců má firma Ryta s.r.o. Funguje od roku 2007 a provádí specializované stavební práce, hlavně vodovody a kanalizace. Dálnici firma využívá k dojíždění za realizací zakázek do Prahy, Žebráku, Berouna a Plzně, ale zároveň uvádí její negativní vliv zvýšením nákladů na dálniční známky a mýtné. Ve firmě Farmacum s.r.o. pracuje 20 - 24 zaměstnanců. Firma podniká v oblasti lékárenství od roku 1994. Vliv dálnice nepocituje. Občas ji využívá k obchodním jednáním hlavně v Praze. Zbýlých šest firem s 10 a více zaměstnanci, které odpověděly, patří do velikostní kategorie 10 - 19 zaměstnanců. Ve třech případech se jedná o obchody z centra města. Jde o řeznictví, kopírování a tisk a optiku. Všechny vznikly z počátku devadesátých let minulého století a dálnici využívají jen občas. Pouze firma KC Solid, spol. s.r.o. mimo provozování obchodu pro kopírování, tisk a prodej kancelářských potřeb obchoduje se zbožím po celé ČR. Dálnice jim tak velmi usnadnila každodenní dopravu na letiště v Ruzyni pro zboží a jeho následnou distribuci po ČR. Další firma se zabývá instalatérstvím, topenářstvím a prodejem instalatérského materiálu a koupelnového vybavení. Dálnici využívá denně při cestách pro zboží a za zakázkami a možnost spolupráce se jí díky dálnici rozšířila. Firma zabývající se skladováním zboží, manipulací s nákladem, zasilatelstvím a technickými činnostmi v dopravě sídlí u železniční vlečky a využívá tak k dopravě železnici. Ale téměř denně i dálnici. Na firmu podnikající v oblasti projektové, inženýrské a poradenské činnosti dálnice neměla vůbec žádný vliv a ani ji nevyužívá. Dotazník vyplnilo také sedm z devíti malých firem do 9 zaměstnanců. Pět z nich jsou obchody v centru města, jeden maloobchod i velkoobchod najdeme mimo centrum města a jedna firma se zabývá obchodem přes internet a kineziologií. Tuto službu majitelka firmy jezdí denně vykonávat po dálnici do Prahy. Zbýlých šest obchodů dálnice většinou výrazně neovlivňuje a využívají ji pouze občas.

### 6.3 Výsledky dotazníkového šetření

Základní rozdělení firem podle počtu zaměstnanců určila počáteční dostupnost dat. Vznikly tak dvě skupiny. Jak již bylo řečeno jedna s firmami do 9 zaměstnanců

a druhá s 10 a více zaměstnanci. Toto členění bude zachováno převážně i ve vyhodnocení dotazníkového šetření. Samozřejmě do výsledků se promítají i další faktory jako je umístění firmy ve městě nebo obor jejího podnikání. I na tato hlediska bude brán zřetel. Díky otevřeným otázkám nelze výsledky vyjádřit přesnými statistickými čísly a souhrnné závěry tak mají širší charakter.

Odpovědi malých firem do 9 zaměstnanců a středních a velkých firem se liší. Zatímco obchody v centru města uvádějí, že dálnice "je jim jedno", větší firmy ji zohledňují přece jen více. Nyní se budeme věnovat odpovědím těchto středních a velkých firem. Na první otázku výhod a nevýhod polohy firmy odpovědělo devět velkých a středních firem, že poloha je výhodná nebo dobrá ve většině případů díky lokalizaci v blízkosti nebo přímo v centru města, čehož si cení 4 firmy, převážně obchody spadající mezi střední a velké firmy, a dále díky dostupnosti Plzně a Prahy, což uvedly dvě firmy. Dvě firmy považují za výhodu své lokalizace obě předchozí možnosti a jedna firma vidí výhodnou polohu ve vyplnění mezery v nabízených službách. Pro dvě firmy poloha v rámci města a v jednom případě z těchto dvou ani v rámci kraje není důležitá, další svou polohu nedokáže posoudit (firma funguje, což splňuje svůj účel) a jedna firma na tuto otázku neodpověděla. Dále jedna z firem považuje za výhodu kvalifikovanou pracovní sílu. Tato firma uvedla jako jediná i nevýhody a to časté kontroly úřadů a polohu v centru, což je naopak jednou z nejčastějších výhod. V tomto případě firma ruší své okolí.

O vlivu dálnice při lokalizaci firmy můžeme samozřejmě mluvit pouze tehdy, vznikla-li zde dálnice dříve než daná firma. Rok vzniku firem proto uvádí tab. č. 7 a pod příslušným rokem vzniku firem podává i informaci, u kterých firem již mohla dálnice ovlivnit svým spuštěním jejich vznik či přemístění. Deset firem uvedlo, že dálnice neměla na lokalizaci firmy vliv, ale u jedné firmy výrazně pomohla v distribuci zboží. Jinak firmy změny příliš nepociťují. Částečně se vliv dálnice při lokalizaci firmy projevil v jednom případě, kdy firma rozhodla o své lokalizaci na základě zkušeností předchozího nájemce a blízkost dálnice má na její chod pozitivní vliv. Tato firma zde vznikla v roce 2008. Přemístění firmy do Rokycan způsobila dálnice pouze ve dvou případech. Jedna firma vznikla v roce 1996 a roku 1999 došlo k jejímu přemístění a druhá firma vznikla roku 1992 a roku 1999 vznikla její pobočka i v Rokycanech, kde dálnice tehdy prakticky končila.

**Tab. č. 7: Rok vzniku firem s 10 a více zaměstnanci v Rokycanech  
(vrácené dotazníky)**

Rok založení	1911	1990	1993 (27.10.1993 Praha*)	1994	1999 (26.10.1995 Plzeň*)	2002	2006	2007	2008
Počet firem	1	2	2	2	2	1	1	1	1

\* datum zprovoznění úseku dálnice spojující Rokycany s příslušným centrem

Zdroj: dotazníkové šetření 2010

Osm firem uvádí zlepšení spolupráce a dodavatelských služeb díky přítomnosti dálnice. Z toho pouze jedna firma spolupracuje s Německem a jedna firma uvedla lepší dostupnost letiště v Ruzyni pro denní dojíždění pro zboží přepravené do České republiky letadly a jeho následnou distribuci po republice. Čtyři firmy v tomto ohledu zlepšení nepocítují. Jedna firma vidí dodavatelské i ostatní služby na dobré úrovni stále.

Dálnici nevyužívá pouze jedna firma. Ze zbylých dvanácti napsalo pět firem, že dálnici využívají denně nebo téměř denně a jedna firma dvakrát týdně. Ostatní uvedly pouze, že dálnici využívají. Nejčastěji se jedná o přepravu zboží a dojíždění do místa realizace zakázek, ale také o případy obchodního jednání. Jako cíl firemních cest se objevuje Plzeň, Středočeský kraj a Praha. Do jedné firmy dojíždějí po dálnici její zaměstnanci a jedna firma využívá dálnici ke služebním cestám po republice i Evropě.

Otázka, jestli město poskytuje firmám nějaké pobídky vyvolalo jednoznačnou a jednohlasnou odpověď - ne. Pouze jedna firma vůbec neodpověděla. Firmy údajně z města odcházejí pro byrokracii na místních úřadech a Rokycany byly pro rok 2009 vyhlášeny jako nejnepříznivější pro podnikání v celém Plzeňském kraji. Zvítězily Klatovy<sup>12</sup>. O průmyslové zóně v Klatovech se v řízeném rozhovoru zmiňuje i pan Mráz (viz výše), ale konkrétně tuto informaci nepodává. Jedna firma spolupracuje s městem tím, že sponzoruje jeho akce a několik firem funguje pro město jako dodavatel.

<sup>12</sup> Soutěž "Město pro byznys" v roce 2009, která hodnotí 50 hledisek, vyhrály Klatovy. Rokycany byly 17. z 205, ale zároveň nejhorší v celém Plzeňském kraji (zdroj: www.mestoprobyznys.cz 2009).

O podnikatelském prostředí v Rokycanech se v odpovědích zmínily pouze čtyři firmy. Dvě ho vnímají jako příznivé a dvě jako nepříznivé, ale ne v důsledku dálnice. Lze tedy předpokládat, že vliv zde bude mít spolupráce s místní správou, která se v předchozí otázce stala terčem kritiky. Osm firem nepocitňuje díky dálnici zvýšenou konkurenci či pokles poptávky. Dvě firmy pocitují konkurenci jednak v poklesu poptávky a v druhém případě odčerpáním pracovní síly. Zbytek firem se přímo k této otázce nevyjádřil. Tři firmy nejčastěji obsluhují zákazníky z Rokycan a okolí, jedna firma z Plzeňského a Karlovarského kraje, pět firem z Plzně, Prahy, Středočeského kraje i z celé České republiky. Dvě firmy uvádí i zahraniční zákazníky, z nichž nejvýznamněji se zahraničním obchodem zabývají Kovohutě Rokycany, a.s. Obchodují z 50 % s Českou a Slovenskou republikou a z 50 % s Německem, EU, Korejskou republikou, Tchajwanem, Indií, Ruskem a s USA.

Přínos dálnice pro město vidí 6 firem v odvedení dopravy z centra města a s tím související pokles emisí a hluku. Pět firem uvádí efektivnější dopravu, levnější zásobování, nárůst počtu pracovních příležitostí a lepší napojení na Plzeň, Prahu i Německo, jedna firma za přínos považuje snížení intenzity dopravy ve městě i lepší dopravní napojení města a jedna firma neodpověděla. Zápory se v názorech firem objevily pouze dvakrát. Byl to negativní vliv na životní prostředí, zásah do krajiny a vedení dálnice v blízkosti obydlí.

Pět vyplněných dotazníků mezi malými firmami do 9 zaměstnanců pochází z obchodů v centru města, jeden z maloobchodu i velkoobchodu mimo centrum a jeden pochází z firmy provozující internetový obchod a osobní služby, které jezdí denně vykonávat do Prahy. Tři z firem vznikly roku 1990, jedna 2000, 2005, 2009 a jedna 2010. Ve všech případech šlo o služby<sup>13</sup>. Dva obchody sídlí v pěší zóně u náměstí, což oba považují za výhodu. Dva obchody leží blízko náměstí, ale mimo hlavní trasu pěších lidí v centru města, což v jednom případě bylo uvedeno jako nevýhoda, ač obchod funguje 20 let a lidé o něm vědí. V druhém případě obchod nepocitňuje ani výhody a ani nevýhody. Poslední obchod sídlí sice na náměstí, ale nevýhodu vidí v zákazu vjezdu do tohoto prostoru. Obchod se sanitární technikou sídlí mimo centrum města. Výhodu své polohy vnímá na úrovni trasy Plzeň - Praha. Specifický případ firmy provozující

---

<sup>13</sup> Reklama-Písmo, Zlatnictví-Hodinářství, prodej textilu a prádla, prodej elektro, prodej nábytku, internetový obchod s vybavením koupelen a kineziologie, maloobchod a velkoobchod se sanitární technikou.

internetový obchod a poskytující osobní služby v Praze je hodnocen pro naše potřeby pouze z hlediska denní dojížděky do Prahy. V žádném případě neměla dálnice vliv na lokalizaci obchodu. Dva obchody pocítují změnu způsobenou odvedením dopravy z města v poklesu sobotních a letních tržeb. V odpovědích na třetí otázku uvádí dva obchody, že k rozšíření spolupráce ani ke zlepšení služeb nedošlo. Čtyři firmy vnímají zlepšenou dopravu a urychlení dodávek zboží, jeden obchod žádnou změnu nevnímá. I když v jednom případě dálnice sice přitáhla nové dodavatele, ale s jinými naopak spolupráce skončila. Nejspíše ale ne kvůli dálnici. Dálnici nevyužívají tři obchody. Dva 2 x měsíčně a 1 x týdně pro dovoz zboží a materiálu, jeden denně (viz výše) a jeden uvedl, že po dálnici přijíždí nákladní automobily se zbožím. Ohledně pobídek od města se opět jako u větších firem všichni shodli na tom, že město v tomto ohledu nic nečiní. Jeden obchod spolupracuje s městem formou tvorby reklamy pro město. Dva obchody nepovažují podnikatelské prostředí v Rokycanech za příznivé, dva obchody uvádí konkurenci nákupních zón v Plzni, dva obchody v tomto ohledu nepocítují změny vlivem dálnice a jeden obchod neodpověděl. Tři obchody odpověděly, že jejich zákazníci pocházejí z Rokycan a okolí. Ostatní tuto informaci neuvedly. Na poslední otázku se odpovědi opět shodovaly. Došlo ke zklidnění dopravy ve městě a tím snížení hluku a emisí. Město se pro ostatní díky dálnici stalo dostupnějším. Zápory se zároveň objevily ve čtyřech dotaznících. Ve dvou případech je to odliv zákazníků, dále zvýšení kamionové dopravy a díky zavedení mýtného opět průjezd těžkých vozidel městem.

Souhrnem dálnice způsobila přemístění firem do Rokycan pouze ve dvou případech. Obě firmy spadají do velikostní kategorie 50-99 zaměstnanců. Zbylé firmy o dálnici jako lokalizačním faktoru vůbec neuvažovaly. Některé také vznikly ještě před spuštěním dálnice do provozu. Velké a střední firmy dálnici přesto většinou vítají a využívají. Zvýšenou konkurenci díky dálnici uvádějí střední a velké firmy spíše výjimečně. V jednom případě mluví ale dokonce o zvýšení dopravních nákladů (dálniční známky, mýto). Všechny firmy se shodly, že jim město neposkytuje žádné pobídky ani výhody. Vliv dálnice na město Rokycany vidí většina příznivě, protože odvedla dopravu z už tak dopravně přetíženého centra města. Odpovědi malých firem se od ostatních liší větší nezávislostí na dálnici a někdy naopak i snížením tržeb odvedením dopravy z centra města, protože se většinou jedná o obchody právě v jeho centru. Poloha firmy v rámci města i sektor podnikání se do odpovědí promítly souhlasně s dělením na malé a střední a velké firmy. Umístění, sektor podnikání a velikost spolu totiž často souvisí.



## 7 Shrnutí výsledků

Většina prací z našeho území ukazuje, že nová dopravní infrastruktura - zejména rychlostní silnice a dálnice sice přitahuje firmy, ale často pouze jejich relokací do území regionálních center. Největší sílu má v tomto ohledu hlavní město Praha. Vnímání dálnice bývá v těchto studiích vcelku kladné. V Česku vznikly například případové studie dálnice D8 (Vondráčková 2006), rychlostní silnice R4 (Boušek 2008). A také studie na území ORP Tachov (Hosnedlová 2009) a města Žebráku (Čierný 2003) na dálnici D5, což je případ i této studie Rokycan. Kromě posledních dvou zmíněných prací se všechny studie zabývají širším územím, které zahrnuje více obcí. To jim dává možnost různých analýz v rámci sledovaného území. Tato práce se zabývá pouze jedním městem, proto zde možnost srovnání odpadá. Následuje tak shrnutí a analýza výsledků této studie se závěry výše zmíněných podobných prací.

V roce 2009 byla zpracována podobná případová studie na modelovém území Tachovska a v roce 2003 na město Žebrák. Spolu s touto předkládanou studií zabírají tři úseky dálnice D5 postupně od hranic s Německem (Tachovsko) přes Rokycany mezi Plzní a Prahou až po Žebrák na pomezí Plzeňského a Středočeského kraje (viz obr. č. 4 níže). Tyto případové studie přináší pohled na tři zcela rozdílná území z pohledu geografické polohy i socioekonomického postavení a regionální síly vybraných sídel.

**Obr. č. 4: Poloha Tachova, Rokycan a Žebráku v rámci dálnice D5**



Vysvětlivky: D = Německo, KK = Karlovarský kraj, PK = Plzeňský kraj, SK = Středočeský kraj,  
T = Tachov, R = Rokycany, Z = Žebrák

Zdroj: úprava podle [www.ceskedalnice.cz](http://www.ceskedalnice.cz) 2010

## 7.1 Souhrnný vliv dálnice D5 na regionální rozvoj

Případová studie modelového území Tachovska byla pro možnost srovnání v této práci redukována pouze na město Tachov. Rokycany by podle teoretického rámce měly mít oproti Tachovu i Žebráku z dálnice největší prospěch. Z těchto tří měst mají nejvíce obyvatel a zároveň leží nejbliže ke krajskému centru. Žebrák se sice nachází jen 39 km od okraje Prahy, ale spadá do periferní oblasti na hranici Plzeňského a Středočeského kraje. I Tachovsko vykazuje periferní charakter území (Hosnedlová 2009).

V Rokycanech ale jako v jediných došlo k poklesu počtu obyvatel. Ani věková struktura zde není nejpříznivější. V případě Tachovska dosahuje ale nižších hodnot, jak uvádí Hosnedlová (2009), hlavně díky poměrně nedávnému dosídlení tohoto pohraničního území. Celková vyjíždka do zaměstnání v Žebráku poklesla, ale naopak vzrostla vyjíždka do Prahy. Vznikla zde průmyslová zóna, takže pokles vyjíždky do zaměstnání by tímto mohl být způsoben. Také vyšší počet cest do Prahy by mohla způsobovat přítomnost dálnice. V Tachově naopak mírně celková vyjíždka vzrostla, ale nedá se tvrdit, že by dálnice způsobila vyšší intenzitu vyjíždějících (Hosnedlová 2008). Na druhou stranu vznik průmyslové zóny však vyjíždku nesnížil. V Rokycanech se zvýšila intenzita vyjíždky do Plzně i Prahy. Spolu s vyšší nezaměstnaností a tím, že v Rokycanech nevznikla průmyslová zóna v takovém rozsahu jako v ostatních dvou případech<sup>14</sup>, mohla dálnice a lepší časová dostupnost hlavně do Prahy vyjíždku zvýšit. Bytová výstavba probíhá ve všech třech případech, což by mohlo ukazovat na zvýšenou atraktivitu těchto lokalit.

Stejně tak jako se v žádné z těchto studií, které postihují každá odlišnou lokalitu, výrazný vliv dálnice neprojevil, tak ale v porovnání těchto závěrů Rokycany zdaleka nevykazují nejlepší hodnoty pro rozvoj, ač by se mohlo zdát, že k tomu mají největší potenciál. Znovu se tedy ukazuje, že všeobecné závěry, byť přihlížejí k lokalizaci zkoumaného území i jeho rozvojovému potenciálu, neplatí vždy. Celkový přínos a vnímání dálnice se v těchto studiích ukazuje navzdory velké kritice ze zahraničních studií docela příznivě. Přehledné srovnání vybraných faktorů ve městech Žebrák,

---

<sup>14</sup> Komerčně industriální zóna Vysočany - Mlýnc v okrese Tachov má rozlohu 160ha a z toho 20ha obsazených (tj. 12,5%), komerčně industriální zóna Nová Hospoda rovněž v okrese Tachov má stoprocentní obsazení (108ha), v průmyslové zóně Žebrák je obsazeno ze 120ha asi 89% této plochy - tedy 107ha. Průmyslová zóna v Rokycanech se rozkládá pouze na 30ha, z nichž se využívá 8ha (26,7%) (zdroj:www.prumyslove-zony.cz 2010).

Tachov a Rokycany uvádí následující tabulka č. 8. Hodnocení je provedeno přiřazením jednoho bodu nejlepší hodnotě vybraného faktoru či jeho vývoji mezi třemi městy, dvou bodů průměrné a tři bodů nejhorší hodnotě. Pro lepší přehlednost modrá barva označuje nejlepší hodnoty a červená nejhorší. V případě průmyslové zóny je nejlepší hodnocení přiřazeno Žebráku za nejvyšší procento obsazení, ale také Tachovu za absolutně největší obsazenou plochu v jeho průmyslových zónách, které jsou v tabulce sečteny. U některých faktorů se zohledňuje situace ve dvou sledovaných letech, u jiných se sleduje pouze velikost změny mezi těmito dvěma roky.

**Tab. č. 8: Srovnání vybraných faktorů v Žebráku, Tachově a Rokycanech**

faktor	období	Žebrák	Tachov	Rokycany
bydlící obyvatelstvo (1991 = 100)	2001	102,9	98,4	97,1
migrační saldo	1991	1,0	0,3	-0,5
	2001	1,2	-0,4	-0,2
výstavba domů (1991 = 100)	2001	109,6	110,8	105,0
index stáří	1991	74,6	31,7	56,3
	2001	75,4	59,2	93,5
nezaměstnanost	2001	3,2	5,8	8,6
	2007	3,2	6,9	5,5
pracovní příležitosti/EAO města	2001	1,7	1,0	1,1
pracovní velikost (1991 = 100)	2001	194,7	102,0	111,9
kvalita lidských zdrojů	2001	1,67	1,66	1,76
intenzita vyjížděky (1991 = 100)	2001	139,8 (do Prahy)	83,0 (do Plzně)	134,1 (do Plzně)
průmyslové zóny - rozloha obsazení	2009	120ha, 88,8 %	268ha, 47,8 %	30ha, 26,7 %
<b>celkem bodů</b>		<b>18</b>	<b>28</b>	<b>31</b>

Zdroj: SLDB 1991, FSÚ 1993, SLDB 2001, ČSÚ 2003, www.prumyslove-zony.cz 2010

Město Žebrák získalo výrazně nejméně bodů, proto disponuje nejlépe se vyvíjejícími faktory ovlivňujícími jeho rozvoj. Nejpatrnější změnu od roku 1991 do roku 2001 prodělala relativizovaná pracovní velikost vybraného střediska, která se téměř dvojnásobně zvětšila (zdroj: Hampl 2005). Zdejší průmyslová zóna se ujala velmi dobře. Nejvíce bodů bylo naopak přiřazeno Rokycanům. Rokycany vynikají pouze kvalitnějším lidským kapitálem. Naopak je zde výrazně starší obyvatelstvo než ve zbylých dvou případech, dochází k poklesu počtu obyvatel a rokycanská průmyslová zóna nemá zdaleka takový úspěch jako v případě Žebráku i Tachova. Přitom v rokycanské zóně začaly první firmy budovat své haly již v roce 1994, kdy průmyslových zón ještě nebylo tolik, proto neexistoval tak silný konkurenční boj o přitáhnutí nových investorů. Její nízká obsazenost by se dala přisuzovat vysokým cenám pozemků ve srovnání s ostatními plochami v Plzeňském kraji a také nepřímému napojení zóny k dálnici, kdy průmyslová zóna Rokycany - jih je lokalizována více než dva kilometry průjezdem okrajem města od dálnice. Nynější vymezení a určení plochy pro průmyslovou činnost přímo u dálničního sjezdu se podařilo načasovat do doby hospodářské krize, kdy je rozvoj průmyslu ve velkém útlumu. Úspěšnost této zóny se tedy ukáže teprve v budoucnosti. V Tachově se příznivě vyvíjí výstavba domů, zájem o průmyslové zóny a již zmíněná věková struktura.

Dálnice D5 znamenala rozvoj pro vybrané případové studie. V každé z nich však v rozdílné míře. Nejlepšího rozvoje dosáhlo nejmenší město Žebrák. Zde se tak nejspíše projevila také blízkost Prahy. I perifernímu území Tachova přinesla dálnice převážně prospěch. Naopak v Rokycanech se proti původnímu očekávání sledované faktory ukazující rozvoj města vyvíjejí nejhůře.

## 7.2 Závěry výzkumu

Vývoj dopravních cest a stezek probíhal od počátku lidstva a možná i dříve. Fragner (1982) píše, že Indiáni následovali bizoní stezky, Indiány zase železnice a železnici dálnice. „Velcí mužové naší historie si hluboce uvědomovali, že nemá-li být náš stát hospodářskou a kulturní periferií, musí jím procházet důležité hospodářské tepny“ (Forman 1994, s. 28). Dopravní infrastruktura a regionální rozvoj mezi sebou působí oboustranně. „Doprava je nejen vyvolaná rozvojem města, regionu, obcí,

rozvojem území, ale současně přispívá a ovlivňuje tento rozvoj“ (Jirava 1994, s. 39). Přes všechna tato jistě pravdivá tvrzení ale vyžaduje problematika vztahu dopravy a regionálního rozvoje hlubšího pohledu. Díky neúspěchům řešení, která měla pomoci výstavby dálnic zlepšit situaci v periferních oblastech USA již ve 30. letech minulého století, začaly vznikat studie zabývající se tímto tématem. Mezi ně patří i tato předkládaná práce.

Ta měla prokázat, jak dálnice D5 ovlivnila město Rokycany a v porovnání s ostatními pracemi zvláště v souvislosti s dálnicí D5 přispět k dalšímu rozvoji poznatků o míře vlivu dálnic na rozvoj sídel, což bylo hlavním cílem této práce. Dálnice vytvořila pro Rokycany velmi pohodlné dopravní spojení s jeho nadřazenými správními celky, s Plzní a Prahou. Rokycany leží asi 17 km od Plzně, která má k 31.12.2009 169 935 obyvatel (zdroj: ČSÚ 2010b). Okraj Prahy je vzdálen asi 67 km a po dálnici ho lze z Rokycan dosáhnout za pouhých 37 minut (zdroj: [www.mapy.cz](http://www.mapy.cz) 2010). Rokycany prodělávají v posledních letech určitě rozvoj, ale k výrazné změně ve sledovaných ukazatelích nedošlo. Zjištěné změny odpovídají výsledkům s porovnávanými správními celky, nejčastěji s Plzeňským krajem i celou Českou republikou. Dochází rovněž k porovnání této případové studie s vypracovanými studii modelových území ORP Tachov, které je zde pro možnost srovnání redukováno pouze na město Tachov, a města Žebráku. Ze sledovaných faktorů dálnice prokazatelně ovlivnila zejména zlepšení časové dostupnosti Plzně a hlavně Prahy a nejspíš podpořila zvýšenou intenzitu vyjížděky za prací do těchto center, jak ukazují statistické hodnoty vyjížděky z obce v letech 1991 a 2001. I když, jak uvádí ve své studii Hosnedlová (2009), lidé využívají dálnici spíše k soukromým cestám za službami než k dojíždění do zaměstnání. Dotazníkové šetření mezi obyvateli města Rokycan, které by zjistilo intenzitu jejich dojížděky osobními automobily po dálnici do Plzně a cíl těchto cest, nebylo v rámci rozsahu této práce provedeno. Pro kratší vzdálenost z Rokycan do Plzně než z Tachova do Plzně a pro mnohonásobně širší služby nabízené Plzní je vysoká pravděpodobnost, že i zde stoupla vyjížděka nejen kvůli cestám do zaměstnání, ale i za službami. K tomuto názoru se přiklání v řízeném rozhovoru také současný místostarosta a rokycanské firmy uvádějí v několika případech zvýšenou konkurenci vznikem nákupních center v Plzni. V menším měřítku by se toto mohlo týkat díky výrazné časové úspory i Prahy.

Empirická studie přinesla některé očekávané výsledky, ale v jiných případech dospěla i k překvapivým závěrům. Souhrnem lze tedy říci, že dotazovaní představitelé města vnímají přítomnost dálnice pozitivně. Intenzita dopravy ve městě byla velmi vysoká ještě před zahájením jakékoliv výstavby jednotlivých úseků dálnic okolo Rokycan. Zasahovat do jejího plánování mohl pouze první starosta, který zastával funkci od roku 1990 do roku 1994, a ten se snažil prosadit některé úpravy hlavně na podněty od občanů. Následující starosta z let 1994 - 2002 si však myslí, že nedošlo k využití všech příležitostí. Dálnice znamenala pro město zklidnění dopravy, zlepšení životního prostředí i bezpečnosti obyvatel. Díky neustálému nárůstu dopravy však pouze na omezenou dobu. Intenzitu dopravy mohl způsobit i vznik nových průmyslových a obchodních center ve městě. Poloha města i přítomnost dálnice zvedla atraktivitu této lokality z hlediska nárůstu žádostí o pozemky. Byla také využita při jednáních se zahraničními investory. Rokycany se vyvíjí spíše "samovolně". Město na větší aktivitu nemá dostatek finančních prostředků. V současné době také s přispěním hospodářské a ekonomické krize se ale i tak poměrně malý zájem nových investorů zastavil. Podíl na tom mají i soukromí vlastníci pozemků určených pro průmyslovou zónu, kteří požadují za tyto pozemky dosti vysokou cenu, a možná také umístění průmyslové zóny více jak dva kilometry od dálničního sjezdu. Jako jedinou nevýhodu zprovoznění dálnice uvádějí představitelé města pokles návštěvnosti města a stravovacích zařízení projíždějícími řidiči.

Odpovědi středních a velkých firem a malých firem - hlavně podnikatelů z centra města ohledně dálnice už tak jednoznačně pozitivní, jako odpovědi představitelů města, nejsou. Pro firmy je z hlediska jejich lokalizace nejdůležitější nejčastěji poloha mezi Plzní a Prahou a v rámci města poloha v jeho centru. To se týká hlavně obchodníků z centra města orientovaných na lokální trh. Dálnice při lokalizaci firem ani obchodů většinou vliv neměla. Přemístění firmy vyvolala pouze ve dvou zjištěných případech. Firma Aweld s.r.o. podnikající ve strojírenství vznikla roku 1996 a do Rokycan se přemístila díky dálnici v roce 1999 a firma JAF Holz, spol. s r.o. založila svou pobočku v Rokycanech rovněž v roce 1999, protože dálnice v té době před Plzní končila. Firma nabízí materiály k výrobě nábytku. Změny, které dálnice podnikatelům přinesla, pociťují střední a velké firmy často ve zlepšení dodavatelských služeb a možnosti rozšíření spolupráce. Také ale ve zvýšení nákladů provozem na placené dálnici. Několik malých firem také uvádí spíše negativní vliv pro obchodování v centru města.

Šlo nejčastěji o odliv zákazníků. Dálnici nevyužívá pouze jedna firma z firem středních a velkých, ale ani 3 ze 7 malých obchodů. Město neposkytuje firmám žádné výhody a podněty pro rozvoj podnikání. Firmy naopak dělají pro město reklamu, dodavatele a také sponzora. Přibližně polovina podnikatelů v důsledku vybudování dálnice konkurenci nepocituje. Někteří uvádějí pokles poptávky a odčerpání pracovní síly. Říkají, že zákazníci více využívají nákupní centra v Plzni. Dálnice odvedla tranzitní dopravu z města. To může znamenat snížení počtu zastávek ve městě a tím i v dotaznících uváděný pokles sobotních a letních tržeb v obchodech. Ohledně vlivu dálnice na město se všichni shodli na zlepšené dopravě ve městě, a tak poklesu hluku a emisí. Zápory viděli dotazovaní pouze výjimečně. Byl to zásah do krajiny, ale i vedení dálnice v blízkosti obydlí, což je asi spíše všeobecný vliv než případ této konkrétní situace.

První hypotéza, že lidé častěji vyjíždějí do Plzně a Prahy, se potvrdila. Jde o cesty do práce, ale podle vyjádření současného místostarosty v řízeném rozhovoru i obchodníků z centra města také za službami. Vzhledem k tomu, že přibývají obyvatelé pouze díky mechanické změně obyvatelstva a v poslední době proběhla výstavba mnoha nových bytů, bychom mohli tvrdit i že stoupla atraktivita města pro nově příchozí obyvatelé. Přírůstek obyvatelstva je však velmi nízký. Z dotazníkového šetření, kde bylo osloveno 90 občanů Rokycan (Plecitá 2008), vyplývá, že si obyvatelé v Rokycanech nejvíce cení dobré dopravní dostupnosti a dostatku služeb v obci. Naopak jako největší nevýhody bydlení v Rokycanech vidí nedostatek pracovních příležitostí a vysokou cenu nemovitostí. Tyto závěry se nijak nevymykají očekávání vyplývajícího i z této práce. Kdyby však mohlo, přestěhovalo by se z Rokycan 39 % respondentů a z nich 56 % mimo okres Rokycany. Další hypotézu lze potvrdit pouze částečně. Některé malé firmy z centra města pocítují vlivem dálnice zvýšenou konkurencí. Velké a střední firmy díky dálnici více uvádějí zlepšení podmínek. Celkový přístup podnikatelů k dálnici je ale překvapivě lhostejný a to hlavně u obchodů. Dálnice je tak vnímána jako důležitý faktor pro podnikání logicky spíše většími firmami než obchodníky z centra města. Firmy dálnici třeba občas využívají, ale na ostatní otázky (zda měla dálnice vliv při jejich lokalizaci, zda jim zlepšila a rozšířila možnosti) odpovídají často negativně. Ke snazší spolupráci s Německem dochází pouze u jedné firmy. K rozšiřování ploch pro průmyslové zóny, jak bylo očekáváno, ovšem pro nezáměr investorů nedojde. Mohla by na to mít vliv současná krize. Místní firmy se ale většinou shodují, že ani ze strany

města pro rozvoj podnikání žádné podněty nepřicházejí a podnikání ztěžuje přílišná byrokracie. Poslední hypotézu můžeme potvrdit. Všichni dotázaní představitelé města vnímají dálnici velmi pozitivně. Bez ohledu na vliv na regionální rozvoj představitelé i firmy uvádějí zlepšenou dopravu ve městě, která by bez dálnice v tomto ohledu vůbec nemohla fungovat. Když se ale vrátíme zpět k vlivu dálnice na rozvoj území, ve srovnání vlivu dálnice D5 v Žebráku, Rokycanech a v Tachově se Rokycany zdaleka nerozvíjejí nejlépe, jak by se na první pohled mohlo zdát. Možná spíše naopak. Ze sledovaných faktorů si Rokycany v porovnání s Tachovem a Žebrákem stojí nejlépe v kvalitě lidských zdrojů, což by pro ně mohlo být potenciálem a určením směru dalšího rozvoje v lákání "kvalitnějších" investic. Rozdíl v kvalitě lidských zdrojů u třech výše jmenovaných měst ale není velký a v porovnání s Plzní Rokycany dokonce ztrácejí. Případné investory by mohlo od lokalizace firem a poboček v Rokycanech odrazovat vysoká cena pozemků v průmyslové zóně, která navíc nenavazuje přímo na dálniční sjezd. Na stanovenou výzkumnou otázku by se dalo odpovědět, že dálnice Rokycanům celkově určitě neuškodila. Na druhou stranu ale nezpůsobila ani výrazný rozvoj. Rokycany se přesto rozvíjí a jejich potenciálem je fungovat jako suburbánní zóna Plzně, k čemuž dálnice určitě přispěje. Na úplný závěr lze tedy říci, že souhrnný vliv dálnic platí pouze v širším kontextu, ale každá případová studie se nakonec chová jinak. Rozvoj obce či určitého území nelze zakládat pouze na vybudování dálnice, ale na jeho souhře s celkovým rozvojem socioekonomické situace v daném území a schopnosti místních aktérů využít všech příležitostí.

Námětem pro další zkoumání navazující a prohlubující tuto studii by mohlo být zahrnutí obyvatel do dotazníkového šetření, kteří by podali informace, jestli dálnici využívají, kam vedou nejčastěji jejich cesty po dálnici a jestli díky ní využívají více služeb v Plzni a Praze na úkor Rokycan. A také odkud pocházejí zájemci o bydlení v Rokycanech. Zda tuto lokalitu vyhledávají lidé ze zázemí města nebo lidé například z Plzně. SLDB v roce 2001 proběhlo před devíti lety a mnohé skutečnosti se od té doby změnily. Přínosné by proto do budoucna bylo, porovnat hodnoty vybraných faktorů i se zjištěními následujícího SLDB v roce 2011.



## 8 Přehled literatury a zdrojů

Literatura:

BANISTER, D.; BERECHMAN, Y. (2001): Transport investment and the promotion of economic growth, *Journal of Transport Geography*, Volume 9, Issue 3, September 2001, p. 209-218.

BLAŽEK, J.; UHLÍŘ, D. (2002): *Teorie regionálního rozvoje. Nástin, kritika, klasifikace*. Karolinum, UK Praha, 221s.

BOUŠEK, M. (2008): Vliv rychlostní silnice R4 na regionální rozvoj: generativní vs. distributivní efekt. Diplomová práce. Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje PŘF UK, Praha, 91s.

BRAY, J. (1992): *Honba za silnicemi: ekonomické oživení silniční výstavbou?* Transport 2000, London, 7s.

BRINKE, J. (1982): *Úvod do geografie dopravy*. Karolinum, UK Praha, 98s.

ČERNÝ, J. (1994): Dopravní obsluha území In: Černý, J. a kol.: *Sborník prací: Doprava a region*. Univerzita Pardubice, Pardubice, s. 18-23.

ČIERÝ, E. (2003): Vliv dálnice D5 na město Žebrák. Diplomová práce. Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje PŘF UK, Praha, 120s.

EUROPEAN COMMISSION (2000): *Europe on the right track: Transport projects supported by the European Regional Development Fund and the Cohesion Fund*. Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg, 35p.

FORMAN, P. (1994): Dopravní region Svět In: Černý, J. a kol.: *Sborník prací: Doprava a region*. Univerzita Pardubice, Pardubice, s. 28-32.

FRAGNER, B. (1982): *Cesty bez konce*. Albatros, Praha, 120s.

HAMPL, M. (2005): *Geografická organizace společnosti v České republice: transformační procesy a jejich obecný kontext*. Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje PŘF UK, Praha, 147s.

HAMPL, M.; GARDAVSKÝ, V.; KÜHNEL, K. (1989): *Regionální struktura a vývoj systému osídlení ČSR*. UK Praha, 255s.

HART, T. (1993): Transport Investment and Disadvantaged Regions UK and European Policy since the 1950s. *Urban studies*, 30., č. 2, Regional Studies Association, s. 417-436.

- HAVLÍČEK a kol. (2005): Vybrané teoreticko-metodologické aspekty a trendy geografického výzkumu periferních oblastí In: Novotná ed.: Výzkum periferních oblastí. Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje PřF UK, Praha, s. 6-24.
- HEY, C. a kol. (1996): Zpráva o ekonomickém dopadu dálnic v okrajových regionech EU. EURES, Freiburg, 33s.
- HONS, J. (1975): Dejiny dopravy na území ČSSR. Alfa, Bratislava, 310 s.
- HOSNEDLOVÁ, E. (2009): Vliv dálnice D5 na Tachovsku. Bakalářská práce. Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje PřF UK, Praha, 59s.
- JIRAVA, P. (1994): Doprava jako vyvolaná funkce v území In: Černý, J. a kol.: Sborník prací: Doprava a region. Univerzita Pardubice, Pardubice, s. 38-40.
- KOLEKTIV AUTORŮ (1995): The economic impact of the A71 Bourges - Clermont - Ferrand Motorway. Paris, SAPRR, 36.s.
- KURFÜRST, P. (2001): Jak dálnice (ne)prospívají regionálnímu rozvoji. Český a Slovenský dopravní klub, Brno, 32s.
- KURFÜRST, P. (2002): Řízení poptávky po dopravě jako nástroj ekologicky šetrné dopravní politiky. Centrum pro dopravu a energetiku, Praha, 112s.
- KYNCL, J. a kol. (2006): Historie dopravy na území České republiky. Institut Jana Pernera, o.p.s., Praha, 146s.
- LEHOVEC, F. (2003): Komplexní hodnocení užitku výstavby dopravní infrastruktury. Stavební fakulta ČVUT, Praha, 73s.
- MARADA, M. a kol. (2006): Železniční doprava jako faktor regionálního rozvoje, Národohospodářský obzor, VI, č. 4, Fakulta ekonomicko-správní, Masarykova univerzita v Brně, Brno, s.51-59.
- MIRVALD, S. (1993): Geografie dopravy I. Skriptum, FPE ZČU, Plzeň, 80s.
- MUSIL, J.F. (1987): Po stezkách k dálnicím. Nadas, Praha, 216 s.
- NOVÁK, J. (1994): Vliv dopravní cesty na rozvoj regionu In: Černý, J. a kol.: Sborník prací: Doprava a region. Univerzita Pardubice, Pardubice, s. 112-117.
- PLECITÁ, M. (2008): Charakteristika osídlení ve spádovém regionu pověřeného obecního úřadu Rokycany. Bakalářská práce. Katedra geografie FPE ZČU, Plzeň 38s.
- RIETVELD, P.; BRUINSMA, F. (1998): Is Transport Infrastructure Effective? Transport Infrastructure and Accessibility: Impacts on the Space Economy. Springer - Verlag, Berlin - Heidelberg, 383s.

RÖLC, R. (2004): Hierarchie osídlení a dopravní systémy: specifika měřítkové diferenciacie na příkladě České republiky. Dizertační práce. Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje PřF UK, Praha, 166s.

TRANSPORT AND HIGHWAY MANAGEMENT (2003): Sspecial-focus documents of the Region of Plzeňsko, Plzeňský kraj, 39s.

VANČURA, M. (1994): Regionální dopravní infrastruktura ve vztahu k regionálnímu a nadregionálnímu socio-ekonomickému rozvoji In: Černý, J. a kol.: Sborník prací: Doprava a region. Univerzita Pardubice, Pardubice, s. 163-164.

VONDRÁČKOVÁ, P. (2006): Vliv dálnice D8 na regionální rozvoj: percepce veřejnou správou, obyvateli a firmami. Diplomová práce. Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje PřF UK, Praha, 93s.

WHITELEGG, J. (1994): Roads, jobs and the economy. Greenpeace, London, 21s.

WOKOUN, R. a kol. (2008): Regionální rozvoj (Východiska regionálního rozvoje, regionální politika, teorie, strategie a programování), Linde Praha a.s., Praha, 475s.

WOKOUN, R. a kol. (2007): Regionální rozvoj a jeho management v České republice, Vysoká škola ekonomická v Praze, Praha, 214s.

Ostatní zdroje:

BLAŽEK, J. (2009): Lokální a regionální rozvoj. Podkladové materiály k přednáškám. Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje PřF UK, Praha.

BOREK, D. (2009): Rokycany.

<http://rokycanyhomepage.ic.cz/>

BROŽ a kol. (2009): Rokycanský okres: vymezení pracovního regionu výpočtem podle Hampl (2005): Geografická organizace společnosti v České republice: transformační procesy a jejich obecný kontext. Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje PřF UK, Praha, 147s.

ČESKÉ DÁLNIČE (2009): Mapa české sítě dálnic a rychlostních silnic.

<http://www.ceskedalnice.cz/image/mapa-velka.gif>

ČSÚ (2010a): Městská a obecní statistika.

<http://vdb.czso.cz/xml/mos.html>

ČSÚ (2010b): Vybrané tabulky z veřejné databáze ČSÚ.

<http://vdb.czso.cz/vdbvo/uvod.jsp>

ČSÚ (2010c): Databáze demografických údajů za obce ČR

[http://www.czso.cz/cz/obce\\_d/index.htm](http://www.czso.cz/cz/obce_d/index.htm)

ČSÚ (2010d): Plzeňský kraj v roce 2008.

[http://www.czso.cz/xp/redakce.nsf/i/analyza:\\_plzensky\\_kraj\\_v\\_roce\\_2008](http://www.czso.cz/xp/redakce.nsf/i/analyza:_plzensky_kraj_v_roce_2008)

ČSÚ (2010e): Registr ekonomických subjektů

[http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/registr\\_ekonomickych\\_subjektu](http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/registr_ekonomickych_subjektu)

ČSÚ (2009a): Administrativní mapy správních obvodů.

[http://www.czso.cz/xp/redakce.nsf/i/administrativni\\_mapy\\_spravnich\\_obvodu](http://www.czso.cz/xp/redakce.nsf/i/administrativni_mapy_spravnich_obvodu)

ČSÚ (2009b): Index stáří.

<http://www2.czso.cz/xl/redakce.nsf/i/030703104>

ČSÚ (2008): Seznam firem s 10 a více zaměstnanci v Rokycanech. Data poskytla pobočka ČSÚ Plzeň, 2010.

ČSÚ (2005): Vybrané údaje ze SLDB 2001.

<http://www.czso.cz/sldb/sldb2001.nsf/index>

DÁLNIČE (2009): D5.

<http://www.dalnice.com/d/d05/d05.htm>

FIRMÝ.CZ (2010): Firmy v Rokycanech.

<http://www.firmy.cz/?w=&r=&mod=c-p-1-s-y>

GEOPORTÁL.CENIA (2010): Rokycany.

[http://geoportal.cenia.cz/mapsphere/MapWin.aspx?M\\_Site=cenia&M\\_Lang=cs](http://geoportal.cenia.cz/mapsphere/MapWin.aspx?M_Site=cenia&M_Lang=cs)

MAPY.CZ (2010): Rokycany.

<http://www.mapy.cz/#mm=ZTtTcP@x=131682304@y=135294976@z=8>

MĚSTO PRO BYZNYS (2009): Výsledky.

<http://www.mestoprobyznys.cz/2009/vysledky>

OLYMPIA PLZEŇ (2010): O nás.

<http://www.olympiaplzen.cz/o-nas>

PRŮMYSLOVÉ ZÓNY (2010): Průmyslové zóny.

<http://www.prumyslove-zony.cz/blog/prumyslove-zony-53>

ROKYCANY (2010): O městě.

[http://www.rokycany.cz/vismo/dokumenty2.asp?id\\_org=14069&id=856740&p1=33523](http://www.rokycany.cz/vismo/dokumenty2.asp?id_org=14069&id=856740&p1=33523)

ŘSD (2010): Mapa intenzity dopravy 2005.

<http://www.rsd.cz/Silnicni-a-dalnicni-sit/Intenzita-dopravy>

ŘSD (2009): Silnice a dálnice v České republice 2009.

<http://www.rsd.cz/doc/Silnicni-a-dalnicni-sit/silnice-a-dalnice-v-ceske-republice-2009>

Sčítání lidu, domů a bytů k 1.3.2001 - Dojíždka do zaměstnání a škol: Okres Beroun. ČSÚ, Praha, 2003, 92s.

Sčítání lidu, domů a bytů k 1.3.2001 - Dojíždka do zaměstnání a škol: Okres Rokycany. ČSÚ, Praha, 2003, 67s.

Sčítání lidu, domů a bytů k 1.3.2001 - Dojíždka do zaměstnání a škol: Okres Tachov. ČSÚ, Praha, 2003, 60s.

Sčítání lidu, domů a bytů k 3.3.1991 - dojíždka a vyjíždka okres Beroun. FSÚ, Praha, 1993, 70s.

Sčítání lidu, domů a bytů k 3.3.1991 - dojíždka a vyjíždka okres Rokycany. FSÚ, Praha, 1993, 40s.

Sčítání lidu, domů a bytů k 3.3.1991 - dojíždka a vyjíždka okres Tachov. FSÚ, Praha, 1993, 38s.

Sčítání lidu, domů a bytů 1991 - okres Beroun. Okresní statistická správa v Berouně, Beroun, 1992, 155s.

Sčítání lidu, domů a bytů 1991 - okres Rokycany. Okresní statistická správa v Rokycanech, Rokycany, 1992, 153s.

Sčítání lidu, domů a bytů 1991 - okres Tachov. Okresní statistická správa v Tachově, Tachov, 1992, 169s.

ŽEBRÁK (2010): Město Žebrák nabízí pozemky k prodeji.

[www.mestozebrak.cz/pozprod.htm](http://www.mestozebrak.cz/pozprod.htm)

ŽÚ (2010): Seznam firem v Rokycanech. Data poskytl ŽÚ Rokycany, 2010.