

Univerzita Karlova v Praze
Přírodovědecká fakulta
Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje

Studijní program: Geografie
Studijní obor: Politická a regionální geografie



Karel Mikula

**ANALÝZA VLIVU DÁLNICE D1 NA ROZVOJ MĚSTA HUMPOLEC
PO ROCE 1989: SROVNÁNÍ SOCIOEKONOMICKÝCH FAKTORŮ S
MĚSTEM CHOTĚBOŘ**

**ANALYSIS OF D1 MOTORWAY INFLUENCE ON REGIONAL
DEVELOPMENT OF HUMPOLEC AFTER 1989: COMPARISON OF
SOCIO-ECONOMIC FACTORS TO CHOTĚBOŘ**

Diplomová práce

Praha 2011

Vedoucí diplomové práce: RNDr. Miroslav Marada, Ph.D

Prohlášení:

Prohlašuji, že jsem závěrečnou práci zpracoval samostatně a že jsem uvedl všechny použité informační zdroje a literaturu. Tato práce ani její podstatná část nebyla předložena k získání jiného nebo stejného titulu.

V Praze, 11. 8. 2011

Podpis

Rád bych upřímně poděkoval RNDr. Miroslavu Maradavi, Ph.D. za cenné rady a připomínky a za odborné vedení při zpracování této diplomové práce. Dále bych chtěl poděkovat své rodině a přátelům za mentální podporu při psaní této diplomové práce.

Obsah

1. Úvod.....	11
1.1 Výběr tématu a seznam hypotéz	12
1.2 Struktura práce.....	14
2. Teoretický rámec	16
2.1 Vztah mezi dopravní infrastrukturou a regionálním rozvojem	17
2.2 Dopady dopravní infrastruktury na regionální rozvoj	22
2.3 Metody výzkumu používané v současných případových studiích.....	28
3. Metodický postup výzkumu.....	32
3.1 Charakteristika a důvod aplikace jednotlivých socioekonomických indikátorů	33
3.2 Charakteristika sledovaných firem	35
3.3 Použité datové zdroje.....	36
3.4 Dotazníkové šetření.....	37
3.5 Charakteristika města Humpolec	39
3.6 Charakteristika města Chotěboř	39
3.7 Stručný přehled výstavby dálnice D1 v úseku Praha – Brno	40
4. Analýza socioekonomických indikátorů měst Humpolce a Chotěboře, hodnocení vlivu dálnice D1.....	41
4.1 Změny v demografické struktuře a počtu obyvatelstva.....	41
4.2 Změny v zaměstnanecké struktuře obyvatelstva.....	44
4.3 Změny dopravních faktorů.....	46
4.3.1 Dopravní dostupnost.....	46
4.3.2 Intenzita dopravy.....	48
4.4 Změny v intenzitě a směru vyjížděky, respektive dojížděky.....	51
4.5 Změny ve využití ploch – land use	55

4.6	Změny bytového fondu.....	57
4.7	Změny ve struktuře firem.....	57
4.7.1	Počet firem a rok jejich vzniku....	59
4.7.2	Struktura firem dle původu vlastníka.....	62
4.7.3	Velikost firem podle počtu zaměstnanců.....	63
4.7.4	Struktura firem dle jednotlivých ekonomických odvětví....	64
5.	Dotazníkové šetření.....	69
5.1	Dotazníkové šetření – obyvatelstvo.....	70
5.1.1	Obecné otázky ve vztahu město Humpolce – dálnice D1.....	71
5.1.2	Konkrétní otázky ve využívání dálnice D1 obyvateli.....	72
5.2	Dotazníkové šetření – firmy	75
5.2.1	Otázky hodnotící lokalizaci firem.....	77
5.2.2	Otázky hodnotící využívání dálnice	78
5.3	Dotazníkové šetření – osoby samostatně výdělečně činné.....	81
5.4	Strukturovaný rozhovor – zástupce města Humpolec.....	84
6.	Závěr.....	88
	Seznam literatury a pramenů.....	91
	Seznam literatury.....	91
	Seznam pramenů.....	95
	Seznam příloh.....	97

Přílohy

Seznam tabulek

Tabulka 2.1: Jednotlivé typy vlivů investic do dopravní infrastruktury.....	23
Tabulka 4.1: Počet a demografická struktura obyvatelstva – Humpolec, Chotěboř, okres Pelhřimov, Česko.....	42
Tabulka 4.2: Vzdělanostní struktura obyvatelstva, index vzdělanosti – Humpolec, Chotěboř, okres Pelhřimov, Česko v roce 2001.....	43
Tabulka 4.3: Zaměstnanecká struktura obyvatelstva dle jednotlivých sektorů ekonomiky, index ekonomické aktivity, index podnikatelské aktivity – Humpolec, Chotěboř, okres Pelhřimov, Česko.....	45
Tabulka 4.4: Vzdálenost mezi Humpolcem a Prahou (Brnem), Chotěboří a Prahou (Brnem), s využitím a bez využití dálnice D1	47
Tabulka 4.5: Intenzita dopravy v letech 1990 až 2005 na úsecích komunikací v okolí Humpolce.....	50
Tabulka 4.6: Intenzita dopravy v letech 1990 až 2010 na úsecích komunikací v okolí Chotěboře.....	51
Tabulka 4.7: Zaměstnané osoby vyjíždějící z Humpolce do zaměstnání podle odvětví ekonomické činnosti v letech 1991 a 2001.....	52
Tabulka 4.8: Zaměstnané osoby vyjíždějící z Chotěboře do zaměstnání podle odvětví ekonomické činnosti v letech 1991 a 2001.....	53
Tabulka 4.9: Zaměstnané osoby dojíždějící do Chotěboře do zaměstnání podle odvětví ekonomické činnosti v letech 1991 a 2001.....	54
Tabulka 4.10: Zaměstnané osoby dojíždějící do Humpolce do zaměstnání podle odvětví ekonomické činnosti v letech 1991 a 2001.....	54
Tabulka 4.11: Změna využití ploch v katastrálním území Humpolec v letech 1990 a 2000.....	56
Tabulka 4.12: Změna využití ploch v katastrálním území Chotěboř v letech 1990 a 2000.....	56
Tabulka 4.13: Změny v počtu bytů v letech 1990 a 2000 (Humpolec, Chotěboř)	57
Tabulka 4.14: Počet aktivních ekonomických subjektů působících v Humpolci a Chotěboří.....	60

Tabulka 4.15: Rok vzniku společností s ručením omezeným a akciových společností působících v Humpolci a Chotěboři v letech 1990 a 2010.	61
Tabulka 4.16: Rozdělení firem, dle původu vlastníka, na zahraniční a domácí v Humpolci a Chotěboři.	63
Tabulka 4.17: Velikost firem dle počtu zaměstnanců v Humpolci a Chotěboři.	64
Tabulka 4.18: Rozdělení všech ekonomických subjektů do jednotlivých kategorií CZ-NACE, v Humpolci a Chotěboři.....	66
Tabulka 5.1: Percepce působení dálnice D1? (%)	75
Tabulka 5.2: Percepce působení dálnice D1?	87

Seznam obrázků

Obrázek 2.1: Koncepční model vztahů dopravní infrastruktury a regionálního ekonomického rozvoje.....	19
Obrázek 2.2: Přímé a nepřímé vztahy mezi dopravní infrastrukturou a regionálním rozvojem.....	21
Obrázek 4.1: Komunikace v okolí Humpolce zahrnutý do Sčítání dopravy 2005.....	49
Obrázek 4.2: Komunikace v okolí Chotěboře zahrnutý do Sčítání dopravy 2005.....	50

Seznam grafů

Graf 4.1: Rok vzniku společností s ručením omezeným a akciových společností působících v Humpolci a Chotěboři.	62
Graf 5.1: Jak vnímáte polohu dálnice D1 v blízkosti Humpolce?	72
Graf 5.2: Domníváte se, že význam Vaší obce se díky dálnici zvýšil?	72
Graf 5.3: Jak často využíváte dálnici D1?	73
Graf 5.4: Za jakým účelem dálnici využíváte? ..	73
Graf 5.5: Jak vnímáte dálnici D1 z hlediska lokalizace Vaší firmy? ..	78

Graf 5.6: Jak často využíváte dálnici D1?	79
Graf 5.7: Vnímáte polohu u dálnice jako svou výhodu oproti jiným firmám?	80
Graf 5.8: Kde se nachází Vaši zákazníci/ kam umísťujete svoje výrobky?	80
Graf 5.9: Odkud pocházejí Vaši zaměstnanci?	80
Graf 5.10: Kde se nachází Vaši zákazníci/ kam umísťujete svoje výrobky?	83
Graf 5.11: Jak často využíváte dálnici D1?	84

Abstrakt

Vztah mezi regionálním rozvojem a dopravní infrastrukturou, je v současnosti jednou z nejvíce diskutovaných problematik mezi odborníky i širokou veřejností. Na druhou stranu v rámci Česka existuje překvapivě velice málo kvalitních vědeckých studií, které by se tímto tématem podrobně zabývaly.

Předložená diplomová práce se zabývá vlivem dálnic na regionální rozvoj. Hlavní část této práce představuje případová studie, která má za cíl zhodnocení vlivu dálnice D1 na město Humpolec po roce 1989, v porovnání s referenčním městem Chotěboř. Analýzy jsou provedeny na základě kvazi-experimentálního přístupu hodnocení jednotlivých socio-ekonomických indikátorů, s důrazem na ekonomické subjekty. Závěry z tohoto výzkumu jsou dále podloženy dotazníkovým šetřením, které je ovšem pro svojí nižší vypovídající hodnotu spíše doplňkovým zdrojem. Na základě předem stanovených hypotéz, provedené analýzy prokázaly pozitivní vliv dálnice D1 především na firmy a zaměstnanost, což následně s kvalitní místní samosprávou a dalšími faktory podněcuje rozvoj celého města Humpolec. Můžeme tak konstatovat, že dálnice D1 byla jedním z hlavních faktorů rozvoje města Humpolec, ne však jediným.

Klíčová slova: dálnice, D1, regionální rozvoj, Humpolec, dopravní dostupnost, firmy

Abstract

The relationship between regional development and traffic infrastructure is one of the most frequent question among scientist and even publics at present time. On the other hand there are very few qualitative publications in the Czech republic that deals with this topic.

This diploma work deals with the impact of highway infrastructure on regional development. Main part of this work is case study that examines the impact of D1 motorway on Humpolec down after 1989 and compares the results to the reference town Chotěboř. These analysis are based on quasi-experimental method and explore several different socio-economic indicators, especially indicators dealing with companies. The results of this exploration are supported by the questionnaire which has more informative character due to its low recoverability. Based on the analysis, we have proved that D1 has positive impact on Humpolec, especially on companies and employment. This aspects along with good local authorities and other factors have ignited widespread regional development of Humpolec. We can state that D1 motorway was one of the most important factors of regional development in town.

Key words: motorway, D1, regional development, Humpolec, transport accessibility, firms

1. Úvod

Doprava představovala v životě naprosté většiny národů hybnou sílu jejich rozvoje. Z toho důvodu byly i na území českých zemí vytvářeny pozemní komunikace, po kterých se přepravovaly náklady a realizovaly kontakty mezi jednotlivými částmi země i se sousedními zeměmi. Uspořádání a technické parametry těchto komunikací byly vždy přizpůsobovány charakteru dopravních prostředků, které byly k přepravě používány.

První pozemní komunikace, které na území našeho státu vznikly, sloužily pro přepravu nákladů, přičemž se v té době jednalo pouze o jednoduché stezky. V průběhu několika následujících století se počet cest mnohonásobně zvýšil a změnily se i jejich kvalitativní parametry. Silnice se už nepoužívaly pouze pro přesun nákladů a zboží, ale též pro přepravu obyvatel a poštovních zásilek. Do roku 1948 bylo na území Čech a Moravy vybudováno téměř 5000 km hlavních státních silnic, které se z velké části používají dodnes. Významný posun v silniční dopravě koncem 19. století s sebou přinesl vynález spalovacího motoru u automobilů. Jeho vliv na zrychlení a zefektivnění dopravy se v českých zemích projevil na začátku 20. století. Stále se zvětšující nároky hospodářství podněcovaly potřebu výrazného zrychlení dopravy napříč tehdejším Československem, to mělo za následek výstavbu prvních dálničních úseků na našem území. Tento počáteční rozvoj byl omezen v průběhu II. světové války a později úplně zastaven v souvislosti s nástupem komunistického režimu. Další obnovení výstavby se začalo realizovat až v 70. letech.

Po roce 1989, kdy se naše země otevřela celému světu, byl nedostatek kvalitních vysokokapacitních komunikací ještě palčivější. Proto se dostavil nový impuls v přípravě a výstavbě nových dálnic. Tento rozvoj je ale naneštěstí otupován několika faktory. Především je to nedostatek financí, legislativní komplikace a aktivity nejrůznějších občanských iniciativ, které rozvoj brzdí a omezují. Tento stav je též podporován tím, že na našem území, na rozdíl od „západních zemí“, vzniklo velmi malé množství vědecky ověřených studií, které hodnotí výstavbu dálnic v Česku. Česká veřejnost je tak zahlcena pouze různými domněnkami a dezinformacemi, které na jedné straně považují dálnici za největší přínos pro celkový rozvoj každé části území, tento názorový proud rází především velké dopravně-stavební společnosti. A na druhé straně jsou nejrůznější sociálně-ekologické občanské iniciativy, které naopak vidí dálnice jako symbol veškeré devastace.

Je proto velice důležité vnést do této situace určitý řád, který by se opíral o vědecky podložené informace, už například jen z toho důvodu, že se na stavbu dopravní infrastruktury vynakládá obrovské množství finančních prostředků.

Tato práce je proto zaměřena na vypracování vědecké studie, která má za cíl zhodnotit vliv dálnic na lokální regionální rozvoj. V tomto případě na modelovém příkladě dvou vybraných měst na Vysočině.

1.1 Výběr tématu a seznam hypotéz

Záměr této práce je z části podobný publikacím Holla (2007), Chandry (2000), Čierného (2004) apod. A spočívá ve vytvoření případové studie, která je inspirována zahraniční a českou literaturou (viz kapitola 2), jejíž podstatou je hodnocení vlivu dálnice D1 na město Humpolec a porovnání socioekonomických indikátorů s referenčním městem Chotěboř. Zvolení právě těchto dvou měst pro výzkum není vůbec náhodné, ale je podloženo několika argumenty:

- Obě města byla po roce 1989, na začátku transformace, přibližně ve stejném postavení (např. počet obyvatel, pozice v hierarchii osídlení, odvětvová struktura, vzdálenost vůči centřům, spádová oblast, administrativní význam apod.). Přítomnost dálnice D1 se v Humpolci před rokem 1989 nijak zjevně neprojevila, kromě omezeného zlepšení dopravní dostupnosti.
- Obě města jsou lokalizovaná na vnitřní periferii Česka, v kraji Vysočina.
- Město Humpolec leží přímo na sjezdu dálnice D1.
- Naopak Chotěboř nemá ve své blízkosti žádnou podobně významnou komunikaci.
- Dálnice D1 v úseku Praha – Brno byla otevřena před rokem 1989, proto se její vliv za tu dobu mohl výrazně projevit, zvláště v souvislosti se společenskými změnami po roce 1989.

Hypotézy v této práci jsou rozděleny do dvou významových úrovní. První úroveň zahrnuje vedlejší (dílčí) hypotézy, které by bylo správnější charakterizovat jako předpoklady, protože nejsou tak obsáhlé a reagují většinou pouze na jedno konkrétní téma a vztahují se k jednotlivým tematickým blokům. Tyto předpoklady jsou uvedeny na začátku dílčích kapitol samotné případové studie a závěry jsou hodnoceny vždy v závěru těchto kapitol.

Druhá úroveň, ta základní představuje 5 hlavních hypotéz, které jsou popsány níže. Jedná se o obecné hypotézy, které vycházejí ze studia literatury a z analýzy již zpracovaných případových studií jak zahraničních, tak především českých, protože ty lépe vystihují specifické prostředí České republiky, hlavně pak neexistenci alternativních vysokokapacitních komunikací (viz níže). Jedná se o tyto hypotézy:

- Celkový vliv dálnice D1 na město Humpolec je spíše pozitivní, přestože ne všechny sledované ukazatele jsou zcela průkazné. Je to z toho důvodu, že na Humpolec působí i další dílčí faktory, jež jsou nutné pro podporu regionálního rozvoje. Jsou jimi zejména: kvalifikovaná pracovní síla, rozvojové podněty, podnikatelské subjekty, místní samospráva apod. Lze tak usuzovat, na základě toho, že mnoho zahraničních studií (např. Holl 2007; Rephann 1994; Richard 2010), stejně tak českých studií (např. Vondráčková 2006; Čierný 2005; Boušek 2008) tento fakt potvrdila. Pro odstínění vlivu sekundárních faktorů, je do tohoto výzkumu zahrnuta též analýza dotazníkového šetření.
- Ačkoliv faktory, které charakterizují celkovou demografickou situaci, popisují vliv dálnice nepřímo, jsou přesto velice důležité, neboť jejich prostřednictvím probíhá hodnocení celkového rozvoje sledovaných měst. Tyto indikátory se nebudou v obou městech příliš lišit a budou spíše kopírovat celkový trend vývoje české populace po roce 1989. Lze tak usuzovat, z toho důvodu, že se nejedná o žádné extrémní lokality, které by byly výrazně poznamenány vnějšími či vnitřními vlivy.
- Indikátory, které jsou více spjaté s dálnicí (např. dopravní dostupnost, vyjíždka a dojíždka do zaměstnání, struktura firem) budou vyznívat příznivěji ve „prospěch“ Humpolce. Z důvodu vlivu dálnice D1.
- Obyvatelstvo vnímá přínos dálnice velmi pozitivně, protože získalo prostřednictvím dálnice mnohé výhody (např. lepší dopravní dostupnost, relativní blízkost Prahy a Brna, možnost cestovat na delší trasy, větší radius pro vyjíždku do zaměstnání). K podobným závěrům dospěly i předchozí české studie (např. Hosnedlová 2009; Čierný 2005; Boušek 2008)
- Firmy, které v Humpolci nově vznikly, speciálně pak společnosti sídlící v nové průmyslové zóně budou považovat dálnici D1 za jeden z hlavních faktorů při rozhodování o umístění své provozovny. Například Weisbrod (1992) právě tvrdí, že

blízkost dálnic je jeden ze základních lokalizačních předpokladů pro vznik nových firem.

1.2 Struktura práce

První kapitola této práce, kromě obecného úvodu, obsahuje pět základních hypotéz, na které se tato studie snaží nalézt odpovědi. Další dvě kapitoly se zabývají především teoretickými aspekty.

Kapitola 2 obsahuje relevantní přehled literatury, která se zabývá hodnocením vztahu a vlivu dopravní infrastruktury (dálnic) na regionální rozvoj. Tato literatura je představována především zahraničními případovými studii, kterých je značné množství a obsahují velké množství důležitých informací. Na druhou stranu mají tyto případové studie i svá omezení, např. protože většinou hodnotí lokality, které již disponují poměrně hustou sítí dopravní infrastruktury (viz kap. 2.1). Proto je literatura doplněna o několik českých případových studií, jež lépe odpovídají specifickému prostředí Česka. Součástí druhé kapitoly je přehled nejčastějších metod, jež jsou využívány při hodnocení vlivů dálnic na regionální rozvoj. Dále jsou zde stručně charakterizovány základní typy těchto případových studií.

Na začátku třetí kapitoly jsou shrnuty konkrétní metodické přístupy, jež tato práce využívá. Součástí těchto metod je i podrobnější popis dotazníkového šetření, který se nachází v kapitole 3.5. Dále jsou zde charakterizovány jednotlivé socioekonomické indikátory a faktory vztahující se k firmám, pomocí kterých je právě hodnocen vliv dálnice D1 na město Humpolec. Tyto socioekonomické ukazatele slouží taktéž při srovnávání Humpolce s analogickým městem Chotěboř. Další podkapitola obsahuje stručnou charakteristiku jednotlivých datových zdrojů, ze kterých tato práce čerpá informace pro vlastní výzkum. Závěr této kapitoly je spíše popisný, protože jsou zde stručně charakterizována obě hodnocená města. Poslední podkapitola patří stručnému přehledu, který popisuje výstavbu dálnice D1. Ačkoliv jsou tyto tři poslední podkapitoly víceméně popisné, dle mého názoru jsou pro tuto práci relevantní, a proto by zde měly být uvedeny.

Čtvrtá kapitola, společně s pátou představují jádro celé této práce, protože právě zde je obsažena vlastní případová studie, která hodnotí vliv dálnice D1 na město Humpolec. Nejprve jsou ve čtvrté kapitole analyzovány jednotlivé socioekonomické indikátory, jako jsou například: zaměstnanecská struktura, intenzita dopravy, land use, firemní struktura apod. Pátá

kapitola obsahuje rozbor tří různých dotazníkových šetření, které se zabývají obyvatelstvem, firmami (s.r.o., a.s.) a živnostníky. Navíc je zde analyzován strukturovaný rozhovor s místostarostou města Humpolec. Závěrečná šestá kapitola shrnuje poznatky, které byly v této práci vyzkoumány.

2. Teoretický rámec

Cílem této kapitoly je vypracování stručného a výstižného přehledu literatury, která se zabývá studiem dopravní infrastruktury, respektive dálnic. Tato literatura pojednávající o dopravní infrastruktuře bude hodnocena především ve vztahu k regionálnímu rozvoji, protože hlavní cíl celé této práce je zodpovězení na otázku jak dálnice ovlivňuje „regionální“ rozvoj města Humpolec. Proto bude výběr literatury ještě zúžen přímo na charakteristiku jednotlivých vlivů, kterými dopravní infrastruktura (dálnice) ovlivňuje regionální rozvoj.

Česká odborná literatura se tomuto tématu věnuje spíše okrajově. Na druhou stranu je zde několik velice kvalitních studentských prací, které byly zpracované na katedře sociální geografie a regionálního rozvoje Univerzity Karlovy. Jelikož tato práce z těchto případových studií částečně vychází, budou zde tyto studie také zmíněny.

Další část informací pochází ze zahraniční literatury, která disponuje mnohem větším počtem různých prací, které se věnují rozvoji dopravní infrastruktury. Ačkoliv počet těchto studií je skutečně značný, nejsou vždy zcela plně využitelné pro tuto práci. Hlavní důvod je ten, že většina prací vychází z poměrně stabilizovaného prostředí, kde je již velké množství vysokokapacitních komunikací, a proto je jejich vliv víceméně rovnoměrně rozprostřený. Nelze tedy zcela jednoznačně odstínit jejich vliv od ostatních sociálně ekonomických vlivů. Na druhou stranu Česko disponuje velice řídkou sítí dálnic a rychlostních silnic, které jsou navíc budované až v poslední době, proto se jejich vliv může projevit mnohem výrazněji. Je tedy dle mého názoru rozumnější, vycházet právě ze studií, které zohledňují místní specifické podmínky.

V neposlední řadě mnoho důležitých informací pochází z publikace, kterou napsali v roce 1998 autoři Rietveld a Bruinsma. Tato práce například přebírá jejich dělení jednotlivých vlivů, kterými dopravní infrastruktura působí na regionální rozvoj, dále přehled nejčastějších metod, které jsou používány při hodnocení vlivu dopravní infrastruktury.

První část této kapitoly hodnotí obecně vztah mezi dopravní infrastrukturou a regionálním rozvojem, v druhé části budou podrobněji popsány jednotlivé vlivy dopravní infrastruktury (dálnic) na regionální rozvoj. Třetí část se zabývá jednotlivými metodami, jež jsou využívány v případových studiích.

2.1 Vztah mezi dopravní infrastrukturou a regionálním rozvojem

Vztah mezi investicemi do výstavby dálnic a regionálním rozvojem patří mezi jedny z nejsložitějších a nejdiskutovanějších otázek v oblasti moderního sídelního plánování (Richard 2010). Bohužel empirické i teoretické studie jsou extrémně odlišné a lze je v podstatě rozdělit na dvě hlavní skupiny. První proud zastávají autoři, kteří tvrdí, že dálnice mají pozitivní vliv na regionální rozvoj. Patří sem např. Carlino (1987), který vyzkoumal, že větší hustota dálniční sítě ve Spojených státech je spojena s větší zaměstnaností v průmyslu a zaměstnaností obecně. Tento autor dále poukazuje na větší ekonomickou produktivitu těch států v USA, kde je vyšší hustota dálnic. Na druhou stranu se v tomto případě může jednat o typický příklad tzv. pseudokorelace. Dle mého názoru tomu tak s největší pravděpodobností skutečně je. K podobným závěrům dospěl i Garcia (1992), který tvrdí, že hustší dálniční síť má vliv na lepší ekonomické výsledky jednotlivých amerických států.

Tento názor se může částečně opřít o teorii kumulovaných příčin, kterou vypracoval v 60. letech Gunnar Myrdal. Tato teorie mimo jiné charakterizuje investice do dopravní infrastruktury jako jeden z možných nástrojů podpory regionálního rozvoje. Teorie kumulovaných příčin předpokládá, že pokud z kterýchkoliv důvodů dochází v některém regionu k výraznějšímu rozvoji než v ostatních regionech, pak se tento rozdíl bude nadále zvětšovat (Blažek, Uhlíř 2002). Myrdal tvrdí, že změna primárního faktoru vede ke změnám dalších faktorů tak, že tyto druhotné změny umocňují prvotní impuls (Blažek, Uhlíř 2002).

Naopak je zde velké množství autorů, kteří zastávají názor, že výstavba dálnic nemá pozitivní vliv na regionální rozvoj. Např. Munnell (1992) a Rephann (1994) poukazují na to, že výstavba dálnic v nemetropolitních oblastech může způsobit odliv ekonomické aktivity směrem k centrům. Stejně tak i Haughwout (2000) ve své studii prokázal, že výstavba dálnic způsobuje přesun ekonomických aktivit z metropolitních oblastí do periferních. Evans (1994) ve své práci tvrdí, že mnoho empirických studií je špatně nastaveno a proto vycházejí tyto výsledky a naopak poukazuje na svůj výzkum a tvrdí, že větší hustota dálnic nevede k větší ekonomické efektivitě. Podobné výsledky vycházejí i dalším autorům, jako je např. Stephanedes (1987) a Holtz (1993).

Tento názorový proud se v menší míře shoduje s teorií nerovnoměrného rozvoje, kterou také v 60. letech vypracoval Albert Hirschman. Tento autor, stejně jako Myrdal, tvrdil, že nerovnoměrný vývoj je nutný a nevyhnutelný. Ale rozdíl spočívá v tom, že Hirschman nepovažuje investice do dopravní infrastruktury za adekvátní nástroj pro regionální rozvoj,

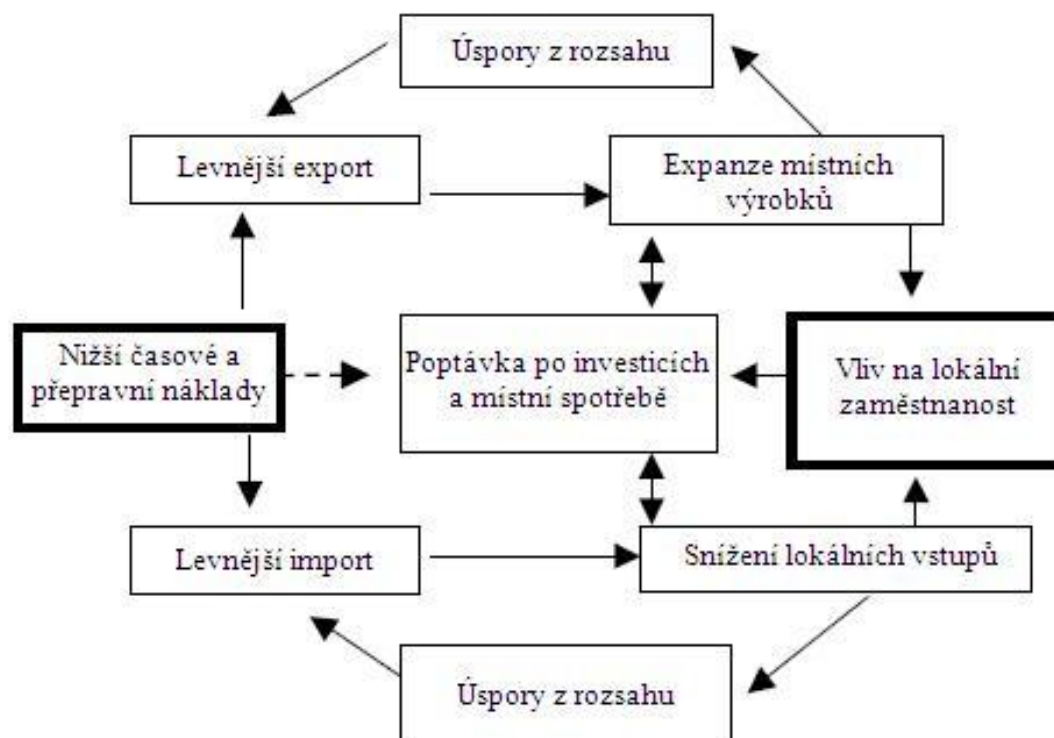
místo toho vyzdvihuje investice do výroby (Blažek, Uhlíř 2002). Podle této teze, prvotní investice do výroby vyvolá tlak na kvalitnější infrastrukturu. Jako příklad udává tolik diskutované politiky regionálního rozvoje států Portugalska a Irska. v Irsku zvolili první variantu – investice do výroby, která následně podnítila rozvoj kvalitní infrastruktury. V Portugalsku tomu bylo naopak, podle původních předpokladů měly investice do infrastruktury přinést nové podněty pro investice do výroby. Bohužel se tak nestalo. Obecně je to přisuzováno právě špatně zvolené strategii (Blažek, Uhlíř 2002). Na druhou stranu se zde naskytá otázka, jestli se dá zcela věrohodně porovnat situace v Portugalsku a Irsku, vzhledem ke svým ekonomickým, sociálním a geografickým disparitám.

Je také velice důležité, jaké regiony se hodnotí, zdali se jedná o metropolitní nebo o venkovské. Určitě panuje větší shoda mezi autory na tom, že v metropolitních areálech jsou dálnice méně negativní a naopak spíše pozitivní doplněk jiných aspektů regionálního rozvoje a ekonomického růstu. Na druhou stranu se v těchto urbánních regionech poměrně složitě separuje vliv dálnic od ostatních vlivů. Co se týče venkovských a periferních regionů, tam panují hlubší názorové rozdíly. Nejvíce studií poukazuje na to, že samotná výstavba dálnice nestačí a že jsou potřeba další ekonomické, geografické a sociální aspekty pro nastolení regionálního rozvoje, jako jsou např. kvalifikovaná pracovní síla, přirozený přírůstek obyvatelstva, rozvojové podněty, podnikatelské subjekty, snižování daní, lokalizace podpůrných aktivit, místní samospráva apod.

Je nutné poznamenat, že většina těchto studií vychází z prostředí, kde je dálniční síť již vybudována a staví se většinou pouze nové dálnice, jako doplněk těch stávajících. Stejně tak tito autoři: Boarnet (1995) a Meyer (2001) tvrdí, že investice do výstavby dopravní infrastruktury mají minimální účinek v urbánních oblastech, jelikož zde je již vysoký stupeň dopravní vybavenosti.

Vztah mezi dopravní infrastrukturou a tím jak působí na regionální rozvoj, popsal ve své práci Oosterhaven (2003). Tento autor sestavil jednotlivé příčiny a důsledky do přehledného schématu (viz obr. 2.1). Jako hlavní prvotní impuls dalšího rozvoje považuje snížení dopravních nákladů a zvýšení časových úspor.

Obrázek 2.1: Konceptní model vztahů dopravní infrastruktury a regionálního ekonomického rozvoje



Zdroj: Oosterhaven 2003, vlastní překlad

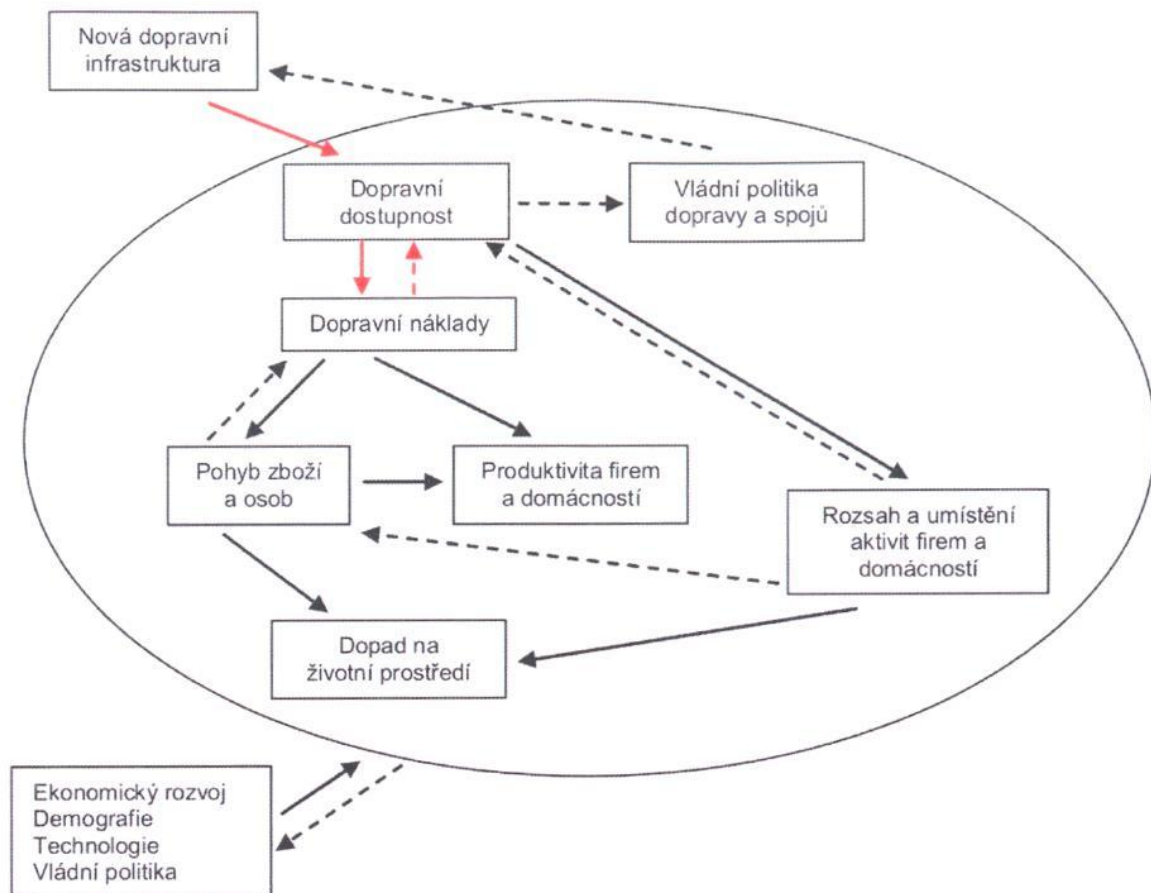
Obrázek 2.1 ukazuje, že všechny nepřímé ekonomické vlivy způsobené rozvojem dopravní infrastruktury pocházejí z redukce dopravních nákladů a časových úspor. Tento model dále zdůrazňuje, že nová, nebo zlepšená dopravní infrastruktura má buď pozitivní, nebo negativní ekonomický efekt na regiony, které jsou ovlivněny snížením komunikačních nákladů. Pro některé sektory a produkty může zvýšená dopravní dostupnost znamenat pozitivní vliv na jejich export. Na druhou stranu jiné sektory a produkty mohou být negativně ovlivněny vzrůstající konkurencí, což vede k menším obrátům těchto subjektů, což následně může vyústit ve vyšší nezaměstnanost. Pozitivní a negativní vlivy mohou být zesíleny úsporami z rozsahu, které následně mohou vzniknout. Pokud se tak stane a firmy využívají úspory z rozsahu jako svojí konkurenční výhodu, může to znamenat další oslabení ostatních sektorů. Tyto výsledky mohou být ještě poměrně značně ovlivněny a komplikovány vzájemnými vazbami mezi odvětvími a spotřebitelskou poptávkou, což může dále působit na firmy, které nejsou přímo zasažené vlivem rozvoje dopravní infrastruktury. Přerušovaná čára ukazuje přímé vlivy levnější dopravy na poptávku po produktech, které nesouvisí přímo

s dopravou. Toto ukazuje, že rozvoj regionální (státní) dopravní sítě má pozitivní vliv na ekonomický rozvoj, i v případě, že náklady na výstavbu jsou značné a v některých případech převyšují náklady na jiné nástroje regionálního rozvoje (investice do vzdělání, zdravotnictví apod.) (Oosterhaven 2003).

Tento model v podstatě ukazuje, že nejdůležitější efekt výstavby nové dopravní infrastruktury je zlepšení dopravní dostupnosti, což představuje snížení dopravních a časových nákladů. Tato zlepšená dopravní dostupnost je jakýmsi katalyzátorem všech následných vlivů na ostatní aspekty regionálního rozvoje. A to jestli se jedná o vlivy pozitivní nebo negativní záleží vždy na konkrétních souvislostech a lokalitách.

Tento model se dá částečně připodobnit k schématu, který ve své práci upravila Vondráčková (2006) (viz obr. 2.2). Tato autorka převzala původní model od autorů Rietvelda a Bruinsmy z roku 1998 a přidala sem právě tento rozhodující faktor – „dopravní dostupnost“, který lépe vystihuje zdroj všech dalších efektů a vztahů, které nová dopravní infrastruktura způsobuje. Původní schéma pracovalo pouze s faktorem „dopravní náklady“, který má podle autorů za následek všechny další vlivy. Proto dle mého názoru je tento upravený model více realistický a lépe vystihuje skutečné jednání jednotlivých subjektů. Je to například z toho důvodu, že velká část obyvatelstva raději volí rychlejší a finančně náročnější cestu, než tu, která je nejkratší a nejlevnější.

Obrázek 2.2: Přímé a nepřímé vztahy mezi dopravní infrastrukturou a regionálním rozvojem



Zdroj: Vondráčková 2006

Model na obrázku 2.2 se dá ve stručnosti popsat takto: Nová dopravní infrastruktura zlepšuje dopravní dostupnost, což vede ke snížení dopravních nákladů, což má následně vliv na pohyb zboží a osob, stejně tak na produktivitu firem a domácností. Dopravní dostupnost též působí na rozsah a umístění aktivit firem a domácností, což společně s pohybem zboží a osob může ovlivňovat životní prostředí. Stejně tak zlepšená dopravní dostupnost může částečně ovlivnit vládní politiku v oblasti dopravy a spojů. Tento vzájemně provázaný systém má poté ještě hlubší dopady na demografii, ekonomii, technologie a vládní politiku obecně. Zpětné vazby, které v tomto modelu působí, jsou znázorněny přerušovanou čarou.

Dle mého názoru, by v tomto upraveném modelu mělo být explicitně zdůrazněno, že termín dopravní dostupnost, v tomto případě vyjadřuje jak faktickou vzdálenost po pozemní komunikaci, tak i časovou úsporu, vzniklou při použití nové komunikace. Protože pokud by se jednalo pouze o reálnou pozemní vzdálenost, byl by tento model částečně omezený.

2.2 Dopady dopravní infrastruktury na regionální rozvoj

Na začátku této podkapitoly bude rozebrána práce Rietvelda a Bruinsmy (1998), kteří rozdělují jednotlivé vlivy na několik kategorií a dále detailně rozebírají zásadní dopady, kterými rozvoj dopravní infrastruktury působí na regionální rozvoj. Údaje z této publikace budou doplněny o informace, které se týkají konkrétně výstavby dálnic a pocházejí většinou ze zahraničních odborných časopisů. Jelikož většina odborných publikací hodnotí většinou pouze ty nejdůležitější dopady rozvoje dopravní infrastruktury (respektive dálnic), tak zde budou rozebrány právě ty nejpodstatnější vlivy na: firmy, zaměstnanost, obyvatelstvo, životní prostředí, a realitní trh. Dále zde pak bude nastíněna problematika generativního a distributivního efektu. Ostatní vlivy budou, společně s těmi hlavními, popsány pouze zkráceně (heslovitě) ve druhé části této podkapitoly.

Základní členění definované Rietveldem a Bruinsmem (1998) se rozděluje na základě časového horizontu, kdy tyto efekty představují největší vliv.

- Prvním je krátkodobý efekt, který má největší vliv především na firmy působící ve stavebnictví Rephann (1994). Tyto firmy ovlivněné vyšší poptávkou stimulují vyšší zaměstnanost. Avšak jedná se především o méně kvalifikované, málo placené profese, které skutečně působí příliš krátkou dobu na to, aby mohli vyvolat další regionální rozvoj. Navíc stavby dálnic jsou často realizovány prostřednictvím zahraničních společností, které si ve značném množství případů přivezou vlastní technologie i zaměstnance.
- Naopak dlouhodobý efekt, způsobený novou infrastrukturou, má podle většiny ukazatelů podstatně větší hodnotu než krátkodobý vliv Rephann (1994). Dlouhodobý efekt ovlivňuje především: lokalizaci firem, dopravní náklady, migraci obyvatelstva, životní prostředí, image regionu a další aspekty regionálního rozvoje. To jsou jedny z důvodů, proč bude tato práce soustředěna na dlouhodobé efekty. Další důvod je, že výstavba dálnice byla otevřena v úseku Praha – Brno v roce 1980 a proto hodnotit krátkodobé efekty by bylo z této pozice dosti komplikované

Další dělení je podle toho, jestli vlivy působí přímo nebo nepřímo.

- Rietveld a Bruinsma (1998) charakterizují přímé efekty jako ty, které mají bezprostřední vliv na redukcii dopravních nákladů. Zahrnují sem: úsporu pohonných

hmot, úsporu času, dopravní dostupnost, vliv na počet pracovních míst (vzniklých s pravidelnou údržbou infrastruktury), částečně vliv na životní prostředí.

- Nepřímých faktorů je celá řada, proto se dále člení na dvě podskupiny: podle ovlivňované charakteristiky (produktivita firem, lokalizace firem, obyvatelstvo, rovnost možností, zaměstnanost, cena půdy, ceny nemovitostí, životní prostředí, intenzita dopravy, využití ploch) a dle toho, jestli jde o generativní, nebo distributivní efekt.

Dělení základních efektů dopravní infrastruktury vypracoval ve své práci i Oosterhaven (2003), který je uspořádal do této tabulky:

Tabulka 2.1: Jednotlivé typy vlivů investic do dopravní infrastruktury

		Dočasné	Stálé
Přímé	Prostřednictvím trhu: Externí vlivy:	Efekty na výstavbu Efekty na životní prostředí	Časové úspory, bezpečnost Ochrana životního prostředí apod.
Nepřímé	Prostřednictvím poptávky: Prostřednictvím nabídky: Externí efekty:	Zpětný vliv na výdaje Efekt vytěsnění Nepřímé emise	Zpětný vliv na výdaje Vliv na produktivitu Nepřímé emise apod.

Zdroj: Oosterhaven 2003, vlastní překlad

Jedním z nejvýraznějších přínosů rozvoje dopravní infrastruktury je vliv na lokalizaci firem. Je to především z toho důvodu, že nové firmy mají významný vliv na nárůst zaměstnanosti a dále působí jako tzv. multiplikátor Rephann (1994), který umožňuje zapojení a rozšíření místních subdodavatelských firem a podněcují tak další regionální rozvoj. Samozřejmě záleží na typu firem, které zde vznikají. Nejčastěji se firmy rozdělují podle tzv. fáze života firmy. Ve fázi vzniku dopravní infrastruktura většinou nepředstavuje hlavní aspekt, podle kterého se podnikatel rozhoduje. Naopak hlavní vliv na lokalizaci firem má většinou místo bydliště. Je to z toho důvodu, že toto prostředí dobře zná a snaží se prosadit na místním trhu. V další fázi, při rozšiřování firmy, již dopravní infrastruktura představuje významný faktor pro novou lokalizaci firmy. Velké množství nových firem představuje pouze pobočky již existujících korporací. Z tohoto důvodů záleží, na jaké hierarchické úrovni se nacházejí jednotlivé pobočky, protože každá úroveň vyžaduje jiné nároky na dopravní

infrastrukturu. Podle Rietvelda a Bruismy (1998) ústřední vedení společností a výzkumná oddělení nepotřebují výrazně rozvinutou dopravní infrastrukturu, tyto subjekty vyžadují především aglomerační výhody. Naopak Weisbrod (1992) ve své studii tvrdí, že blízkost dálnic patří mezi tři hlavní lokalizační faktory ovlivňující umístění řídicích center společností, regionálních poboček a vývojových center. Stejně tak Crihfield (1994), Gielisse (1998) a Baum (2007) poukazují na významný vliv metropolitních oblastí na lokalizační rozhodnutí firem. Česko je v porovnání s ostatními studii, které většinou hodnotily mnohem větší území, poměrně malé, proto lze v tomto případě považovat za metropolitní oblast pouze Prahu. Naopak výrobní pobočky a logistická centra kladou vysoké nároky na kvalitní dopravní infrastrukturu, především kvůli efektivnímu propojení na vzdálenější trhy. Další faktor, jak dálnice ovlivňují lokalizaci firem, se zdá být na první pohled ne příliš důležitý, jedná se o prestiž firem. Tento aspekt je ale poměrně hodně důležitý, protože poskytuje firmám určitou konkurenční výhodu, která se může dále projevit větší prosperitou této společnosti.

Dá se říci, že tvrzení o významu dopravní infrastruktury na rozhodování firem částečně odporují autorům, kteří poukazují na nízký procentuální vliv dopravních nákladů na celkovou cenu výrobku. Například Diamond (1994) uvádí v průměru velikost dopravních nákladů na 6 % z celkové ceny produktu. U automobilek se pohybují pouze kolem 3 %, u velkoobchodu 12 – 20 % a u logistických center do 20 %. Navíc má značná část dopravních nákladů povahu fixních nákladů (nakládka a vykládka, registrace, pojištění apod.), které nezávisí na přepravní vzdálenosti.

Dalším výrazným dopadem investic dopravní infrastruktury je vliv na zaměstnanost. Také zde se autoři ve svých názorech poměrně rozcházejí. Lze konstatovat, že většina autorů vidí spíše pozitivní vlivy (např. Crihfield 1994; Carlino 1987; Linneker 1996). Tito autoři vyzdvihují především větší rádius, ze kterého mohou dojíždět zaměstnanci každý den do práce a přispívají tak ke snížení celkové nezaměstnanosti v regionu. Na druhou stranu Bray (1992) kritizuje rozvoj infrastruktury jako velice neefektivní způsob vytváření nových pracovních míst. Naopak vyzdvihuje investice do bytové výstavby, zdravotní péče, vzdělání, veřejné dopravy a podobně. Tyto investice podle Braye (1992) nejen že, mají větší účinnost v boji s nezaměstnaností, ale zároveň vytvářejí kvalifikovaná a lépe placená pracovní místa.

V poslední době se velká pozornost věnuje především vlivu dopravní infrastruktury (především dálnic) na životní prostředí. Zde je poměrně velký rozdíl mezi zahraničním a českým přístupem k této problematice. Proto se zde pokusím tuto disparitu nastínit, jinak se

více problematice vlivu dálnic na životní prostředí tato práce zabývat nebude. Zatímco v „západních“ zemích se vede spíše diskuse na odborné a vědecké úrovni, tak v Česku je toto téma velice frekventované, především kvůli velkému množství nejrůznějších občanských iniciativ. Proto zde uvedu několik informací o tomto problému hlavně z pohledu České republiky. To, že se hodnotí vliv dálnic na životní prostředí více na neodborné a omezené úrovni občanských sdružení, podtrhuje i fakt, že se v naší společnosti zcela automaticky zaměňují dva naprosto rozdílné pojmy – ekologický aktivista a ekolog. Na tomto příkladě je vidět, že odborné přístupy se spíše odsouvají na úkor těch neodborných. Je to skutečně velký problém, poněvadž občanská sdružení mají velké pravomoci a v postatě žádnou odpovědnost. To má za následek, v některých případech, neúměrné a zcela účelové zdržování a protahování stavebních řízení i výstavby samotné, což způsobuje nejenom velké zdržení ve výstavbě, ale i značné finanční prodražení. Tyto prodlevy navíc způsobují zhoršené možnosti čerpání finančních zdrojů z Evropské unie. Je to také jeden z argumentů stavebních firem, proč patří české dálnice k nejdražším vůbec. Některé občanské spolky mají jistě ušlechtilé myšlenky, ale často jsou zvažovány pouze z omezeného pohledu a chybí jim jakýkoliv komplexní přístup, navíc většina nenabízí žádné reálné alternativy. Navíc tyto sdružení často využívají nejrůznější zájmové skupiny a lobbisty, kterým vůbec nejde o zlepšení, nebo ochranu životního prostředí, ale sledují pouze svůj ekonomický profit a v podstatě ty spolky pouze využívají.

Pokud se jedná o odborné studie, které se zabývají vlivem dálnic na životní prostředí, tak na toto téma bylo napsáno mnoho prací zahraničních, ale i českých, na rozdíl od vlivů na socioekonomické faktory. Tato práce není primárně určená na hodnocení vlivu dopravní infrastruktury na životní prostředí, proto zde bude uvedeno pouze několik základních informací. Rozvoj dopravní infrastruktury, především dálnic, negativně ovlivňuje další „ekologičtější“ formy dopravy jako je železnice a vnitrozemská lodní doprava. To má za následek nárůst emisí škodlivých plynů. Dále výstavba dálnic a vysokorychlostních železnic vede ke značné fragmentaci krajiny. Toto členění prostoru na jednotlivé „ostrovy“ vede ke snížené biodiverzitě. Naopak stavění obchvatů a městských dálničních okruhů přispívá ke zlepšení životního prostředí v urbánních oblastech tak, že odvádí dopravu z center měst na okraj.

Kromě vlivů na zaměstnanost má zlepšení dopravní infrastruktury další významný efekt na obyvatelstvo a to v souvislosti s cestovním ruchem a kulturním vyžitím. Obyvatelé mají větší možnost v dosažení vzdálenějších destinací a s tím souvisí i mnohem vyšší výběr

v jejich volbě. Např. Weisbrod (1992) uvádí, že výstavba dálnice č. 29 přinesla obyvatelům Minnesoty významnou možnost trávení volného času na pobřeží jezera Michigan. Na druhou stranu tato vyšší možnost cestovat na delší vzdálenosti přináší i pozitivní efekty místům, kde je rekreace uskutečňována.

Dalším z nepřímých vlivů zlepšení dopravní infrastruktury je vliv na realitní trh. Ačkoliv by se mohlo zdát, že výstavba dopravní infrastruktury bude mít spíše pozitivní vliv na realitní trh, tak tomu tak vždy není, záleží na konkrétním případě. Je to především v situaci, kdy nová komunikace odvede dopravu z center měst a náměstí, což vede k útlumu komerčních aktivit v této lokalitě a tím pádem klesá i cena nemovitostí. Tento efekt způsobují především obchvaty měst. Tímto problémem se zabýval např. Kanaroglou (1998), který zkoumal vliv dálnic na regionální rozvoje v kanadské provincii Ontario. Na podobný fenomén poukazuje i Čierný (2004) ve své práci, kdy odvedení dopravy z centra města Žebrák dálnicí D5, znamenalo částečný útlum ekonomických a realitních aktivit v jeho centru. Na druhou stranu je zde fakt, že má rozvoj dopravní infrastruktury ve většině případů pozitivní vliv na cenu nemovitostí. Jedná se např. o plochy kolem nájezdů dálnic, které jsou velmi často využívány jako průmyslové zóny s nejrůznějším obsazením firem. Dále pak místa s atraktivní dopravní dostupností a s tím provázané další výhody představují potenciál pro růst realitních cen (Boarnet 1995). Stejně tak i studie, kterou provedl Rephann (1994), jež se zabývala vlivem dálnic na venkovské oblasti v USA, prokázala pozitivní efekt výstavby nových dálnic na obchodování s nemovitostmi. Ne zřídka bylo v minulosti v Česku využíváno, kdy výstavba nové dopravní infrastruktury posloužila jako záminka pro spekulanty, kteří před výstavbou levně nakoupili pozemky, které vzápětí po zprovoznění komunikace prodali s velkým ziskem.

Jak tvrdí ve své práci Ozbay (2007) a Rietveld a Bruinsma (1998), tak dělení vlivů rozvoje dopravní infrastruktury na distributivní a generativní efekt je velice důležité. Je to z toho důvodu, že je zde na první pohled vidět skutečný přínos rozvoje dopravní infrastruktury, pokud se tedy jedná o generativní efekt. Tento vliv má za následek nové, přímé investice, které by bez výstavby dopravní infrastruktury vůbec nevznikly. Je proto používán jako jeden z hlavních argumentů při plánování výstavby nové dopravní infrastruktury. Jedná se tedy z velké části o velice pozitivní efekt jak tvrdí Boarnet (1995), Mas (1996) a Pereira (2003). Na druhou stranu distributivní efekt je daleko více diskutabilní. Jelikož se nejedná o genezi nových investic, ale pouze o jejich relokaci z míst, kde již fungují. To sice znamená pozitivní vliv na lokalitu s rozvojem dopravní infrastruktury, naopak na původní místa působí negativně. Na tento fakt např. poukázal Chandra (2000), který tvrdí, že dálnice ovlivňují

prostorové rozmístění ekonomických aktivit tak, že se pouze přesouvají firmy z oblastí, kde neprochází žádná dálnice, do lokalit, kde jsou právě nové vysokokapacitní komunikace budovány. To znamená, že celkový ekonomický úhrn těchto oblastí zůstává nezměněn. Tento fenomén zkoumal na nemetropolitních oblastech celých Spojených států. Tento vliv se tak velice často stává argumentem odpůrců rozvoje dopravní infrastruktury. Tito skeptici právě poukazují na pouhou relokaci jednotlivých aktivit v prostoru. Rozlišení těchto dvou efektů je bohužel velmi problematické a je z velké míry závislé na velikosti zkoumaného prostoru. Diskutované vlivy jsou heslovitě (pro větší přehlednost) popsány v následující části této kapitoly, přičemž jako zdroj pro tento seznam slouží výše hodnocená literatura, plus práce Čierného (2004). Jednotlivé efekty dálnic jsou rozděleny do dvou základních protichůdných efektů – pozitivní a negativní. Nutno poznamenat, že se jedná o poměrně velké zjednodušení a jednotlivé vlivy se mohou v různých částečně případech lišit, v závislosti na místních podmínkách (typ a umístění regionu, postavení obce v hierarchii sídel, vyspělost, apod.)

Pozitivní vlivy:

- úspora času (rychlá a plynulá jízda),
- zmenšení počtu a velikosti dopravních kongescí,
- úspora pohonných hmot,
- zlepšení dopravní dostupnosti na větší vzdálenosti,
- levnější export a import,
- pozitivní vliv na počet dopravních nehod,
- větší objem mezinárodní přepravy – vyšší výběr mýtného,
- prohloubení mezinárodních styků,
- posilování integračních tendencí, zlepšení kontaktu se sousedními státy,
- zlepšení podmínek pro cestovní ruch,
- snížení dopravních nákladů firem,
- větší spolehlivost přepravy,
- zvýšení přesnosti dodávek zboží a z toho vyplývající možnost poklesu množství zásob tzv. systém just in time,
- odvedení dopravy z center sídel,
- snížení počtu obyvatel postižených postižení exhalacemi a hlukem,
- dálnice zvedá image některých regionů a firem,

- nárůst zaměstnanosti v údržbě dálnic,
- nárůst zaměstnanosti v průběhu výstavby.

Negativní vlivy:

- nové dálnice „nasávají“ provoz, který časem překročí jejich kapacitu (zejména v příměstských oblastech),
- útlum ekonomických aktivit a pokles cen nemovitostí v centrech některých měst,
- draining efekt - z lepšího spojení profituje vyspělý region na úkor zaostalého,
- negativní vliv dálnic na životní prostředí (znečišťování vody a půdy),
- zábor kvalitní zemědělské půdy,
- dálnice působí v krajině jako neproniknutelná bariéra – fragmentace krajiny,
- negativní vliv na zdraví obyvatel (hluk, vibrace, exhalace škodlivin),
- vytváří méně kvalifikovaná pracovní místa, než např. výzkum, školství apod.

2.3 Metody výzkumu používané v současných případových studiích

Nejčastější metody, které jsou používány při hodnocení vlivu dopravní infrastruktury, shrnuli ve své práci Rietveld a Bruinsma (1998). Rozdělení metod pro analýzu vlivů dopravní infrastruktury se odvíjí od zvoleného přístupu a od zvoleného typu dat. Na základě této koncepce jsou přístupy děleny na modelové a nemodelové, data jsou členěny na agregovaná a neagregovaná.

Modelové přístupy na agregovaných datech jsou nezbytným nástrojem při analýze ekonomických efektů investic na dopravní infrastruktury. Modelové přístupy jsou nejčastěji využívány dopravními inženýry, ekonomy a aparáty územního plánování. Patří sem následující metody:

CBA analýza (cost benefit analyst) vyhodnocuje přímé i nepřímé dopady dopravní infrastruktury. „Podstata spočívá v kvantifikaci veškerých pozitivních i negativní efektů plynoucích z projektu a zdrojů vynaložených na jejich dosažení, převodu těchto nákladů a přínosů na peněžní jednotky (získání tzv. socioekonomických toků) a jejich mezirasové

agregaci.“¹ Slabinou této metody je velmi komplikované peněžní vyčíslení jednotlivých charakteristik. Tato metoda je velice rozšířená u velkého spektra projektů, nejenom u těch spojených s dopravní problematikou.

Další modelový přístup na agregovaných datech je lokalizační model. Tento model zkoumá souhrnná data a vliv dopravní infrastruktury hodnotí spolu s ostatními aspekty, které ovlivňují lokalizaci firem (cena pozemků, lidské zdroje, dostupnost trhů apod.).

Modelové přístupy na neagregovaných datech se používají především při hodnocení vlivu rozvoje dopravní infrastruktury na lokalizaci ekonomických aktiv nebo domácností. Hlavní kritérium při rozhodování představuje prostorová dostupnost vybrané lokality.

Do nemodelových přístupů na agregovaných datech patří kvazi-experimentální metoda. Tato metoda je poměrně hodně rozšířená, protože na první pohled vypadá velice efektivně a přitom jednoduše. Jádrem této metody spočívá ve srovnání různých socioekonomických faktorů (např. zaměstnanost, počet firem, cena půdy apod.) před otevřením a po otevření dopravní infrastruktury (případně srovnává s analogickými regiony). Tato metoda tak zcela explicitně vyjadřuje zjevné výsledky o vlivu rozvoje dopravní infrastruktury na danou lokalitu. Na druhou stranu tento přístup skýtá mnohá úskalí. Především se jedná o možnost ovlivnění regionu vlivy vyššího řádu (např. ekonomická krize). Další nebezpečí představují chybně zvolené referenční regiony. Proto je nutné dbát velké opatrnosti při používání této metody. Tato metoda je např. použita v těchto případových studiích: (Chandra 2000; Whitelegg 1994; Richard 2010; Rephann 1994). Je také hojně aplikovaná v českých publikacích, zabývajících se hodnocením rozvoje dopravní infrastruktury (např. Vondráčková 2006; Čierný 2005; Hosnedlová 2009; Boušek 2008). Stejně tak v této práci bude kvazi-experimentální metoda jedním z aplikovaných metodologických přístupů.

Nemodelové přístupy na neagregovaných datech představují především dotazníkové šetření a řízený rozhovor. Tyto metody se začínají široce využívat především v poslední době, souvisí to s velkým zájmem o behaviorální pojetí výzkumu. Řízené rozhovory a vyplňování dotazníků nejčastěji probíhá osobně, telefonicky, písemně nebo elektronicky. Stejně jako předchozí metody, tak i tato má negativní vlastnosti. Jedná se především o neschopnost respondentů objektivně zhodnotit vlivy dopravní infrastruktury na místní regionální rozvoj. Další problémy představují obecné vlastnosti těchto šetření: vysoké peněžní náklady, vysoká

¹ Zdroj: Sieber uchytil. *Cost benefit analyst*. [online], c2010 [cit. 2010-11-22]. Dostupné na WWW: <<http://www.sieber-uchytil.cz/analyza-nakladu-a-prinosu-cba.html> >

časová náročnost, subjektivita výpovědí, malá návratnost dotazníků apod. Ačkoliv nevýhody tohoto přístupu jsou poměrně značné a není příliš používán v zahraniční literatuře, tak je přesto využít ve většině českých případových studií. I v této práci je použita metoda řízeného rozhovoru a dotazníkového šetření.

Většina výše popsaných metod představuje poměrně vhodné přístupy hodnocení vlivu rozvoje dopravní infrastruktury na regionální rozvoj. Na druhou stranu se všechny tyto metody potýkají s celou řadou problémů. Proto většina studií využívá právě kombinaci jednotlivých metod, které tak přispívají k větší objektivnosti. Stejně tak tato práce využívá spojení těchto metod, především pak kombinaci kvazi-experimentálního přístupu, řízeného rozhovoru a dotazníkového šetření.

V závěru této kapitoly jsou stručně charakterizovány základní typy studií, využívající některé z výše analyzovaných metod. Přehledný profil těchto typů studií sestavil ve své práci Lehovec a kol. (2003).

- Studie k vyhodnocení navrhovaných investic – využívají se jako základní informace při volbě z jednotlivých alternativ navrhovaného projektu. Hlavní účel těchto studií je nastínění pozitivních vlivů navrhované dopravní infrastruktury na regiony, ve kterých je tato výstavba plánována. Tento typ použil např. Weisbrod (1992).
- Studie pro plánovací a regulační dohled – jsou vytvářeny na základě zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivu na životní prostředí. „Tento zákon je základním právním předpisem, který v České republice určuje, jakým způsobem se budou posuzovat záměry (především stavby), které mohou mít vliv na životní prostředí a veřejné zdraví.“² Tento zákon nařizuje vypracování posudku o vlivu na životní prostředí – EIA.
- Studie pro veřejnou osvětu – je vytvářena především proto, aby v co nejjednodušší míře popsala hlavní přínosy výstavy nové komunikace tak, aby byly srozumitelné pro širokou veřejnost. Tato studie je též velice důležitá, protože její špatné zpracování a nedostatečné vysvětlení přínosů široké veřejnosti může vyvolat silný odpor

² Zdroj: Wikipedie, otevřená encyklopedie. *Zákon o posuzování vlivu na životní prostředí*. [online], c2010 [cit. 2010-11-02]. Dostupné na WWW: http://cs.wikipedia.org/wiki/Z%C3%A1kon_o_posuzov%C3%A1n%C3%AD_vliv%C5%AF_na_%C5%BEivotn%C3%AD_prost%C5%99ed%C3%AD

k plánované stavbě. Tato rezistence většinou eskaluje ve vznik nejrůznějších občanských iniciativ, které mohou průběh výstavby značně zkomplikovat a prodražit.

- Poprojektová studie (Studie pro vyhodnocení po realizaci) – jedná se o skutečné, „pravé“ hodnocení vlivu rozvoje dopravní infrastruktury na regionální rozvoj. Je to z toho důvodu, že se neprovádí v průběhu plánování výstavby dopravní infrastruktury, ale až po jejím dokončení, většinou s několikaletým časovým odstupem. Jedná se o analogii hodnocení ex-post, které se vypracovává pro evropskou komisi, kde se hodnotí dopady právě skončených operačních programů. Základem této studie je porovnání dat před a po dokončení výstavby nové komunikace. Většinou se srovnávají časové řady různých socioekonomických indikátorů. Výsledky těchto studií se většinou ještě porovnávají se studii pro vyhodnocení investic a stávají se tak podklady pro další nové studie, které čerpají z těchto poznatků a stávají se tak mnohem kvalitnější a přesnější. Sem patří například tyto zahraniční studie: (Richard 2010), (Oosterhaven 2003), (Holl 2007) a většina českých studií (Vondráčková 2006, Čierný 2005 apod.)

3. Metodický postup výzkumu

Tato kapitola je zaměřena na konkrétní metodiku, která byla použita při výzkumu v této práci. Metodický postup je inspirován obecnou literaturou a především jednotlivými případovými studii. Na základě informací z těchto zdrojů byla zvolena optimální kombinace metod, které se nejvíce hodí na hodnocení vlivu dálnice D1 na město Humpolec. Z obecné typologie jednotlivých případových studií, lze tuto studii zařadit mezi poprojektové (analyzuje vliv dopravní stavby po jejím otevření - viz kapitola 2.3).

Ačkoliv většina zkoumaných údajů pochází z období po roce 1991 a dálnice D1 (v úseku Praha - Brno) byla otevřena již v roce 1980, analýzy provedené v této práci vycházejí především z kvazi-experimentálního přístupu hodnocení dat (porovnávání socioekonomických faktorů před a po otevření dálnice - viz kapitola 2.3). Je to především z toho důvodu, že většina socioekonomických indikátorů byla před rokem 1989 značně ovlivněna politickým režimem. Takže se skutečný vliv dálnice D1 nemohl víceméně projevit (viz Jalovec 1995). Navíc se rok 1991 jeví jako vhodný začátek tohoto výzkumu, protože se po dvou letech bouřlivého období politického a sociálního převratu, začaly konečně naplno uplatňovat principy demokracie a kapitalismu.

Na druhou stranu může kdokoliv namítnout, že všechny hypotetické vlivy dálnice D1 byly v období po roce 1991 překryty právě probíhající transformací. Tento názor lze jistě jen stěží rozporovat, a proto je v této práci použita druhá metoda kvazi-experimentálního přístupu: srovnání socioekonomických ukazatelů s referenčním městem, položeným mimo dálnici. Na základě několika provedených analýz bylo vybráno město Chotěboř a to z toho důvodu, že mělo v roce 1991 obdobné „startovací“ podmínky jako Humpolec. Srovnání socioekonomických indikátorů Humpolce a Chotěboře tak poslouží k větší objektivitě této práce a mělo by odhalit a redukovat vliv transformace.

Tyto přístupy budou ještě doplněny o metodu dotazníkového šetření, které bude provedeno mezi obyvateli a jednotlivými firmami v Humpolci. Dále bude využit řízený rozhovor se zástupcem města Humpolec.

3.1 Charakteristika a důvod aplikace jednotlivých socioekonomických indikátorů

V této podkapitole jsou stručně charakterizovány jednotlivé socioekonomické ukazatele, jež jsou v této práci použity pro hodnocení vlivu dálnice D1 na město Humpolec. Soubor těchto indikátorů byl sestaven na základě studia literatury diskutované ve druhé kapitole. Současně je zde také zdůvodněno, proč byly zvoleny právě tyto indikátory. Ačkoliv ne všechny, zde uvedené, faktory zcela jednoznačně odhalují vliv dálnice na regionální rozvoj, je s nimi přesto pracováno. Je to především z toho důvodu, že dotvářejí celkový pohled na rozvoj Humpolce a znázorňují odlišnosti od města Chotěboř.

- **Dopravní dostupnost** – popisuje vzdálenost mezi dvěma místy, přičemž se většinou jedná o lokality na odlišných hierarchických úrovních. Tuto vzdálenost lze chápat dvěma možnými způsoby. Ten první představuje faktickou vzdálenost, která je měřena po pozemní komunikaci (např. silnice, dálnice, železnice apod.), nebo vzdušnou čarou a většinou se udává v kilometrech. Druhá forma dopravní dostupnosti představuje vzdálenost, která je vyjádřena časovou náročností cesty mezi dvěma lokalitami. Tato varianta je více reálná a praktická, jelikož většina subjektů upřednostňuje spíše rychlejší spojení, nežli to nejkratší. Z tohoto pohledu na dopravní dostupnost se dálnice jeví jako jeden z nejlepších prostředků pro její zlepšování, proto je v této práci také hodnocena.
- **Intenzita dopravy** – je hlavním měřítkem vytížení komunikace. „Nejčastěji se udává tzv. roční průměr denních intenzit (RPDI) pro daný úsek komunikace v obou směrech v počtu vozidel za 24 hodin. Intenzita dopravy se měří sčítáním a to jak ručním, tak automatickým. Pravidelně v pětiletých cyklech (naposledy v roce 2010) probíhá celostátní sčítání dopravy v celé ČR.“³ Důvod použití – lze jejím prostřednictvím porovnávat nárůst dopravy, který může být ovlivněný dálnicí.
- **Intenzita vyjížděky** – je měřena podílem vyjíždějících zaměstnaných osob za prací z obce bydliště na celkovém počtu ekonomicky aktivních osob v dané obci. Důvod použití – popisuje ekonomickou stabilitu sídla a indikuje nárůst (respektive pokles) počtu (velikosti) firem.

³Zdroj: České dálnice. *Intenzita dopravy*. [online], c2010 [cit. 2010-09-12]. Dostupné na WWW: <<http://www.ceskedalnice.cz/odborne-info/intenzity-dopravy>>

- **Zaměstnanecká struktura** – popisuje rozdělení EAO do jednotlivých sektorů ekonomiky. Důvod použití – poměr rozdělení EAO do jednotlivých odvětví může odhalit větší míru v oborech bezprostředně navázaných na dálnici.
- **Míra nezaměstnanosti** – udává podíl ekonomicky aktivních obyvatel hledajících práci (evidovaných na úřadu práce) na celkovém počtu ekonomicky aktivních obyvatel obce. Důvod použití – stejně tak jako tři následující ukazatele, tak i tento určuje ekonomické postavení, které může být ovlivněno dálnicí.
- **Počet pracovních příležitostí** – tento ukazatel vyjadřuje počet pracovních míst v daném sídle. Hampl (2005) specifikoval tento vztah takto:

$$\text{Pracovní příležitosti} = (\text{EAO} - \text{Nezaměstnaní}) - \text{EAO}_{\text{vyj.}} + \text{EAO}_{\text{doj.}}$$

- **Index ekonomické aktivity** – „Index hodnotí zaměstnanost v dílčích sektorech ekonomiky, přičemž jsou jednotlivým ekonomickým odvětvím přiřazovány různé váhy dle jejich progresivity. Čím vyšší hodnoty index dosahuje, tím větší je podíl zaměstnanosti v progresivnějších odvětvích“ (Čermák 2004, in Vondráčková 2006, str. 29). Důvod použití – značí ekonomickou prosperitu, která může být ovlivněna dálnicí.

$$I_{EA} = (1 * \text{primér} + 2 * \text{sekundér} + 3,5 * \text{terciér}) / (\text{primér} + \text{sekundér} + \text{terciér}).$$

- **Index podnikatelské aktivity** – uvádí poměr počtu jednotlivých ekonomických subjektů na sto ekonomicky aktivních obyvatel. Tento indikátor, na rozdíl od indexu ekonomické aktivity a indexu vzdělanosti, nehodnotí kvalitu lidských zdrojů, které představují především zaměstnanci, ale spíše počet podnikatelů, tedy víceméně zaměstnavatelů. Je tak možná ještě důležitější než oba výše zmíněné indexy.

$$I_{PA} = (\text{ES}/\text{EAO}) * 100$$

- **Index vzdělanosti** – charakterizuje obyvatelstvo dle dosaženého vzdělání. Tento index je odvozený od jednotlivých stupňů vzdělání (základní, střední bez maturity, úplně střední, vysokoškolské), kterým jsou přiděleny jednotlivé váhy. Hampl (2005) vztah těchto typů vzdělání a jejich vah definoval takto:

$$I_{VZ} = (1 \cdot Z\check{S} + 1,5 \cdot SO + 2 \cdot S\check{S} + 3,5 \cdot V\check{S}) / (Z\check{S} + SO + S\check{S} + V\check{S})$$

Důvod použití – lze jím porovnat „atmosféru“ v lokalitě, ovlivněnou např. vyšší poptávkou po kvalifikovaných profesích (možný důsledek působení dálnice). Společně s indexem ekonomické aktivity je ukazatelem, který poměrně výstižně charakterizuje kvalitu lidských zdrojů.

- **Land use** – jedná se o poměrně komplexní pojem, proto v případě této práce bude zúžen především na charakteristiku využití půdy. Důvod použití: změny v land use jsou na první pohled relativně dobře identifikovatelné a kvantifikovatelné, proto mohou poměrně snadno poukázat na případný vliv dálnice.
- **Počet obyvatel a jejich demografická struktura** – jedná se spíše o obecné ukazatele, které příliš nemohou odhalit vliv dálnice na regionální rozvoj. Na druhou stranu výstižně dokreslují celkovou situaci.
- **Počet domů a bytů** – další ze skupiny obecnějších charakteristik, kdy pozitivní vývoj potvrzuje celkový rozvoj sledovaného území. Důvod použití – společně s předchozím ukazatelem spíše dotváří podmínky sledovaných měst.

3.2 Charakteristika sledovaných firem

Informace o vývoji počtu firem, o jejich sektorovém složení a další firemní charakteristiky představují jedny z nejlepších indikátorů regionálního rozvoje, zapříčiněného výstavbou dálnice. Především v tomto případě je tento jev značně determinován celkovou transformací hospodářství, proto je zde velice důležité zahrnutí analogického města Chotěboře. v této části práce budou analyzována zejména sekundární data, která jsou volně přístupná na internetových portálech ARES (administrativní registr ekonomických subjektů) a justice.cz (databáze obchodního rejstříku):

- **Počet firem** – základní indikátor, který především s výše popsáním ukazatelem (velikost firem dle počtu zaměstnanců) velice dobře indikuje ekonomický, potažmo celkový rozvoj regionu.
- **Rok vzniku firem** – jelikož tato studie nevychází ze zcela striktního pojetí kvazi-experimentální metody výzkumu (dálnice již byla postavena před rokem 1991 - viz

str. 24), nemá tento ukazatel příliš velkou vypovídající hodnotu. Na druhou stranu bude jistě zajímavé sledovat, jak se liší údaje v obou hodnocených městech.

- **Velikost firem dle počtu zaměstnanců** – faktor, který v případě velkého počtu malých firem, vypovídá o vysoké podnikatelské aktivitě místního obyvatelstva. Naopak, větší počet velkých firem značí aktivitu nadregionálních a zahraničních investorů, jelikož se těmto subjektům vyplatí nová cílené investice, pouze pokud je většího rozsahu.
- **Zastoupení firem v sektorech ekonomik** – ukazuje především stupeň progresu firem v rámci celého hospodářství. Pokud je velké zastoupení jednotlivých společností v teriéru, značí to vyšší vyspělost celého regionu. Dále se dá podle tohoto ukazatele odhalit přímý vliv dálnice, např. větším zastoupením logistických a dopravních firem.
- **Státní příslušnost majitele firem** – v tomto případě spíše rozdělení na české a zahraniční majitele. Tento ukazatel je důležitý z toho důvodu, že zahraniční firmy si velice pečlivě vybírají lokality pro své investice. Kvalitní dopravní infrastruktura, respektive dálnice, představuje důležitý faktor při jejich volbě. České firmy jsou více lokalizovány do míst bydliště svého majitele.

3.3 Použité datové zdroje

Datové informace, které jsou v této práci analyzovány, se dělí na dvě základní skupiny: primární a sekundární. v případě sekundárních dat se jedná o různé statistické údaje, které lze dále rozčlenit dle zdroje a zkoumaného tématu:

- **Socioekonomické informace** – používají se především k výzkumu faktorů, jako jsou: index vzdělanosti, míra nezaměstnanosti, počet obyvatel apod. Nejdůležitější pramen, ze kterého pocházejí tyto informace je Sčítání lidu, domů a bytů 1991 a 2001 (SLBD). Ačkoliv poslední SLBD proběhlo již v roce 2001, tudíž jsou tyto data relativně neaktuální, jsou zde přesto využívána, zejména z důvodu neexistence jakéhokoliv obdobně rozsáhlého souboru informací. Navíc se nejedná o podklady pro celou tuto práci, ale pouze o jednu dílčí část (viz dále). Další důvod využití těchto dat z roku 2001, je možnost navázání výzkumu na tuto analýzu další případovou studií, která by využila SLBD z roku 2011.

- **Dopravní informace** – slouží především k analýze: intenzity dopravy a dopravní dostupnosti. Hlavní zdroj, který je použit pro čerpání dopravních informací, je sčítání dopravy, které zaštiťuje Ředitelství silnic a dálnic, přičemž se provádí každých pět let. Další důležité dopravní informace byly shromážděny z internetového portálu mapy.cz.
- **Informace o firmách** – získání těchto dat bylo velmi časově náročné, protože ne všechny informace lze nalézt na jednom místě, ale musí se hledat zvlášť pro každou firmu. Postup byl takový, že se nejdříve sestavil seznam všech relevantních podniků (viz kapitola 4.7) pomocí internetových severů ARES a justice.cz. Z těchto portálů byla shromážděna data, jako jsou například počet zaměstnanců, rok založení firmy apod. Dále se prostřednictvím internetových vyhledávačů, jako jsou google.com a seznam.cz zjistily webové stránky jednotlivých společností, ze kterých byly získány kontaktní údaje, jako jsou emailové adresy a telefonní čísla. Tyto firemní emaily byly použity k rozesílání elektronických dotazníků. Nedostatkem informací ze serverů ARES a justice.cz je jejich možná neaktuálnost a nemožnost rozlišit informace o sídle firmy a o místě činnosti firmy.

Primární data, která jsou v této práci zkoumána, pocházejí především z dotazníkového šetření (viz následující kapitola). K úplnému výčtu datových zdrojů je ještě třeba připojit databázi LUCC Czechia (Land Use Cover Change). Jedná se o projekt, který je řešený na PŘF UK. „Jeho hlavním cílem je, s využitím různých typů dat (aktuální a historická data, evidence nemovitostí, archivní mapy, letecké snímky, družicová dat, statistická data atd.), hledat hlavní trendy a pravidelnosti vývoje české a evropské kulturní krajiny mezi lety 1845, 1948, 1990, 2000 a 2010 a snažit se vysvětlit příčiny a souvislosti“.⁴

3.4 Dotazníkové šetření

Poslední část dat, použitých ve výzkumu, byla získána prostřednictvím přímého dotazování jednotlivých respondentů. Otázky tohoto šetření jsou inspirovány dotazníkem, který ve své analýze použila Vondráčková (2006) a Čierný (2004). Pro účely této práce, je

⁴ Zdroj: Lucc Czechia. [online], c2010 [cit. 2010-10-07]. Dostupné na WWW: <<http://www.lucc.cz/>>

tento dotazník částečně modifikován. Toto šetření je, dle dotazovaných skupin respondentů, rozděleno na čtyři části. Všechny čtyři vzory dotazníků jsou uvedeny v přílohách 1, 2, 3, 4.

První skupinu dotazovaných tvoří firmy, které byly vybrány na základě postupu popsaného v kapitole 3.3. Těmto podnikům byl opakovaně emailem zaslán odkaz na elektronický dotazník v období 15. 3.2011 až 23. 3. 2011. Na základě informací z předchozích studií (Boušek 2008, Hosnedlová 2009) se nedala očekávat příliš vysoká návratnost dotazníků. Bohužel se tento předpoklad potvrdil, proto byla část firem, které neodpověděly, a jsou považovány za významné, oslovena telefonickou cestou. Celkově se tak podařilo získat odpovědi od 41 firem, což představuje 18 % celkově analyzovaných společností.

Další dotazovaní respondenti byli z řad běžných občanů žijících v Humpolci. Jednalo se o reprezentativní vorek 121 obyvatel, což představuje 1,09 % všech obyvatel žijících v tomto městě. Ve vzorku byly zahrnuty všechny tři hlavní skupiny obyvatel bydlících v Humpolci. Dotazování probíhalo v období 18. 3. 2011 až 22. 3. 2011 na Horním náměstí a před supermarkety Billa a Penny market.

Třetí skupinu tvoří osoby samostatně výdělečně činné (OSVČ), u kterých byl postup i termín dotazování shodný s dotazováním firem (viz výše). Pro tuto skupinu byl upraven (zkrácen) speciální dotazník. Celkově se tak podařilo získat odpovědi od 53 živnostníků, což představuje přibližně 3 % celkového počtu OSVČ.

Poslední, kdo odpovídal na otázky, byl místostarosta města Humpolec pan Květoslav Namyslo. v tomto případě nešlo o dotazník, nýbrž se jednalo o řízený rozhovor na předem připravené otázky. Zástupce města Chotěboř dotazován na percepci dálnice D1 nebyl, jelikož by se jednalo pouze o hypotetické otázky.

Využití dotazníkového šetření bylo zvoleno z těchto důvodů:

- Poměrně rychlé a snadné obsáhnutí velkého počtu respondentů prostřednictvím elektronického dotazníku.
- Uživatelsky jednoduché zpracování elektronického dotazníku.
- Doplnění sekundárních statistických dat.
- Otázky přesně vystihují analyzovanou problematiku.
- Aktuálnost těchto údajů.
- Informace, které nelze nikde jinde vyhledat.⁵

⁵ Více informací o celém dotazníkovém šetření je uvedeno v kapitole 5

3.5 Stručná charakteristika města Humpolec

Město Humpolec se rozkládá v severozápadní části kraje Vysočina. v této části Česka převládá zvlněný reliéf Českomoravské vrchoviny s mírně chladnějšími teplotami, než je celorepublikový průměr. Celkový ráz této krajiny je považován za zemědělský. Humpolec je od roku 2003 obec s rozšířenou působností (ORP) a na severu sousedí s ORP Světlá nad Sázavou, na jihu je to ORP Jihlava, na východě s ORP Havlíčkův Brod a na Západě s ORP Pelhřimov. Ve správním obvodu Humpolce je lokalizováno 17 dalších obcí, přičemž žádná z nich nedosahuje většího počtu než je 1000 obyvatel. Jedná se tady převážně o venkovský charakter osídlení. Město se skládá z dalších 11 místních částí; Brunka, Rozkoš, Plačkov, Lhotka, Krasoňov, Světlice, Světlický Dvůr, Hněvkovice, Vilémov, Petrovice a Kletečná. Ostatní socioekonomické charakteristiky Humpolce jsou uvedeny a analyzovány ve čtvrté kapitole.

3.6 Stručná charakteristika města Chotěboř

Pokud bereme v úvahu administrativní a fyzicko-geografické aspekty, tak město Chotěboř je na tom obdobně jako Humpolec. Rozkládá se v severní části kraje Vysočina. V této části Česka převládá zvlněný reliéf Českomoravské vrchoviny a Železných hor, který vzájemně odděluje údolí řeky Doubravy. Klima je zde vlhčí a chladnější, než je celorepublikový průměr. Celkový ráz této krajiny je považován za zemědělský. Chotěboř je od roku 2003 obec s rozšířenou působností (ORP) a na severu sousedí s ORP Chrudim, na jihozápadě je to ORP Havlíčkův Brod, na východě s ORP Hlinsko a Žďár nad Sázavou. Ve správním obvodu Chotěboře je lokalizováno 30 dalších obcí, přičemž pouze Krucemburk a Ždírec nad Doubravou dosahují většího počtu než je 1000 obyvatel. Jedná se tady převážně o venkovský charakter osídlení. Město se skládá z dalších 8 místních částí: Bílek, Dobkov, Klouzovy, Počátky, Příjemky, Rankov, Střížov a Svinný. Ostatní socioekonomické charakteristiky Humpolce jsou uvedeny a analyzovány ve čtvrté kapitole.

3.7 Stručný přehled výstavby dálnice D1 v úseku Praha - Brno

Jelikož se tato práce primárně nezabývá dálnicí D1 jako takovou, ale především posouzením jejího vlivu na město Humpolec, tak zde nebude nikterak podrobně popisována její historie, ale uvedeme zde pouze několik základních informací. Toto ještě omezíme tím, že popíšeme pouze úsek dálnice D1 mezi Prahou a Brnem. A navíc informace budou uvedeny pouze přehlednou heslovitou formou. Tyto dvě redukce informací mají především ten důvod, že o dálnici D1 bylo již napsáno značně velké množství publikací (např. Kroczek, 1982), nebo nejrůznější spisy vydávané ředitelství silnic a dálnic ČR. To znamená, že my bychom nepřinesli nic nového, pouze bychom zde uváděli velké množství převzatých informací.

- Stavba dálnice byla odsouhlasena 4.11.1938, původně měla spojit Prahu a Podkarpatskou Rus.
- Stavba začala 2. 5. 1939, nicméně práce byly výrazně omezeny 2. Světovou válkou, v tomto redukovaném režimu se stavělo až do roku 1950, kdy došlo k úplnému zastavení výstavby.
- V roce 1963 byla odsouhlasena nová síť dálnic v Československu, která ovšem byla částečně odlišná, i svými technickými parametry, od původní schválené verze z roku 1938.
- Současný stav dálnice D1 se začal budovat v roce 1967 a to v úseku Praha – Mirošovice, tento úsek byl dokončen 12.7.1971.
- Další části v úseku Praha – Brno byly postupně realizovány a celé toto spojení bylo dokončeno 8.11.1980.

4. Analýza socioekonomických indikátorů měst Humpolce a Chotěboře, hodnocení vlivu dálnice D1

Tato kapitola představuje jádro celé této diplomové práce a je v ní analyzován vliv dálnice D1 na město Humpolec za pomoci jednotlivých socio-ekonomických indikátorů. Jednotlivé charakteristiky jsou porovnávány s referenčním městem Chotěboř.

4.1 Změny v demografické struktuře a počtu obyvatelstva

Tato kapitola je zaměřena na analýzu základních ukazatelů, které charakterizují obyvatelstvo. Hlavní zdroj dat pro tuto analýzu byl získán ze SLBD 1991 a 2001. V první části kapitoly budou nastíněny předpoklady a dílčí hypotézy předpokládaných výsledků. Tyto dílčí hypotézy vycházejí z obecných hypotéz, které byly formulované v první kapitole. Další část této kapitoly obsahuje zkoumaná data, která jsou pro větší názornost utříděna do přehledných tabulek. Poslední část kapitoly je věnována interpretaci zkoumaných dat, posouzení parciálních hypotéz a formulování dílčích závěrů. V této kapitole jsou hodnoceny následující ukazatele:

- počet obyvatel,
- věková struktura,
- index vzdělanosti.

Tyto ukazatele byly zvoleny z toho důvodu, že se jedná o základní kvalitativní charakteristiky obyvatelstva a dají se poměrně jednoduše porovnat mezi oběma hodnocenými městy. Na základě těchto indikátorů a obecných hypotéz můžeme stanovit předpokládané výsledky výzkumu v této kapitole:

- Počet obyvatel se v Humpolci ani v Chotěboři příliš nezvýšil, spíše stagnoval. Lze tak usuzovat na základě celorepublikového vývoje (který je navíc ovlivněn více populačně dynamickými regiony).
- Věková struktura je v obou městech obdobná. Není důvod předpokládat, že by obě hodnocená města výrazně vybočovala ze státního průměru.

- Index vzdělanosti bude vyznívat mírně pozitivněji pro Humpolec než pro Chotěboř a to z důvodu že v Humpolci předpokládáme vyšší podíl terciéru.

V tabulce 4.1 jsou uvedeny základní demografické údaje za obě města plus rámcová data za okres Pelhřimov a Českou republiku.

Tabulka 4.1: Počet obyvatel a demografická struktura – Humpolec, Chotěboř, okres Pelhřimov, Česko

	Humpolec		Chotěboř		okr. Pelhřimov		Česko	
	1991	2009	1991	2009	1991	2009	1991	2009
Počet oby.	11 268	11 102	9 572	9819	74 363	73 017	10 312 548	10 506 813
Změna v %	- 1,47		2,58		- 1,8		1,88	
	1991	2001	1991	2001	1991	2001	1991	2001
0-14 let	20,06	14,93	21,77	17,82	20,33	15,96	20,56	15,44
15-59 let	67,1	67,26	67,39	69,59	66,1	68,45	66,68	68,24
60 a více let	12,84	17,81	10,84	12,59	13,57	15,59	12,76	16,32

Zdroj: SLBD 1991, 2001

Jak bylo uvedeno v kapitole 3.2, ze základních demografických údajů nelze zcela jednoduše vypožorovat vliv dálnice na regionální rozvoj, proto tedy slouží spíše k dokreslení celkové situace. Stejně tak se v tomto případě pozitivní vliv dálnice na nárůst počtu obyvatel nepotvrdil. V Humpolci naopak počet obyvatel poklesl o 1,47 %. Naopak v Chotěboři počet obyvatel vzrostl o 2,58 %. Tato skutečnost je s největší pravděpodobností způsobena suburbanizací, která se v Humpolci projevila významněji než v Chotěboři. Za jednu z příčin tohoto fenoménu lze uvažovat to, že v roce 1991 byl v Humpolci velice malý počet rodinných domů - viz kapitola 4.6, který následně zaznamenal prudkou stoupající tendenci. Nestalo se tak pouze ve vlastním katastrálním území města Humpolec, ale i v okolních obcích. Naopak rozvoj obcí v zázemí Chotěboře nebyl příliš významný a většina obyvatel se nestěhovala a zůstala ve vlastním městě. Lze tak i usuzovat z toho, že v Chotěboři byl poměrně velký nárůst počtu bytů v bytových domech. Další důvod vyššího počtu obyvatel v Chotěboři je vyšší přirozený přírůstek obyvatel. Tento fakt lze pozorovat i na vyšším poměru obyvatel do 14 let, na úkor počtu obyvatel nad 60 let (viz tabulka 4.1). Ostatní výsledky ve věkové struktuře obyvatelstva nevykazují žádné mimořádné hodnoty a jsou v souladu s celkovým trendem v Česku.

Další analýza dat se zabývá celkovou vzdělaností obyvatelstva. Podobně jako předchozí demografické charakteristiky, tak i údaje o vzdělanosti mají spíše informativní a zobecňující podstatu. Navíc se jedná o ukazatele s poměrně dlouhodobým vývojem. Proto zde nebudou hodnocena data v závislosti na čase, ale pouze porovnány hodnoty z roku 2001. Na druhou stranu jsou tato data ideální pro odhalení eventuálních výrazných disparit, které by bylo nutné diskutovat před analýzou dalších faktorů. V tabulce č. 4.2 je obyvatelstvo uspořádáno podle dosaženého vzdělání.

Tabulka 4.2: Vzdělanostní struktura obyvatelstva, index vzdělanosti – Humpolec, Chotěboř, okres Pelhřimov, Česko v roce 2001

		Základní	Střední odb.	Středoškolské	Vysokoškolské
Humpolec	Počet	1946	3685	2415	700
	%	22,25	42,13	27,61	8,01
	Index vz.	1,69			
Chotěboř	Počet	1611	3269	2188	656
	%	20,86	42,32	28,33	6,49
	Index vz.	1,71			
Okr. Pelhřimov	Počet	14 578	25 139	14 671	3 737
	%	25,08	43,25	25,24	6,43
	Index vz.	1,71			
Česko	Počet	1 975 109	3 255 400	2 134 917	762 459
	%	24,30	40,05	26,27	9,38
	Index vz.	1,7			

Zdroj: SLBD 2001

Na základě srovnání údajů z tabulky 4.2 můžeme konstatovat, že se mezi oběma městy nevyskytují žádné dramatické rozdíly v proporčním rozdělení obyvatelstva dle vzdělání. Pouze v Humpolci je mírně vyšší koncentrace vysokoškoláků, která ovšem na druhou stranu nedosahuje celorepublikové úrovně. Pokud ale srovnáme indexy vzdělanosti v obou městech, okrese Pelhřimov a Česku, tak dojdeme k podobným indiferentním závěrům. Lze proto tyto data považovat za zcela neprůkazná v hodnocení vlivu dálnice na město Humpolec. Na druhou stranu můžeme potvrdit, že se zde nevyskytují žádné extrémní hodnoty ve vzdělanosti obyvatelstva.

První dílčí hypotézu sice nemůžeme zcela potvrdit, protože Chotěboř zaznamenala nárůst obyvatel, na druhou stranu se nepotvrdil pozitivní vliv dálnice na růst obyvatel v Humpolci. Lze tedy potvrdit další hypotézu, která předpokládá nevýrazné rozdíly v datech mezi oběma městy, okresem Pelhřimov a celorepublikovým průměrem. Třetí dílčí předpoklad se prokázat nepovedlo, a sice v Humpolci není index vzdělanosti větší než v Chotěboři, obě hodnoty jsou v podstatě totožné.

4.2 Změny v zaměstnanecké struktuře obyvatelstva

Tato kapitola je zaměřena na hodnocení obyvatelstva z hlediska zaměstnanosti dle jednotlivých sektorů ekonomiky. Navíc je zde využit index ekonomické aktivity, který je definován v kapitole 3.2. Vlastní vývoj zaměstnanosti a nezaměstnanosti není v této kapitole posuzován. Je to především z toho důvodu, že v roce 1991 byla průměrná míra nezaměstnanosti v Česku pouze 0,73 %, proto zcela nesouměřitelná s budoucím vývojem. Tento stav byl zapříčiněn historickým vývojem společnosti do roku 1989. Další zkoumaný ukazatel, který sice přímo nesouvisí se zaměstnaneckou strukturou, je index podnikatelské aktivity, který vhodně dokresluje celou situaci.

Předpokládané výsledky výzkumu v této kapitole jsou stanoveny takto:

- Došlo ke zvýšení počtu zaměstnanců v terciéru na úkor zaměstnanosti v priméru a sekundéru. Dá se tak předpokládat na základě obecného vývoje českého hospodářství po roce 1989.
- V Humpolci je podíl terciérního sektoru vyšší než v Chotěboři, jelikož předpokládáme, že dálnice přitahuje spíše tento typ ekonomiky.
- Index podnikatelské aktivity bude v Humpolci vyšší než v Chotěboři z důvodu lepších podmínek pro podnikání, např. lepší dopravní dostupnost.

V tabulce č. 4.3 jsou obsaženy informace o počtu ekonomicky aktivních obyvatel a jejich sektorové struktuře. Data pocházejí ze SLBD 1991 a 2001, přičemž jednotlivá odvětví jsou do sektorů rozdělena takto:

- primér – zemědělství, lesnictví a rybolov,
- sekundér – průmysl a stavebnictví,

- terciér – obchod, opravy motorových vozidel a spotřebního zboží; pohostinství a ubytování; doprava, pošty a telekomunikace; peněžnictví a pojišťovnictví; činnosti v oblasti nemovitostí, služby pro podniky; veřejná správa, obrana, sociální zabezpečení; školství, zdravotnictví, veterinární a sociální činnosti; ostatní veřejné a osobní služby.

Odvětví, která nejsou explicitně specifikována, jsou zahrnuta do souboru bez udání odvětví. Větší počet dat bez udání odvětví v roce 1991 je dán menší specifikací jednotlivých odvětví v SLBD 1991, kdy celý terciér (za rok 2001 rozepsán výše) charakterizuje pouze jeden údaj „služby“.

Tabulka 4.3: Zaměstnanecká struktura obyvatelstva dle jednotlivých sektorů ekonomiky, index ekonomické aktivity, index podnikatelské aktivity – Humpolec, Chotěboř, okres Pelhřimov, Česko

	Humpolec		Chotěboř		okr. Pelhřimov		Česko	
	1991	2001	1991	2001	1991	2001	1991	2001
Počet EAO	6008	5337	4981	4 883	39 403	36 514	5 421 102	5 253 400
Primér	587	248	655	237	9189	4 475	627 904	230 475
% z EAO	9,77%	4,64%	13,14%	4,85%	23,32%	12,25%	11,58%	4,39%
Sekundér	3199	2252	2618	2309	17 074	15 347	2 432 861	1 980 672
% z EAO	53,24%	42,19%	52,5%	47,28%	43,33%	42,03%	44,88%	37,70%
Terciér	1599	2584	1040	2092	9097	13 898	2 191 437	2 644 418
% z EAO	26,51%	48,41%	20,88%	42,84%	23,08%	38,06%	40,42%	50,34%
Bez udá. odv.	623	253	638	245	4043	2794	168 900	397 835
Index ek. aktí.	-	2,71	-	2,63	-	2,48	-	2,77
Index po. aktí.	-	67,60	-	63,51	-	65,92	-	66,98

Zdroj: SLBD 1991, 2001

Převážná část kraje Vysočina má spíše zemědělsko-průmyslový charakter. Tento fakt potvrzují i data o počtu EAO v priméru za okres Pelhřimov – 12,25%, což představuje dokonce trojnásobek celorepublikového průměru, který činí 4,39% za rok 2001. Naopak Humpolec vykazuje míru počtu EAO v priméru menší než okres Pelhřimov. Jedná se zhruba o 4,64% (2001) a blíží se tak celorepublikovému průměru. Město Chotěboř má podíl počtu EAO v priméru 4,85%, neliší se tak nijak výrazně od Humpolce a celostátního průměru.

Co se týče vývoje počtu EAO v priméru, tak obě města zaznamenala výrazný pokles, který se víceméně shoduje s průměrem celého Česka.

Počet EAO v sekundéru zaznamenal v letech 1991 až 2001 v rámci České republiky pokles, počet zaměstnanců se snížil o 7,18 procentního bodu na 37,70%. Stejně tak poklesl podíl EAO v průmyslu a ve stavebnictví v okrese Pelhřimov a v obou městech. Na druhou stranu podíl zaměstnanců v sekundéru zůstává pořád poměrně výrazný v Chotěboři 47,33%, což je o 5,14% více než v Humpolci. Je to způsobeno především novými firmami, které se soustřeďují v chotěbořské průmyslové zóně a jsou zaměřeny zejména na strojírenství, tedy na průmysl. Naopak část nově vybudovaných firem v průmyslové zóně v Humpolci se spíše soustředí na logistiku a obchod, proto zde není průmysl tak dominantní.

Terciérní sektor, který je jedním z ukazatelů vyspělosti regionu, stoupl v rámci české republiky o 9,92 procentního bodu na 50,34 %. Stejně tak došlo k růstu terciéru v obou městech i v okrese Pelhřimov, nicméně s rozdílnou intenzitou. Nejmenší nárůst zaznamenal celý okres Pelhřimov, zvýšení pouze na 38,06 %. Je to v celku logické, jak je již zmíněno výše, tento okres je převážně zemědělsko-průmyslového charakteru. Obě hodnocená města vykázala významný nárůst tohoto sektoru, přibližně o 22 %. Přičemž Humpolec měl v roce 2001 podíl EAO v terciéru 48,41 %, což je o 5,57 % více než měla Chotěboř.

Na základě provedeného hodnocení lze potvrdit první předpoklad o zvýšení počtu zaměstnanců v terciéru na úkor priméru a sekundéru. Stejně se tak potvrdilo, že podíl EAO v terciéru je vyšší v Humpolci než v Chotěboři. Na druhou stranu nelze zcela vyvrátit ani potvrdit poslední předpoklad (index podnikatelské aktivity je vyšší v Humpolci), protože se oba indexy téměř shodují.

Jelikož počet EAO v terciéru je skutečně vyšší v Humpolci, což je, s největší pravděpodobností, způsobeno novými firmami zaměřenými na obchod a logistiku, lze tak konstatovat částečný vliv dálnice D1. Více o této problematice bude zmíněno v kapitole 4.7.4.

4.3 Změny dopravních faktorů

4.3.1 Dopravní dostupnost

Jedná se o jeden ze základních ukazatelů, na kterých se nejlépe rozezná vliv dálnice. Je to také právě zlepšení dopravní dostupnosti, které následně ovlivňuje další socioekonomické ukazatele a podporuje regionální rozvoj. Jak již bylo napsáno v kapitole 2.1,

snižování dopravních nákladů byl jeden z nejdůležitějších faktorů, který většina firem musela v minulosti řešit. To nakonec vedlo k značné redukci těchto nákladů na zhruba 6 % (Diamond 1989). Přesto tento nezpochybnitelný fakt, umocněný moderními komunikačními technologiemi, zůstává dopravní dostupnost jedním z hlavních hledisek při rozhodování o umístění firem. Může to být způsobeno i částečně psychologickými aspekty, kdy potřeba fyzického kontaktu s obchodními partnery a zákazníky je stále vysoká. Především pak u společností s vyšší přidanou hodnotou.

V tomto případě bude zkoumána dopravní dostupnost obou měst vůči Praze a Brnu. Předpokládané výsledky hodnocení dopravní dostupnosti jsou tyto:

- Dálnice D1 zapříčinila dramatické snížení vzdálenosti a časové dostupnosti mezi Humpolcem a Prahou, respektive Brnem.
- Vzdálenost mezi Chotěboří a Prahou, respektive Brnem bude při cestě po dálnici D1 větší, naproti tomu časová dostupnost se snížila.

Za pomoci severu Mapy.cz byla zpracována tabulka 4.4, ve které jsou údaje o vzdálenosti a časové dostupnosti cesty s využitím a bez využití dálnice D1. Počáteční body, odkud byly vzdálenosti měřeny, jsou: Humpolec – Horní náměstí, Chotěboř – náměstí T. G. Masaryka, Praha – ulice Wilsonova, Brno – ulice Goradzova.

Tabulka 4.4: Vzdálenost mezi Humpolcem a Prahou (Brnem), Chotěboří a Prahou (Brnem), s využitím a bez využití dálnice D1

	S využitím D1 - Praha		Bez využití D1 - Praha		S využitím D1 - Brno		Bez využití D1 - Brno	
	km	min	km	min	km	min	km	min
Humpolec	101,7	59	110,8	108	107,8	61	129,4	108
Chotěboř	136,6	92	116,9	102	118,4	78	105,7	94

Zdroj: Mapy. [online], c2011 [cit. 2011-14-1]. Dostupné na WWW: <<http://www.mapy.cz/>>

Vzdálenost mezi Humpolcem a Prahou bez použití dálnice D1 je 110,8 kilometrů. Pokud se využije D1, tak se tato distance sníží o 8,2% na 101,7 kilometrů. To samo o sobě není mnoho, je to způsobeno tím, že paralelní komunikace vedou více-méně rovnoběžně s dálnicí. Pokud se porovná časová dostupnost, tak doba cesty z Humpolce do Prahy bez použití dálnice je 108 minut, naproti tomu stejná cesta po dálnici trvá pouze 59 minut, což znamená snížení o významných 54 %, tedy více než o polovinu. Hlavní důvod této výrazné

redukce časové dostupnosti je zapříčiněn obecnými vlastnostmi dálnic: vyšší povolená rychlost, plynulost provozu apod.

Podobně odlišné hodnoty vykazují též měření mezi Humpolcem a Brnem. Rozdíl mezi vzdáleností s použitím a bez použití dálnice D1 je 21,6 km, což představuje zmenšení vzdálenosti o 16,8 %. Snížení časové dostupnosti je také mnohem vyšší a to o 43,5 %, přičemž cesta z Humpolce do Brna trvá po dálnici pouze 61 minut.

Ačkoliv Chotěboř leží poměrně daleko od nejbližších sjezdů dálnice D1 (exit 112 je vzdálen 35,5 km; exit 90 je vzdálen 37,9 km), tak při využití dálnice je časová dostupnost do Prahy, respektive Brna menší než při využití alternativních silnic nižších tříd. Nicméně se nejedná o příliš velkou časovou úsporu. v prvním případě Chotěboř – Praha je to 10 minut (9,8%), v případě Chotěboř – Brno snížení představuje 16 minut (17%). Navíc cesta po dálnici je delší, Chotěboř – Praha nárůst o 19,7 kilometrů (16,8%), Chotěboř – Brno nárůst o 24,4 kilometrů (26,0%). Na druhou stranu je vidět, že ačkoliv Chotěboř leží poměrně daleko od dálnice D1, tak i v případě tohoto města měla dálnice D1 mírný vliv na zlepšení časové dostupnosti.

Na základě analýzy vzájemných vzdáleností a časových dostupností obou hodnocených měst vůči Praze a Brnu lze potvrdit první předpoklad, že dálnice D1 významně ovlivnila dopravní dostupnost města Humpolec. Stejně tak lze přijmout druhý předpoklad, že dálnice D1 částečně ovlivnila časovou dostupnost města Chotěboř vůči oběma největším městům v Česku.

4.3.2 Intenzita dopravy

Tento ukazatel patří do skupiny indikátorů, které poměrně spolehlivě popisují vliv dálnice. Na druhou stranu je tento ukazatel poměrně silně poznamenaný transformací hospodářství zejména proto, že se počet automobilů od roku 1990 do roku 2010 téměř zdvojnásobil. Proto i v tomto případě využijeme referenční město Chotěboř a porovnáme vývoj intenzity dopravy v obou městech od roku 1990 do roku 2005. Data jsou měřena každých pět let a provádí je Ředitelství silnic a dálnic na téměř celém území České republiky. Pro tuto studii budou použité údaje z jednotlivých komunikací vedoucích do Humpolce a Chotěboře (viz obr 4.1 a 4.2). V této kapitole můžeme stanovit tyto předpoklady:

- V letech 1990 až 2010 vzrostla intenzita dopravy v obou městech kvůli celkovému vývoji v Česku.
- V Humpolci byl nárůst intenzity dopravy mnohem výraznější než v Chotěboři z důvodu existence dálnice D1.

Hodnocené údaje jsou uspořádány do dvou tabulek, ve kterých jsou jednotlivá sčítání intenzity dopravy všech úseků komunikací, které vedou do Humpolce, respektive Chotěboře. Navíc jsou zde přiloženy dva obrázky znázorňující polohu měřených úseků těchto silnic.

Obrázek 4.1: Komunikace v okolí Humpolce zahrnuté do Sčítání dopravy 2005



Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic. *Intenzita dopravy*. [online], c2011 [cit. 2011-12-16]. Dostupné na WWW: <<http://www.rsd.cz>>

Tabulka 4.5: Intenzita dopravy v letech 1990 až 2005 na úsecích komunikací v okolí Humpolce ⁶

Silnice, začátek - konec úseku	Číslo úseku	1990	1995	2000	2005	Změna 1990/2000 v %
D1, Koberovice – Humpolec	2-8029	15 444	18 146	26 601	37 800	144,76
347, hr.okr. Havl. B. - Pelh. – Hum. - z.z	2-3010	830	1281	1764	2202	165,30
34, yús. 03418 – vyús. 348	2-1056	2836	4279	5944	7273	156,45
D1, Humpolec – Větrný jeníkov	5-8019	15 444	18 690	25 591	38 100	146,70
523, hr.okr. Jih. – Pelh. – Hum. - z.z	2-3188	-	562	727	1053	87,37
34, vyús. 347 – mimoúr. křiž. s D1	2-3020	5208	7366	10 892	13 658	162,25
129, zaús. 130 zaús. – 347 v Humpolci	2-3000	826	1071	1665	1496	51,54

Zdroj: Výsledky sčítání dopravy v roce 1990. Kraj Jihočeský. ŘSD, 1991; Výsledky sčítání dopravy v roce 1995. Kraj Jihočeský. ŘSD, 1996; Výsledky sčítání dopravy v roce 2000. Kraj Jihočeský. ŘSD, 2001; Výsledky sčítání dopravy v roce 2005. Kraj Vysočina. ŘSD, 2006.

Obrázek 4.2: Komunikace v okolí Chotěboře zahrnuté do Sčítání dopravy 2005



Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic. *Intenzita dopravy*. [online], c2011 [cit. 2011-12-16]. Dostupné na WWW: <<http://www.rsd.cz>>

⁶ úsek 2-3188 nebyl v roce 1990 měřen, proto jsou pro relativní výpočet použity data z roku 1995

Tabulka 4.6: Intenzita dopravy v letech 1990 až 2010 na úsecích komunikací v okolí Chotěboře

Silnice, začátek - konec úseku	Číslo úseku	1990	1995	2000	2005	Změna 1990/2000 v %
345, Chotě. - k.z. – zaús. do 34, Ždírec	5-1916	1694	2077	2980	4133	143,99
351, Chotě. - k.z. vyús. – ze 34, Čes.Bělá	5-2970	665	618	906	1531	130,26
344, Rozsochatec - z.z. – Chotěboř - z.z.	5-2960	1135	1577	2139	2007	76,83
346, Jilem u Sedl. - z.z. – Chotěboř - z.z.	5-3000	616	497	652	846	37,34
345, zaús. 340, Vilémov – vyús. 34523	5-1900	2138	1293	2614	2229	4,26
344, Chotě. - k.z. (vyús. 345) – vyús. 34428	5-3020	623	717	715	696	11,71

Zdroj: Výsledky sčítání dopravy v roce 1990. Kraj Východočeský. ŘSD, 1991; Výsledky sčítání dopravy v roce 1995. Kraj Východočeský. ŘSD, 1996; Výsledky sčítání dopravy v roce 2000. Kraj Východočeský. ŘSD, 2001; Výsledky sčítání dopravy v roce 2005. Kraj Vysočina. ŘSD, 2006.

Pokud analyzujeme zjištěná data, která jsou uvedena v tabulkách 4.5 a 4.6, vidíme na první pohled znatelný nárůst počtu automobilů v obou městech. Tento nárůst, jak je již poznamenáno výše, je zapříčiněný celkovým zvýšením koncentrace automobilů v České republice. Mnohem zajímavější je však srovnání nárůstu množství aut mezi oběma hodnocenými městy. V Chotěboři byl průměrný relativní nárůst na všech sledovaných komunikacích 67,40 %, naproti tomu stejný ukazatel vzrostl v Humpolci o 130,13 %, což představuje téměř dvojnásobnou hodnotu. A i když tuto hodnotu ponížíme o nárůst, který vznikl konkrétně na dálnici D1, tak průměrný relativní nárůst intenzity dopravy na všech ostatních komunikacích vzrostl o 124,32 %. Můžeme tak potvrdit obě dílčí hypotézy, které se týkají nárůstu intenzity dopravy.

4.4 Změny v intenzitě a směru vyjížd'ky, respektive dojížd'ky

Další významní ukazatelé, které poměrně spolehlivě popisují vliv dálnice, jsou intenzita vyjížd'ky a dojížd'ky. Je to především proto, že zlepšená dopravní dostupnost, hodnocená v kapitole 4.3.1, umožňuje daleko větší intenzitu těchto dvou faktorů. Navíc pokud je intenzita dojížd'ky výrazně větší než vyjížd'ky, tak z toho lze usuzovat, že tato lokalita ekonomicky prosperuje. Dále je možno hodnotit skladbu dojížd'ky z hlediska odvětví, která jsou zde soustředěna. Data, která byla v této kapitole analyzována, pocházejí ze SLBD 1991 a 2001. Ukazatelům tohoto typu je v censu věnována poměrně velká pozornost. Proto byla

vybrána pouze taková data, která nejvíce odhalují vliv dálnice. Tyto údaje jsou soustředěny do čtyř tabulek. Dále jsou z těchto tabulek vybrány a analyzovány pouze ty nejvýraznější údaje popisující vliv dálnice (viz výše). Kapitola je dále rozdělena na dvě hlavní části. v té první je hodnocena vyjíždka a v té druhé dojíždka. Předpokládané výsledky pro tuto kapitolu jsou tyto:

- Do Humpolce více lidí dojíždí, než z něj vyjíždí, protože je zde dostatek pracovních příležitostí.
- Do Prahy denně dojíždí více lidí z Humpolce než z Chotěboře, protože v důsledku existence dálnice D1 je zde mnohem lepší dopravní dostupnost.
- Do Humpolce dojíždí více osob v rámci odvětví obchod a doprava, jelikož se jedná o obory, na které má dálnice výrazný vliv.

Tabulka 4.7: Zaměstnané osoby vyjíždějící z Humpolce do zaměstnání podle odvětví ekonomické činnosti v letech 1991 a 2001

	Rok 1991	Rok 2001	Změna	Změna v %
Vyj. z obce celkem	1033	1218	185	17,91
Denně vyj. celkem	744	824	80	10,75
Vyj. do jiných okr. celkem	484	624	140	28,92
Vyj. v rámci okr. celkem	546	582	36	6,59
Vyj. do Prahy	165	205	40	24,24
Denně vyj. do Prahy	7	40	33	471
Zemědělství, lesnictví	240	101	-139	-57,92
Průmysl	205	324	119	58,05
Stavebnictví	122	98	-24	-19,67
Obchod	83	111	28	33,73
Doprava	75	87	12	16,00
Soc. činnosti	183	102	-81	44,26

Zdroj: SLBD 1991, 2001

Tabulka 4.8: Zaměstnané osoby vyjíždějící z Chotěboře do zaměstnání podle odvětví ekonomické činnosti v letech 1991 a 2001

	Rok 1991	Rok 2001	Změna	Změna v %
Vyj. z obce celkem	1002	1270	268	26,75
Denně vyj. celkem	774	882	108	13,95
Vyj. do jiných okr. celkem	117	413	296	252,30
Vyj. v rámci okr. celkem	724	847	123	17,00
Vyj. do Prahy	94	185	91	96,80
Denně vyj. do Prahy	15	33	18	120,00
Zem., les., vodní hosp.	165	79	-86	-52,12
Průmysl	331	384	53	16,01
Stavebnictví	128	142	14	10,93
Obchod	78	97	19	24,35
Doprava	71	111	40	56,33
Soc. činnosti	126	102	-24	-19,05

Zdroj: SLBD 1991, 2001

Z porovnání tabulek 4.7 a 4.8 vyplývá, že změna celkové vyjížděky mezi léty 1991 a 2001 je vyšší v Chotěboři než Humpolci. To samo o sobě přímo o vlivu dálnice nevypovídá, ale na druhou stranu to poukazuje na ekonomickou situaci, která může být ovlivněna dálnicí. Mnohem zajímavější je ukazatel o denní dojížděce do Prahy. V případě Chotěboře stoupl tento ukazatel o 120 %, což samo o sobě je poměrně dost. Na druhou stranu počet lidí vyjíždějících denně z Humpolce do Prahy stoupl o závratných 471 %, to znamená více než čtyřnásobné zvýšení vůči Chotěboři. Co se týče odvětvové struktury, tak zde nejsou žádné významné rozdíly mezi oběma městy, které by poukazovaly vliv dálnice.

Tabulka 4.9: Zaměstnané osoby dojíždějící do Chotěboře do zaměstnání podle odvětví ekonomické činnosti v letech 1991 a 2001

	Rok 1991	Rok 2001	Změna	Změna v %
Doj. do obce celkem	1861	1627	-234	-12,57
Denně doj. celkem	1771	1457	-314	-17,73
Doj. z jiných okr. celkem	120	182	62	51,67
Doj. v rámci okr. celkem	1741	1445	-296	-17,00
Zem., les., vodní hosp.	136	49	-87	-17,00
Průmysl	1086	826	-260	-23,94
Stavebnictví	128	125	-3	-2,34
Obchod	120	114	-6	-5,00
Doprava	192	108	-84	-43,75
Soc. činnosti	83	50	-33	-39,75

Zdroj: SLBD 1991, 2001

Tabulka 4.10: Zaměstnané osoby dojíždějící do Humpolce do zaměstnání podle odvětví ekonomické činnosti v letech 1991 a 2001

	Rok 1991	Rok 2001	Změna	Změna v %
Doj. do obce celkem	1482	1689	207	13,97
Denně doj. celkem	1371	1450	79	5,76
Doj. z jiných okr. celkem	307	489	182	59,28
doj. v rámci okr. celkem	1175	1200	25	2,12
Zem., les., vodní hosp.	83	50	-33	-39,76
Průmysl	830	844	14	1,69
Stavebnictví	185	140	-45	-24,32
Obchod	143	210	67	46,85
Doprava	43	121	78	181,40
Soc. činnosti	128	46	-82	-64,06

Zdroj: SLBD 1991, 2001

Při porovnání tabulek 4.9 a 4.10, které obsahují informace o osobách dojíždějících za prací, je na první pohled vidět velký rozdíl mezi Humpolcem a Chotěboří a to především ve změně celkové dojížděky a ve změně denní dojížděky. Zatímco v Chotěboří oba ukazatele nabývají záporných hodnot (celková dojížděka -12,57 %; denní dojížděka -17,73 %), tak naopak počet osob dojíždějících do Chotěboře mezi roky 1991 a 2001 stoupl o 13,97 %, respektive 5,76 % (denní dojížděka). Podobně jako ve výše popsané charakteristice vyjížděky, tak i analýza těchto dat neodhaluje přímý vliv dálnice, nicméně poměrně výrazně poukazuje na výraznější ekonomický rozvoj.

Jsou tu ale dva ukazatele, které lze považovat za významně ovlivněné dálnicí. Jedná se o změnu osob dojíždějících za prací do odvětví obchod a doprava. A je to především z toho důvodu, že tyto dva obory jsou obecně více závislé na dálnicích než většina ostatních. Toto se potvrdilo i v tomto případě, kdy údaje o změně za město Chotěboř byly záporné (obchod - 5,00 %, doprava -43,75 %). Naopak Humpolec zaznamenal velký nárůst počtu osob dojíždějících do obchodu a to o 46,85 % a ještě dramatičtější nárůst do odvětví doprava 181,40 %. Stejně tak i absolutní čísla dojíždějících osob do těchto oborů za rok 2001 jsou vyšší v Humpolci než Chotěboři. Ostatní hodnocená odvětví se v obou městech v letech 1991 a 2001 víceméně vyrovnala a nejsou zde žádné výrazné rozdíly.

Analýza intenzity vyjížděky a dojížděky potvrdila první předpoklad, a sice ten, že více lidí do Humpolce dojíždí, než vyjíždí. Toto sice přímo nevyovídá o vlivu dálnice, na druhou stranu to vypovídá o dobré ekonomické kondici tohoto města. Další dva předpoklady, které jsou již z velké části ovlivněné dálnicí, se podařilo též prokázat. To znamená, že mnohem více lidí dojíždí denně do Prahy z Humpolce než z Chotěboře. Je tak využívána velmi dobrá časová dostupnost, která při cestě z Humpolce do centra Prahy klesla v důsledku dálnice pod jednu hodinu. Stejně tak počet lidí, pracujících v rámci odvětví doprava a obchod, dojíždí více do Humpolce než do Chotěboře, to znamená další potvrzení vlivu dálnice D1.

4.5 Změny ve využití ploch – land use

Tato charakteristika se řadí mezi významné ukazatele vlivu dálnice na zkoumanou lokalitu a lze k ní přistupovat ze dvou pohledů. Ten první je změna využití v důsledku samotné stavby tělesa dálnice a jejího příslušenství. Toto pojetí nemá příliš velký význam zkoumat, poněvadž je patrné na první pohled a nijak výrazně se neliší od ostatních lokalit, kterými také prochází dálnice. Navíc, v případě této práce, kde jsou využívána data z databáze LUCC Czechia 2000 za roky 1990 a 2000, toto hodnocení ani provést nelze, jelikož zde dálnice stála již před rokem 1990.

Proto se zde soustředíme na druhý přístup a to je zkoumání změn využití ploch, které je nepřímou ovlivněno dálnicí. Jak je již uvedeno výše, data pro hodnocení změn využití ploch pocházejí z databáze LUCC Czechia 2000 a jsou zkoumána za celá katastrální území obou měst. Tyto údaje jsou seřazeny do dvou tabulek 4.11 a 4.12. Nejvýznamněji se změna využití ploch, která je ovlivněná dálnicí, projevuje výstavbou velkokapacitních hal v průmyslových

zónách. Tyto lokality spadají do typu zastavěné plochy. Změny ostatních typů ploch se pro posouzení vlivu dálnice nedají použít, jelikož jejich změna je většinou podmíněna mnoha různými faktory. Proto se zde dá v podstatě formulovat pouze jeden elementární, ale podstatný předpoklad a sice:

- Nárůst typu zastavěné plochy bude v Humpolci vyšší než v Chotěboři, v důsledku vlivu dálnice D1.

Tabulka 4.11: Změna využití ploch v katastrálním území Humpolec v letech 1990 a 2000

	1990 (ha)	2000 (ha)	Změna v ha	Změna v %
Orná půda	1320,7	1328,7	-8	-0,61
Trvalé kultury	134,0	129,9	-4,1	-3,00
Louky	351,1	336,0	15,1	4,30
Pastviny	18,6	17,2	-1,4	-7,5
Zemědělský půda	1825,0	1811,8	-13,2	-0,72
Lesní plochy	893,2	894,7	1,5	0,16
Vodní plochy	50,4	48,7	-1,7	-3,37
Zastavěné plochy	102,1	110,0	7,9	7,74
Ostatní plochy	405,1	410,9	5,8	1,41
Jiné plochy	557,6	569,6	12	2,15
Celkem	3275,8	3276,1		

Zdroj: Databáze Lucc Czechia 2000. KSGRR, PŘF UK.

Tabulka 4.12: Změna využití ploch v katastrálním území Chotěboř v letech 1990 a 2000

	1990 (ha)	2000 (ha)	Změna v ha	Změna v %
Orná půda	2265,5	2178,1	-87,4	3,86
Trvalé kultury	139,3	139,6	0,3	0,22
Louky	522,7	599,0	76,3	14,60
Pastviny	57,7	57,8	0,1	0,17
Zemědělský půda	2985,2	2974,5	-10,7	0,36
Lesní plochy	1481,7	1484,6	2,9	1,96
Vodní plochy	93,6	93,2	-0,4	0,42
Zastavěné plochy	94,3	98,4	4,1	4,30
Ostatní plochy	378,8	383,5	4,7	1,24
Jiné plochy	566,7	575,1	8,4	1,48
Celkem	5033	5034,2		

Zdroj: Databáze Lucc Czechia 2000. KSGRR, PŘF UK.

Jak již bylo napsáno výše, tak většinu typů ploch nemá příliš velký smysl hodnotit a slouží zde spíše k dokreslení celkové situace. Naopak údaje o změnách zastavěných ploch

jsou poměrně signifikantní a ukazují velké rozdíly v obou městech. A to především v Humpolci, kde je 7,74% nárůst, zatímco v Chotěboři pouze 4,3%. To znamená, že změna využití ploch pro typ zastavěné plochy je o 80% vyšší v Humpolci než v Chotěboři. S poměrně velkou určitostí tak lze potvrdit předpoklad o nárůstu typu zastavěné plochy.

4.6 Změny bytového fondu

Tento indikátor charakterizuje spíše celkovou situaci v obou městech a nedá se příliš použít k rozpoznání přímého vlivu dálnice. Na druhou stranu je určitě zajímavé pozorovat změny bytového fondu, ke kterým došlo v období 1991 a 2001. V Tabulce 4.13 jsou uvedeny údaje po vývoji počtu bytů v rodinných domech a dále zde jsou shromážděny počty ostatních bytů. Z analýzy této tabulky vyplývá, že v Chotěboři se zvýšil počet nových bytů o 12,75%, zatímco v Humpolci o 22,37%, to představuje téměř dvojnásobné zvýšení. Je tedy patrné, že v Humpolci je celková situace v oblasti realitního trhu určitě lepší než v případě Chotěboře. Další zajímavé srovnání je v počtech rodinných domů, kdy v Humpolci je zaznamenán enormní nárůst 61,48%, viz kapitola 4.1.

Tabulka 4.13: Změny v počtu bytů v letech 1990 a 2000 (Humpolec, Chotěboř)

	Humpolec		Změna v %	Chotěboř		Změna v %
	1991	2001		1991	2001	
Trvale obydlené byty celkem	3210	3928	22,37	3106	3502	12,75
Byty v rodinných domech	1067	1723	61,48	1787	1875	4,92
Ostatní byty	2143	2205	28,93	1319	1627	23,35

Zdroj: SLBD 1991, 2001

4.7 Změny ve struktuře firem

Tato kapitola, která je zaměřena na podrobnou charakteristiku ekonomických subjektů, patří mezi ty nejdůležitější z celé této práce. Je to především z toho důvodu, že firmy reagují na zlepšení dopravní infrastruktury velice významně a lze tudíž tímto způsobem poměrně spolehlivě prokázat vliv dálnice.

Jak již ve své práci popsal Čierný (2005), lze rozlišit dva základní přístupy ke shromáždění souboru hodnocených ekonomických subjektů a to podle toho, zda se zde

firmy skutečně vyskytují, nebo zda zde mají pouze uvedeno svoje sídlo. První způsob by byl zřejmě přesnější, na druhou stranu by vyžadoval obrovské časové a finanční náklady a rozdíl oproti druhému přístupu by nebyl příliš velký. Navíc i toto pojetí má svoje nevýhody, např. nemusí se vždy zcela přesvědčivě prokázat činnost některých subjektů v hodnoceném území.

Z těchto důvodů je v této práci využit druhý přístup, a sice shromáždění souboru zkoumaných firem pomocí internetových severů ARES a justice.cz. Toto pojetí také není dokonalé, protože je zde několik nedostatků, jako jsou například již zmíněné nesrovnalosti v sídle a reálné provozovně. To platí i obráceně. Firmy, které zde nemají uvedené sídlo, zde mohou podnikat. i přes tyto nevýhody, byl soubor hodnocených firem vybrán na základě tohoto přístupu, což dle mého názoru plně postačuje pro potřeby této práce.

Pomocí internetových severů byl vygenerován celkový soubor 6845 ekonomických subjektů v obou městech dohromady. Toto číslo bylo dále poníženo (z důvodu pozdějšího rozesílání dotazníků) o firmy, které již ukončily svojí činnost a zbylo tak 5055 podniků. Což samo o sobě je ještě příliš velké číslo a velice špatně a zdlouhavě by se s ním pracovalo. Proto byl soubor rozdělen na tři základní sekce: společnosti s ručením omezeným (s.r.o.), akciové společnosti (a.s.) a osoby samostatně výdělečně činné (OSVČ). Poslední část tvoří skupina souhrnně pojmenovaná jako „ostatní“, zde jsou ekonomické subjekty zapsané v obchodním rejstříku, jejichž primární funkcí není podnikání za účelem zisku, ale jiná činnost, z toho důvodu nebudou dále hodnoceny. Patří se např. nadace, družstvo, sdružení, školská právnická osoba apod. (viz tabulka 4.14).

Základní soubor všech ekonomických subjektů, které mají sídlo v jednom z hodnocených měst, byl hodnocen pouze v podkapitole 4.7.4, jež se zabývá rozdělením subjektů do jednotlivých ekonomických odvětví CZ-NACE.

Nejpodrobněji byl zkoumán soubor, který obsahuje data o společnostech s ručením omezeným a akciových společnostech. Je to především z toho důvodu, že tyto subjekty představují největší ekonomickou sílu, zaměstnávají nejvíce obyvatel a na rozdíl od fyzických osob jsou mnohem méně závislé na bydlišti jejich majitele. Představují také nejběžnější formu firem, které zakládají zahraniční subjekty na českém území. Z těchto důvodů se jeví jako nejlepší ukazatel pro identifikaci vlivu dálnice. U těchto firem byl hodnocen původ jejich majitele, rok zapsání do obchodního rejstříku a počet zaměstnanců.

Na základě studia literatury a obecných hypotéz byly stanoveny tyto předpokládané výsledky výzkumu:

- Počet firem, které jsou vlastněny zahraničním subjektem, bude vyšší v Humpolci. Naopak v Chotěboři bude mnohem větší koncentrace českých firem, protože u zahraničních firem představuje dálnice jeden z klíčových faktorů při rozhodování o umístění firmy (Garcia 1992).
- V Humpolci bude vyšší koncentrace akciových společností, protože se jedná o častější formu u zahraničních majitelů než těch tuzemských. Je to především z toho důvodu, že se jedná o společnosti, které mají více majitelů a větší základní kapitál.
- V Humpolci se projevila druhá vlna vzniku nových firem oproti Chotěboři, kde nejvyšší dynamika nových firem byla pouze na počátku devadesátých let. Je to z toho důvodu, že zahraniční firmy obecně investovaly do Česka spíše v druhé polovině devadesátých let a pak hlavně po roce 2000, kdy se naplno rozběhla činnost některých specializovaných agentur, jako je např. Czechinvest. Další uvažovaný důvod popsal Blažek (in Hampl a kolektiv 2001): v tomto období (kolem roku 2000) dochází k decentralizaci v umístění nových firem v progresivním terciéru. V tomto případě je možno tento trend převést i na ostatní firmy z terciéru. V Chotěboři se koncentrují spíše menší firmy, které zaměstnávají malý počet zaměstnanců. Naopak v Humpolci nově příchozí firmy většinou zakládají závody s větším počtem zaměstnanců, protože vyžadují určitou minimální velikost, z důvodu návratnosti a rentability investice.
- Podíl firem, které jsou spojeny s logistikou, velkoobchodem nebo dopravou, bude vyšší v Humpolci v důsledku existence dálnice D1.

4.7.1 Počet firem a rok jejich vzniku

Soubor subjektů, se kterým se v této kapitole pracuje, je představován pouze skutečnými podniky, které v roce 2010 stále provozovaly svoji činnost. Naopak zde nejsou zahrnuty firmy, které již nefungují a to především kvůli další části této práce, která bude obsahovat rozbor dotazníkového šetření, jež by pochopitelně u zaniklých firem nebylo možno provést.

Celkový počet aktivních firem byl v Humpolci na konci sledovaného období 2683, v Chotěboři to bylo 2275. Rozdělení do jednotlivých kategorií obsahuje tabulka 4.14. Jak lze

z této tabulky vyčíst, celkový počet subjektů je vyšší v Humpolci (přibližně o jednu pětinu). Co je ale mnohem zajímavější, je fakt, že se zde vyskytuje více než trojnásobný počet akciových firem oproti Chotěboři.

Můžeme tak potvrdit první dílčí předpoklad. V Humpolci je vyšší koncentrace akciových společností a to dokonce trojnásobně. Z tohoto závěru lze poměrně spolehlivě poukázat na vliv dálnice D1.

Tabulka 4.14: Počet aktivních ekonomických subjektů působících v Humpolci a Chotěboři

Firma	Chotěboř	Humpolec	Rozdíl (%)
S.r.o.	146	194	32,45
A.s.	8	33	312,56
Fyzické o.	1554	1849	18,98
Ostatní	567	607	7,05
Celkem	2275	2683	17,93

Zdroj: vlastní zpracování dle ARES

Vývoj počtu nově vzniklých firem v Chotěboři lze hrubě popsat jako vyrovnaný a typický pro celorepublikový průměr. To znamená, že na začátku, v roce 1990, je nárůst téměř nulový. Naopak v letech 1991 – 1994 proběhlo dramatické zvýšení, kdy vznikalo průměrně patnáct nových firem ročně. Ve skutečnosti jich bylo založeno ještě mnohem více, ale na druhou stranu jich mnoho svou činnost již dávno ukončilo, proto zde s nimi není počítáno (viz výše). V další etapě, která představovala druhou polovinu devadesátých let, tento nárůst zpomalil na průměrných devět nových firem ročně. To také odpovídalo celorepublikovému průměru, poněvadž v této době probíhal částečný ekonomický útlum a navíc „boom“ počátku devadesátých let byl již též značně oslaben. Poslední etapa by se dala zařadit mezi roky 2001 a 2010. V této době byla celková ekonomická situace poměrně stabilizovaná a nové firmy vznikaly již víceméně klasickým tržním způsobem, to znamená, že nebyly ovlivněny transformací hospodářství. Ale i v tomto období lze částečně zpozorovat rozdíly. Například etapu ekonomického růstu, přibližně mezi roky 2005 a 2008, kdy vznikalo průměrně 7 firem ročně. Naopak po tomto období je vidět znatelný pokles, způsobený dalším, tentokrát celosvětovým ekonomickým útlumem (viz tabulka 4.15). Pokud se podíváme na vývoj v Humpolci, tak v prvních třech etapách (v průběhu devadesátých let), byla situace víceméně podobná jako v Chotěboři. Nicméně se zde vyskytovaly menší diference, jednalo se především o menší dynamiku i celkově menší počet nově vzniklých firem. Hlavní zlom přišel až na začátku nového desetiletí, to znamená mezi roky 2001 a 2002. v této době můžeme

pozorovat dramatický nárůst dynamiky i počtu nově vznikajících podniků. Jak můžeme vidět na grafu 4.1, tak počet firem v Humpolci překonal množství podniků v Chotěboři, přičemž se tento nárůst dále zvětšoval. v tomto období (mezi roky 2001 a 2006) rostlo množství nově vzniklých firem v průměru o deset ročně (viz tabulka 4.15). Další výrazný nárůst probíhal od roku 2007 do první poloviny roku 2009, kdy průměrný nárůst představoval dokonce více než dvacet firem za rok. Naopak po tomto období, stejně jako v Chotěboři, i na jiných místech Česka dochází k poklesu ekonomické aktivity a s tím spojeného poklesu nově vznikajících firem.

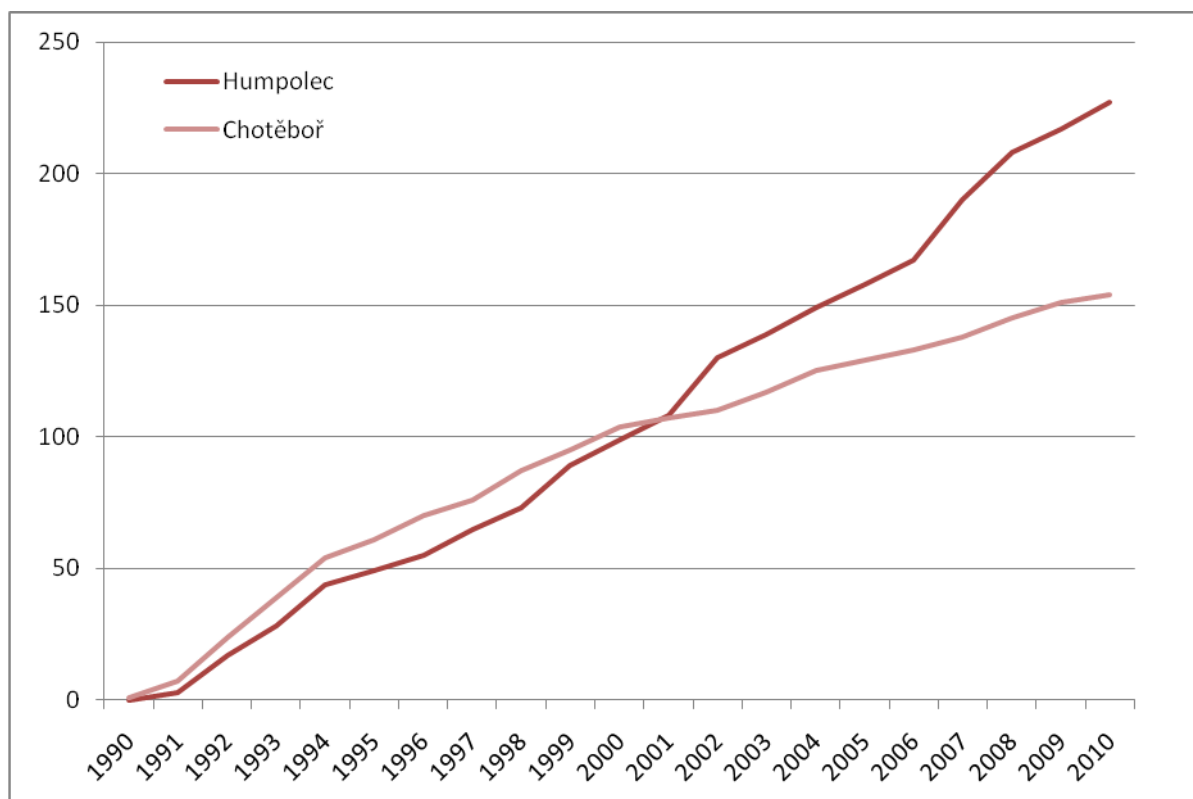
Na základě těchto výsledků nemůžeme spolehlivě potvrdit předpoklad, že dynamika firem v devadesátých letech byla nižší v Humpolci než v Chotěboři. Naopak při pohledu na graf 4.1 je na první pohled vidět obrovský nárůst počtu firem v Humpolci oproti Chotěboři. Lze tak s poměrně velkým stupněm spolehlivosti potvrdit tento původní předpoklad. Společně s faktem, že velká část firem je vlastněna zahraničními subjekty (viz kapitola 4.7.2), tak můžeme konstatovat, že dálnice pozitivně ovlivnila počet a dobu vzniku firem v Humpolci.

Tabulka 4.15: Rok vzniku společností s ručením omezeným a akciových společností působících v Humpolci a Chotěboři v letech 1990 a 2010

Rok	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10
Humpolec	0	3	14	11	16	5	6	10	8	16	10	9	11	9	10	9	9	23	18	12	9
Chotěboř	0	7	18	14	15	7	9	6	11	8	9	3	3	7	8	4	5	7	5	3	3

Zdroj: vlastní zpracování dle ARES

Graf 4.1: Rok vzniku společností s ručením omezeným a akciových společností působících v Humpolci a Chotěboři



Zdroj: vlastní zpracování dle ARES

4.7.2 Struktura firem dle původu vlastníka

Tento ukazatel vychází z předpokladu, že pokud firmy investují do nějaké zahraniční země, tak si velice pečlivě vybírají novou lokaci a to z různých hledisek. Jeden z těchto faktorů je právě přítomnost kvalitní dopravní infrastruktury, především pak dálnic. To znamená, že v Humpolci by měla, vzhledem k přítomnosti dálnice, být větší koncentrace zahraničních firem než v Chotěboři.

Pokud se tedy podíváme na tabulku 4.16, uvidíme, že téměř celou jednu třetinu podniků v Humpolci vlastní zahraniční majitelé. Naopak v Chotěboři to je pouze necelá desetina. Z tohoto ukazatele je tak zřejmě vidět obrovský rozdíl mezi oběma městy. Můžeme tak potvrdit předpoklad, že dálnice ovlivnila město Humpolec prostřednictvím poměrně velké koncentrace firem se zahraničními vlastníky.

Tabulka 4.16: Rozdělení firem, dle původu vlastníka, na zahraniční a domácí v Humpolci a Chotěboři

	Humpolec		Chotěboř	
	Počet	%	Počet	%
Domácí	155	68,28	141	91,55
Zahraniční	72	31,72	13	8,45

Zdroj: vlastní zpracování dle ARES

4.7.3 Velikost firem dle počtu zaměstnanců

Velikostní rozlišení firem na základě počtu zaměstnanců představuje další indikátor, který je poměrně snadno měřitelný a zároveň představuje poměrně spolehlivý nástroj při hodnocení vlivu dálnice. Jak jsme již dříve poznamenali (viz kapitola 3.3), tak stále vycházíme z předpokladu, že dálnice obecně přitahují více zahraničních firem a ty pro své investice využívají především střední a velké firmy, to znamená s větším počtem zaměstnanců. Je to z toho důvodu, že se většina investic do zahraničních ekonomik vyplatí pouze při větším objemu výrobních prostředků, v tomto případě lidských zdrojů. Z těchto předpokladů vychází, že by měl být poměr středních a velkých firem větší v Humpolci než v Chotěboři.

Za tímto účelem byla sestavena tabulka 4.17, ve které jsou podniky rozděleny do jednotlivých kategorií. Data byla získána z internetového serveru ARES a představují firmy, které jsou vedeny jako akciové společnosti nebo společnosti s ručením omezeným. Údaje byly rozděleny do jedenácti velikostních kategorií (viz tabulka 4.17). Pro potřeby této práce se uvedené členění ještě částečně zjednodušilo, poněvadž tento počet je zbytečně velký. Vznikly tak tři nové kategorie, které poměrně nenásilně zjednodušily celkovou kategorizaci. Ačkoliv tato redukce je poměrně značná, tak pro potřeby této práce je zcela vyhovující.

- 0 – 24 malé firmy,
- 25 – 199 střední firmy,
- 200 – 999 velké firmy.

Poslední kategorii je možné nazvat jako „neuvedeno“, to znamená, že firmy do obchodního rejstříku nezadaly počet zaměstnanců, ačkoliv jim to zákon nařizuje. Bohužel tuto skupinu tvoří největší počet podniků, což význam tohoto indikátoru mírně snižuje. Na druhou

stranu se, mezi Humpolcem a Chotěboří, nevyskytují velké rozdíly mezi podílem firem, které neuvedly počet zaměstnanců. Lze tak předpokládat, že tato kategorie neobsahuje žádné extrémní hodnoty.

Na základně výsledků, které jsou uvedeny v tabulce 4.17, nelze zcela potvrdit první část předpokladu, která tvrdí, že v Chotěboří bude více malých firem než v Humpolci. Lze to zřejmě vysvětlit tím, že v Humpolci je obecně více firem a tím se tyto absolutní rozdíly stírají. Další kategorie (střední firmy) je už mnohem více průkazná, jelikož je počet podniků v této skupině v Humpolci v průměru dvakrát větší, než v Chotěboří. A obdobně vychází i kategorie velkých firem, zde tyto počty také vycházejí přibližně dvojnásobně větší v Humpolci oproti Chotěboří. Lze tak potvrdit druhou část předpokladu a sice, v Humpolci se více než Chotěboří, nachází větší množství středních a velkých firem.

Tabulka 4.17: Velikost firem dle počtu zaměstnanců v Humpolci a Chotěboří

	Chotěboř	Humpolec
Neuvedeno	49	81
0	7	9
1_5	47	75
6_9	11	14
10_19	23	10
20_24	4	3
25_49	5	12
50_99	4	10
100_199	1	7
200_249	0	3
250_499	2	2
500_999	1	1

Zdroj: vlastní zpracování dle ARES

4.7.4 Struktura firem dle jednotlivých ekonomických odvětví

Porovnání firem, dle zastoupení v jednotlivých ekonomických odvětvích, je další poměrně signifikantní indikátor, kterým se dá poodhalit vliv dálnice na místní ekonomiku. Je to především z toho důvodu, že dálnice přitahuje určitá ekonomická odvětví, která profitují z její blízkosti více než jiná. Jedná se např. o: logistiku, velkoobchod, dopravu, skladování, opravu motorových vozidel, služby obecně apod.

Data pro tuto analýzu byla získána, stejně jako v předešlých případech, z obchodního rejstříku, dostupného na internetovém serveru ARES. Zde jsou ekonomické subjekty rozděleny dle jednotlivých ekonomických činností v seznamu CZ-NACE. Tento seznam obsahuje 89 různých položek, včetně kategorie nezařazeno. Souhrn ekonomických činností představuje v podstatě úplný přehled celé ekonomiky, kterou lze provozovat na území České republiky. v této části kapitoly nejsou analyzovány pouze společnosti s ručením omezeným a akciové společnosti, ale všechny ekonomické subjekty, které mají jako místo podnikání uvedeno Humpolec nebo Chotěboř. Je to z toho důvodu, že se jedná o celkový přehled ekonomických činností, kde nezáleží na velikosti ani na původu majitele, přičemž je analyzován celkový trend, který převládá ve sledovaných městech.

Základní nevýhoda tohoto přístupu je v tom, že firmy většinou uvádějí více kategorií CZ-NACE, než skutečně vykonávají. A zjišťovat činnost, která je pro ně stěžejní, je velice problematické. Částečně by se to dalo řešit např. zkoumáním jejich webových prezentací, nebo obvoláváním všech firem. Tyto metody také nejsou úplně spolehlivé, protože internetové stránky nemusí vždy zcela věrohodně popisovat reálnou situaci, nebo mohou být zastaralé. Stejně tak telefonní hovor je problematický, jelikož ne vždy se podaří zastihnout odpovědnou osobu, nebo v horším případě nemusí mluvit pravdu. Navíc obě metody jsou značně nákladné na čas. Na druhou stranu lze předpokládat, že v obou městech bude situace obdobná a není důvod se domnívat, že jedno z hodnocených měst má výrazně vyšší počet firem s nereálnými ekonomickými činnostmi.

Další problém je, že seznam CZ-NACE je poměrně obsáhlý. Tento „nedostatek“ lze vyřešit zmenšením počtu jednotlivých činností. Ale dle mého názoru to není příliš vhodný přístup, poněvadž by se jednalo o poměrně velké subjektivní zkreslení. Proto je zde pracováno s úplným seznamem, který je zkráceně a stylizovaně obsažen v tabulce 4.18, přičemž je plnohodnotný seznam CZ-NACE uveden v příloze 5. v textu této kapitoly se většinou pracuje se zjednodušenými a generalizovanými názvy seznamu CZ-NACE, ale vždy je na první pohled rozeznatelné, kam tyto schematické pojmy zařadit.

Tabulka 4.18: Rozdělení všech ekonomických subjektů do jednotlivých kategorií CZ-NACE, v Humpolci a Chotěboři.

Název ekonomické činnosti	H	CH	Název ekonomické činnosti	H	CH
Nezařazeno	218	239	Vodní doprava	0	0
Rostlinná a živočišná výroba	128	111	Letecká doprava	0	0
Lesnictví a těžba dřeva	36	33	Skladování a vedlejší činnosti v dopravě	50	46
Rybolov a akvakultura	32	10	Poštovní a kurýrní činnosti	6	1
Těžba a úprava černého a hnědého uhlí	0	0	Ubytování	52	17
Těžba ropy a zemního plynu	0	0	Stravování a pohostinství	172	123
Těžba a úprava rud	0	0	Vydavatelské činnosti	9	16
Ostatní těžba a dobývání	2	0		6	14
Podpůrné činnosti při těžbě	0	0	Tvorba programů a vysílání	0	0
Výroba potravinářských výrobků	21	22	Telekomunikační činnosti	2	4
Výroba nápojů	4	4	Činnosti v oblasti info. technologií	40	55
Výroba tabákových výrobků	0	0	Informační činnosti	16	13
Výroba textilií	15	4	Finanční zprostředkování	5	0
Výroba oděvů	39	47	Pojištění, zajištění a penzijní financování	0	0
Výroba usní a souvisejících výrobků	6	0	Ostatní finanční činnosti	38	49
Zpracování dřeva	79	59	Činnosti v oblasti nemovitostí	197	123
Výroba papíru a výrobků z papíru	3	3	Právní a účetnické činnosti	119	108
Tisk a rozmnožování nahraných nosičů	19	11	Činnosti vedení podniků	97	62
Výroba koksu	1	0	Architektonické a inženýrské činnosti	96	102
Výroba chemických látek	5	2	Výzkum a vývoj	3	5
Výroba základních farmaceutických v.	0	0	Reklama a průzkum trhu	58	45
Výroba pryžových a plastových v.	15	5	Ostatní profesní, vědecké a technické čin.	231	187
Výroba ostatních nekovových výrobků	14	12	Veterinární činnosti	6	11
Výroba základních kovů	1	1	Činnosti v oblasti pronájmu	58	43
Výroba kovových konstrukcí	119	227	Činnosti související se zaměstnáním	1	0
Výroba počítačů	8	10	Činnosti cestovních agentur	18	12
Výroba elektrických zařízení	38	46	Bezpečnostní a pátrací činnosti	10	6
Výroba strojů a zařízení j. n.	24	43	Činnosti související se stavbami	18	7
Výroba motorových vozidel	1	2	Administrativní, kancelářské činnosti	3	7
Výroba ostatních dopravních prostřed.	4	2	Veřejná správa a obrana	9	11
Výroba nábytku	38	40	Vzdělávání	74	58
Ostatní zpracovatelský průmysl	27	24	Zdravotní péče	43	38
Opravy a instalace strojů a zařízení	73	66	Ústavní sociální péče	3	0
Výroba a rozvod elektřiny, plynu	6	2	Mimoústavní sociální péče	2	2
Shromažďování, úprava a rozvod vody	3	1	Tvůrčí, umělecké a zábavní činnosti	7	8
Činnosti související s odpadními vod.	3	4	Činnosti knihoven, archivů, muzeí	3	1
Shromažďování, sběr a odstraňování odp.	50	88	Činnosti heren, kasin a sázkových kan.	3	2
Sanace a jiné činnosti související s odp.	0	0	Sportovní, zábavní a rekreační činnosti	76	68
Výstavba budov	125	92	Činnosti organizací sdružujících osoby za účelem prosazování společných zájmů	86	69
Inženýrské stavitelství	2	3	Opravy počítačů	38	36
Specializované stavební činnosti	277	258	Poskytování ostatních osobních služeb	96	98
Velkoob., maloob. a opravy motor. vo.	147	71	Činnosti domácností	0	0
Velkoobchod, kromě motorových vozidel	488	616	Činnosti domácností produkujících blíže neurčené výrobky	0	0
Maloob., kromě motorových vozidel	712	348	Činnosti exteritoriálních organizací	0	0
Pozemní a potrubní doprava	104	76			

Zdroj: vlastní zpracování dle ARES

Dělení ekonomiky do tří základních sektorů je průkazné pouze omezeně, navíc se zde jednotlivé kategorie CZ-NACE mohou kumulovat a vzniká tak domněnka většího počtu ekonomických subjektů. Na druhou stranu, není důvod předpokládat, že by toto hromadění jednotlivých kategorií bylo v jednom městě extrémnější než v druhém (viz výše). Přesto je nutné brát tento přístup jako doplňkový a spíše dokreslující celkové ekonomické rozložení v obou městech. v Chotěboři je 12,06 % subjektů patřících do priméru, v Humpolci to je 8,97 %, což samo o sobě není příliš velký rozdíl. Na druhou stranu je vidět, že ekonomické subjekty z Chotěboře jsou více zaměřeny na primér, přičemž se jedná především o: (zkráceně) rostlinnou a živočišnou výrobu a myslivost; lesnictví a těžbu dřeva; rybolov a akvakulturu.

Situace v sekundéru již vykazuje poměrně značné rozdíly. V Humpolci sem patří pouze 22,01 % ekonomických subjektů, především pak: (zkráceně) výroba nábytku a zpracování dřeva; výroba oděvů; výroba kovových konstrukcí; výroba a opravy el. zařízení; výstavba budov a specializované stavební činnosti; shromažďování, sběr a úprava odpadů. V Chotěboři se zaměřuje na činnosti v sekundéru více než jedna třetina (33,09 %) ekonomických subjektů, to znamená, že zde mají tyto odvětví podstatně vyšší váhu než v Humpolci. Jedná se především o tyto odvětví: (zkráceně) zpracování dřeva; výroba kovových konstrukcí; výroba a opravy strojů a el. zařízení; výstavba budov a specializované stavební činnosti; shromažďování, sběr a úprava odpadů. Největší rozdíly v sekundéru jsou v činnosti: (zkráceně) výroba kovových konstrukcí (Humpolec 119, Chotěboř 227). Tato skutečnost je také částečně podmíněna historickým kontextem, kdy firmy v Chotěboři byly více zaměřeny na kovovýrobu, naopak v Humpolci na zpracování dřeva a textilu, což platí částečně i dnes (Humpolec-76, Chotěboř-59).

Největší rozdíly jsou v terciéru, kdy v Chotěboři patří do této kategorie pouze 54,88% ekonomických subjektů, zatímco v Humpolci je to 69,02% ekonomických subjektů, což představuje poměrně významný rozdíl téměř 15%. Nejvyšší diference jsou v těchto činnostech:

- Velkoobchod obecně: Humpolec 763, Chotěboř 559; rozdíl 204 (27,72 %).
- Maloobchod: Humpolec 712, Chotěboř 348; rozdíl 364 (51,12 %).
- Doprava obecně: Humpolec 104, Chotěboř 76; rozdíl 28 (26,92 %).
- Stravování a pohostinství: Humpolec 172, Chotěboř 123; rozdíl 49 (28,48 %).
- Ubytování Humpolec 52, Chotěboř 17; rozdíl 35 (67,31 %).
- Nemovitosti: Humpolec 197, Chotěboř 123; rozdíl 74 (37,56 %).

Další poměrně zajímavý ukazatel je - skladování a vedlejší činnosti v dopravě, kde jsou hodnoty u obou měst překvapivě téměř shodné. Je to pravděpodobně způsobeno tím, že značná část této činnosti je vedena také v položce velkoobchod. Největší procentuální rozdíl je v hodnotách - poštovní a kurýrní činnosti: Humpolec 6, Chotěboř 1, což představuje rozdíl 500 %.

Pokud shrneme výsledky analýzy provedené v této kapitole, tak dojdeme k těmto závěrům: v Chotěboři je více ekonomických subjektů v priméru, hlavně v zemědělství. Stejně tak sekundér je v Chotěboři více rozvinutý a je představován především kovovýrobou a strojírenstvím, tato skutečnost je pravděpodobně nejvíce ovlivněna historickým vývojem (viz výše). Naopak Humpolec dominuje v terciéru, lze konstatovat, že mírně převládá ve většině ukazatelů. Ale největší rozdíly jsou vidět právě na činnostech spojených více či méně s dálnicí, viz seznam výše (mimo položky nemovitosti). Přičemž rozdíly se v těchto oblastech pohybují od jedné třetiny do více než jedné poloviny. Úplně největší relativní rozdíl je v ukazateli – poštovní a kurýrní činnost, na druhou stranu je nutné poznamenat, že absolutní počet u tohoto ukazatele je poměrně nízký, proto ho nelze přeceňovat. Můžeme tak potvrdit dílčí předpoklady sepsané na začátku kapitoly 4.7 a sice, v Humpolci se vyskytuje významně větší koncentrace odvětví spojených s dálnicí, můžeme tak potvrdit její vliv.

5. Dotazníkové šetření

Další část této práce se zabývá vyhodnocením dotazníkového šetření, které bylo provedeno mezi obyvateli, firmami a živnostníky města Humpolec. Dále byl realizován řízený rozhovor se zástupcem města. Dotazníkové šetření nebylo provedeno pro referenční město Chotěboř, protože se zde samozřejmě žádná dálnice nevyskytuje.

Na začátku této kapitoly je třeba předeslat, že důvod pro vytvoření tohoto šetření nebylo zjištění zaručených faktů a souvislostí o situaci ve městě Humpolec, v návaznosti na dálnici, nýbrž spíše dokreslení celkové situace, která je analyzována v předchozích kapitolách. Další důvod bylo podpoření zjištěných závěrů, které byly získané na sekundárních datech. Jedním z důvodů, pro větší rezervovanost při hodnocení výsledků tohoto šetření, je množství a struktura respondentů. Ačkoliv se nám podařilo oslovit poměrně velké množství obyvatel, celkem 121, což představuje 1,09 % všech obyvatel Humpolce, stejně se jedná o poměrně malý vzorek. Pro větší pokrytí obyvatelstva dotazníky by bylo potřeba především více času a financí. Na druhou stranu to není, z podstaty této práce, až tak důležité. Větší problém spíše spočívá v pravdivosti a korektnosti odpovědí jednotlivých respondentů, kteří nebyli nijak speciálně motivováni, což je ovšem problém většiny dotazníkových šetření. Další nedostatek, který s tímto částečně souvisí, je to, že část respondentů je mladší třiceti let a ty už nemohou hodnotit situaci ve městě před zprovozněním dálnice D1, poněvadž se narodili až po jejím otevření. A i ti, kteří jsou starší, si už nemusí situaci před otevřením dálnice příliš spolehlivě vybavovat. Podobné nedostatky se týkají i dalších dotazovaných skupin – firem a živnostníků (viz kapitoly 5.2 a 5.3). Toto jsou hlavní důvody, proč musíme brát dotazníkové šetření věnované obyvatelstvu, firmám a živnostníkům víceméně jako doplňkový zdroj informací. Výjimku představuje řízený rozhovor se zástupcem města Humpolec, který by měl být dostatečně fundovaný a motivovaný k precizním a věrohodným odpovědím na kladené otázky.

Na začátku každého rozboru dotazníkového šetření je uvedeno několik dílčích hypotéz, které jsou poté na závěr těchto jednotlivých rozborů diskutovány.

5.1 Dotazníkové šetření – obyvatelstvo

Struktura dotazníku pro obyvatelstvo je pojata tak, aby co nejsmysluplněji zachycovala charakteristiky města Humpolec v návaznosti na dálnici D1. První část je zaměřena na obecné otázky ve vztahu město Humpolec – dálnice D1 a jsou pokládány otázky typu: Jak vnímáte polohu dálnice D1 v blízkosti Humpolce? Jaké největší výhody a nevýhody přinesla dálnice Humpolci? Domníváte se, že se význam vaší obce díky dálnici zvýšil?

Další část je konkrétně věnována respondentům a jejich osobnímu využívání dálnice D1. Ptaly jsme se jich na otázky: Využíváte dálnici D1 vlastním autem? Za jakým účelem dálnici využíváte? Apod.

Třetí část je koncipována tak, aby zachytila odpovědi dotazovaných na konkrétní faktory a indikátory, na které mohla mít dálnice vliv (např. nezaměstnanost, životní prostředí, příchod investorů apod).

Díličí hypotézy pro tuto část dotazníkového šetření, které jsme měli v úmyslu ověřit, jsou tyto:

- Obyvatelstvo vnímá dálnici spíše pozitivně a převažují pozitiva nad negativy, jelikož si obyvatelé uvědomují příznivý dopad na město.
- Nejvíce dálnice ovlivnila: dopravní dostupnost, příchod investorů, nezaměstnanost, vyjížděku a dojížděku za prací. K podobným závěrům došli i předchozí práce hodnotící vliv dálnic na regionální rozvoj (např. Čierný 2004).
- Dálnice příliš negativně neovlivnila životní prostředí, protože vede po okraji města a nezasahuje přímo do intravilánu Humpolce.

Dotazování se uskutečnilo v druhé polovině března 2011a jak je již uvedeno výše, podařilo se získat 121 vyplněných formulářů. Hlavní cílová skupina, na kterou bylo dotazování zaměřeno, byly obyvatelé v produktivním věku (68,92 %), kteří dle mého názoru vykazují nejvyšší schopnost, co nejvěrohodněji, zhodnotit celkovou situaci v Humpolci, v návaznosti na dálnici. Druhou nejpočetnější skupinu tvořili obyvatelé v poproduktivním věku (20,27 %), u této skupiny je sice vypovídající schopnost relativně nižší, na druhou stranu si tito lidé byli schopni vzpomenout na dobu, kdy zde dálnice ještě nevedla. Poslední nejmenší soubor tvořili obyvatelé v předproduktivním věku (10,81 %), jejichž názory je nutno brát spíše rezervovaně, protože lze předpokládat, že nejsou schopni zcela relevantně posoudit vliv dálnice D1 na Humpolec. Z celkového počtu 121 dotazníků vyplnily ženy 63 (52,07 %)

a muži 58 (47,93 %). Tuto menší disproporci lze nejspíše vysvětlit tím, že ženy obecně byly více ochotné se podílet na vyplňování formulářů, na rozdíl od mužů, kteří se častěji odmítali zúčastnit. Vzdělanostní struktura obyvatel dotazovaných v tomto šetření se relativně shoduje s poměrem jednotlivých typů dosaženého vzdělání v celém městě (viz tabulka 4.2), přičemž největší vzdělanostní skupina byla zastoupena respondenty, kteří mají střední odborné vzdělání (38,29 %).

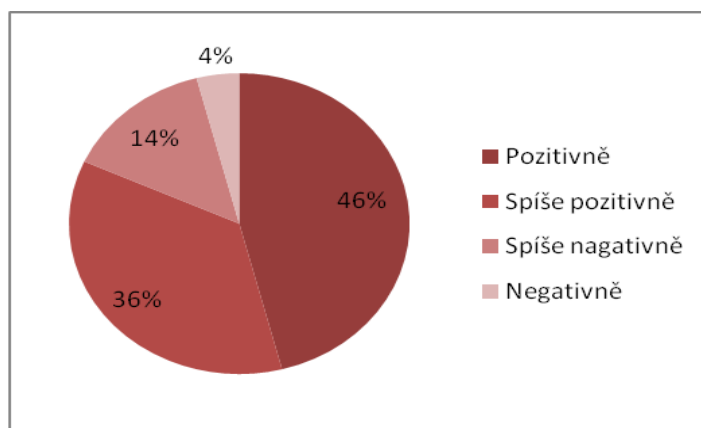
V následující části kapitoly bude toto dotazníkové šetření analyzováno, přičemž výsledky jsou shrnuty do přehledných grafů a tabulek, celková podoba dotazníku je umístěna v přílohách 1, 2 3, 4.

5.1.1 Obecné otázky ve vztahu město Humpolce – dálnice D1

Tato první skupina otázek je zaměřena na to, jak dotazovaní vnímají a hodnotí svoje bydliště z pohledu přítomnosti dálnice. Dle grafu 5.1 je na první pohled vidět, že většina respondentů, více jak 80 %, vnímá dálnici pozitivně nebo spíše pozitivně. Naopak pouze necelých 20 % považuje dálnici za negativní, či spíše negativní fenomén. Hlavní argumenty pro pozitivní percepci jsou především ve velkém počtu nově vzniklých firem v přílehlých průmyslových zónách, a s tím spojené poměrně dobře dostupné zaměstnání. Další důvod je snadnější cestování do krajského města Jihlavy a do Brna či Prahy. Jedním z nejfrekventovanějších negativních názorů se týkal především většího nárůstu tranzitní dopravy, která v Humpolci probíhá v severojižním směru.

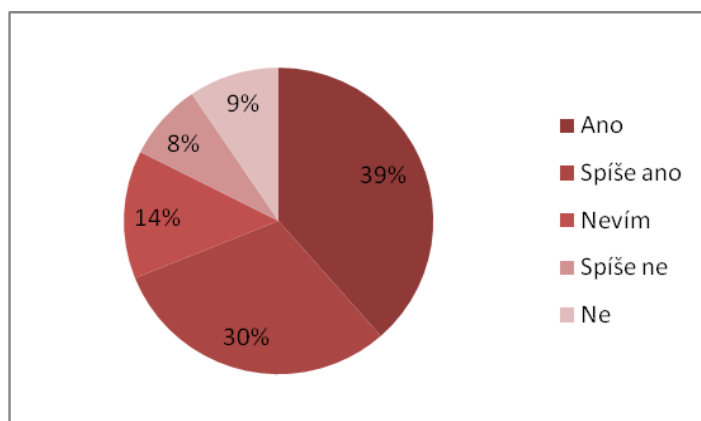
V grafu 5.2 se respondenti vyjadřovali ke společensko-ekonomickému statusu celého města v návaznosti na dálnici. V této otázce již nebyly odpovědi tak drtivě přesvědčivé jako v první, na druhou stranu stále více než 2/3 respondentů vidí spojitost mezi prosperujícím městem a dálnicí D1. V této otázce si poměrně hodně respondentů nebylo schopno zdůvodnit příčiny pozitivního vývoje Humpolce v posledních dvaceti letech. Často byl jejich názor takový, že se jedná o přirozený vývoj, který je u podobně velkých měst běžný.

Graf 5.1: Jak vnímáte polohu dálnice D1 v blízkosti Humpolce?



Zdroj: dotazníkové šetření autora

Graf 5.2: Domníváte se, že se význam Vaší obce díky dálnici zvýšil?



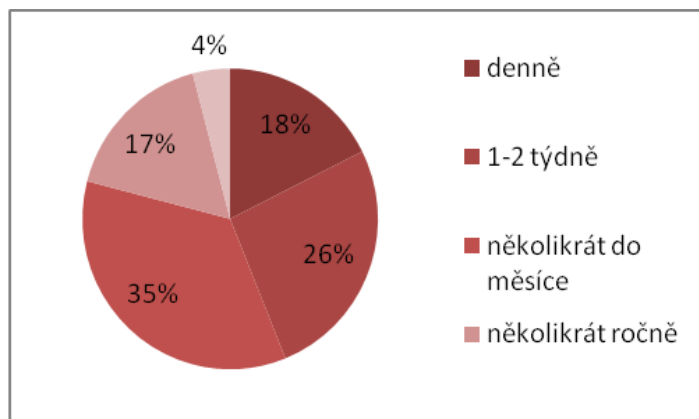
Zdroj: dotazníkové šetření autora

5.1.2 Konkrétní otázky ve využívání dálnice D1 obyvateli

Tento soubor otázek hodnotí, jak konkrétně sami respondenti využívají dálnici D1. Na základě odpovědí vyplývá, že 72% využívá dálnici při cestách svým vlastním autem a zbylá část nikoliv. Nejvíce, téměř jedna polovina (viz graf 5.3), ji pak využívají při svých cestách několikrát do měsíce. Druhou největší skupinu (zhruba 1/4) tvoří dotazovaní, kteří využívají dálnici v průběhu týdne jednou až dvakrát. Počet respondentů, kteří po dálnici jezdí každý den, nebo naopak pouze několikrát ročně je podobný – kolem 12 %. Nejmenší skupina, která se v podstatě vůbec po této komunikaci nepohybuje, představuje pouze 4 %.

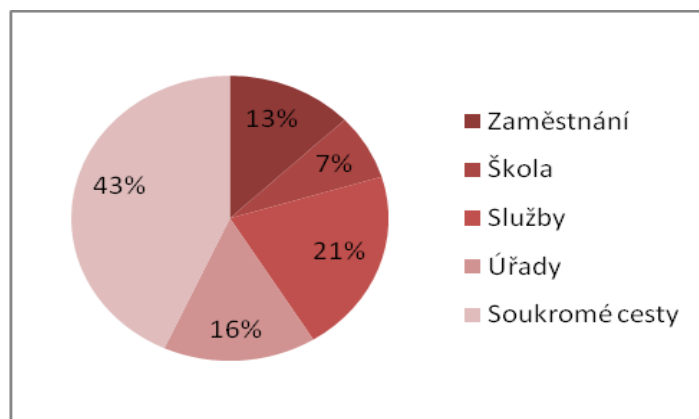
Jak je vidět v grafu 5.4, tak nejvíce cest realizovaných po dálnici bylo za soukromými účely (téměř jedna polovina), především pak za nakupováním, návštěvou příbuzných a zábavou. Další část tvoří cesty za službami – přibližně jedna pětina. Následují cesty za úřady (15,54 %) a zaměstnáním (12,83 %) a nejméně respondentů využívá dálnici při cestách do školy.

Graf 5.3: Jak často využíváte dálnici D1?



Zdroj: dotazníkové šetření autora

Graf 5.4: Za jakým účelem dálnici využíváte?



Zdroj: dotazníkové šetření autora

Na závěr dotazníkového šetření zaměřeného na obyvatelstvo byly otázky, kdy respondenti odpovídali, jak dálnice ovlivnila jednotlivé aspekty života v Humpolci. Dotazovaní měli možnost hodnotit buď kladně, indifferenčně nebo negativně. Výsledky této části dotazování jsou převedeny do relativní podoby a umístěny v tabulce 5.1.

V první části odpovídali účastníci průzkumu, na to jak dálnice ovlivnila jednotlivé části životního prostředí. Většina respondentů vyjádřila názor, že dálnice vůbec životní

prostředí neovlivnila. Toto je na první pohled poměrně překvapivé vyjádření, jelikož dálnice bývá v mnoha případech označována jako jeden z největších viníků zhoršeného, v méně případech zlepšeného, životního prostředí. v tomto případě je to dáno zřejmě tím, že dálnice přímo neprotíná zástavbu města, ale vede po jeho okraji, to znamená, že příliš nenarušila životní prostředí. A naopak ani nijak výrazně nezlepšila, poněvadž pokles dopravy, procházející Humpolcem, se v současné době hodnotí poměrně špatně. Je to z toho důvodu, že před třiceti lety byla koncentrace vozidel diametrálně nižší než v současnosti.

Co se týče nejvíce kladných odpovědí, tak respondenti hodnotí pozitivně především tyto oblasti: dopravní dostupnost větších měst (Jihlavy, Prahy, Brna), nízký stupeň nezaměstnanosti, podnikání a příchod investorů. Obecně se dá říci, že se jedná o otázky spojené s ekonomickými aspekty města Humpolec.

Nejvíce negativně ovlivnila dálnice D1, dle respondentů, především cenu pozemků a nemovitostí. Toto je celkem pochopitelné, poněvadž v blízkosti dálnice vyrostla nová průmyslová zóna a s celkovým rozvojem města se zvýšil i tlak na cenu nemovitostí. Jako další negativní vliv se projevil, především dle starších obyvatel, v tom, že poklesla obslužnost hromadnou dopravou, především pak autobusovou. Naopak zbytek respondentů vnímá současnou situaci ve veřejné dopravě jako dostačující, tedy dle jejich názoru nemají problém se relativně pohodlně přesunovat. Tento fakt je pravděpodobně ovlivněn tím, že také mnohem více využívají individuální automobilové dopravy a nejsou schopni tuto situaci zcela věrohodně posoudit.

Dále pak, je ještě několik otázek, které byly ovlivněny minimálně, jedná se především o návštěvnost obce turisty a stěhování. K těmto dvěma charakteristikám lze ještě poznamenat, že respondenti většinou na tyto otázky neuměli příliš odpovědět a tak volili střední cestu.

Tabulka 5.1: Percepce působení dálnice D1? (%)

	Ovlivnila pozitivně	Vůbec neovlivnila	Ovlivnila negativně
ŽP – znečištění ovzduší	2	85	17
ŽP – prach	3	87	16
ŽP – hluk	1	66	35
ŽP – vibrace	0	87	13
ŽP – narušení krajiny	0	75	25
Dopravní dostupnost středisek	84	16	0
Nezaměstnanost	66	21	13
Vyjíždka za prací	45	53	2
Stěhování	20	57	23
Ceny pozemků a nemovitostí	6	27	67
Intenzita dopravy v obci	26	39	35
Obslužnost hromadnou dopravou	17	18	65
Návštěvnost obce turisty	21	76	3
Podnikání	74	11	15
Příchod investorů	82	16	2

Zdroj: dotazníkové šetření autora

Na závěr můžeme zhodnotit jednotlivé dílčí hypotézy. Podařilo se nám prokázat, že respondenti vnímají dálnici pozitivně a uvědomují si její roli v rozvoji celého města. Stejně tak můžeme potvrdit, že aspekty, které dálnice nejvíc ovlivnila, vidí dotazovaní především ve zlepšené dopravní dostupnosti a nízké míře nezaměstnanosti způsobené příchodem poměrně velkého množství nových investorů. Co se týče životního prostředí, tak se též potvrdily naše předpoklady a sice, účastníci šetření nepovažují dálnici jako něco, co by zásadně negativně působilo na životní prostředí města.

5.2 Dotazníkové šetření – firmy

Tato kapitola je zaměřena na rozbor dotazníkového šetření, které probíhalo mezi firmami působícími v Humpolci. Z celkového počtu 227 společností s ručením omezeným a akciových společností bylo osloveno 203 firem, kterým byl rozeslán dotazník elektronickou formou, bohužel návratnost byla, dle očekávání nízká, pouze 5 % firem. Proto další část dotazování probíhala telefonickou formou, tímto způsobem bylo získáno dalších přibližně 13 %. Celkově se tak podařilo získat vyjádření na tázané otázky od 41 firem. Struktura dotazníku je složena tak, aby co nejvýstižněji pokryla vztah místních firem a dálnice D1. První skupina

otázek je vedena v obecné rovině a zjišťuje se velikost firem dle počtu zaměstnanců, vlastnické poměry, pozice firmy a oblast působení firmy.

Další část otázek je soustředěna na zhodnocení a důvody současné lokalizace firmy. Byly pokládány otázky typu: Byla Vaše firma (pobočka) od svého vzniku lokalizována v současné poloze? Jak vnímáte dálnici D1 z hlediska lokalizace Vaší firmy? Apod.

Třetí část otázek byla směřována do oblasti konkrétního využívání dálnice D1 místními firmami. Firmy odpovídaly na tyto otázky: Jak často jako firma využíváte dálnice D1? Kde se nachází Vaši zákazníci/ kam umístíte svoje výrobky? Apod.

Poslední soubor otázek se týkal firem a jejich vztahu s městem. Otázky se zaměřovaly především na podporu ze strany města a naopak, jak firmy přispívají na veřejný život v Humpolci. Otázky byly tohoto typu: Získáváte nějaké výhody ze strany města? Jste s nabídkou služeb ze strany města spokojeni? Jak přispíváte jako firma do života města? Apod. Dotazování probíhalo stejně jako v předešlém případě ve druhé polovině března roku 2011

Pro tuto část výzkumu jsme určily tyto dílčí hypotézy:

- Pro firmy, které nebyly přemístěny, byly zde již před rokem 1989 a po sametové revoluci se pouze transformovaly, představuje dálnice konkurenční výhodu oproti jiným obdobným firmám. Z důvodu popsaných v závěru kapitoly 2.2, tj. zejména: úspora času; snadnější export a import; expanze místních výrobků apod.
- Firmy, které zde nově vznikly, považují dálnici jako jeden z hlavních motivů jejich příchodu do této lokality, protože si uvědomují výhody a pozitivní vliv dálnice na jejich podnikání, zejména dopravní dostupnost, snadnější dojížděky pro zaměstnance apod.
- V rámci struktury jednotlivých firem jsou v Humpolci nejvíce zastoupeny jednotlivé provozovny.⁷ Protože se jedná o nejčastější formy firem v rámci českého hospodářství, jelikož jejich ekonomická podstata je relativně jednoduchá a snadno ovladatelná.
- Většina produkce zdejších firem jde na vývoz do zahraničí, protože stejně jako v předchozím případě, je takto orientovaná velká část české ekonomiky a navíc v Humpolci působí značné množství zahraničních firem.

⁷ Jedná se převážně o malé a střední podniky, které mají soustředěny veškeré firemní oddělení na jednom místě – výrobu, obchod, řízení apod.

Jak je již poznamenáno výše, návratnost dotazníků byla velice nízká, z toho důvodu jsme byli přinuceni kontaktovat firmy telefonickou formou. Ačkoliv je tato metoda mnohem více náročná na čas a finance, tak na druhou stranu skýtá jednu poměrně velkou výhodu. Sice tu, že jsme mohli vybrat přesně ty firmy, které jsme chtěli kontaktovat. Před získáním telefonního kontaktu z internetové prezentace jednotlivých firem, jsme na základě informací ze serveru ares.cz vybrali skupinu firem, která svou strukturou co nejvíce odpovídala průměrné skladbě firem města Humpolec, hodnocené ve čtvrté kapitole. Podařilo se nám tak získat soubor firem, který poměrově v podstatě odpovídá celkové struktuře všech firem v Humpolci (viz kapitola 4). To znamená, že největší počet dotazovaných firem je ve velikosti do 10 zaměstnanců, ale na druhou stranu se nám podařilo získat vyjádření od dvou největších zaměstnavatelů ve městě, což jsou Valeo Compressor Europe a Humpolecké strojírný. Co se týká odvětvových a majetkových charakteristik firem, tak nejvíce dotazovaných subjektů pochází z terciéru a 1/3 vlastní zahraniční majitel, zbylá část je ovládána českým kapitálem.

Ve firemní hierarchii jsou nejvíce zastoupeny samostatné provozovny, které představují téměř $\frac{3}{4}$, dále pak je to výroba, pobočka a sklady. Nejméně jsou zastoupeny firemní centrály a firmy, které se soustředí na výzkum, zde nejsou dle dotazníkového šetření, žádné.

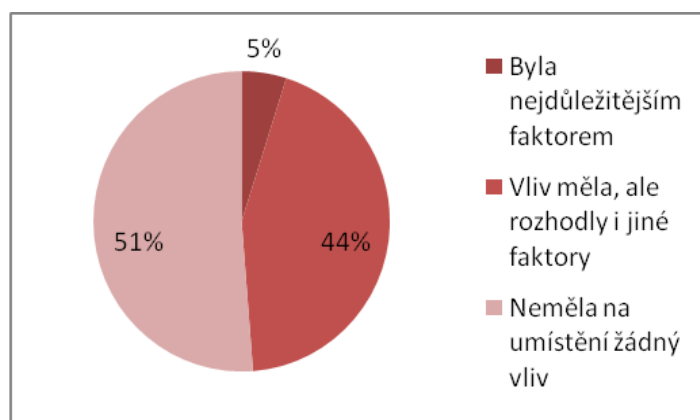
5.2.1 Otázky hodnotící lokalizaci firem

Tento soubor otázek zjišťoval především to, zda firmy, respektive jejich předchůdci, které působí v Humpolci, zde byly již před rokem 1989, nebo zde vznikly až po sametové revoluci. Firmy dále odpovídaly, jak důležitá byla v jejich rozhodování o umístění dálnice D1 a výsledky jsou zaznamenány v grafu 5.5. Více než polovina dotazovaných odpověděla překvapivě, že dálnice nepředstavovala v podstatě žádný důvod pro jejich současnou lokalizaci, přibližně třetina účastníků šetření hodnotí dálnici jako jeden z více motivů pro umístění firmy a pouze přibližně 5 % respondentů, označilo dálnici D1 za hlavní příčinu jejich místní působnosti. Pokud se ale na tyto odpovědi podíváme hlouběji, tak zjistíme, že takto „negativně“ ve vztahu k dálnici odpovídala právě naprostá většina dotazovaných firem, které zde působily již před rokem 1989. U relokovaných, dotazovaných firem (celkem 16 subjektů), je situace zcela odlišná. Zde více jak 2/3 těchto respondentů považují dálnici za jeden z nejdůležitějších faktorů, který zapříčinil jejich příchod do Humpolce. Dotazované firmy

uváděly jako místo původního působení firmy především zahraniční země, bylo tomu tak ve více než 70 %. Toto lze vysvětlit tím, že většina relokovaných firem působících v Humpolci jsou právě pobočky zahraničních firem. Dále pak v 15 % případech to byla Praha.

Nejčastější příčiny přemístění firmy uváděly: dobrou dopravní dostupnost, s tím souvisí možnost pokrytí svými produkty velkou část České republiky. Dále se pak objevovaly odpovědi spojeny s kvalifikovanou a levnou pracovní silou, rozšířením výroby a také vysokou cenou nákladů v jejich původní lokalitě.

Graf 5.5: Jak vnímáte dálnici D1 z hlediska lokalizace Vaší firmy?



Zdroj: dotazníkové šetření autora

5.2.2 Otázky hodnotící využívání dálnice

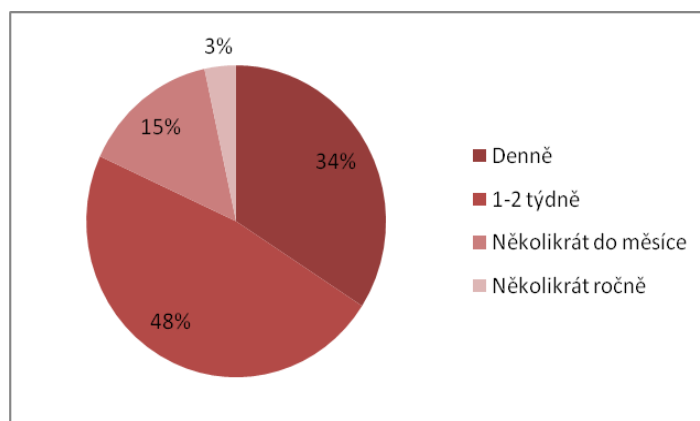
Část této kapitoly rozebírá úsek dotazníku, který se zabývá přímým využíváním dálnice D1. Jednotlivé odpovědi byly seřazeny a převedeny též do relativní formy a uvedeny v následujících grafech (grafy 5.6 – 5.9). První otázka se týkala frekvence využívání dálnice D1 (graf 5.6). Nejvíce firem vyjíždí na dálnici minimálně 1-2 týdně, tato skupina představuje téměř jednu polovinu všech odpovídajících firem. Další skupina, kterou tvoří více než jedna třetina firem, které se vyjádřily v dotazníku, jsou společnosti využívající dálnici denně. Dále pak jsou firmy, které jezdí po dálnici pouze několikrát měsíčně (téměř 15 %), a firmy, které využívají dálnici pouze několikrát do roka, tvoří pouze necelé půl procenta.

V další otázce (graf 5.7) firmy odpovídaly na to, zda považují svojí lokalizaci blízko dálnice D1 za výhodu oproti ostatním firmám. Více než 2/3 se vyjádřily v této otázce pozitivně, naopak negativně odpověděla přibližně jedna dvacatina všech respondentů.

Velice překvapivě dopadlo vyhodnocení otázky, ve které byly firmy tázány, kde jsou jejich cílové trhy, kam umísťují svoje výrobky? A ačkoliv v tomto průzkumu nepřevažovaly firmy vlastněné zahraničním kapitálem, tak přesto naprostá většina, konkrétně více než 70 % (viz graf 5.8) společností vyváží svoje výrobky za hranice Česka. I z tohoto ukazatele se dá poměrně významně vypožorovat a potvrdit důležitost dálnice D1 pro tyto firmy. Dále pak firmy obsluhují přibližně jednu pětinu zákazníků v rámci České republiky. Pouze necelá desetina místních společností s ručením omezeným a akciových společností se koncentruje na místní lokální trh.

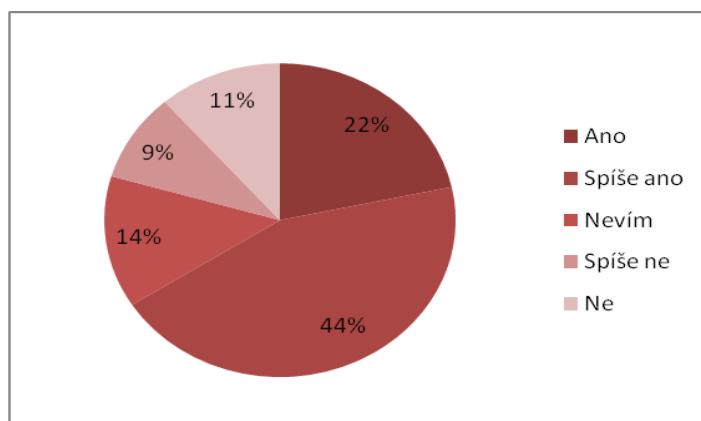
Výsledky otázky, kde jsme se ptali, odkud pochází většina zaměstnanců, kteří v jednotlivých firmách pracují, dopadly dle očekávání, téměř zcela opačně než v předchozí otázce. Naprostá většina zaměstnanců, téměř 90 % pochází z místního regionu, respektive kraje Vysočina. Dále pak zhruba jedna desetina dojíždí v rámci Českého státu a pouze jedna firma (2,27 %) uvedla, že většina jejich zaměstnanců pochází ze zahraničí.

Graf 5.6: Jak často využíváte dálnici D1?



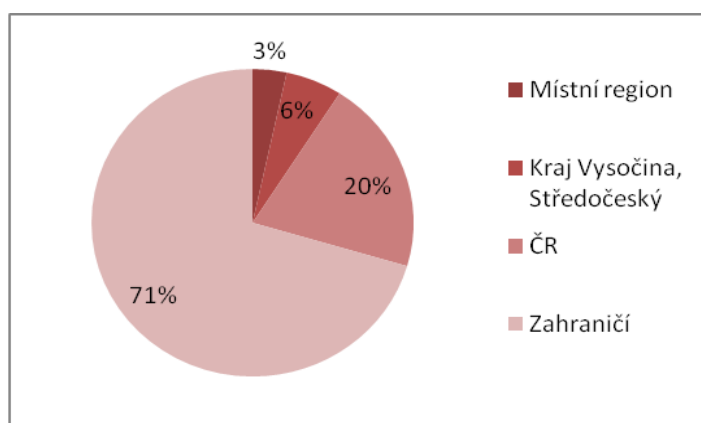
Zdroj: dotazníkové šetření autora

Graf 5.7: Vnímáte polohu u dálnice jako svou výhodu oproti jiným firmám?



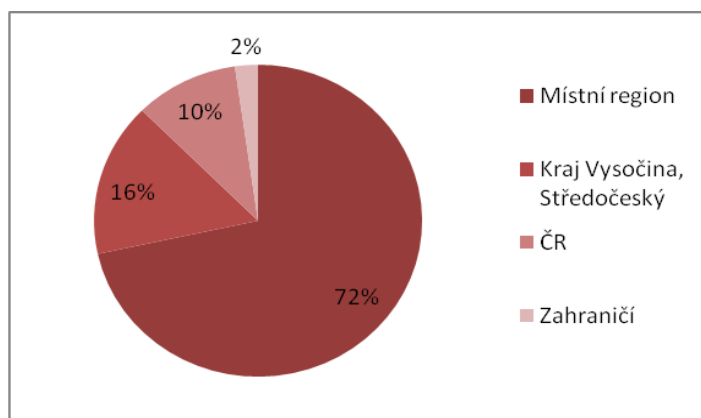
Zdroj: dotazníkové šetření autora

Graf 5.8: Kde se nachází Vaši zákazníci/ kam umístíte svoje výrobky?



Zdroj: dotazníkové šetření autora

Graf 5.9: Odkud pocházejí Vaši zaměstnanci?



Zdroj: dotazníkové šetření autora

Poslední soubor otázek, které byly představeny firmám, se týkal jejich vztahu k místní samosprávě a celkovému veřejnému životu v Humpolci. Ptali jsme se na následující otázky: Učinilo město nějaké pobídky ze své strany, aby Vás přilákalo? Jste se současnou nabídkou služeb spokojeni? Apod.

Většina nově vzniklých (90 %) firem uvedlo, že se je místní samospráva nijak nesnažila kontaktovat nebo pozvat do této lokality. Na druhou stranu firmy uváděly, že komunikovaly především s firmou spravující novou průmyslovou zónu (viz kapitola 5.4), která se starala o potřebné informace a další aspekty spojené s investicí. v současné době se postoj místní samosprávy výrazně posunul a více než polovina firem uvedla, že komunikace je na vysoké profesionální úrovni, což v podstatě potvrdil i místostarosta města (viz kapitola 5.4). Firmy si po většinou nejvíce cení vstřícnost města v problematice hledání nových zaměstnanců.

Na druhou stranu firmy v Humpolci přispívají na veřejný život, především pak finanční podporou místních sportovních spolků a dále sponzorováním kulturních akcí.

Stejně jako v předchozí kapitole, věnující se obyvatelstvu, se nám podařilo prokázat v podstatě všechny dílčí předpoklady z této části zaměřené na firmy. To znamená: firmy považují dálnici za konkurenční výhodu oproti jiným firmám; nově vzniklé firmy uvádějí dálnici jako jeden z hlavních faktorů při rozhodování o jejich umístění; v rámci firemní struktury jsou nejvíce zastoupeny samostatné provozovny a velká část firem vyváží svoje produkty do zahraničí.

5.3 Dotazníkové šetření – osoby samostatně výdělečně činné

Další skupina ekonomických subjektů, která byla dotazována, jsou živnostníci. Pro tyto podnikatele byla struktura dotazníku podstatně zkrácena. Je to především z toho důvodu, že tyto malé subjekty nemohou plně využívat podpory a dalších prostředky ve stejné míře jako střední a velké firmy. Z obecných otázek jsme u živnostníků zjišťovali, pouze v jaké ekonomické oblasti působí. Dále pak byly kladeny otázky tohoto typu: Kde se nachází Vaši zákazníci/ kam umístíte svoje výrobky? Co považujete za hlavní klady a zápory lokalizace v blízkosti D1? Jak často jako firma využíváte dálnice D1? Apod.

Postup dotazování probíhal, podobně jako u právnických osob, s tím rozdílem, že návratnost, z celkového počtu rozeslaných dotazníků, byla překvapivě větší – 13%. Další část byla získána stejně jako v předešlém případě telefonickou formou. Celkově tak byly získané odpovědi od 53 osob samostatně výdělečně činných, což představuje 2,87 % celkového počtu. Dotazníky nebyly posílány všem 1249 živnostníkům, nýbrž jich bylo osloveno pouze 129. Je to z toho důvodu, že celkový počet živnostníků je mnohem větší než společností s ručením omezeným a akciových společností dohromady a zpracování takto velkého počtu by zabralo neúměrně velké množství času. Navíc pro potřeby této práce to není zcela nezbytné. Soubor živnostníků byl vybrán tak, aby víceméně rovnoměrně pokrýval celé spektrum provozovaných činností.

Pro tuto část, zabývající se živnostníky jsme určily tyto dílčí hypotézy:

- Jednotliví živnostníci mohou pociťovat, na rozdíl od větších firem, zvýšený tlak konkurence vzhledem k dobré dostupnosti Humpolce, způsobené dálnicí D1.
- Nejvíce zákazníků se vyskytuje v Humpolci nebo jeho nejbližším okolí, protože jednotliví živnostníci nejsou schopni obsloužit větší množství vzdálenějších zákazníků.
- Frekvence využívání dálnice je nižší než u větších firem, přičemž odůvodnění je obdobné jako v předešlém předpokladu.

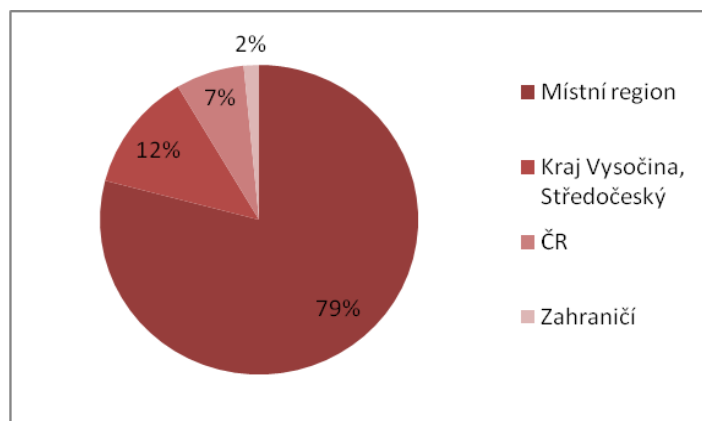
První otázka se týkala toho, jak vnímají dálnici D1 a jestli je nějak ovlivňuje. Obecně lze konstatovat, že nejvíce jsou dálnicí ovlivněny a využívají ji především živnostníci ze sekundéru (66 % respondentů). Je to zřejmě dáno tím, že v této kategorii jsou poměrně hodně zastoupeny stavební a výrobní práce, které se většinou vykonávají přímo u zákazníků, to znamená, že příznivá dopravní dostupnost představuje velkou výhodu. Další skupina tvoří OSVČ z terciéru (28 % respondentů), ti by na první pohled měli být ovlivněny dálnicí nejvíce (dle výsledků ze čtvrté kapitoly), ale není tomu tak. Hlavní důvod je ten, že značnou část těchto živnostníků tvoří subjekty jako obchody, pohostinství, holičství a podobně a ty většinou vykonávají svoji činnost na jednom místě a zákazníci se dopravují k nim, většinou z menších vzdáleností. Nejméně jsou ovlivněny živnostníci z priméru, pouze 6 % dotazovaných.

Největší přínos, v existenci dálnice blízko místa jejich podnikání, vidí respondenti především ve výborné dopravní dostupnosti a s tím spojené možnosti pohodlného obsluhování jejich zákazníků. Dále pak přeneseně příchod velkých firem do nové průmyslové

zóny, které zaměstnávají poměrně velké množství lidí, kteří se vzápětí stávají zákazníky místních OSVČ. Největší problém vidí účastníci dotazování především ve vzrůstající ceně místních nemovitostí a také si zhruba jedna čtvrtina z nich uvědomuje působení zvýšeného tlaku konkurence. Například velká část dotazovaných řemeslníků poukazovala na to, že Humpolec je poměrně atraktivní lokalita pro jejich konkurenty z Prahy a Brna, z hlediska získávání nových zákazníků.

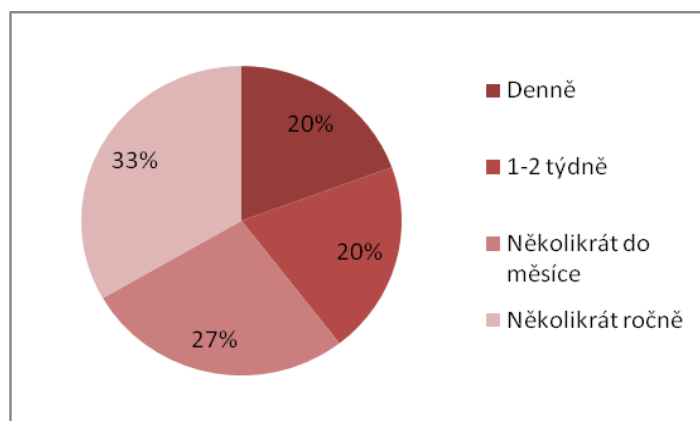
Výsledky otázky „kde se nachází Vaši zákazníci, kam umístíte svoje výrobky?“ (graf 5.10), bylo nejvíce odpovědí směřováno do místního regionu, dopadly přesně naopak než výsledky u firem (viz výše). Na ostatní destinace celkem připadla pouze necelá jedna čtvrtina. Podobně vyšly i výsledky v otázce „jak často využíváte dálnici D1?“ nejvíce respondentů jezdí za účelem svého podnikání po dálnici pouze několikrát měsíčně, popřípadě ročně, dohromady tvoří tato dvojice téměř dvě třetiny. Každý týden, jednou nebo dvakrát, používá dálnici přibližně jedna čtvrtina respondentů. Ke stejnému číslu jsme došli, po sečtení dotazníků, i v případě denního užívání dálnice.

Graf 5.10: Kde se nachází Vaši zákazníci/ kam umístíte svoje výrobky?



Zdroj: dotazníkové šetření autora

Graf 5.11: Jak často využíváte dálnici D1?



Zdroj: dotazníkové šetření autora

Dílčí předpoklady uvedené na začátku této kapitoly, která se věnuje osobám samostatně výdělečně činným, se nám také podařilo potvrdit. To znamená, že živnostníci více pocítují vliv konkurence, která je vzhledem k dálnici D1 relativně značná. Dále pak se nejvíce zákazníků vyskytuje v Humpolci a jeho okolí. S tím souvisí i poslední potvrzený předpoklad, a sice že živnostníci využívají dálnice méně než firmy.

5.4 Dotazníkové šetření – zástupce města Humpolce

Tato část dotazníkového šetření je specifická a odlišná od všech třech předchozích typů, protože byla dotazována pouze jedna osoba – zástupce města Humpolec. Nejedná se tedy přímo o dotazníkové šetření, nýbrž dotazování probíhalo formou řízeného rozhovoru.

Jednotlivé dílčí předpoklady před uskutečněním tohoto rozhovoru byly tyto:

- Zástupce města bude především vyzdvihovat příchod investorů jako hlavní pozitivní vliv dálnice, protože se jedná o jednu z hlavních příčin následného rozvoje města.
- Místní samospráva se bude snažit podporovat místní firmy, jelikož si uvědomuje jejich význam.
- Výsledky hodnocení konkrétních aspektů života v Humpolci se mezi obyvatelstvem a zástupcem města nebudou příliš lišit, protože si většina obyvatel v Humpolci uvědomuje příznivý vliv dálnice D1.

Zástupce města Humpolec byl tázán na otázky spojené se vztahem města a dálnice D1. Jednalo se především o otázky tohoto typu: Co nejvíce ovlivnilo současnou prosperitu města? Jaké největší výhody a nevýhody přinesla dálnice D1 Humpolci? Jaké jste měli záměry s průmyslovou zónou? Jaký je vztah mezi místní samosprávou a firmami? Apod. Všechny otázky jsou uvedeny v příloze 4. Řízený rozhovor se uskutečnil 23. 3. 2011 v Humpolci a dotazován byl místostarosta města pan Květoslav Namyslo.

Celkovou prosperitu pan místostarosta zhodnotil velice pozitivně a dle jeho názoru k tomu přispělo hned několik faktorů, mezi kterými byla i přítomnost dálnice. Další faktory, které město ovlivnily, jsou tyto: poloha města, kvalitní samospráva, celkové podnikatelské prostředí.

Největší výhody vidí především v příchodu investorů, což mělo za následek zvětšení prestiže města, snížení nezaměstnanosti a celkový rozvoj. Jako nevýhody poukázal na celkově větší dopravní zatížení, které se ovšem zvětšilo v celém Česku z důvodu socioekonomického rozvoje a přesunu velkého množství nákladní dopravy ze železnice na silnice. To znamená, že žádné zásadní nevýhody dálnice D1 pro Humpolec nepředstavuje.

Další okruh otázek se týkal nově vzniklých firem a nové průmyslové zóny v Humpolci.

Zde si dovolím menší odbočku z rozboru řízeného rozhovoru a uvedu několik faktických informací o této průmyslové zóně. Nachází se přímo u sjezdu dálnice D1, vznikla v roce 1995 a je jedna z mála čistě soukromých průmyslových zón, které vznikly bez podpory státu. Vybuodovala jí nizozemská společnost CTP Project Invest, která se zaměřuje na vytváření průmyslových zón v mimopražských oblastech (Humpolec, Brno, Budišov ...). Strategii této firmy je poskytování potenciálním investorům služby tzv. na klíč, při realizaci jejich investičních záměrů v oblasti výroby a skladování. To znamená, že firma CTP Project Invest zajistí výstavbu a financování výrobních nebo skladovacích hal včetně veškerého příslušenství a dále tyto haly dlouhodobě pronajímá. Toto je hlavní rozdíl od většiny státem podporovaných průmyslových zón. Firmy, které zde působí, nemusí splňovat žádné speciální podmínky, pouze se musí řídit platným územním plánem, který v této lokalitě povoluje lehkou průmyslovou výrobu, skladové a obchodní prostory. Tato průmyslová zóna zaujímá rozlohu 109 000 m², přičemž je možné rozšíření na 160 000 m², zaplněnost v současné době se pohybuje kolem 80 %.

Co se týká zájmu o novou průmyslovou zónu, tak je ze strany investorů poměrně značný, o čemž svědčí i současná zaplněnost – 80%. Firmy, které zde působí, se zabývají

především strojírenskou výrobou a logistikou. Přičemž v rámci mimopražských průmyslových zón je ta Humpolecká jedna z nejúspěšnějších. To podtrhuje i fakt, že v nedávné době vznikla ve vzdálenosti 7 km od Humpolce, v katastrálním území obce Jiřice, nová průmyslová zóna o velikosti 70 000 m², která je již více než z poloviny zaplněná. Město se podílelo na vzniku a správě nové Humpolecké průmyslové zóny pouze levným prodejem pozemků, veškeré ostatní aktivity vykonává její majitel. Proto ostatní odpovědi na otázky z této skupiny místostarosta v podstatě pouze tlumočil a jsou již uvedeny v předchozí charakteristice nové průmyslové zóny.

Vliv nové průmyslové zóny na město je dle místostarosty značný, což ovšem potvrdily i ostatní dotazníková šetření. Přičemž se nerozvíjí pouze nová průmyslová zóna, ale jsou též poměrně úspěšně revitalizovány staré průmyslové zóny, kam přišli noví investoři a o dalších se velice intenzivně jedná. Dle pana Namysla si místní samospráva dobře uvědomuje postavení Humpolce na celkovém podnikatelském trhu a snaží se maximálně vyjít vstříc všem firmám především naprostou otevřeností, podporou a komunikací. Zejména prostřednictvím těchto ekonomických subjektů se může město Humpolec dále rozvíjet. Navíc se velká část firem podílí na životě města nejrůznějšími charitativními a kulturními akcemi.

Poslední část řízeného rozhovoru obsahovala otázky vlivu dálnice na konkrétní aspekty života v Humpolci. Jednalo se o stejné stylizované otázky, které obsahoval dotazník pro obyvatele. V tomto případě byla na každou otázku odpověď pouze od jednoho respondenta – místostarosty města. Při srovnání výsledků s dotazníkem pro obyvatelstvo (viz kapitola 5.1) je patrné, že se odpovědi příliš neliší. To znamená, že pan místostarosta vidí částečně negativní vliv dálnice D1 na některé aspekty životního prostředí a dále pak na cenu pozemků a intenzitu dopravy. Ostatní hodnocené části z tohoto seznamu ovlivnila dálnice pozitivně.

Tabulka 5.2: Percepce působení dálnice D1?

ŽP – znečištění ovzduší	vůbec neovlivnila
ŽP – prach	vůbec neovlivnila
ŽP – hluk	ovlivnila negativně
ŽP – vibrace	vůbec neovlivnila
ŽP – narušení krajiny	ovlivnila negativně
Dopravní dostupnost středisek	ovlivnila pozitivně
Nezaměstnanost	ovlivnila pozitivně
Vyjíždka za prací	ovlivnila pozitivně
Stěhování	ovlivnila pozitivně
Ceny pozemků a nemovitostí	ovlivnila negativně
Intenzita dopravy v obci	ovlivnila negativně
Obslužnost hromadnou dopravou	ovlivnila pozitivně
Návštěvnost obce turisty	ovlivnila pozitivně
Podnikání	ovlivnila pozitivně
Příchod investorů	ovlivnila pozitivně

Zdroj: dotazníkové šetření autora

Na závěr poslední části dotazníkového šetření, respektive řízeného rozhovoru, lze konstatovat, že předchozí výzkum provedený na sekundárních datech byl proveden poměrně relevantně, stejně tak použitá literatura nebyla příliš lichá. Toto můžeme tvrdit z toho důvodu, že se nám většinu těchto výsledků povedlo potvrdit i závěry z dotazníkového šetření. Toto tvrzení podtrhují i závěry z dílčích předpokladů řízeného rozhovoru, kde se potvrdilo to, že zástupce města uvedl jako největší přínos dálnice D1 příchod nových investorů. S tímto souvisí i snaha o jejich další podporu a rozvoj.

6. Závěr

Regionální rozvoj je v současné době jedním z nejvíce frekventovaných fenoménů v rámci odborné i veřejné diskuse, navíc v Česku je tato problematika v současnosti významně umocňována především značným množstvím finančních prostředků plynoucích z Evropské unie. Je proto logické, že vnikají mocné tlaky na to, jak tyto prostředky přerozdělovat tak, aby co nejefektivněji podporovaly právě regionální rozvoj. Jak je patrné z úvodních kapitol věnujících se literatuře, tak rozvoj dopravní infrastruktury, respektive dálnic, je jednou z možností, která je nejčastěji diskutována v souvislosti s podporou regionálního rozvoje. Bohužel na toto téma neexistuje jednotný názor ve vědecké komunitě a už vůbec ne mezi širokou veřejností. Navíc v českém prostředí není tomuto tématu věnována příliš velká pozornost z řad akademické obce, a tudíž většina zveřejňovaných informací pochází od ne vždy zcela erudovaných subjektů. Vzniká tak prostor pro různé spekulace a dezinformace, čehož následně využívají politici, velké stavební korporace a různé socio-ekologické občanské iniciativy.

Hlavní cíl této práce byl tedy vnést do této problematiky odborný pohled, který zhodnotil tento stav v rámci specifických podmínek České republiky na příkladu jednoho vybraného města - Humpolce. Samozřejmě nešlo o to vyvodit všeobecné definitivní závěry, které by se daly aplikovat na celé, v tomto směru specifické, území Česka. Je to především z toho důvodu, že rozsah takovéto práce by mnohonásobně převyšoval velikost této diplomové práce. Na druhou stranu tato případová studie, společně s několika již dříve zpracovanými studiemi, může posloužit jako inspirace pro práci, která se bude zabývat komplexním zhodnocením vlivů dálnic na prostředí Česka.

Vliv dálnice na město Humpolec byl zkoumán ve dvou rovinách. Ta první představovala hodnocení sekundárních dat, které pocházely především z cenzů 1991 a 2001 a dále z administrativního registru ekonomických subjektů (ARES). Na základě těchto dat byly zkoumány jednotlivé socio-ekonomické indikátory (vyjíždka a dojíždka; zaměstnanecká struktura, bytový fond; charakteristika firem; apod.), které byly následně porovnávány s ukazateli referenčního města Chotěboř. Druhá část hodnocení byla provedena na základě primárních dat, která se podařilo získat z výsledků dotazníkového šetření, jež proběhlo mezi čtyřmi dotazovanými skupinami. Tyto skupiny tvořili: obyvatelstvo, firmy (s.r.o., a.s); osoby samostatně výdělečně činné a zástupce města Humpolec.

Na základě hodnocení dat v předchozích kapitolách a výsledků jednotlivých dílčích předpokladů zde můžeme uvést odpovědi na hlavní hypotézy, které byly stanoveny na začátku výzkumu a jsou uvedeny v kapitole 1.1.

- První hypotézu, která předpokládala, že celkový vliv dálnice D1 na město Humpolec je spíše pozitivní, můžeme potvrdit. Je to především z toho důvodu, že výsledky ve většině sledovaných indikátorů vyšly více ve prospěch Humpolce oproti Chotěboři. Například v Humpolci je větší poměr zaměstnanců pracujících v terciéru, naopak Chotěboř si stále uchovává poměrně silný vliv „běžného“ sekundéru. Zde musíme ještě poznamenat, že na rozdílnou situaci v obou městech samozřejmě nepůsobí pouze vzdálenost od dálnice, ale také další faktory, jako je například místní samospráva.
- Druhá teze, zabývající se celkovou demografickou situací v obou městech, předpokládala malé rozdíly mezi Humpolcem a Chotěboří. Tento předpoklad se nám také podařilo potvrdit a můžeme tak konstatovat, že obě hodnocená města nepředstavují žádné extrémy v rámci Česka. Což bylo též důležité ověřit, z důvodu vhodnosti těchto dvou měst pro tuto případovou studii.
- Třetí hypotéza, která předpokládá mnohem větší rozdíly mezi oběma městy ve faktorech, které jsou více spjaté s vlivem dálnice, se nám též povedla prokázat. Například poměr odvětví zabývajících se logistikou a velkoobchodem je několikanásobně vyšší v Humpolci než v Chotěboři. Dále pak analýza dojížděky a vyjížděky ukázala, že nárůst obyvatel dojíždějících do Humpolce byl v období 1991 – 2001 mnohem vyšší než v případě Chotěboře, kde naopak dojížděka poklesla. Výrazně se zlepšila celková dopravní dostupnost, což například potvrzují poměrně velké počty obyvatel, kteří denně dojíždějí za prací do téměř 100 kilometrů vzdálené Prahy.
- Teze, která reaguje na rozbor dotazníkového šetření a předpokládá, že obyvatelstvo vnímá dálnici D1 pozitivně, se též prokázala jako pravdivá. Největší přínos vidí respondenti Humpolce především ve zlepšené dopravní dostupnosti a dále pak, což bylo částečně překvapivé, si velká část dotazovaných uvědomuje příznivý vliv dálnice na příchod nových investorů, kteří pak dále ovlivňují poměrně nízkou míru nezaměstnanosti.
- Poslední hypotéza též navazuje na dotazníkové šetření a předpokládá, že firmy sídlící v nové průmyslové zóně budou považovat dálnici za jeden ze základních faktorů pro umístění jejich firmy. Tento předpoklad se též potvrdil. Naprostá většina firem uvedla

blízkost dálnice, společně s výhodnou geografickou polohou jako základní prvky při výběru investice do této lokality.

Na konec této kapitoly, je ještě jednou třeba připomenout již několikrát zmiňovaný fakt, že tato práce není určena na pro analýzu celkových vztahů mezi dálnicemi a regionálním rozvojem, ale pouze pro nastínění na jedné konkrétní lokalitě toho, jakým směrem by se mohli další podobné studie ubírat. Dále může sloužit jako podklad pro komplexní studii provedenou na celém dotčeném území České republiky.

Seznam literatury a pramenů

Seznam literatury

- BAUM, N. (2007): Did highways cause suburbanization? *Quarterly Journal of Economics*, 122, č 1, Harvard University's Department of Economics, Cambridge.
- BLAŽEK, J.; UHLÍŘ, D. (2002): *Teorie regionálního rozvoje. Nástin kritika, klasifikace.* Karolinum, UK Praha, 221 s.
- BOARNET, M. G. (1995): *Highway and Economic Productivity: Interpreting Recent Evidence.* Institute of Transportation Studies University of California, Irvine, 45 s.
- BOUŠEK, M. (2008): Vliv rychlostní silnice R4 na regionální rozvoj: generativní vs. distributivní efekt. [Diplomová práce] PŘF UK v Praze, KSGRR, Praha, 91 s.
- BRAY, J. (1992): *Honba za silnicemi: ekonomické oživení silniční výstavbou?* Transport 2000, London, 7 s.
- CARLINO, G. A. (1987): The determinants of county growth. *Journal of Regional Science* 27, č 1, Elsevier Science, Dublin, s. 39-54.
- CRIHFIELD, J. B. (1994): Is public infrastructure productive? a metropolitan perspective using new capital stock estimates. *Regional Science and Urban Economics*, 25, č 2, Elsevier Science, Dublin, s. 317-329.
- ČERMÁK, L. (2004): *Hodnocení vztha u dopravní dostupnosti a exponovanosti území na příkladu územních obvodů pověřených obecních úřadů.* [Bakalářská práce] PŘF UK v Praze, KSGRR, Praha, 52 s.
- ČIERNÝ, E. (2003): *Vliv dálnice D5 na Žebrák.* [Diplomová práce] PŘF UK v Praze, KSGRR, Praha, 120 s.
- DIAMOND, P. (1995): *On the Near Optimality of Linear Incentives.* Massachusetts Institute of Technology, Cambridge, s 29-94.
- EVANS, P. (1994): *Are government activities productive? Evidence from a panel of U.S.states.* Review of Economics and Statistics, New York, 113 s.

- GARCIA, M. (1992): The contribution of publicly provided inputs to states' economies. *Regional Science and Urban Economics*, 22, č 2, Elsevier Science, Dublin, s. 229-241.
- GIELISSE, I. E. (1998): Transport Infrastructure and Regional Development: Case study on the Prague Region. [first draft version] PřF UK v Praze, KSGRR, Praha, 71 s.
- GILT, R. L. (1998): Infrastructure investment and regional development: Theory and Evidence. University of Auckland, Auckland, 21 s.
- HAMPL, M. (2005): Geografická organizace společnosti v České republice: Transformační procesy a jejich obecný kontext. PřF UK v Praze, KSGRR, Praha, 147 s.
- HAUGHWOUT, A. F. (2000) Public infrastructure investments, produktivity and welfare in fixed geographic areas. Federal Reserve bank of New York, New York, 104 s.
- HOLL, A. (2007): Twenty years of accessibility improvements. The case of the Spanish motorway building programme. *Journal of Transport Geography*, 15, č 2, Elsevier Science, Dublin, s. 286 - 297.
- HOLTZ, D. (1994): State-specific estimates of state and local government capital. *Regional Science and Urban Economics*, 23, č 3, Elsevier Science, Dublin, s. 185-209.
- HOSNEDLOVÁ, E. (2009): Vliv dálnice D5 na Tachovsku. [Bakalářská práce] PřF UK v Praze, KSGRR, Praha, 57 s.
- CHANDRA, A. (2000): Does public infrastructure affect economic activity? Evidence from the rural interstate highway system. *Regional Science and Urban Economics*, 30, č 1, Elsevier Science, Dublin, s. 457-490.
- JALOVEC, A. (1995): Geografické aspekty rozvoje dálniční sítě v České republice. [Diplomová práce] PřF UK v Praze, KSGRR, Praha, 115 s.
- KANAROGLOU, P. S. (1998): Economic impacts of highway infrastructure improvements Part 2. The operational model and its application to Ontario communities. *Journal of Transport Geography*, 6, č 4, Elsevier Science, Dublin, s. 251-261.
- KROCZEK, B. (1982): Autostráda: Praha-Brno-Bratislava. Alfa, Bratislava, 79 s.

- LEHOVEC, F. (2003): Komplexní hodnocení užítku výstavby dopravní infrastruktury. Stavební fakulta ČVUT, Praha, 73 s.
- LINNEKER, B. J. (1996): Road transport infrastructure and regional economic development: The regional development effects of the M25 London orbital motorway. *Journal of Transport Geography*, 4, č 2, Elsevier Science, Dublin, s. 77-92.
- MAS, M. (1996): Infrastructure and productivity in the Spanish regions. *Urban Studies*, 30, č 7, University of Glasgow, Glasgow, s. 641-649.
- MEYER M. D. (2001): Urban transportation planning. [2nd ed.] McGraw-Hill, New York, 136 s.
- MUNNELL, A. H. (1992): Policy watch: infrastructure investment and economic growth. *Journal of Economic Perspectives*, 6, č 4, Elsevier Science, Dublin, s. 189-198.
- OZBAY, K. (2007): Contribution of Transport Investment to County Output. *Transport Policy*, 14, č 4, Elsevier Science, Dublin, s. 317-329.
- OOSTERHAVEN, J. (2003): Spatial Economic Impacts of Transport Infrastructure Investments. *Transport projects*, Ashgate, Aldershot, s. 87-101.
- PEREIRA, A. M. (2003) On the regional impact of public capital formation in Spain. Department of Applied Economics at Universitat Autònoma of Barcelona, Barcelona, 305 s.
- REPHANN, T. J. (1993): Highway Investment and Regional Economic Development: Decision Methods and Empirical Foundations. *Urban Studies*, 30, č 2, University of Glasgow, Glasgow, s. 437 – 450.
- RIETVELD, P., BRUINSMA, F. (1998): Is Transport Infrastructure Effective? *Transport Infrastructure and Accessibility: Impacts on the Space Economy*. Springer-Verlag, Berlin-Heidelberg, 383 s.
- RICHARD, G. (2010): New highways and land use change: Results from a quasi-experimental research design. *Transportation Research*, 44, č 3, Elsevier Science, Dublin, s. 76-98.
- STEPHANEDES, Y. J. (1987): Dynamic highway impacts on economic development. *Transportation Research Record*, č 1116, Transportation Research board, Washington, s 56-62.

- TÓTH, G. (2005): Motorways and economics. *European Spatial Research and Policy*, 12, č 2, Department of the Built Environment and Spatial Policy, University of Lódź, Lódź, s. 103-130.
- VONDRÁČKOVÁ, P. (2006): Vliv dálnice D8 na regionální rozvoj: percepce veřejnou správou, obyvateli a firmami. [Diplomová práce] PřF UK v Praze, KSGRR, Praha, 93 s.
- WEISBROD, G. E. (1992): Measuring Economic Development Benefits for Highway Decision-making: The Wisconsin Case. *Transportation Quarterly*, 30, č 1, Bricktown Media, Oklahoma City, s. 36-52.
- WHITELEGG, J. (1994): Silnice, pracovní místa, ekonomika. Greenpeace, London, 21 s.

Seznam pramenů

Administrativní registr ekonomických subjektů – ARES. [online], c2010 [cit. 2010-11-07].

Dostupné na WWW: <http://www.info.mfcr.cz/ares/ares_es.html.cz>

České dálnice. [online], c2010 [cit. 2010-09-12]. Dostupné na WWW:

<<http://www.ceskedalnice.cz>>

Dálnice. [online], c2010 [cit. 2010-12-06]. Dostupné na WWW: <<http://www.dalnice.com>>

Dojíždka a vyjíždka do zaměstnání a škol 1993: Okres Havlíčkův Brod, FSÚ, Praha, 75.

Dojíždka a vyjíždka do zaměstnání a škol 1993: Okres Pelhřimov, FSÚ, Praha, 62.

Informační server českého soudnictví – obchodní rejstřík. [online], c2010 [cit. 2010-10-17].

Dostupné na WWW: <<http://portal.justice.cz/Justice2/Uvod/uvod.aspx>>

Lucc Czechia. [online], c2010 [cit. 2010-10-07]. Dostupné na WWW: <<http://www.lucc.cz/>>

Mapy. [online], c2010 [cit. 2010-11-01]. Dostupné na WWW: <<http://www.mapy.cz>>

Ředitelství silnic a dálnic ČR. [online], c2010 [cit. 2011-02-11]. Dostupné na WWW:

<<http://www.rsd.cz>>

Sčítání lidu, domů a bytů 1991 – okres Havlíčkův Brod, Okresní státní správa Havlíčkův Brod, Havlíčkův Brod, 1992, 243 s.

Sčítání lidu, domů a bytů 1991 – okres Pelhřimov. Okresní státní správa Pelhřimov, Pelhřimov, 1992, 172 s.

Sčítání lidu, domů a bytů k 1. 3. 2001 – Dojíždka do zaměstnání a škol: Okres Havlíčkův Brod, ČSÚ, Praha, 98 s.

Sčítání lidu, domů a bytů k 1. 3. 2001 – Dojíždka do zaměstnání a škol: Okres Pelhřimov, ČSÚ, Praha, 81 s.

Sieber uchytil. Cost benefit analyst. [online], c2010 [cit. 2010-11-22]. Dostupné na WWW:

<<http://www.sieber-uchytil.cz/analyza-nakladu-a-prinosu-cba.html> >

Souhrnné tabulky za obce SLBD 2001. [online], c2010 [cit. 2010-10-17]. Dostupné na WWW: <<http://vdb.czso.cz/vdbvo/uvod.jsp>>

Výsledky sčítání dopravy na dálniční a silniční síti v roce 1990 – Kraj Jihočeský. Správa silničního fondu ČR, Praha, 1991, 29 s.

Výsledky sčítání dopravy na dálniční a silniční síti v roce 1990 – Kraj Východočeský. Správa silničního fondu ČR, Praha, 1991, 28 s.

Výsledky sčítání dopravy na dálniční a silniční síti v roce 1995 – Kraj Jihočeský. Ředitelství silnic České republiky, Praha 1996, 31 s.

Výsledky sčítání dopravy na dálniční a silniční síti v roce 1995 – Kraj Východočeský. Ředitelství silnic České republiky, Praha 1996, 29 s.

Výsledky sčítání na silniční a dálniční síti v ČR v roce 2000. [online], c2010 [cit. 2010-10-12]. Dostupné na WWW: <http://www.rsd.ct/doprava/satani_2000/start.htm>

Výsledky celostátního sčítání dopravy na silniční a dálniční síti ČR v roce 2005. [online], c2010 [cit. 2010-10-11]. Dostupné na WWW: <<http://www.scitani2005.rsd.ct/start.htm>>

Wikipedie, otevřená encyklopedie. Zákon o posuzování vlivu na životní prostředí. [online], c2010 [cit. 2010-11-02]. Dostupné na WWW: <http://cs.wikipedia.org/wiki/Z%C3%A1kon_o_posuzov%C3%A1n%C3%AD_vliv%C5%AF_na_%C5%BEivotn%C3%AD_prost%C5%99ed%C3%AD>

Seznam příloh

- **Příloha 1:** Dotazník pro obyvatelstvo
- **Příloha 2:** Dotazník pro firmy
- **Příloha 3:** Dotazník pro osoby samostatně výdělečně činné
- **Příloha 4:** Dotazník pro zástupce města Humpolec
- **Příloha 5:** Seznam CZ-NACE