

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



Petra Vondráčková

VLIV DÁLNIČE D8 NA REGIONÁLNÍ ROZVOJ: PERCEPCE
VEŘEJNOU SPRÁVOU, OBYVATELI A FIRMAMI

Diplomová práce

Prohlašuji, že jsem tuto práci vypracovala samostatně a za použití uvedené literatury.

A handwritten signature in black ink, written over a horizontal line. The signature is cursive and appears to be 'Barbora Štefánková'.

podpis

Ráda bych poděkovala RNDr. Miroslavu Maradovi, Ph.D. za cenné rady a připomínky a za odborné vedení při zpracovávání této diplomové práce. Poděkování patří také všem respondentům za jejich ochotu zodpovídat mé všetečné otázky. V neposlední řadě děkuji také své rodině a přátelům za psychickou podporu při psaní této diplomové práce i během celého studia.

Obsah

<i>Abstrakt</i>	6
<i>Abstract</i>	6
1. Úvod	7
2. Teoretická východiska	9
2.1 Lokalizační teorie	9
2.2 Teorie regionálního rozvoje	12
2.3 Role dopravní infrastruktury v regionální politice	14
2.4 Vlivy dopravní infrastruktury na regionální rozvoj	15
2.4.1 <i>Vztahy mezi dopravní infrastrukturou a regionálním rozvojem</i>	16
2.4.2 <i>Vlivy dopravní infrastruktury</i>	18
2.5 Používané metody a jejich výsledky	21
2.5.1 <i>Metody používané v případových studiích</i>	22
2.5.2 <i>Působnost vlivů dopravní infrastruktury dle typu regionů</i>	23
3. Metody řešení	25
3.1 Definice pojmů	25
3.2 Vymezení zájmového území	26
3.3 Charakteristika použitých indikátorů a statistických metod	28
3.3.1 <i>Socioekonomické indikátory</i>	28
3.3.2 <i>Metody hodnocení socioekonomických indikátorů</i>	30
3.3.3 <i>Metody použité pro sběr a hodnocení dotazníků</i>	31
4. Analýza vlivu dálnice D8 pomocí vybraných socioekonomických ukazatelů	33
4.1 Změna dopravní dostupnosti	33
4.2 Vývoj socioekonomických indikátorů v dálničních obcích mezi roky 1991 a 2001	35
4.2.1 <i>Vývoj počtu pracovních příležitostí</i>	35
4.2.2 <i>Intenzita a směry pracovní vyjížděky</i>	36
4.2.3 <i>Vývoj míry nezaměstnanosti</i>	37
4.3 Hodnocení vztahů mezi jednotlivými socioekonomickými indikátory	38
4.3.1 <i>Kvalita lidských zdrojů a ekonomická síla obce</i>	38
4.3.2 <i>Korelační vztahy mezi faktory a ostatními socioekonomickými indikátory</i>	42
5. Percepce dálnice D8 veřejnou správou, firmami a obyvateli	45
5.1 Situační analýza a nástin budoucího vývoje sledovaných obcí	45
5.2 Percepce působení dálnice D8 veřejnou správou	48
5.3 Percepce dálnice D8 obyvatelstvem	53

5.4 Percepce dálnice D8 firmami.....	62
5.4.1 Lokalizace firem.....	63
5.4.2 Využívání dálnice D8 a její percepce	68
6. Porovnání percepce dálnice D8 jednotlivých zájmových skupin.....	74
6.1 NIMBY efekt a vliv dálnice D8 na životní prostředí	74
6.2 Podnikání a ekonomický rozvoj	77
6.3 Závěry.....	79
7. Závěr	81
Seznam literatury a pramenů.....	85
Seznam literatury	85
Seznam pramenů	89
Seznam tabulek, obrázků a grafů	90
Seznam tabulek.....	90
Seznam obrázků	91
Seznam grafů	92
Seznam příloh	93
Přílohy.....	94

Abstrakt

Předkládaná diplomová práce se zabývá problematikou vlivu dálniční infrastruktury na regionální rozvoj, která je v české literatuře zatím spíše opomíjena. Cílem práce je analýza působení dálnice D8 (Praha – Lovosice) a zjištění percepce jejích vlivů veřejnou správou, obyvateli a firmami v obcích v její blízkosti. Statisticky byl analyzován vývoj socioekonomických ukazatelů v letech 1991 a 2001, tj. před a po zprovoznění dálnice. Zkoumány byly také rozdíly hodnot těchto indikátorů v dálničních obcích a ve zbylých obcích sledovaných okresů. Tyto statistické analýzy neprokázaly významnější působení dálnice na sledované indikátory, naopak jako výrazný ovlivňující faktor se ukázala blízkost Prahy. Percepce výše uvedených skupin obyvatel byla zjišťována dotazníkovým šetřením v obcích, jimiž dálnice D8 prochází a v blízkých regionálních centrech. Respondenti vnímají dálnici D8 pozitivně zejména z důvodu zlepšené dopravní dostupnosti. V zázemí Prahy a Lovosic je dálnice považována za jeden z faktorů, který podnítl rozvoj průmyslových zón v těchto oblastech. Negativně byla dálnice chápána z hlediska zhoršeného životního prostředí, a to především v obcích v zázemí Prahy, které jsou situovány v těsné blízkosti koridoru.

Abstract

This diploma work deals with a theme which is in Czech literature rather marginalized – the impacts of highway infrastructure on regional development. Main aim of the study is to analyze the effects of highway D8 (Prague – Lovosice) and to find out how the public administration, people and firms perceive it. The statistical analysis is concerned with the development of socio-economic indicators between the years 1991 and 2001 that means before and after the construction of the highway. Differences of these indicators between highway and non-highway municipalities were also explored. It was discovered that there is no impact of the phenomenon of the highway on these indicators but on the other side the closeness of Prague was identified as a very important factor. The research is based on the questionnaire inquiry made in highway municipalities and regional important centers. Informants perceive the highway in positive way due to better accessibility. In case of surroundings of Prague and Lovosice the highway is considered as a developing factor of industrial zones. The highway was perceived negatively because of worsen of the environment in case of the municipalities in surroundings of Prague.

1. Úvod

Již od počátků formování lidské společnosti můžeme pozorovat zvýšený rozvoj sídel v oblastech s výhodnou dopravní polohou. Nejprve se jednalo o lokality v blízkosti vodních toků, jež byly postupně rozšiřovány o města vznikající na křižovatkách obchodních cest a ještě později v důsledku budování silnic. V 19. století pak průmyslová revoluce a vynález parního stroje způsobily poměrně rychlý rozvoj osídlení podél železničních tratí a v průběhu dalšího století se postupně začal zvyšovat vliv silniční dopravy na regionální rozvoj. Ten byl spojen s mohutnou expanzí automobilismu, který si vyžádal zkvalitňování a rozšiřování stávajících silnic, tj. výstavbu dálnic a rychlostních komunikací.

Byla to právě výstavba těchto kvalitativně vyšších silnic, která podnítila mnoho vědních oborů (geografie, ekonomie, ekologie, technické obory) ke zkoumání jak vlivu dálnic na rozvoj obcí, jimiž jsou vedeny, popř. s nimiž sousedí, tak i jejich dopadu na životní prostředí. Stavba dálnice je záležitost, jež poznamená nejen bezprostřední okolí projektu, ale i regiony, kterými prochází, na dlouhou dobu, a tak by mělo být všeobecným zájmem sledovat, čím a do jaké míry může na své okolí působit.

Zkoumání ekonomických dopadů nové infrastruktury na regionální rozvoj je poměrně častým tématem zahraniční (zejména anglosaské) literatury. Ačkoliv byla tato problematika z počátku opomíjena a možným vlivům infrastruktury nebyl přikládán význam, došlo posléze k oživení tohoto tématu a naopak začalo být působení infrastruktury na regionální rozvoj přeceňováno. Výzkum tohoto tématu se potýká s několika zásadními problémy. Jedním z nich je nedostatek, popř. neúplnost a na mezinárodní úrovni i nesrovnatelnost dat, jež je navíc spojena s dlouhodobým působením infrastruktury, které se projevuje postupně a s několikaletým zpožděním. Obě tyto skutečnosti tak komplikují provádění hlubších analýz. Dalším neméně podstatným problémem je složitost oddělení a vyčíslení vlivů dopravní infrastruktury od působení ostatních subjektů regionálního rozvoje. Tyto skutečnosti byly jednou z mnoha příčin toho, že téma infrastruktury a jejího vlivu na regionální rozvoj nebylo v české literatuře systematicky zpracováváno a pozornost mu začíná být věnována až v posledních letech.

V souvislosti s hodnocením dopadů dálnice na okolí je nutné neopominout diskusi na téma, zda dochází vlivem dálnic ke snižování či zvyšování regionálních rozdílů. Dálnice může být na jedné straně dobrým nástrojem pomoci zaostalejším regionům, ale může se pro ně stát také hrozbou, která jim z důvodu jejich nekonkurenceschopnosti přinese spíše úpadek. Samotné zjištění konvergence či divergence mezi regiony je značně závislé na ukazatelích, jimiž je vývoj na daném území zkoumán. Důležitou roli také hraje různá srovnatelnost a reprezentativnost použitých dat z hlediska postižení tendencí regionálního rozvoje, výsledky bývají také podmíněny řádovostní úrovní, počtem jednotek a časovým obdobím, v němž je studie prováděna.

Úkolem předchozích odstavců byla snaha o obecné nastínění důležitosti, problematičnosti a zároveň opodstatněnosti studií věnujících se vlivu dálnice na regionální rozvoj přilehlých oblastí a také alespoň hrubé načrtnutí směru, kterým by se měla tato diplomová práce ubírat.

Hlavním cílem této práce je zjištění percepce působení dálnice D8 veřejnou správou, obyvateli a firmami v obcích, kterými dálnice D8 prochází a v přilehlých městech. Zřetel bude brán jen na úsek dálnice D8, jenž je v současné době v provozu, tj. Praha – Lovosice. Tomuto cíli však bude předcházet nezbytné posouzení vlivu dálnice na změnu socioekonomických ukazatelů v letech 1991 – 2001, tj. v období před a po dokončení výstavby této komunikace. Mezi zkoumané charakteristiky byl vybrán počet pracovních příležitostí, intenzita a směry vyjížděky, míra nezaměstnanosti, kvalita lidských zdrojů a ekonomická síla obce. Následovat bude vlastní vyhodnocení percepce dálnice D8 zmíněnými třemi skupinami obyvatel na základě provedeného dotazníkového šetření. Pro tento cíl práce byly stanoveny následující předpoklady.

1. Starostům se nezamlouvá současná trasa dálnice D8, která zasahuje do katastru jejich obcí, a to převážně z důvodu zhoršení životního prostředí. Na druhou stranu však dálnici D8 vnímají pozitivně, a to kvůli atraktivitě jejich území pro investory, kteří vytváří nové pracovní příležitosti.

2. Obyvatelé dálničních obcí vnímají dálnici D8 jako stavbu prospěšnou společnosti, ale vadí jim, že vede v blízkosti jejich trvalého bydliště (tzv. NIMBY efekt), čímž narušuje jejich životní prostředí, a to převážně zvýšenou hlučností. Pozitivně je obyvateli dálnice D8 vnímána z důvodu lepší dopravní dostupnosti a snazší a rychlejší vyjížděky za prací.

3. Nově lokalizované firmy (především v zázemí Prahy a Lovosic) vnímají dálnici jako jeden z důležitých lokalizačních faktorů, a to z důvodu dobré dopravní dostupnosti. Naopak starší regionální podniky (především v periferních oblastech Poohří a Podřipska) mohou chápat zprovoznění dálnice jako negativní faktor kvůli možnému příchodu konkurence a snížení jejich podílu na trhu zejména v regionálních střediscích.

4. Představitelé firem v zázemí Prahy a Lovosic vnímají dálnici D8 jako pozitivní faktor zejména z hlediska jejího působení na podnikání. V důsledku výstavby průmyslových zón v těchto dvou regionech budou podnikatelé pokládat za hlavní přínos dokončené dálnice D8 zvýšenou spoluprací se zahraničními firmami a další ekonomické výhody.

5. Percepce dálnice D8 se liší dle jednotlivých dotazovaných skupin, dle geografické polohy a také dle hierarchického řádu sídel, neboť zájmy respondentů, ale také rozvojový potenciál sledovaných obcí a regionů, je diferencován. Tato hypotéza je podrobněji rozpracována v kapitole 6.

2. Teoretická východiska

Tato kapitola se zabývá základním přehledem literatury, která byla věnována působení infrastruktury na regionální rozvoj. První část bude zaměřena na lokalizační teorie, které jako první zohledňovaly problematiku dopravní dostupnosti, dopravních nákladů a jejich působení na rozvoj regionu. Následně bude nastíněno několik teorií regionálního rozvoje, jež pracovaly s konceptem infrastruktury a pozornost bude věnována i tomu, jak se tyto teoretické koncepty projevily v regionální politice. Další podkapitola uvádí kategorizaci jednotlivých efektů způsobených infrastrukturou, přičemž za klíčové členění je považována kategorizace Rietvelde a Bruinsmy (1998). Závěr je pak věnován metodám používaným v případových studiích k určení vlivu infrastruktury a také výsledkům, jež tyto studie přinášejí.

Dříve než budou uvedeny jednotlivé etapy zkoumání a chápání infrastruktury jako subjektu regionálního rozvoje, je potřeba ozřejmit, jak bude v této práci vnímána infrastruktura jako taková. Gielisse (1998) uvádí členění infrastruktury na sociální a ekonomickou, kdy sociální dbá o blaho společnosti, kdežto ekonomická infrastruktura slouží jako primární podmínka pro ekonomickou aktivitu. Právě na ekonomickou či ještě úžeji na dopravní infrastrukturu bude zaměřen i následný přehled literatury a zbytek této diplomové práce.

2.1 Lokalizační teorie

Prvními teoriemi, které věnovaly svou pozornost dopravní dostupnosti, dopravním nákladům a jejich vlivu na lokalizaci ekonomických aktivit, byly teorie lokalizační, jež jsou považovány za předchůdce teorií regionálního rozvoje. Dle Gielisse (1998) je můžeme dělit na klasické, neoklasické a behaviorální, zatímco Massey (in Blažek, Uhlíř 2002) tyto teorie označuje pouze za neoklasické, v jejichž rámci rozlišuje čtyři základní směry – (1) teorie zkoumající lokalizační rozhodnutí jednotlivých firem, (2) teorie zabývající se vzájemnou závislostí lokalizačních rozhodnutí různých firem, (3) teorie vycházející z behaviorálního přístupu a (4) teorie regionální rovnováhy.

Rozdílnost těchto kategorizací je v pojmání klasického a neoklasického přístupu. Gielisse vidí jako základ klasických lokalizačních teorií, mezi něž řadí studie Von Thüna a Webera, názor, že dostupnost produkčních faktorů (půda, práce, kapitál) podmiňuje produkční možnosti, naopak neoklasické teorie (např. Christaller) jsou dle něj soustředěny na fungování tržního systému jako takového. Toto chápání však lze označit za nestandardní, neboť klasická politická ekonomie (za jejíž představitelé jsou označováni A. Smith, D. Ricardo či J. S. Mill) je orientována převážně makroekonomicky a z hlediska metodologie deskriptivně. Zatímco neoklasická ekonomická škola (k níž patří např. A. Marshall či L. Walras) principiálně navazuje na klasickou ekonomii, avšak se zaměřením pouze na mikroekonomické otázky fungování jednotlivých trhů. Nadto jsou neoklasické teorie vysoce formalizované a využívají pokročilý matematický aparát na rozdíl od klasických

ekonomů, jejichž práce mají spíše formu filosofických textů. Z tohoto důvodu se jako vhodnější jeví zařazení lokalizačních teorií do širšího rámce neoklasických přístupů, jak je tomu v případě kategorizace Massey.

Mezi nejvýznamnější zástupce první kategorie dle dělení Massey patří Alfred Weber (studie z roku 1904), i když základy lokalizačních teorií vytvořil již na začátku 19. století Johann Heinrich Von Thünen, který studoval pravidelnosti v rozmístění jednotlivých typů zemědělských aktivit. Weber však na rozdíl od něj nepracuje jen se zemědělskými podniky, ale svou pozornost věnuje i firmám z ostatních sektorů a definuje pro ně tzv. lokalizační faktory (naleziště surovin, cenu pracovní síly a dopravní náklady). Nevytváří však žádný obecný princip, na jehož základě by bylo možné komplexně určit lokalizaci všech ekonomických odvětví (Isard 1969). Jak Von Thünen tak Weber vycházejí z neoklasických ekonomických předpokladů dokonalé konkurence a plného využívání výrobních faktorů, přičemž optimální lokalizaci podniků spatřují v místě, které je charakterizováno nejnižšími možnými produkčními náklady a nejvyššími možnými produkčními možnostmi, tj. v místě s minimálními dopravními náklady. Z tohoto důvodu změna v infrastruktuře, která vyvolá redukci dopravních nákladů, povede ke změnám prostorového vzorce produkce (Gielisse 1998).

Teorie zkoumající vzájemnou závislost lokalizačních rozhodnutí různých firem jsou nejvýznamněji prezentovány Hotellingovým modelem konkurujících si podniků soutěžících o tržní prostor (1929). Ten předpokládá, že vztah mezi firmou a jejími zákazníky je sice důležitý, ale větší roli zastává vztah mezi firmami navzájem, který může ovlivnit lokalizaci firmy významněji. Hotelling upouští od idealizujícího předpokladu dokonalé konkurence a říká, že i malé firmy se budou na určitém území snažit o dosažení pozice monopolu. Úsilím firem tedy nebude dosažení nejnižších možných dopravních nákladů, ale spíše výhodnější poloha na trhu.

Teorie inspirované behaviorálním paradigmatem, které vznikaly v 60. letech 20. století, vycházejí z toho, že podnikatelé jsou schopni se racionálně rozhodovat jen v rámci svých dovedností, znalostí a ambicí. Tento směr je tedy zaměřen na měkké faktory percepce, rozhodování a lokalizace a snaží se brát v potaz subjektivitu vnímání podnikatelů (Blažek, Uhlíř 2002). Toto vnímání podnikatelského prostředí bývá označováno také jako prostorové poznání (tzv. *spatial cognition*) podnikatelského prostředí a je hlavním ovlivňujícím faktorem při lokalizaci firmy. Podnikatelé se tedy rozhodují pro místa vhodná k podnikání na základě subjektivního názoru, který je ovlivněn imagí regionů a již zmíněných omezených informacích. Z tohoto hlediska má tedy velký vliv na regionální rozvoj marketing měst či regionů. Tento směr lokalizačních teorií bývá kritizován z metodologického hlediska. Na jedné straně mu bývá vyčítán metodologický individualismus, jenž se nezaobírá vlivy, které stojí mimo aktéra, ale přesto ovlivňují jeho chování a na straně druhé pak stojí převážně deskriptivní studie, v nichž není ujasněn vztah mezi preferencemi a skutečným chováním podnikatelů (Gielisse 1998).

Posledním směrem lokalizačních teorií jsou teorie regionální rovnováhy, které se snažily o vysvětlení prostorové organizace ekonomiky jako celku. Mezi nejvýznamnější se řadí teorie centrálních míst vypracovaná Waltrem Christallerem a Augustem Löschem ve 30. a 40. letech 20. století, kterým jako inspirace a zdroj sloužily práce Von Thüнена a Webera. I tato teorie stojí na nereálných předpokladech (např. zkoumané území je homogenní rovina s jednotnými dopravními tahy ve všech směrech, dostatečné množství surovin pro výrobu, dokonalá konkurence, mobilita a informovanost), a proto níže uvedené závěry mohou odpovídat skutečnosti jen ve velice hrubých rysech.

Cílem Christallerovy teorie bylo vysvětlení rozmístění a velikosti měst v sídelním systému za výše uvedených idealizovaných předpokladů, přičemž základním východiskem celé teorie byl pokles počtu středisek v závislosti na jejich významu. Christaller porovnával maximální vzdálenost, ze které je zákazník ochoten pro zboží dojet a minimální velikost trhu nutnou pro existenci daného obchodu, přičemž průnik (byl-li roven nebo větší než minimální velikost trhu) určoval optimální velikost trhu. Lokalizačním faktorem byla v tomto případě blízkost k zákazníkovi, resp. minimalizace jeho cestovních nákladů. Podnik resp. obchod byl proto umístěn ve středu tržního prostoru, který měl tvar šestiúhelníku, čímž byla zabezpečena návaznost trhů a eliminováno jejich překrytí (Isard 1969). Mezi jednotlivými druhy trhů existovala hierarchie, přičemž centra vyššího řádu zabezpečovala nejen funkce vyššího řádu, ale plnila i funkci níže postavených středisek.

Tato zásadní vlastnost se tedy zjednodušeně resp. skokovitě podobá hierarchii sídelního systému. Hierarchii centrálních míst vytváří Christaller třemi způsoby. Pomocí tržního, neboli obchodního principu minimalizuje počet středisek nutných k obslužení daného území, dopravní princip vytváří minimální vzdálenosti mezi jednotlivými centry, resp. centra nižších řádů leží na dopravních koridorech spojujících centra vyšší. Poslední, administrativní princip zahrnuje celé území šestiúhelníku nižšího řádu do území vyššího centra. Christallerovu studii dále rozvedl August Lösch, který opustil od některých jeho zjednodušujících předpokladů a celou teorii učinil složitější, např. krom šestiúhelníků využil i síť čtverců (Blažek, Uhlíř 2002).

Lokalizační teorie byly brzy po svém proniknutí do geografie (v 60. letech 20. století) kritizovány, a to z důvodu ahistoričnosti a velké míry abstrakce a také kvůli silnému idealizování společnosti. To se projevovalo nejprve ve snaze o minimalizaci dopravních nákladů a poté v maximalizaci zisku. Navíc jediným diferenciacním faktorem byla vzdálenost (Blažek, Uhlíř 2002). I přes tyto výtky však lokalizační teorie poměrně silně ovlivnily jak geografii, tak i teorie regionálního rozvoje a s odkazy na ně se můžeme setkávat i v dnešní literatuře. Již v 60. letech na ně navázal Walter Isard ve snaze propojit ekonomii, geografii a prostorové plánování, v 90. letech se k nim právě přes Isarda vrací zástupci nové ekonomické geografie.

2.2 Teorie regionálního rozvoje

Tato kapitola se zabývá přehledem a srovnáním teorií regionálního rozvoje, které chápaly jako jeden z faktorů působících na regionální rozvoj dopravní náklady, dostupnost či dopravní infrastrukturu jako takovou. Pozornost bude věnována teorii kumulativních příčin, teorii nerovnoměrného rozvoje a nové ekonomické geografii s přihlédnutím právě na působení infrastruktury v regionálním rozvoji.

Teorie kumulovaných příčin švédského ekonoma Gunnara Myrdala vznikla v druhé polovině 50. let a jejím hlavním bodem je konstatování, že jakmile dojde z nějakého důvodu ke vzniku rozdílů mezi regiony, bude se tato změna dále umocňovat, tj. bude docházet k divergenci. Tento proces tedy Myrdal nazývá kumulativní příčinou, kterou popisuje jako endogenní růst zapříčiněný rostoucími výnosy a závislostí na zvolené cestě, tzv. path dependence (tento název je však spojen až se stejnojmennou teorií P. A. Davida a W. B. Arthura z konce 80. let). Dle Myrdala (in Gild 1998; Brathen 2001) je hlavní přínos dopravní infrastruktury v ovlivňování lokalizace nových firem, jejichž přítomnost vyvolá poptávku po pracovní síle a kapitálu. V souvislosti s tímto efektem uvádí 4 smyčky, které umocní kumulativnost vlivu zlepšené infrastruktury. Nejprve kvůli atraktivitě firem a jejich poptávce po pracovní síle dojde k nárůstu populace, a tudíž i nabídky kvalifikovaných pracovníků, v důsledku čehož roste i poptávka po zboží a službách. Dále se může objevit spolupráce mezi již existujícími firmami v regionu a podniky nově vzniklými v tomto území, která s sebou může přinést vnější úspory pro takto kooperující firmy. Poslední smyčka ukazuje, jak zvýšená ekonomická aktivita umocňuje příjmy veřejného sektoru pramenící z investic do infrastruktury.

Tento model ukazuje sice poměrně hodnověrnou řetězovou reakci, jeho nedostatkem je ovšem fakt, že zde není řečeno, jaká úroveň ekonomické aktivity již může takovýto proces vyvolat (Brathen 2001). V současnosti, kdy je poměrně běžné oddělení funkcí (ať již funkce obytné, pracovní či obslužné) přichází v úvahu spíše než trvalé přestěhování do blízkosti nově lokalizovaných firem pracovní dojížděka. Tato skutečnost by tak nejspíš efekt řetězové reakce snížila.

Teorie nerovnoměrného rozvoje Alberta Hirschmana bývá často srovnávána s Myrdalovou teorií. Nejen, že vznikla ve stejné době, ale i obdobně rozlišuje mechanismy, které působí regionální rozdíly. Dle Hirschmana jsou regionální rozdíly nezbytné pro fungování společnosti a i dále předpokládá jejich navyšování, protože investice jsou ve vyspělých regionech efektivněji využitelné než v regionech zaostalých či venkovských (Rephann 1993). Tyto investice by tedy měly směřovat do rozvinutí několika regionálních center tzv. pólů růstu, které budou „tahounem“ celé ekonomiky.

Hirschman se také zabývá otázkou, zda nejprve investovat do výroby či do infrastruktury. Sám se přiklání k názoru, že investice do výroby a její následná prosperita si zlepšení infrastruktury vyžádá. Při výstavbě infrastruktury však není jisté, zda do regionu očekávané aktivity dorazí a pokud ano v jaké míře (Blažek, Uhlíř 2002). Tato domněnka se do značné míry potvrdila i v případě rozvoje

Irska a Portugalska. Irsko vsadilo na přilákání investorů a nyní investoři vytváří tlak na rozvoj infrastruktury, kdežto Portugalsko podporovalo výstavbu infrastruktury, která do dnešních dnů není plně využívána.

Důležitým bodem Hirschmanovy teorie pro tuto diplomovou práci je problematika procesů, kterými jádro ovlivňuje rozvoj periferie. Takovéto procesy totiž mohou mít jak pozitivní, tak zároveň i negativní stránku, a může tedy být těžké posoudit, do které kategorie dané procesy řadit. V souvislosti s tématem této práce lze uvést příklad dopravní dostupnosti. Ta může mít pro periferii jak pozitivní, tak i negativní dopad. Pozitivní se může projevit v příchodu nových investorů, díky nimž se sníží zdejší nezaměstnanost, naopak negativní dopad se může ukázat v příchodu nové konkurence pro zdejší podniky, v emigraci zdejšího obyvatelstva do jádra atd.

Poslední teorií regionálního rozvoje, která zde bude zmíněna, je nová ekonomická geografie, jejímž zástupcem je především Paul Krugman. Tato teorie odkazuje na lokalizační teorie a neoklasické ekonomické předpoklady. Oproti lokalizačním teoriím se však snaží klást důraz na historičnost, pozitivní zpětnou vazbu a pracuje s konceptem kumulativního mechanismu (viz Myrdal). Stejně jako teorie Myrdala a Hirschmana i tato předpokládá divergenční tendenci v regionálním rozvoji. Toho by mělo být dosaženo pomocí technologií, které jsou viděny jako endogenní faktor, jenž nemůže samotný region ovlivnit, a umožňují společně s aglomeračními výhodami specializaci regionů. Proces tohoto typu tak může vést k technologickému uzamčení nebo k již zmíněné závislosti na zvolené cestě (path dependence), tedy k prosazení určitých technologií či způsobů chování, „*kteřé nejsou racionální nebo nejefektivnější, ale vlivem historických událostí, a pozitivní zpětné vazby se přesto stávají dominantními*“ (Blažek, Uhlíř 2002, s. 72).

Pozitivní vliv infrastruktury je v pojetí nové ekonomické geografie více méně shodný s Myrdalovou koncepcí uvedenou výše. Zlepšená infrastruktura vytváří širší pracovní trh, který umožňuje sdílení pracovní síly a její výměnu mezi firmami, což podporuje flexibilitu na pracovním trhu. Významný vliv připisuje Krugman také snížení dopravních nákladů, jejich výše totiž ovlivňuje lokalitu výroby. V případě, že jsou dopravní náklady vysoké, je výroba rozptýlena jak v jádře, tak v periferii. S jejich snižováním dochází ke koncentraci výroby, nejprve do jádra, kde se nachází větší část trhu a s dalším poklesem dopravních nákladů se výroba začíná přesouvat do periferie. Ta sice představuje menší trh než jádrová oblast, avšak díky nižším výrobním nákladům oproti jádru představuje tato oblast vhodnější místo pro lokalizaci výroby (podrobněji viz Rietveld a Bruinsma 1998). Kritika této teorie spočívá ve vytváření složitých matematických modelů, které však pracují pouze s kvantifikovatelnými daty a ostatní nekvantifikovatelné faktory (např. sociální, kulturní, politické podmínky regionu) zanedbávají.

2.3 Role dopravní infrastruktury v regionální politice

Zkoumáním role dopravní infrastruktury v regionální politice převážně ve Velké Británii a USA se zabývají např. Hart (1993) nebo Rephann (1993), kteří sledují vývoj od 50. do 90. let 20. století. Tento proces bych v této kapitole ráda nastínila a srovnala jej s názorem na dopad dopravní infrastruktury v České republice.

První zmínky o působení dopravy na regionální rozvoj se datují do 17. a 18. století, kdy se začaly objevovat názory, že výstavba dopravní infrastruktury s sebou může přinést prosperitu (Hart 1993). Zvýšený zájem o rozvoj dopravní sítě v souvislosti ekonomickým růstem však nastal po 2. světové válce, na přelomu 70. a 80. let 20. století. Ve Velké Británii byla v 50. letech hlavním motivem pro výstavbu dálniční sítě vysoká nezaměstnanost v rozsáhlých průmyslových regionech jako např. jižním Walesu, severozápadní a severovýchodní Anglii. Tento problém byl na jedné straně řešen výstavbou dálnic spojující tyto regiony s oblastmi lépe prosperujícími, na druhé straně se jednalo také o zlepšení regionální sítě silnic, která měla podpořit lokální mobilitu a hospodářský růst regionu. 80. léta byla ve znamení odklonu investic do dopravní infrastruktury z těchto regionů a podpora začala směřovat do oblastí doposud opomíjených. Jednou z takových oblastí byl například dálniční obchvat Londýna, upřednostňovány začaly být více mezinárodní projekty (letišť, tunel pod kanálem La Manche).

Velká pozornost rozvoji dopravní infrastruktury byla také věnována ve 30. letech v Německu. Avšak spíše než pomoc regionům s vysokou nezaměstnaností měl tento záměr zdůraznit sílu národa a ekonomické zotavení po hospodářské krizi. V poválečné kontinentální Evropě byl průmyslově postiženým regionům věnován menší zájem, jedinou významnější výjimkou je zlepšení dálniční a železniční sítě do jižní části Itálie.

Úkolem dopravní infrastruktury ve 30. letech v USA bylo především rozvíjení venkovských regionů. V průběhu let se však ukázalo, že dálnice těmto regionům škodí, a to emigrací zdejšího obyvatelstva do městských regionů. V poválečných USA byla i přesto dopravní infrastruktura viděna jako veřejně prospěšná stavba, která může napomoci periferním regionům a celkové makroekonomické stabilizaci. Tuto myšlenku si hájili jak politici, tak i projektanti infrastruktury, a to i přes silnou kritiku akademických kruhů. Jedním z důsledků této politiky bylo vybudování dálničního systému v Apalačském pohoří, které mělo za následek téměř úplné vysídlení této oblasti, a to zejména v důsledku toho, že dálnice byly vedeny oblastmi bez rozvojového potenciálu a zisky z této výstavby tak měly vyspělejší regiony mimo Apalačské pohoří (Rephann 1993). Zásadní obrat nastal na přelomu 70. a 80. let, kdy empirické studie ukázaly, že prospěch z výstavby dálniční sítě je nepřímo úměrný vzdálenosti od metropolitního regionu. Efektivní může být ještě ve středně vyspělých regionech nebo v oblastech venkovských, v nichž jsou však města o velikosti alespoň 15 tisíc obyvatel. Naopak v zaostalých regionech tyto studie prokázaly negativní dopady zlepšené infrastruktury.

Devadesátá léta v Evropě jsou obdobím znovu rostoucího zájmu o infrastrukturu jako faktor regionálního rozvoje, přičemž příčinou tohoto zájmu bylo snížení veřejných výdajů plynoucích do výstavby infrastruktury a její údržby. Nijkamp (2003) vidí čtyři zásadní motivy tohoto vývoje. Prvním je rostoucí obava z možného negativního vlivu na konkurenceschopnost Evropy kvůli chybějícím spojením či sítím infrastruktury. Druhým podnětem je rozvoj nové infrastruktury – dopravní, komunikační a informační. Jako třetí Nijkamp zmiňuje skutečnost, že evropská integrace směřuje k hospodářství, v němž hlavní roli budou hrát metropolitní areály, a k důležitým interakcím bude docházet podél hlavních koridorů. Posledním podnětem je vztah mezi investicemi do infrastruktury a jejich působením na zaměstnanost.

V Česku jsou zatím jakákoliv šetření zkoumající vliv dopravní infrastruktury na regionální rozvoj spíše vzácností (viz kapitola 2.5). Možná, i z tohoto důvodu tedy převládá názor, že dálnice regionálnímu růstu výrazně prospějí, a to bez ohledu na současnou vyspělostní úroveň regionu či jeho vnitřní potenciál rozvoje, do něhož lze zahrnout např. kvalitu lidských zdrojů či nástroje regionální politiky. Příkladem takovýchto názorů může být publikace Dálnice D8 v Ústeckém kraji – faktor rozvoje území vydaná Ústeckým krajem v roce 2002. V kapitole věnované vlivům dálnice na region jsou očekávány pouze pozitivní dopady, v podobě vzniku nových pracovních příležitostí, ať již během samotné výstavby, tak zejména po jejím dokončení. Nezohledňována je však skutečnost, že region může o množství pracovních příležitostí přijít kvůli příchodu nové konkurence z jiných regionů (převážně pak Prahy). Potvrzení svých slov pak autoři nacházejí v citaci Lehovcovy studie, z nevyjasněných důvodů však uvádějí pouze závěry, které hovoří o dopravě jako o faktoru růstu. Kontroverzní je také tvrzení, že: „*V současné době přináší prosperitu regionů dálnice a rychlostní komunikace.*“ (Dálnice D8 v Ústeckém kraji – faktor rozvoje území 2002, s. 16). Jedním z dílčích cílů této diplomové práce je tedy rozšíření literatury na toto doposud opomíjené téma a posouzení toho, zda dopravní infrastruktura přináší rozvoj regionům nebo je tomu spíše naopak.

2.4 Vlivy dopravní infrastruktury na regionální rozvoj

V této kapitole věnované vlivům dopravní infrastruktury na regionální rozvoj nejprve obecně nastíním vztahy infrastruktury a regionálního rozvoje, dále se zaměřím na kategorizaci vlivů infrastruktury dle Rietvelda a Bruinsmy (1998), závěrem této kapitoly by pak mělo být posouzení vlivů dopravní infrastruktury v různých typech regionů.

Názory geografů i ekonomů na roli infrastruktury v regionálním rozvoji se i přes dlouhou dobu zkoumání této problematiky poměrně liší. Někteří (např. Siccardi, Gillis) považují infrastrukturu za katalyzátor ekonomického rozvoje, jiní (např. Huddleston, Pangotra) ji chápou spíše jako nutnou, ale nepostačující podmínku tohoto rozvoje (Rephann 1993). V průběhu zkoumání tohoto tématu tak byly přisuzovány infrastruktuře efekty pozitivní, neutrální i negativní. Pozitivní efekt byl spatřován (jak již bylo několikrát zmíněno) převážně v expanzi výrobních činností, neutrální v tom, že tyto

výrobní činnosti a následný ekonomický růst nevytváří infrastruktura přímo a nezávisle. Dopravní infrastruktura je investičně velmi náročná a návratnost nákladů do ní vložených je poměrně malá. Právě tento fakt je spatřován jako výrazný negativní vliv infrastruktury, neboť veřejné investice mohly být využity efektivněji v jiných odvětvích, u nichž je návratnost resp. výnosnost vložených nákladů vyšší, a tudíž je takový vklad i pro další ekonomický růst výhodnější (Gauthier 1970). V současné době se již ale lze spíše než s přeceňováním setkávat s převažujícím kritickým pohledem na dopady infrastruktury. Vyšší důraz na infrastrukturu, i když také nejednostranný, je kladen např. v pracích Nijkampa (2003) a v nich zmiňovaných dalších autorů (např. Suarez-Villa). Nijkamp je toho názoru, že nedostatečně fungující infrastruktura či přímo její nedostatek znamená nižší ekonomický rozvoj a ztrátu ekonomického potenciálu, kdežto na druhé straně spolehlivé a moderní dopravní a komunikační systémy jsou stimulem rozvoje. V tomto ohledu můžeme tedy Nijkampa považovat za protipól Hirschmana v debatě o tom, zda preferovat investice do výroby či do infrastruktury.

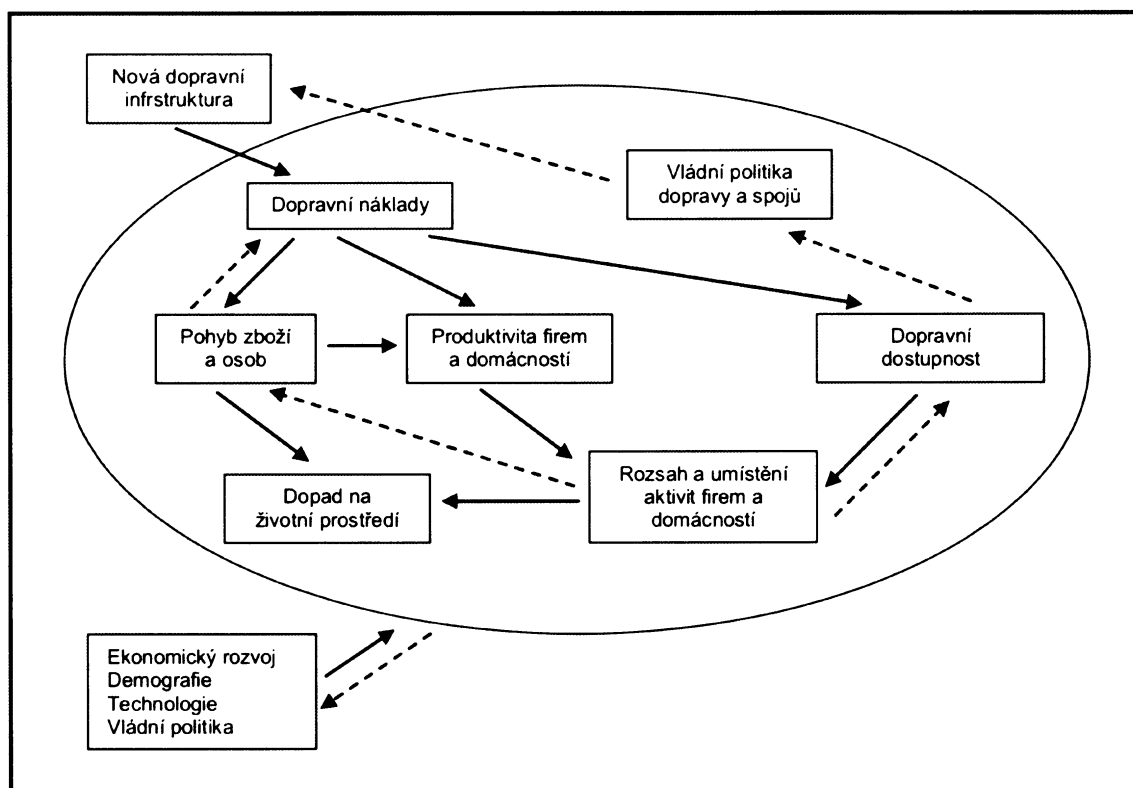
2.4.1 Vztahy mezi dopravní infrastrukturou a regionálním rozvojem

Přímé i nepřímé vztahy mezi dopravní infrastrukturou a prostředním, v němž se nachází a jež ovlivňuje, jsou znázorněny na obrázku 2.1, který ve své práci popisuje Tóth (2005). Zlepšení dopravní infrastruktury vyvolává snížení dopravních nákladů vlivem zkrácených vzdáleností, zvýšené rychlosti a redukce spotřeby pohonných hmot. Pokles dopravních nákladů přímo ovlivňuje pohyb zboží a osob tím, že dochází ke zvýšení frekvence a rychlosti těchto pohybů. Dopravní náklady působí také na produktivitu firem a domácností, jednak skrze samotné snížení nákladů a jednak také prostřednictvím nárůstu frekvence pohybu a snížení přepravní (cestovní) doby na stejnou vzdálenost. V neposlední řadě je také ovlivněna dopravní dostupnost míst lokalizovaných v regionu se zlepšenou infrastrukturou nebo v jeho těsné blízkosti. Jak produktivita, tak i dostupnost působí na aktivity v regionu. Tento účinek však nemusí být jen pozitivní, ale místo nárůstu ekonomických aktivit může dojít např. ve venkovských regionech k jejich poklesu. Tóth (2005) také správně poukazuje na možnou emigraci obyvatel z regionu. Poslední přímou vazbou je působení prostorového umístění a rozsahu ekonomických aktivit společně s dopravou na životní prostředí.

Zpětné vazby jsou znázorněny přerušovanou čarou. Vznik nových aktivit a jejich rozmístění v území zpětně působí na dopravní dostupnost, pohyb zboží a osob i na produktivitu firem a domácností (viz Fig. 1 in Tóth 2005). Ovlivnění spočívá např. ve zvýšení konkurence pro původní firmy, v zaměstnání místního obyvatelstva, v nárůstu přepravovaných osob a zboží, což může vést k dopravním zácpám, a tudíž i k opětovnému zvýšení dopravních nákladů. Dopravní dostupnost, ať dobrá či špatná, ovlivňuje rozhodování politiků o dalších změnách v dopravní infrastruktuře. Dilema spočívá v tom, zda zlepšit dopravní infrastrukturu v oblastech rychle se ekonomicky rozvíjejících a předejít tak dopravním zácpám nebo vystavět novou dopravní infrastrukturu ve slabších

regionech. Z těchto vztahů vyplývá, že dopravní infrastruktura není jen příčinou změn v ekonomice, ale také jejím důsledkem (Rietveld, Bruinsma 1998).

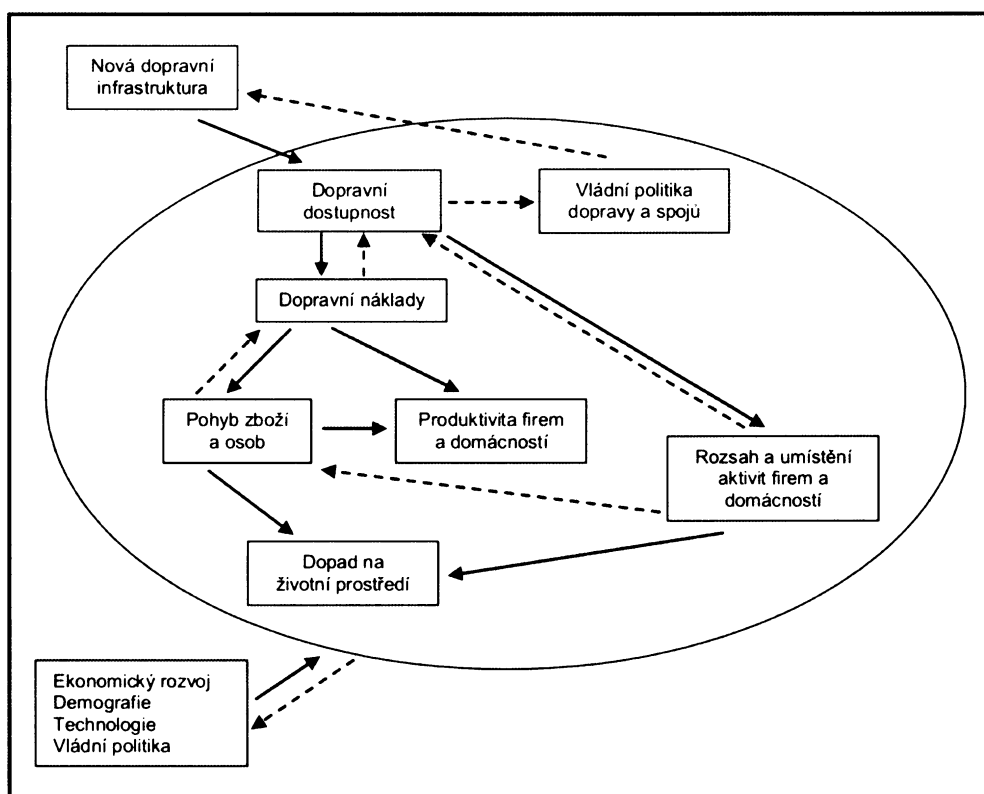
Obrázek 2.1: Přímé a nepřímé vztahy mezi dopravní infrastrukturou a regionálním rozvojem



Zdroj: Rietveld, Bruinsma 1998; vlastní překlad

Toto schéma vychází z toho, že hlavním faktorem, který nová dopravní infrastruktura ovlivňuje, jsou dopravní náklady. Tento vztah je správný, nicméně se domnívám, že může být, obdobně jako v lokalizačních teoriích či některých teoriích regionálního rozvoje, přeceněn. Dopravní náklady jednotlivých firem se pohybují v rozmezí 2–5 % výrobních nákladů (u velkoobchodů až 12 %), tudíž v případě zlepšení dopravní infrastruktury je pro většinu firem snížení těchto nákladů v rámci celkových výrobních nákladů poměrně malé (Hey, Pfeiffer, Topan 1996). Zajímavým bodem je také poměr mezi dopravními náklady a dostupností. Vztah těchto dvou faktorů by měl být dle mého názoru chápán oboustranně, neboť zlepšení dostupnosti vede ke snížení dopravních nákladů, navíc má dopravní dostupnost vliv na chápání geografické polohy a atraktivity lokality, což je pro mnohé firmy cennější než poměrně malé snížení dopravních nákladů. Schéma obsahující navržené změny je znázorněno v obrázku 2.2.

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



Zdroj: vlastní úprava; Rietveld, Bruinsma 1998

2.4.2 Vlivy dopravní infrastruktury

V této kapitole bude pozornost věnována jednotlivým typům vlivů dopravy na regionální rozvoj, a to převážně tak, jak je chápou Rietveld a Bruinsma (1998), kteří se tímto tématem dlouhodobě zabývají. Tito autoři rozlišují vlivy dle časového období, v němž působí, dle toho, zda jsou způsobeny dopravní infrastrukturou přímo či nepřímo, dále podle charakteristiky, kterou ovlivňují a v neposlední řadě také na základě toho, zda aktivita, která u dopravní sítě vznikla, je zcela nová nebo byla odněkud přemístěna. Nejprve však bude nastíněno Plogmannovo členění (in Vickerman 1991b), okrajově bude zmíněno i odlišné vnímání přímých a nepřímých vlivů infrastruktury Rogera Vickermana (1991b).

Plogmann se věnuje působení infrastruktury v rámci jednoho regionu a rozlišuje tzv. „koridorový“ a „křižovatkový“ efekt. Koridorový efekt nastává v území, jímž zlepšená či nová komunikace sice prochází, ale v důsledku toho, že zde není lokalizován nájezd na dálnici či stanice vysokorychlostní železnice, nedochází k ovlivnění tohoto území. Křižovatkový efekt je typický pro periferní regiony a nastává v případě, kdy jsou zlepšeny komunikace do/z tohoto regionu. Působení se tak projeví jednak ve snížení nákladů dováženého zboží, ale také zvýhodněným poskytováním místních výrobků a služeb na vnější trhy. V případě, že by došlo ke zlepšení infrastruktury uvnitř regionu, bude tato změna podporovat efektivitu regionu jako takového.

První dělení vlivů dopravní infrastruktury dle Rietvelda a Bruinsmy (1998) vychází z časového období, v němž efekty na okolí působí, rozděluje je tedy na vlivy krátkodobé a dlouhodobé.

Krátkodobé dopady se týkají hlavně období výstavby či zlepšování dopravní infrastruktury a zahrnují např. nárůst zaměstnanosti převážně ve stavebnictví, naopak dopady dlouhodobé nastávají až po zprovoznění dopravního koridoru. Do této kategorie spadá ovlivnění životního prostředí, změna počtu pracovních příležitostí v souvislosti s nově lokalizovanými firmami, působení na migrační toky obyvatelstva apod.

Dalším členěním je kategorizace na vlivy přímé a nepřímé. Její chápání je však u jednotlivých autorů, konkrétně Vickermana (1991b) a Rietvelda a Bruinsmy (1998), různé. Vickerman přímými vlivy nazývá působení infrastruktury přímo na konkrétní aktivity v regionu. Toto přímé působení pak dále rozděluje do dvou skupin. Do první řadí objektivně měřitelné dopady na dopravní náklady, druhou kategorií jsou změny v subjektivním vnímání relativních pozic jednotlivých regionů a také výhody či nevýhody lokalit v těchto regionech. Nepřímé působení Vickerman shledává ve změně konkurenceschopnosti regionu, jenž infrastrukturou disponuje, oproti podobnému území, které však tuto výhodu nemá. Naopak Rietveld a Bruinsma (1998) vnímají přímé a nepřímé působení infrastruktury jako vlivy přímo či nepřímo touto infrastrukturou způsobené. Do přímých vlivů je řazeno působení vznikající využíváním dané komunikace, její údržbou či obsluhou. Do této skupiny proto patří většina krátkodobých vlivů, navíc pak efekty v podobě úspory paliva, času, ale také vliv na životní prostředí či počet pracovních míst vzniklých na údržbu či obsluhu infrastruktury. Nepřímé efekty zahrnující dlouhodobé vlivy dopravy jsou ještě dále členěny. Nejprve se zaměřím na dělení dle ovlivňované charakteristiky, kvůli zaměření otázek z terénního šetření pro tuto diplomovou práci bude zmínka o vlivu na produktivitu, pracovní sílu, lokalizaci firem, domácnosti a ceny půdy.

Produktivita firem, jak je naznačeno v obrázku 2.1, je ovlivněna poklesem dopravních nákladů a také snazším transportem hotových výrobků. Tyto změny umožňují firmám jejich expanzi a využívání úspor z rozsahu, což se projeví v dalším nárůstu produktivity. Rietveld a Bruinsma (1998) tedy docházejí k závěru, že dopravní infrastruktura umožňuje lepší fungování trhu a v případě značného poklesu dopravních nákladů může ze zlepšené infrastruktury profitovat i periferie (viz nová ekonomická geografie v kapitole 2.2). Co se týká trhu práce, je pro něj důležitá flexibilita pracovní síly. Se zlepšením dopravní infrastruktury totiž může na jedné straně docházet k příchodu nových firem, na straně druhé se může snížit produkce místních podniků v důsledku nárůstu konkurence z okolních regionů. Bez flexibilní pracovní síly, tj. bez ochoty pracovníků absolvovat rekvalifikační kurzy či dojíždět za prací na delší vzdálenosti, by tedy negativní vlivy nového dopravního koridoru mohly významně převážit nad dopady pozitivními.

Lokalizace firem je považována za jeden z významných, ne-li nejvýznamnější projev vybudování dopravní infrastruktury. Většinou je totiž v regionu tato změna patrná na první pohled. V současnosti hraje dopravní dostupnost resp. kvalita infrastruktury poměrně důležitou roli při rozhodování firem o svém umístění v rámci regionu či státu. Neméně významná je však i poloha vůči metropolitnímu areálu, tj. v případě Česka se jedná o blízkost Prahy (Gielisse 1998). Lokalizační faktory však nezávisí

jen na odvětví, v němž firma působí. Významná je také fáze života firmy. Pokud podnik teprve vzniká a snaží se získat svou klientelu a postavení na trhu, je pro něj důležitá lokalizace ve městě a otázka infrastruktury pro něj není příliš důležitá. Naopak firmy expandující vyžadují více prostoru a tomu tudíž podřizují výběr svého budoucího umístění. Krom vyhovujících prostorů je lokalizačním faktorem právě vhodná infrastruktura a lze předpokládat, že jím bude i dostupnost trhu. Lokalizační rozhodnutí jsou také závislá na umístění pobočky v rámci hierarchie firmy, tj. rozhoduje fakt, zda se jedná o montážní závod, vývoj nebo ústřední vedení podniku. Zatímco u výroby hraje infrastruktura, dostupnost trhů a velké prostory značnou roli, u zbývajících poboček lze jako lokalizační faktory vnímat spíše kvalitu pracovní síly, tradici odvětví v regionu, dostupné technologie, know-how apod. (Rietveld, Bruinsma 1998).

Dalším nepřímým vlivem je působení na obyvatelstvo resp. domácnosti. Krom ovlivnění situace na trhu práce vznikem, ale i zánikem firem či zlepšenou vyjížděnkou za prací dochází také k působení na migrační proudy. V periferních regionech, ve kterých vybudování infrastruktury zapříčinilo významné zlepšení dopravní dostupnosti, se může zprvu zvýšit vyjížděka za prací, kterou postupem času nahradí emigrace do ekonomicky silnějších regionů. Naopak v širším zázemí metropolí se projevuje opačný migrační proud. Toto území slouží jako residenční oblast, v níž je dominantním procesem suburbanizace. Zlepšení dopravní dostupnosti a tudíž zkrácení doby vyjížděky do města vede k rozšíření zázemí dále od městského regionu. S problematikou bydlení souvisí i tzv. NIMBY efekt (Cook 2001), který je v literatuře zmiňován od 80. let 20. století. Jde o proces odporu obyvatelstva k určité veřejně prospěšné stavbě, s jejíž potřebností obyvatelé sice obecně souhlasí, ale výstavbě plánované v blízkosti jejich trvalého bydliště se brání. Dálnici, letištní terminály či jinou dopravní infrastrukturu můžeme za takovou stavbu, hlavně v souvislosti s negativním vlivem na životní prostředí, považovat. Míra tohoto citění u obyvatelstva žijícího v blízkosti dálnice byla zjišťována v terénním šetření pro tuto diplomovou práci, závěry týkající se této problematiky jsou diskutovány v kapitole 5.3.

Posledním nepřímým dopadem, který zde zmíním, je vliv dopravní infrastruktury na cenu půdy. Rietveld a Bruinsma uvádí, že cena pozemků může vlivem působení nové infrastruktury růst, stagnovat či klesat. Obecně lze tedy říci, že změna ceny půdy v okolí nové infrastruktury se bude vyvíjet na základě očekávaného či již probíhajícího rozvoje, resp. poptávky po pozemcích v tomto regionu. Dle tohoto předpokladu by tedy růst cen pozemků měl nastat v zázemí měst, naopak v periferních oblastech či v regionech bez rozvojového potenciálu by měly ceny půdy zůstat stejné nebo klesat.

Konečným dělením nepřímých dopadů dopravní infrastruktury je kategorizace založená na genezi nově umístěných aktivit. Bruinsma a Rietveld rozlišují dva vlivy: distribuční a generativní. O distribuční efekt se jedná v případě, kdy se v regionu se zlepšenou infrastrukturou objeví činnost, která zde však vzniká přemístěním z regionu jiného, jemuž tak zlepšení infrastruktury v prvním

regionu způsobilo ztrátu. V případě generativního efektu se jedná o aktivity, které vznikají zcela nově, a nejsou tedy pouhou relokací činnosti z jiné oblasti. Rozlišování těchto vlivů je však poměrně obtížné a je závislé na velikosti zkoumaného regionu. Pokud je pozorování prováděno v lokálním měřítku, bude převládat efekt generativní, s dalším růstem zkoumané oblasti pak bude na síle získávat distributivní efekt (Gielisse 1998), neboť právě na větším zkoumaném území je pravděpodobné, že bude zjištěno přemístění aktivit.

K tomu, aby se v regionu projevovaly převážně pozitivní vlivy dopravní infrastruktury, je třeba, aby daná oblast měla určitý potenciál rozvoje nebo byla regionem ekonomicky silným. Svou roli samozřejmě hraje typ regionu (městský či venkovský) a jeho poloha v rámci státu či vzhledem k významným ekonomickým centrům. Závislosti vlivů infrastruktury na poloze regionu a jeho typu bude věnována následující část této kapitoly. Nyní bych pozornost zaměřila na potenciál rozvoje, který lze chápat jako zdroje v území, ať již jde o zdroje přírodní, lidské či technologické, které doposud nebyly rozvíjeny vůbec nebo jen částečně a větší pozornost věnovaná těmto aktivitám může vést k rychlejšímu ekonomickému růstu. Rozvojový potenciál určitého území je ovlivněn polohou regionu, sídelní a sektorovou strukturou (Biehl 1991). Subjektem, který může rozvoj zdrojů podpořit, je jak veřejný tak i soukromý sektor, přičemž v posledních letech je stále větší důraz kladen na spolupráci těchto sektorů tzv. partnerství veřejného a soukromého sektoru (public private partnership – PPP).

Kooperace těchto dvou subjektů by měla sloužit k řešení příčin hospodářských potíží, ke stimulaci potenciálu území a jejími cíli by měla být tvorba pracovních příležitostí, rozvoj služeb, kvalitnější bydlení, doprava, zdravotní péče apod. (Sucháček, Kolářková 2005). Jedná se tedy o jakousi formu podnikání, jež slučuje výhody veřejného a soukromého sektoru a která vzniká jako vyšší vývojová fáze dosavadních druhů partnerství (cechy, spolky, regionální sdružení apod.). Tato aktivita je umožněna narůstající deregulací, neboť je nutné, aby se jednalo o nižší úroveň veřejného sektoru, které je území dobře známé. Bongenaar (2001) zmiňuje výhody a nevýhody této spolupráce. Hlavními přednostmi je např. efektivní využití veřejných i soukromých zdrojů, vyšší snaha o vzájemné porozumění, splnění cílů veřejného sektoru. Na druhou stranu takováto spolupráce vyžaduje přísné kontroly a regulace kvůli vyšší možné míře úplatkářství a korupce a může být málo flexibilní.

2.5 Používané metody a jejich výsledky

První část této kapitoly se věnuje problematice používaných metod v případových studiích, které se zabývají působením infrastruktury či konkrétněji dopravních komunikací (převážně pak dálnicemi či vysokorychlostními tratěmi) na určité území. Následně se pak pokusím o obecné shrnutí výsledků těchto prací, které by mělo nastínit, v kterých regionech lze očekávat možný pozitivní rozvoj a naopak které typy regionů z nové infrastruktury prospěch mít nebudou.

2.5.1 Metody používané v případových studiích

Přehled metod využívaných při výzkumu působení dopravní infrastruktury na regionální rozvoj uvádí např. Bruinsma, Rienstra, Rietveld (1997) nebo Gielisse (1998), podle nichž je koncipována i tato podkapitola.

Bruinsma dělí empirické přístupy dle využívání modelů (modelové a nemodelové) a dle typu dat (agregovaná a neagregovaná). Modelové přístupy využívající agregovaná data jsou nejčastěji využívány dopravními inženýry a ekonomy. Soustřeďují se na měření vlivu, který má dopravní infrastruktura na produkci regionu a většinou opomíjí skutečnost, že snížení produkčních nákladů a zvýšení dostupnosti může mít na region i negativní vliv v podobě vpádu konkurence z vyspělejších regionů. Největším nedostatkem těchto přístupů je tedy neuvažování kauzality (Gielisse 1998). Do této skupiny Bruinsma řadí lokační modely, přístupy věnované produkční funkci nebo využívající analýzu nákladů a výnosů (cost-benefit analysis – CBA). Právě ta byla využívána při výzkumu převážně přímých vlivů infrastruktury poměrně často, její zásadní nevýhodou je však poměrně složité a diskutabilní vyčíslení peněžní hodnoty některých charakteristik. Příkladem studií používajících CBA je např. Lehovec a kol. (2003) a Dodgson (1974).

Mezi modelové studie založené na neagregovaných datech patří přístupy zkoumající preference a rozhodování podnikatelů, přičemž jsou brány v úvahu jak situace, se kterými se daní podnikatelé běžně setkávají, tak i podmínky čistě hypotetické.

Nemodelové přístupy využívající agregovaná data jsou velmi často používanou metodou. Jedná se o studie, které analyzují a porovnávají ekonomické, sociální či jiné charakteristiky regionu s daty za kontrolní skupinu regionů nebo s daty získanými před výstavbou či dokončením infrastruktury. Problémem tohoto přístupu je kladení velkého důrazu na formulaci obecných tendencí a opomíjení odchylek. Příkladem prvního typu tohoto přístupu je studie Bruinsmy a kol. (1997), kdy autoři porovnávají regiony, jimiž prochází dálnice A1 s regiony sousedními. Zásadním problémem tohoto typu studie je zvolení kontrolní skupiny regionů, její nesprávné vybrání může zcela znehodnotit závěry práce. Přístup srovnávající data před a po výstavbě infrastruktury je použit např. ve studii zabývající se ekonomickým dopadem dálnice A71 ve Francii (in Lehovec 2003), v diplomové práci Čierného (2005) nebo v ročníkové práci Vondráčkové (2004).

Posledním metodickým pojetím je nemodelový přístup založený na neagregovaných datech, jehož používání je v poslední době stále častější a to hlavně v souvislosti s tzv. behaviorálním přístupem. Tento typ studií využívá dotazníky či řízené rozhovory ke zjištění názorů dané skupiny o určité problematice. Úskalím této metody je však velmi těžké určení role infrastruktury v rozhodování respondenta. Příkladem studie využívající tohoto přístupu je např. Brathen (2001). Tento přístup je využit i v rámci této diplomové práce ve formě dotazníkového šetření. Závěry tohoto výzkumu jsou shrnuty v kapitole 5.

Každý z výše uvedených přístupů má svá pozitiva i negativa, proto se stále častěji objevují případové studie, které současně využívají několik různých metod, čímž se snaží minimalizovat slabé stránky jednotlivých metod. Proto bude i v této diplomové práci využito obou nemodelových přístupů, tj. jak s agregovanými, tak neagregovanými daty (podrobněji viz kapitola 3).

2.5.2 Působnost vlivů dopravní infrastruktury dle typu regionů

Jak již bylo zmíněno výše, vlivy dopravní infrastruktury se budou v jednotlivých regionech lišit, a to v závislosti na ekonomickém zaměření regionu (zemědělský, průmyslový), na převládajícím typu osídlení (městske, venkovské) i na geografické poloze tohoto území (zázemí města, periferie). Touto tematikou se obecně zabývali Banister a Berechman (in Tóth 2005), kteří vytvořili schéma znázorňující vztah dynamiky a otevřenosti hospodářství a dopravní dostupnosti resp. investic do dopravní infrastruktury (viz obrázek 2.3). Z něho vyplývá, že samotná dobrá dostupnost regionu pro jeho rozvoj nestačí, ale naopak i v oblastech špatně dostupných lze nalézt ekonomicky silné regiony. Forslund a Karlsson (in Brathen 2001) tento názor podporují a vnímají nedostatečnou či chybějící infrastrukturu za možnou překážku bránící ekonomickému rozvoji regionu. Zvláště pak v případě, že se jedná o region s rozvinutým průmyslem a růstovým potenciálem.

Oblastem ekonomicky slabým, ať průmyslovým či zemědělským může nová infrastruktura, jak již bylo řečeno dříve, spíše uškodit. Toto tvrzení však samozřejmě nelze použít obecně a bezvýhradně na všechny regiony tohoto typu. Svou roli hraje nejen zmiňovaný rozvojový potenciál území, ale také poloha vůči významným a ekonomicky silným aglomeracím. V případě této studie bude nutné zahrnout působení Prahy, jejíž vlivy jsou pozorovatelné i v poměrně vzdálených oblastech, což by mohlo mít pozitivní dopad na periferní oblasti Podřipska popř. i nesamotnou Ústeckou aglomeraci. Mezi regiony, jimž přináší nová infrastruktura prospěch, a to jednak v podobě nově lokalizovaných firem či nárůstu počtu obyvatel, patří zázemí velkých měst, které se právě vlivem lepší dopravní dostupnosti rozpíná dále od aglomerace. Dalšími velice významnými místy hlavně z hlediska příchodu nových investorů jsou oblasti v těsné blízkosti dálničních sjezdů, v nichž jsou budována logistická a distribuční centra.

Jak již uvedl Plogmann (in Vickerman 1991b), poměrně silně zastoupené jsou regiony, v nichž je působení dopravní infrastruktury velmi slabé či žádné. Takovými regiony jsou hlavně oblasti bez dálničních sjezdů, tj. oblasti bez významných regionálních center. Tyto převážně venkovské, řídko osídlené oblasti se vyznačují také jinou strukturou ekonomických subjektů. Převážnou většinu podnikatelů tvoří osoby samostatně výdělečně činné či malé firmy, jež dodávají své výrobky nebo služby jen na lokální trh a zlepšenou dopravní dostupnost nevyužívají. Na druhou stranu kvůli absenci dálničního sjezdu a také kvůli malému trhu nepřichází do těchto regionů ani firmy ze vzdálenějších lokalit, které by mohly zdejší podnikatele ohrozit.

Obrázek 2.3: Vztah mezi hospodářstvím a investicemi do dopravní infrastruktury

OTEVŘENÝ A DYNAMICKÝ EKONOMICKÝ SYSTÉM		
ŠPATNÁ DOSTUPNOST	<p>Ekonomická soběstačnost a ochrana životního prostředí</p> <p style="text-align: center;">***</p> <p>Investice do dopravy mají silné aktivující účinky</p>	<p>Mezinárodní a národní trhy s potenciálem pro další rozvoj</p> <p style="text-align: center;">***</p> <p>Již zlepšená dopravní síť podporuje rozvoj, ale není nezbytná jako předpoklad rozvoje</p>
	<p>Izolované, statické oblasti s nízkou ekonomickou aktivitou</p> <p style="text-align: center;">***</p> <p>Opožděné, ale přesto mírné zlepšení dopravní infrastruktury, které však nepřispělo ke stimulaci ekonomiky</p>	<p>Omezená dostupnost regionů vzdálených od koridoru s výjimkou zón v blízkosti silničních přípojek</p> <p style="text-align: center;">***</p> <p>Navzdory příznivým podmínkám podél koridorů, mají další investice omezený vliv kvůli nevyhovujícím ekonomickým podmínkám</p>
UZAVŘENÝ A STATICKÝ EKONOMICKÝ SYSTÉM		
DOBŘÍ DOSTUPNOST		

Zdroj: Tóth 2005, vlastní překlad

Závěrem této kapitoly bych shrnula několik poznatků, které mají zásadní význam pro tuto diplomovou práci. Tím nejdůležitějším faktem, který je potřeba brát v úvahu, je skutečnost, že na regionální rozvoj nepůsobí jen infrastruktura, ale např. i rozvojový potenciál daného regionu (ať již využívaný či skrytý), geografická poloha či typ regionu. Svou roli hrají také subjekty ovlivňující lokální či regionální rozvoj (místní samospráva či podnikatelské subjekty). Samotná úloha infrastruktury v rozvoji území je tedy sice důležitá, ale nelze ji pokládat za postačující podmínku tohoto rozvoje. Nelze tedy mluvit jen o pozitivních dopadech infrastruktury, ale je nutné si uvědomit, že nový dopravní koridor s sebou může přinést i efekty negativní.

3. Metody řešení

Cílem této kapitoly je jednak definování základních pojmů, které se jsou v této diplomové práci používány nejčastěji, dále vymezení modelového území, v němž byl výzkum uskutečněn. Závěr kapitoly je věnován charakterizování a způsobu výpočtu použitých ukazatelů. Jak bylo nastíněno v předešlé kapitole, jsou v této diplomové práci analyzovány jak agregovaná, tak i neagregovaná data, přičemž oba typy dat jsou zkoumány pomocí různých statistických metod, jejichž popis a výběr jsou diskutovány také v závěru této kapitoly.

Tato diplomová práce se zaměří na analýzu nepřímých dopadů dálnice D8 na své okolí pomocí hlubší statistické analýzy socioekonomických ukazatelů, která nebyla kvůli omezenému rozsahu zahrnuta v ročníkové práci (Vondráčková 2004) zabývající se stejným tématem. Hlavním cílem však bude zkoumání subjektivního vnímání dálnice veřejnou správou, podnikateli a obyvatelstvem.

3.1 Definice pojmů

Jednou ze základních podmínek nutných k hodnocení výsledků analýz a následné interpretaci závěrů z ní vyplývajících je výstižné definování používaných termínů. Z tohoto důvodu bych se na tomto místě pokusila shrnout definice tří pojmů, s nimiž bude v této studii nejčastěji operováno.

Dálnice – ačkoli se jedná o termín velice dobře známý, pro úplnost bych zmínila jednu z jeho mnoha definic. Jedná se o typ silnice, který je určen výlučně pro automobilovou dopravu a je přístupný pouze po speciálně upravených příjezdech bez úrovnového křížení. Tato základní definice může být ještě doplněna podrobnějšími charakteristikami: dálnice představuje dvě jednosměrné vozovky oddělené středním dělicím pruhem, z nichž každá má alespoň dva jízdní pruhy. Na rozdíl od běžných silnic je omezen podélný sklon nivelety, jízdní pruhy jsou rozšířeny na 3,75 m a při výraznějším stoupání je zřizován zvláštní pruh. Nájezd i výjezd z dálnice je uskutečňován pomocí připojovacích a odbočovacích pruhů (Jalovec 1995, Čierný 2003). Takováto definice může být použita nejen při charakteristice dálnic, ale i rychlostních silnic popř. městských obchvatů.

Regionální rozvoj – tento, v literatuře velice často používaný pojem není přes jeho obecnost jednoduché vysvětlit. V současnosti není regionální rozvoj chápán již jen jako ekonomický rozvoj určitého území, ale čím dál více je do něj zahrnován i rozvoj sociální (Johnston 1993). Důvod je zcela zřejmý. Ekonomická efektivita je výrazně spjata se sociální úrovní regionu. Například bez kvalifikované pracovní síly není možné rozvíjet progresivní ekonomické aktivity vyznačující se pozitivním dopadem jak na místní, tak často i na celostátní ekonomiku. Dnes je tento pojem tedy chápán jako termín komplexní, který má vystihnout kvalitativní zlepšení socioekonomických charakteristik, jako jsou například zvýšení kvalifikace pracovních sil, zlepšení životní úrovně, kvality životního prostředí apod. V nejširším slova smyslu lze pod pojmem regionální rozvoj rozumět i rozvoj trvale udržitelný.

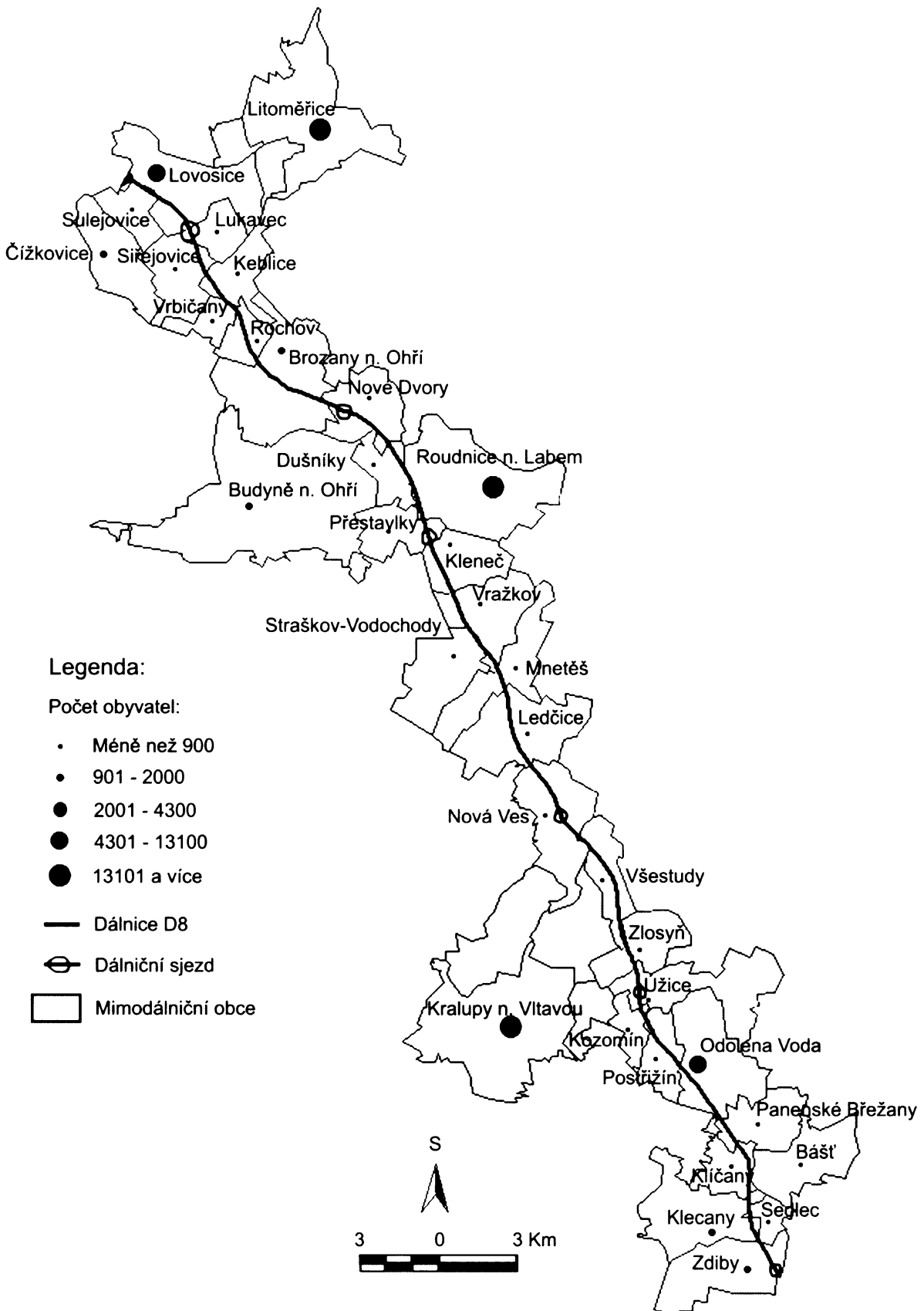
Dopravní dostupnost – je ukazatel charakterizující odlehlost určitého, většinou méně významného střediska od hierarchicky vyššího, regionálně důležitějšího centra. Lze však hovořit i o dopravní dostupnosti regionů apod. Vzdálenost mezi dvěma sídly může být chápána několika způsoby. Lze ji vnímat jako vzdálenost kilometrickou, která může být měřena vzdušnou čarou či délkou komunikace spojující tyto obce. Takovéto zjišťování odlehlosti nemusí být vždy výstižné z důvodu různé kvality dopravní sítě či členitosti terénu. Proto bývá nahrazováno metodou zkoumající čas potřebný k dosažení cíle, do níž se oba zmíněné vlivy promítají. Tento postup byl zvolen i při zpracovávání této studie.

3.2 Vymezení zájmového území

Území, jež bude v této studii zkoumáno, zahrnuje tři okresy, kterými dálnice D8 v současné době prochází tj. Praha-východ, Mělník a Litoměřice. Okres Hlavní město Praha nebyl zahrnut i přesto, že se zde dálnice nachází, a to z důvodu jeho specifických charakteristik a z toho vyplývající obtížnosti hodnocení vlivu jen jedné z dálnic zasahující na toto území. Z tohoto důvodu jsme počátkem dálnice D8 (ve směru od Prahy) nezvolili skutečný začátek dálnice, tj. místo křížení vnějšího pražského okruhu se severojižní magistrálou, ale bod, jímž vstupuje do okresu Praha-východ resp. do katastru obce Zdiby. Jako jednotky, v nichž budou socioekonomické ukazatele sledovány, byly pro dostupnost datové báze zvoleny obce. Jednak je na této úrovni dostupnost a kvalita dat největší, a zároveň jsou tyto jednotky vhodné i z hlediska míry detailu zkoumání. Okresy i obce II. či III. řádu mají pro účely naší práce příliš široké vymezení, na druhé straně zkoumání základních sídelních jednotek by bylo dosti omezené statistickou databází a zároveň velmi, v některých případech zbytečně, podrobné.

Ve výše zmíněných okresech se nachází 266 obcí, jež byly rozděleny do čtyř kategorií. První, zahrnující 27 obcí je tvořena katastry obcí, jimiž dálnice prochází. Dále v textu budou označovány jako *dálniční obce (D)*. Druhá skupina (*regionálně významné obce - RV*) o 7 sídlech převážně městského charakteru zahrnuje obce, které si vytvářejí větší či menší nodální region a jsou tak pro obyvatele menších obcí kolem dálnice střediskem, do něhož směřuje jejich vyjíždka za prací. Tato kategorie obcí je přechodem mezi skupinou dálničních a dále uvedených mimodálničních obcí. Vyřazení těchto měst z dvou základních kategorií bylo ovlivněno hlavně skutečností, že v důsledku významné odlišnosti těchto center (populační velikost, jiná struktura ekonomicky aktivního obyvatelstva apod.) od zbylých obcí by mohly být výsledné ukazatele touto rozdílností pozměněny a vypovídací schopnost ukazatelů by tak byla snížena. Poslední dvě skupiny čítají celkem 232 obcí a poneseou označení *mimodálniční (MD)*, významné obce nebo města pak *mimodálniční regionálně významné obce (MDRV)*. Prvním dvěma kategoriím obcí bude ve studii věnována vyšší pozornost, poněvadž lze předpokládat jejich vyšší ovlivnění zprovozněním dálnice na jedné straně díky poloze přímo u sledované komunikace, na straně druhé pak jejich regionálním významem. Právě v obcích těchto dvou kategorií bylo prováděno dotazníkové šetření mezi starosty, firmami a obyvatelstvem.

Obrázek 3.1: Mapa dálničních a regionálně významných obcí



Zdroj: SLDB 2001

3.3 Charakteristika použitých indikátorů a statistických metod

Cílem této kapitoly je uvést ukazatele a metody použité v této práci. První část bude zaměřena na prezentaci a popis socioekonomických charakteristik, jež budou použity v analýze 4. kapitoly. Většina těchto dat, pokud není uvedeno jinak přímo v popisu daného ukazatele, byla získána ze Sčítání lidu, domů a bytů (dále jen SLDB) 1991 a 2001. Druhá a třetí podkapitola bude věnována metodám použitým k hodnocení socioekonomických indikátorů a také metodám sběru, třídění a vyhodnocování dat z dotazníkového šetření.

3.3.1 Socioekonomické indikátory

Před samotným charakterizováním socioekonomických ukazatelů bych se nejprve zaměřila na zdůvodnění jejich uplatnění v této práci. Zlepšená dopravní dostupnost, tj. zkrácení doby nutné k přepravě, je v této práci chápána jako základní indikátor nově postavené či zlepšené dopravní infrastruktury, který je prvotní příčinou změn socioekonomických charakteristik v regionu, jímž prochází. Za druhou podmínku pak lze považovat lidské zdroje, jejichž kvalita může rozvoj regionu ovlivnit. Působení těchto dvou faktorů může mít vliv nejen na atraktivitu regionu jak z pohledu obyvatel, tak i firem, ale také i na další socioekonomické charakteristiky jako např. intenzita a směry vyjížděky, počet pracovních příležitostí či nezaměstnanost.

Dopravní dostupnost – Pro každou dálniční a regionálně významnou obec byla zjišťována časová dostupnost v době před a po dostavbě dálnice D8 do Prahy a Ústí nad Labem, jakožto dvou nejdůležitějších a největších měst, které mají na sledovaný pás obcí největší vliv. Určována byla dopravní dostupnost pomocí osobních automobilů, které hrají v dálniční dopravě větší roli než doprava veřejná, která ji využívá jen pro dálkové spoje. Pro určení hodnoty ukazatele byl použit jako zdroj program Route 66 sloužící k vyhledávání nejrychlejšího, nejekonomičtějšího či nejkratšího spojení mezi dvěma body. Ze zmíněných variant byla vybrána cesta nejrychlejší, vedoucí po kvalitativně vyšších typech silničních komunikací, která bývá většinou řidičů upřednostňována. Nastavena byla i maximální povolená rychlost pro osobní automobily na různých typech silnic (dálnice 130 km/hod, silnice mimo obec 90 km/hod, v obci 50 km/hod). Podle těchto hledisek byla v období před dálnicí nejčastěji jako nejvhodnější komunikace volena silnice první třídy E55, po zprovoznění dálnice byly jako nejrychlejší spojení vyhodnoceny trasy po ní vedoucí.

Na základě těchto dat byly konstruovány mapy dopravní dostupnosti, na nichž jsou oblasti s rozdílnou časovou odlehlostí od sledovaného jádra odděleny izochronami. Tyto linie spojující místa se stejnou časovou dostupností byly konstruovány následovně. Nejprve byla zvolena místa, z nichž byla časová dostupnost měřena. V Praze se takovým bodem stala stanice metra Nádraží Holešovice nacházející se v těsné blízkosti radiály, jež je hlavním přivaděčem na dálnici, v Ústí nad Labem se jednalo o centrální část města – hlavní vlakové nádraží. Na spojnici mezi střediskem a obcí,

jejíž dostupnost měla být zjištěna, byly vyneseny body odpovídající každým 10 započatým minutám strávených na cestě z centra do sledovaného sídla. Tímto postupem byly získány body pro všechny obce. Izochrony vznikly propojením sousedních bodů představujících shodný počet minut.

Intenzita vyjížděky – indikátor, který udává poměr počtu obyvatel vyjíždějících za prací mimo obec svého trvalého bydliště a celkového počtu ekonomicky aktivních v obci. Do tohoto ukazatele nebyla zahrnuta vyjížděka do škol, neboť dálnicí je ovlivněna minimálně nebo vůbec. Intenzita vyjížděky je uváděna v procentech a vztahuje se ke SLDB 2001.

Směr vyjížděky – ukazatel představující podíl vyjíždějících za prací do konkrétního sídla na celkovém počtu vyjíždějících z dané obce. Důraz bude věnován hlavnímu (převládajícímu) směru vyjížděky z obce, druhému nejvýznamnějšímu směru a podílu obyvatel vyjíždějících do Prahy.

Počet pracovních příležitostí – udává počet pracovních míst v obci a je dán vztahem, který je dle Hampla (2005) definován:

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

kde EAO je počet ekonomicky aktivních obyvatel v obci snížený o počet uchazečů o zaměstnání evidovaných na úřadu práce, $EAO_{\text{vyj.}}$ je EA obyvatelstvo z obce vyjíždějící do zaměstnání a $EAO_{\text{doj.}}$ je počet ekonomicky aktivních dojíždějících do dané obce za prací. Za EAO lze dosadit počet zaměstnaných v priméru, sekundéru či terciéru a získat tak počet pracovních příležitostí v těchto sektorech ekonomiky.

Index vzdělanosti – jeden z ukazatelů kvality lidských zdrojů zohledňující výši vzdělání obyvatelstva obce staršího 15 let. Vychází ze čtyř stupňů vzdělání: základního (zahrnuje i obyvatelstvo bez vzdělání), středního odborného bez maturity, úplného středního vzdělání a vysokoškolského vzdělání (zahrnuje i vzdělání vyšší odborné a nástavbové). S rostoucí hodnotou tohoto ukazatele je zastoupení vzdělanějších obyvatel vyšší. Vztah (Hampl 2005) založený na přiřazení různých vah jednotlivým stupňům vzdělání je následující:

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

Index ekonomické aktivity – také poukazuje na kvalitu lidských zdrojů. Index (Čermák 2004) hodnotí zaměstnanost v dílčích sektorech ekonomiky, přičemž jednotlivým ekonomickým odvětvím jsou přiřazovány různé váhy dle jejich progresivity. Čím vyšší hodnoty index dosahuje, tím větší je podíl zaměstnanosti v progresivnějších odvětvích.

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

Podnikatelská aktivita – poslední indikátor kvality lidských zdrojů představuje poměr počtu ekonomických subjektů ku jednomu stu ekonomicky aktivních obyvatel v obci. Údaje za ekonomické subjekty byly získány z Administrativního registru ekonomických subjektů (ARES)

Ministerstva financí ČR, přičemž z počtu uváděných subjektů byly odečteny subjekty, které již ukončily činnost nebo byly v likvidaci. Data se vztahují k březnu 2006.

Míra nezaměstnanosti – indikátor udávající podíl obyvatelstva hledajícího práci, resp. uchazečů evidovaných na úřadě práce, na počtu ekonomicky aktivních obyvatel obce. Byla zvolena nejnovější data dostupná na webových stránkách Ministerstva práce a sociálních věcí, tj. z března 2006, neboť hodnoty za březen 2001, tj. období cenzu, nebyla k dispozici. Tento fakt by neměl významněji ovlivnit prováděné analýzy, neboť v období let 2001 – 2006 nebyla zaznamenána na území Česka změna trendu ve vývoji počtu nezaměstnaných.

3.3.2 Metody hodnocení socioekonomických indikátorů

Socioekonomické ukazatele, jež byly podrobně vysvětleny v předcházející části, byly analyzovány pomocí faktorové analýzy a následných korelací, jejichž výsledky jsou shrnuty v kapitole 4. Na tomto místě se pokusím zmíněné statistické postupy ozřejmit.

Faktorová analýza je vícerozměrná statistická metoda, jejímž cílem je nahrazení velkého počtu vstupních indikátorů a jejich vztahů menším počtem tzv. faktorů. Dochází tedy ke zhuštění informace obsažené ve vstupních datech do nových proměnných, jejichž pomocí je daný soubor jednotek popsán úsporněji a syntetičtěji. Při zpracovávání samotné analýzy musí být pozornost věnována procentu vysvětlené variability všech původních proměnných. Ta se samozřejmě mění dle počtu proměnných a také dle jejich vzájemné závislosti.

Důvodem, proč byla faktorová analýza v této práci použita, bylo značné množství ukazatelů, se kterými se pracovalo v ročníkové práci autorky a jež bylo nutné pro účely této diplomové práce redukovat. Výsledkem této analýzy pak bylo získání dvou faktorů, přičemž jeden z nich vystihuje kvalitu lidských zdrojů. Jako vstupní ukazatele byly nakonec vybrány: index vzdělanosti, index ekonomické aktivity, podnikatelská aktivita, intenzita vyjížděky a počet pracovních příležitostí. Celková variabilita těchto proměnných je pomocí faktorů vysvětlována z 67 %, přičemž index vzdělanosti a ekonomické aktivity a podnikatelská aktivita byly zařazeny do faktoru 1, jenž byl nazván kvalitou lidských zdrojů a zbylé dvě charakteristiky byly zahrnuty do faktoru 2, tj. ekonomické síly obce.

Tyto dva faktory pak byly korelovány s dalšími ukazateli, které nebyly ve faktorové analýze zahrnuty. Využíván byl Pearsonův korelační koeficient a pro prokázání závislosti byla zvolena 1% hladina významnosti. Detailněji se jednotlivým korelacím a jejich výsledkům bude věnovat kapitola 4.3.

3.3.3 Metody použité pro sběr a hodnocení dotazníků

Dotazníkové šetření mezi obyvateli, starosty a firmami bylo provedeno od 20. března do 7. dubna 2006, přičemž výběr respondentů probíhal dle následujícího klíče. Obyvatelé byli voleni tak, aby jejich zastoupení bylo reprezentativní z hlediska pohlaví, věkové struktury a vzdělanosti v jednotlivých typových regionech (tj. v zázemí Prahy, Podřipsku a zázemí Lovosic – jejich vymezení viz kapitola 4.3.1) dle výsledků SLDB 2001. Konkrétní respondenti (z celkového počtu 86 tisíc obyvatel) byli vybíráni náhodně z různých částí každé obce, přičemž jejich počet byl uzpůsoben velikosti obce tak, aby konečný počet respondentů čítal zhruba 200 dotazníků (viz tabulka 3.1). Důvodem pro zvolení právě takového množství dotazníků byla proveditelnost šetření, ale zároveň i jeho vypovídající schopnost. Tento počet dotazníků umožňuje získání hrubého přehledu o rozložení odpovědí mezi obyvateli, k přesnější interpretaci by byl samozřejmě potřeba vyšší počet respondentů.

Při výběru firem byl brán zřetel na odvětví, v němž podnikají a také na velikost podniku tj. počet zaměstnanců. V malých obcích byly dotazovány převážně osoby samostatně výdělečně činné a malé firmy do padesáti zaměstnanců, naopak v regionálně významných městech byly kontaktovány subjekty regionálního či národního významu. Z celkového počtu firem nacházejících se ve sledovaném území (tj. téměř 25 tis. subjektů) byla pro účely této diplomové práce získána zhruba polovina všech respondentů ze strany obyvatel. Výpovědím firem byl tak dán v porovnání s množstvím oslovených obyvatel větší prostor z důvodu většího významu jejich odpovědí nejen pro tuto práci, ale také pro případné uplatnění těchto poznatků v dalším výzkumu. Posledním okruhem dotazovaných byli starostové (v některých případech místostarostové) dálničních a regionálně významných obcí. Kontaktováno bylo všech 34 zástupců obcí, nicméně ve čtyřech případech se nepodařilo setkání uskutečnit. Těmito obcemi byly Klíčany, Dušníky, Budyně nad Ohří a Sulejovice.

Tabulka 3.1: Počet provedených dotazníků dle velikostních kategorií obcí

Velikost obce	Počet dotazníků		
	obyvatelé	firmy	obecní úřady
< 200	2	1	2
200 - 300	3	2	4
301 - 600	4	2	12
601 - 800	5	3	2
801 - 1600	6	3	4
1600 - 4000	7	4	1
4001 - 8000	10	5	1
8001 - 12000	12	6	1
12001 - 16000	13	6	1
16001 - 20000	14	7	1
> 20 000	19	9	1
Celkem	193	92	30

Zdroj: vlastní dotazníkové šetření

Vyhodnocování odpovědí získaných výše uvedeným dotazníkovým šetřením bylo provedeno na základě procentuelního rozložení odpovědí v jednotlivých otázkách. V případě porovnávání odpovědí mezi jednotlivými skupinami respondentů bude krom procentuelního rozložení použita i metoda určování signifikantního rozdílu mezi dvěmi hodnotami kategorizovaných proměnných. Tato metoda vychází z používání standardizovaných reziduí v kontingenčních tabulkách, které určují, zda se naměřená hodnota proměnné signifikantně liší od hodnoty očekávané. Vzoreček pro výpočet standardizovaného rezidua je následující:

$$Z = (N-O)/\sqrt{O},$$

kde Z je standardizované reziduum, N naměřená hodnota a O je hodnota očekávaná. Pro zjištění, zda se odpovědi na otázky společné dvěma nebo všem třem dotazníkům liší, byla tato metoda využita následovně. Do vzorečku bylo místo naměřené a očekávané hodnoty dosazeno procentuelní zastoupení odpovědi dvou skupin respondentů (např. obyvatel a firem), na základě něhož byla vypočítána velikost standardizovaného rezidua. Pokud byla vypočtená hodnota standardizovaného rezidua vyšší než 1,96, byl rozdíl mezi odpověďmi shledán signifikantním s 95% pravděpodobností. Interpretace výsledků dotazníkového šetření v kapitolách 5 a 6 je postavena jak na vyhodnocení statických metod, tak i na subjektivním hodnocení výsledků.

4. Analýza vlivu dálnice D8 pomocí vybraných socioekonomických ukazatelů

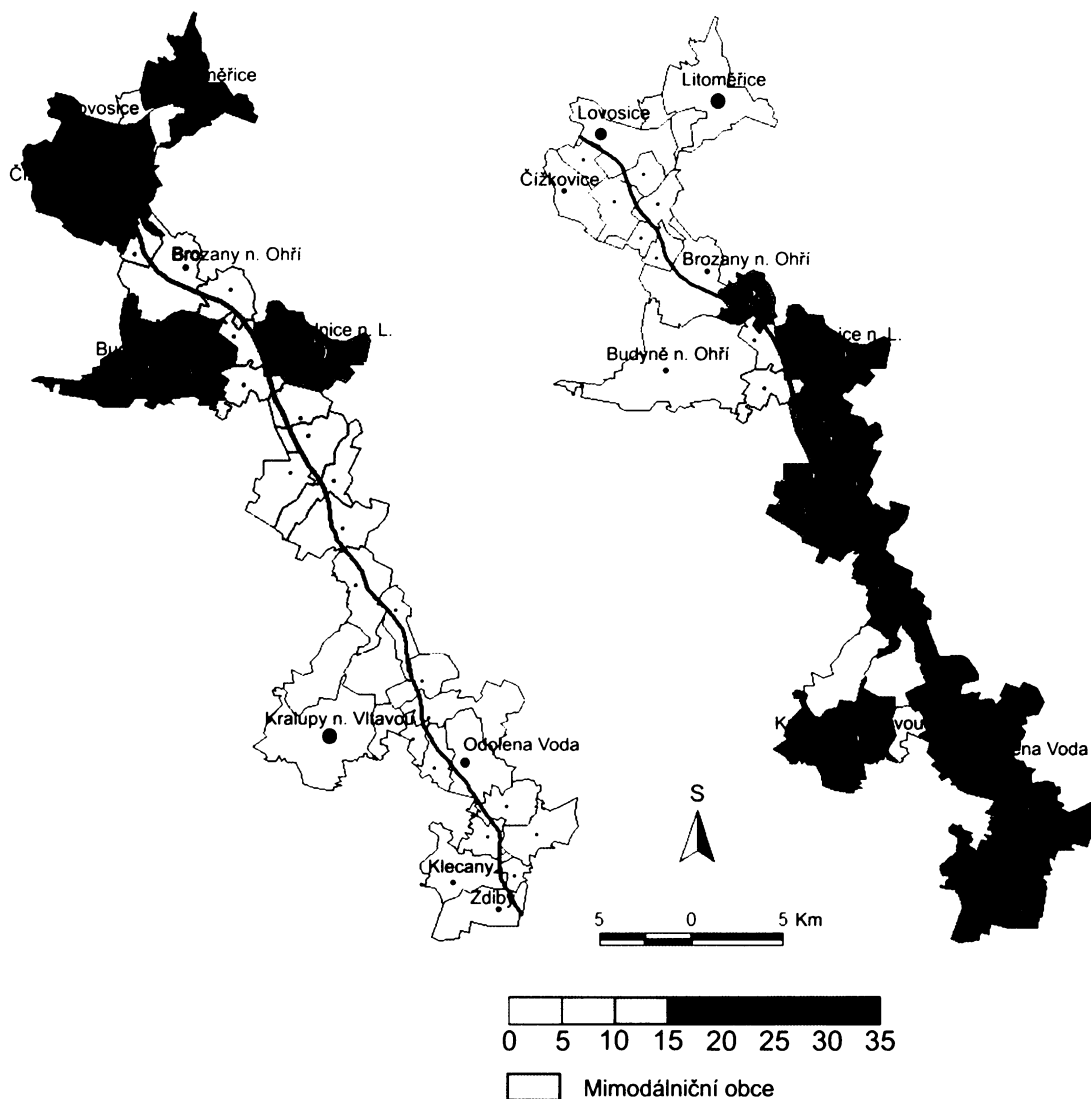
Tato kapitola se zaměří na hodnocení nepřímých dopadů dálnice pomocí socioekonomických ukazatelů. Její první část je věnována zásadnímu vlivu vybudování dálnice D8, a to změně dopravní dostupnosti, od níž se odvíjejí další změny v území. Druhá podkapitola shrne závěry ročníkové práce, tj. změny vybraných indikátorů mezi lety 1991 a 2001, v závěrečné třetí části budou analyzovány vztahy mezi jednotlivými proměnnými pomocí faktorové analýzy a korelací.

4.1 Změna dopravní dostupnosti

Jak již bylo řečeno, dopravní dostupnost je považována za jeden z hlavních faktorů hodnotících potenciál sledovaného území. I když jsou v současné době dopravní náklady velmi nízké, v některých případech dokonce zanedbatelné a pro některá odvětví není dobrá dopravní dostupnost prvořadým lokalizačním faktorem, nelze tuto charakteristiku zcela opomíjet. Většina firem totiž ke svému úspěšnému fungování stále ještě potřebuje určitou míru kooperace s ostatními ekonomickými subjekty, jejich koncentrací v prostoru a v neposlední řadě také blízkost trhu a pracovní síly. Ačkoliv rozvoj telekomunikačních technologií může tomuto do značné míry pomoci, osobní kontakt a logistické a distribuční činnosti nahradit nemůže. Právě toto je důvod, proč rozvoj vysokorychlostních dopravních sítí a tudíž i zlepšení dopravní dostupnosti v, do té doby, hůře dosažitelných regionech může vést k rozvoji území.

Dálnice a rychlostní silnice dokáží čas potřebný k uražení určité vzdálenosti velice efektivně snížit a to ze dvou důvodů. Prvním je samozřejmě vyšší povolená rychlost na těchto komunikacích, druhým je pak nižší deviatilita tj. „...*poměr mezi délkou komunikace mezi vybranými uzly sítě a délkou přímkové spojnice mezi nimi*“ (Brinke 1999, s. 39). Proto pokud dojde k výstavbě dálkové komunikace, lze díky zlepšené dostupnosti očekávat expanzi firem (hlavně obchodního a logistického zaměření) do těchto nově zvýhodněných oblastí a tím i snížení jejich, často již přemrštěné koncentrace v centrech měst. Zvýhodněná dostupnost území působí nejen na podnikatelské subjekty, ale i a pracovní sílu. Pro obyvatele hlavně slabších, ale exponovaných regionů přináší nová komunikace možnost dojíždět do zaměstnání na delší vzdálenost při stejné časové náročnosti. Tento efekt je však omezen dobou, kterou jsou lidé ochotni dojíždění do práce obětovat. Ve většině případů tento časový úsek nepřevyšuje 45 minut.

Obrázek 4.1 a 4.2: Mapy časových úspor ve směru od Prahy (a) a Ústí nad Labem (b)



Zdroj: Route 66, vlastní výpočty

V případě dálnice D8 bylo výrazné zlepšení časové dostupnosti obcí ležících na ní či v její blízkosti v porovnání s obdobím před výstavbou potvrzeno, ačkoliv ho bylo dosaženo až v roce 2001, kdy byly propojeny všechny úseky sledované dálnice (viz tabulka 4.1). Důkazem této změny mohou být mapy časových úspor (viz obrázek 4.1 a 4.2) konstruovaných pro dosažitelnost obcí z Prahy a Ústí nad Labem, které výstižně zobrazují dálnici jako komunikaci konstruovanou pro dálkové spojení velkých středisek (Praha – Ústí n. Labem), neboť časové úspory jsou nejvýraznější na velké vzdálenosti. Patrného snížení potřebného času je dosahováno zhruba až po 15 km dálnice. Z toho vyplývá, že ovlivnění zlepšenou dostupností na těchto úsecích je minimální, neboť obce zde ležící často dálnici nevyužívají v důsledku prodlevy vzniklé cestou k nejbližšímu nájezdu nebo pokud ji používají, nestihne se na tak malém úseku její působení dostatečně projevit. Příkladem tohoto území je zázemí Prahy zahrnující všechny dálniční obce okresů Prahy-východ a Mělníka s výjimkou Nové Vsi a Ledčic, u nichž je již zlepšená dostupnost zřetelná. S dále narůstajícím počtem kilometrů od

střediska se samozřejmě časové úspory zvětšují a na koncích D8 dosahují 30 minut, což v případě Lovosic znamená při cestě do Prahy necelých 45 % původní časové náročnosti.

Tabulka 4.1: Stavební úseky D8

Číslo stavby	Úsek	Délka (km)	Obce v úseku	Zahájení provozu
801	Zdiby – Úžice	9,6	Zdiby, Klecany, Sedlec, Klíčany, Bášť, Postřizín, Panenské Břežany, Odolena Voda, Postřizín, Kozomín	1993
802	Úžice – Nová Ves	8,9	Úžice, Zlosyň, Všestudy	1997
803	Nová Ves – Doksany	16,4	Nová Ves, Ledčice, Mněteš, Straškov-Vodochody, Vražkov, Kleneč, Přestavky, Dušníky, Nové Dvory	2001
804	Doksany – Lovosice	13,5	Brozany, Rochov, Vrbičany, Keblice, Sřejevovice, Lukavec, Sulejovice	1998

Zdroj: Dálnice D8 v Ústeckém kraji – faktor rozvoje území

V opačném směru není možné tak velkého podílu časových úspor dosáhnout. Jednak je to dáno tím, že je Ústí nad Labem vzdáleno od D8 20 km, což způsobuje prodloužení trasy a navíc již tento úsek není veden po dálnici, ale po silnicích první třídy, což neumožňuje další zvýhodnění způsobené vyšší rychlostí vozidel. Díky tomu lze očekávat i menší přitažlivost Ústí n. L. pro potencionální dojíždějící obyvatelstvo, která je navíc velmi silně umocněna celkovou malou atraktivitou krajského města spojenou s nepříliš velkými mzdami v porovnání s metropolitním areálem Prahy.

4.2 Vývoj socioekonomických indikátorů v dálničních obcích mezi roky 1991 a 2001

Tato kapitola shrne poznatky a závěry z ročníkové práce zabývající se analýzou nepřímých dopadů dálnice D8 pomocí změny počtu pracovních příležitostí, intenzity a směrů vyjíždky a míry nezaměstnanosti. Využívána byla data ze SLDB 1991 a 2001, tj. z doby před zahájením výstavby dálnice a po jejím dokončení, přičemž rozdíl mezi nimi byl sledován pomocí indexu změny. Porovnávána byla data za dálniční a regionálně významné obce s obcemi mimodálničními a také s hodnotou za daný okres.

4.2.1 Vývoj počtu pracovních příležitostí

Obecným trendem platícím v 90. letech bylo zvyšování regionálních rozdílů, což se projevilo i v počtu a lokalizaci pracovních příležitostí. Změny se projevily převážně v jejich koncentraci do krajských měst a jejich úzkého zázemí, zatímco v menších městech a na venkově pracovních míst značně ubylo. Průměrný pokles činil ve srovnání s rokem 1991 zhruba 13 – 14 %, a to v důsledku poklesu počtu ekonomicky aktivních (Hampl 2001). Územím s největším nárůstem pracovních míst je

zázemí Prahy, tj. okresy Praha-východ, Praha-západ, do nichž jsou přemísťovány buď firmy z Prahy či nově lokalizována distribuční a obchodní centra.

Na zkoumaném území se nárůst pracovních příležitostí projevil jen v okrese Praha-východ, okresy Mělník a Litoměřice tímto trendem ovlivněny nebyly. Z hlediska regionálně významných obcí byl zaznamenán úbytek pracovních míst způsobený často krachem či hromadným propouštěním průmyslových podniků, jen v případě Litoměřic, Lovosic a Kralup nad Vltavou počet pracovních příležitostí stagnoval (viz příloha 1).

V případě dálničních obcí Praha-východ nebyl potvrzen výraznější nárůst pracovních příležitostí než v mimodálničních obcích. Tento fakt byl způsoben několika mimodálničními obcemi (např. Česlice, Nupaky) lokalizovaných u dálnic D1 a D11, v nichž byla vybudována obchodní a logistická centra. Menší rozvoj u sledované dálnice může být způsoben jednak krátkou dobou, po kterou je v provozu a také nedokončením stavby až na hranice s Německem a z toho plynoucího jejího menšího vytížení a tedy i menší atraktivity pro podnikatele. Na území okresu Mělník byl vliv dálnice patrný, celkově vyšly z hodnocení lépe obce, jimiž procházela významná silniční nebo železniční komunikace. Obce bez kvalitní dopravní infrastruktury vykázaly značný úbytek pracovních příležitostí a projevilo se zde i dlouhodobé zemědělské zaměření těchto obcí. Okres Litoměřice nebyl růstem pracovních příležitostí zasažen, a to v důsledku zprovoznění dálnice až v roce 2001, zvýšení však mohlo nastat vlivem výstavby této komunikace. Roli dálnice D8 lze tedy chápat v tomto směru jako pozitivní, i když se projevuje zatím jen v úzkém zázemí Prahy. K výraznějšímu rozvoji podnikání a tudíž i nárůstu počtu pracovních příležitostí bylo dosaženo u dálnic D1 a D11, jež jsou v provozu déle než sledovaná dálnice D8.

4.2.2 Intenzita a směry pracovní vyjížděky

Intenzita vyjížděky za prací je silně vázána na množství pracovních příležitostí a také na vnitrostátní migraci. Právě snížení intenzity migrace v důsledku negativního vývoje na trhu s byty v první polovině 90. let vedlo k jejímu nahrazování jinými formami pohybu obyvatelstva, které nejsou spojeny se změnou trvalého bydliště.

Ve sledovaném území se však zvýšení intenzity vyjížděky nepotvrdilo, naopak ve většině obcí se počet vyjíždějících mírně snížil. Tento efekt se projevil převážně v obcích, v nichž byl patrný nárůst pracovních příležitostí. Slabý nárůst intenzity vyjížděky v řádu jen několika málo procent byl prokázán jen v regionálně významných obcích. Nebylo tedy potvrzeno, že lepší dostupnost a umístění dálnice v regionu způsobilo výrazné zvýšení intenzity vyjížděky v důsledku časového přiblížení velkých center.

Jak ukazují přílohy 2 a 3 směry vyjížděky se během sledovaných 10 let ujednotily. Na významu ztratily mikroregionální centra jako např. Vodochody, v nichž došlo k výraznému poklesu pracovních

míst vlivem propouštění tamních firem. Na úkor těchto obcí zesílila pozice Prahy. Ve většině obcí zůstal převládající směr vyjížděky neměnný, avšak výraznější změny nastaly v druhém nejsilnějším směru vyjížděky, v němž se zvýšilo zastoupení vyjíždějících do hlavního města. Takovéto obce se nacházejí ve směru od Prahy až po spojnici měst Budyně n. Ohří a Roudnice n. Labem, k nim se připojují ještě Lovosice a Litoměřice. Obce mezi těmito městy nemají kvůli své výhodné poloze potřebu vyjíždět na velké vzdálenosti, navíc zmíněná města do značné míry pokrývají poptávku po pracovních silách z těchto obcí. Dalším faktorem je také neexistence přímého dopravního spojení s Prahou, kvůli níž se dopravní dostupnost hlavního města dostává nad kritickou hranici 45 minut. Ačkoliv se změny ve směru vyjížděky potvrdily, nelze tuto skutečnost přisuzovat vlivu dálnice D8, spíše se jedná o trend typický pro období transformace. Nicméně lze předpokládat, že se působení dálnice D8 projeví později, obdobně jako je tomu u starších dálnic, podél nichž je patrné protažení dojížděkového regionu Prahy (viz příloha 4).

4.2.3 Vývoj míry nezaměstnanosti

Míra nezaměstnanosti byla dalším indikátorem, který prodělal v transformačním období významné změny. Nejenže došlo k výraznému nárůstu tohoto ukazatele, ale nastal také zlom ve struktuře zaměstnanosti. Tímto procesem bylo uvolněno značné množství méně kvalifikovaných osob s horší možností dalšího uplatnění či rekvalifikace, které tvoří zásadní podíl v počtu nezaměstnaných. Právě vyšší hodnoty míry nezaměstnanosti a s tím spojené větší rozpětí mezi minimem a maximem mohou dobře posloužit jako ukazatel špatné polohy, zděděné a reprodukované nezaměstnanosti, infrastrukturální zanedbanosti, hlubokých strukturálních změn a celkově problémového vývoje sledované oblasti (Hampl 1996).

Během období, v němž byla míra nezaměstnanosti pozorována, tj. 1991 – 2004, se ve sledovaných okresech změnilo nepravidelné uspořádání hodnot této veličiny v jasně zřetelnou pravidelnost v územní diferenciaci. Zásadním faktorem ovlivňujícím výši míry nezaměstnanosti je vzdálenost od Prahy, jejíž vysoký počet pracovních příležitostí nabízí práci nejen místním obyvatelům, ale i dojíždějícím z pražského zázemí. Z tohoto důvodu není u dálnice D8 v okrese Praha-východ pozorovatelná nižší míra nezaměstnanosti než v mimodálničních obcích tohoto okresu. Naopak v mělnickém a litoměřickém okrese jsou již slabě patrné rozdíly mezi exponovanými dálničními obcemi a obcemi mimodálničními, resp. obcemi bez významné dopravní komunikace. Takovéto obce povětšinou představují malá sídla s velkým podílem starších, méně kvalifikovaných obyvatel a vysokým podílem zaměstnaných v priméru.

Výše míry nezaměstnanosti je závislá především na vzdálenosti sledované obce od Prahy, dalším faktorem je také nárůst či pokles počtu pracovních příležitostí v daném období. Kvůli již zmíněnému působení dálnice D8 na počet pracovních příležitostí lze říci, že skrze tento ukazatel byla do jisté míry

ovlivněna i výše nezaměstnanosti v některých dálničních obcích. Tento vliv je však prozatím poměrně slabý a málo zřetelný.

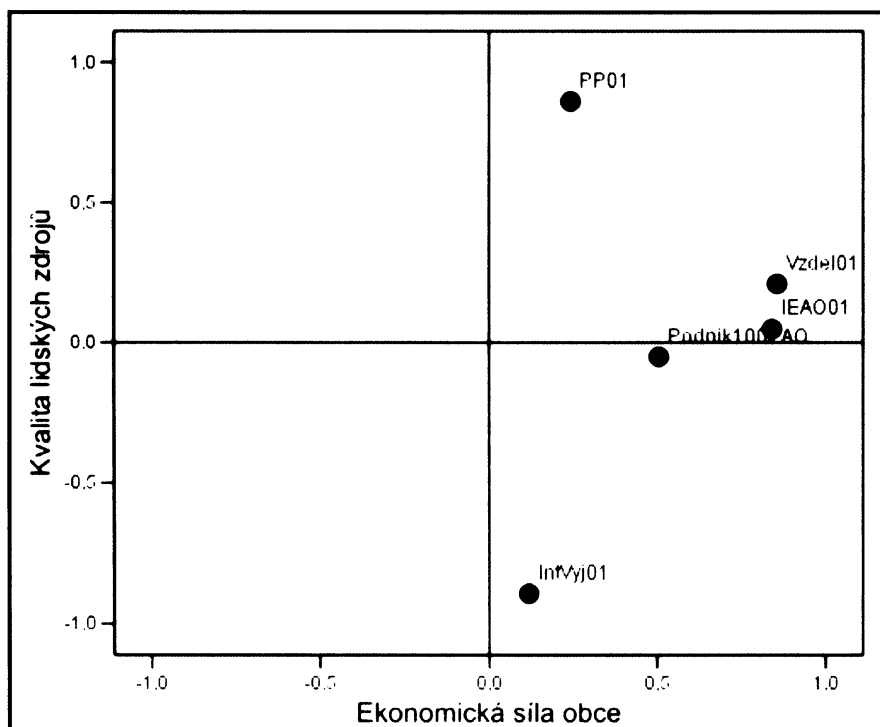
4.3 Hodnocení vztahů mezi jednotlivými socioekonomickými indikátory

Tato kapitola je zaměřena na detailní rozbor a vyhodnocení faktorové analýzy, jež byla metodicky vysvětlena v kapitole 3.3.2. Ukazatele z ní vzniklé jsou pak v druhé části této kapitoly konfrontovány s dalšími socioekonomickými ukazateli jako např. mírou nezaměstnanosti či počtem ekonomicky aktivních přepočteným na 100 obyvatel obce.

4.3.1 Kvalita lidských zdrojů a ekonomická síla obce

Jak již bylo zmíněno v kapitole 3.2.2 ukazatele kvality lidských zdrojů, a ekonomické síly obce jsou výsledkem provedené faktorové analýzy, která do těchto dvou indikátorů zredukovala pět původních ukazatelů (počet pracovních příležitostí, index vzdělanosti, index ekonomické aktivity, intenzitu vyjížděky a podnikatelskou aktivitu). Faktor kvality lidských zdrojů je složen z indexu vzdělanosti, indexu ekonomické aktivity a indikátoru podnikatelské aktivity, zatímco faktor ekonomické síly obce vystihuje počet pracovních příležitostí a intenzita vyjížděky. Vztahy popisující míru, do jaké jsou dané ukazatele těmito dvěma faktory syceny (tj. faktorové zátěže), jsou znázorněny v grafu 4.1.

Graf 4.1: Rotované faktorové zátěže



Zdroj: vlastní výpočty

Pozn.: PP01 – počet pracovních příležitostí v roce 2001, Vzdel01 – index vzdělanosti v roce 2001, IEAO01 – index ekonomické aktivity v roce 2001, Podnik100EAO – podnikatelská aktivita, IntVyj01 – intenzita vyjížděky v roce 2001

Ukazatel kvality lidských zdrojů byl v této práci použit proto, že vysoké či naopak velmi nízké hodnoty tohoto ukazatele mohou do jisté míry ovlivnit či podnítit rozvoj sledovaného území. Tuto proměnnou lze tedy chápat jako jednu z možných příčin rozkvětu či naopak problémů regionu, mezi něž může patřit např. nezaměstnanost. Indikátor kvality lidských zdrojů je založen na indexech vzdělanosti a ekonomické aktivity, které mají zásadní postavení, a dále pak na podnikatelské aktivitě, jejíž úloha je z důvodu menšího syčení faktorem kvality lidských zdrojů spíše parciální. Nicméně z hlediska významu nelze tuto proměnnou opomenout, neboť ochota obyvatel podnikat vypovídá o jejich schopnostech a profesních dovednostech.

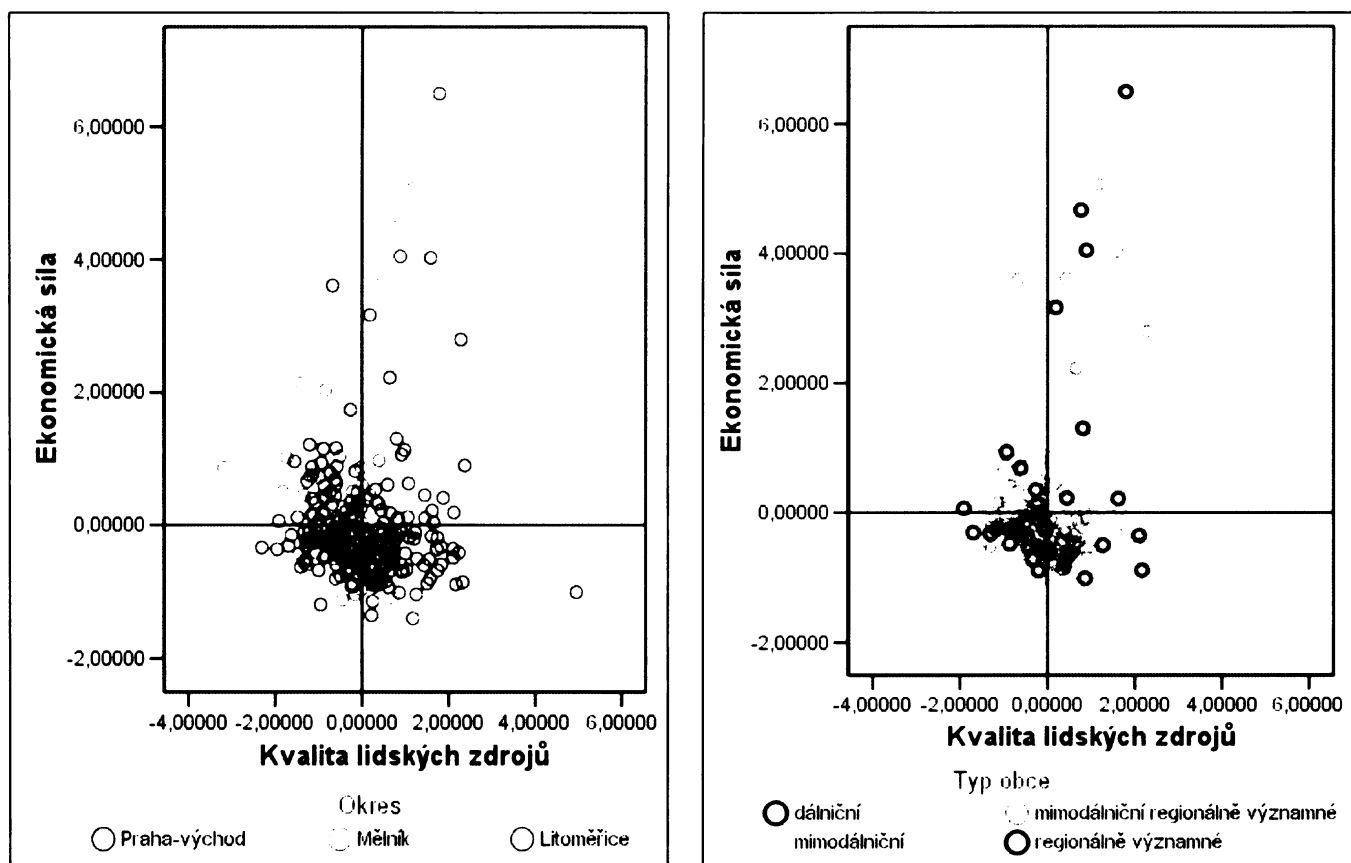
Druhý faktor pro zjednodušení označený jako ekonomická síla obce je kvantitativní povahy. Je složen z intenzity vyjížděky a počtu pracovních příležitostí, přičemž na základě těchto dvou komponent faktor vypovídá o negativní závislosti vyjížděkovosti a velikosti města (viz tabulka 4.3), neboť počet pracovních příležitostí je velmi silně závislý na počtu obyvatel obce (Pearsonův korelační koeficient je 0,989). Lze tedy říci, že tento souhrnný ukazatel vyjadřuje schopnost obce uspokojit nároky na zaměstnání svých obyvatel. Čím je tedy obec větší a nabízí více pracovních příležitostí s rozmanitější strukturou, tím má samozřejmě méně obyvatel potřebu vyjíždět za prací do obce jiné. Tuto skutečnost vyjadřuje i relativně silný korelační vztah (Pearsonův korelační koeficient je – 0,555) mezi zmiňovanými ukazateli.

Dosadí-li se do grafu faktorových zátěží (graf 4.1) za oba faktory hodnoty pro každou obec, vzniknou tzv. faktorová skóre, která jsou znázorněna v grafu 4.2 a 4.3, přičemž barevné rozlišení obcí odpovídá v grafu 4.2 jednotlivým okresům, v grafu 4.3 pak typům obcí. Jak je z grafů na první pohled patrné, většina obcí je shluklá kolem středu grafu a strukturovány jsou spíše dle ekonomické síly obce. Jak již bylo řečeno výše, tento faktor je silně vázán na velikost obce, z tohoto důvodu jsou v horní části grafu situovány právě regionálně významné obce disponující větším počtem obyvatel. Nejvýše jsou proto situovány Litoměřice, Mělník, Kralupy n. Vltavou, Roudnice n. Labem a Neratovice.

Z hlediska kvality lidských zdrojů nelze, stejně jako v případě ekonomické síly obce, pozorovat vazbu na typ obce. Dálniční obce jsou nepravidelně rozesety ve všech kvadrantech grafu mezi ostatními obcemi. Tento fakt vypovídá o tom, že kvalitu lidských zdrojů v obcích dálnice žádným způsobem neovlivnila. Patrný je jen slabý vztah mezi velikostí obce a kvalitou lidských zdrojů (Pearsonův koeficient korelace je 0,235), kdy většina regionálně významných obcí, ať dálničních či mimodálničních se nachází v prostoru odpovídajícím kladným hodnotám tohoto ukazatele. Výše kvality lidských zdrojů v obcích lze odlišit jen na základě okresu, v němž se daná obec nachází. V tomto případě je dobře patrné jasné kvalitativní oddělení obcí Prahy-východ od obcí ostatních. Tento fakt může být vysvětlen odlišnou specializací jednotlivých částí sledovaného území. Zázemí Lovosic a Podřipsko představují regiony, v nichž značná část obyvatel pracuje v průmyslu resp. v zemědělství, v důsledku čehož není úroveň vzdělání v těchto oblastech tak vysoká jako Praze či jejím zázemím, kde je v porovnání s výše zmíněnými oblastmi významnější podíl obyvatel pracujících

v progresivním terciéru. Obce v pražském zázemí na rozdíl od zbývajících dvou okresů již neplní jen klasickou zemědělskou funkci, ale v poslední době slouží také jako suburbánní městečka, do nichž se stěhují obyvatelé hlavního města. Právě příchod nových obyvatel přináší do těchto obcí kvalitnější socioprofesionální strukturu.

Graf 4.2 a 4.3: Faktorová skóre dle okresů a typů obcí



Zdroj: vlastní výpočty

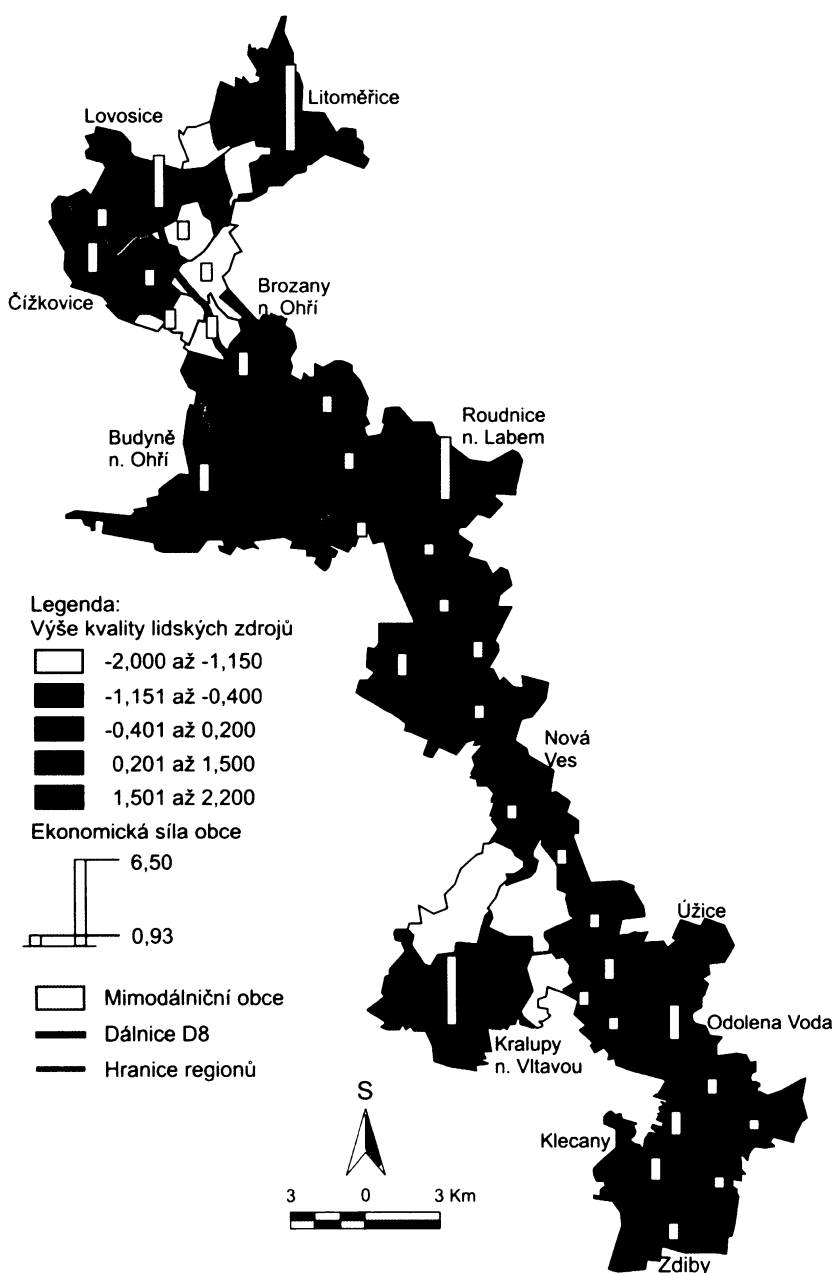
Tyto výsledky do značné míry odpovídají závěrům, které byly učiněny v ročníkové práci na základě mírně odlišného ukazatele kvality lidských zdrojů. Ten byl sestaven z indexu stáří, indexu vzdělanosti a ekonomické aktivity, přičemž obce získávaly dle svého umístění v pomyslném žebříčku body, které pak udávaly kvalitu lidských zdrojů v obci. Výsledná regionalizace je znázorněna v příloze 5. Na základě výsledků z faktorové analýzy byla zpracována mapa (viz obrázek 4.3) znázorňující jak ekonomickou sílu, tak i kvalitu lidských zdrojů v dálničních a regionálně významných obcích. V návaznosti na kvalitu lidských zdrojů, ale také na polohu vůči Praze či Lovosicím resp. Litoměřicím byly vytyčeny 3 regiony. Ty se od sebe liší především různým působením dálnice na zdejší ekonomiku v souvislosti se zdejší kvalitou lidského potenciálu.

Prvním vymezeným regionem je zázemí Prahy, které sahá až po obec Zlosyň v okrese Mělník. Ačkoliv obce Zlosyň, Postržín a Úžice mají kvalitu lidských zdrojů spíše průměrnou, byly do tohoto regionu zařazeny z důvodu zvyšující se provázanosti Prahy s jejím širším zázemím. V tomto regionu lze očekávat příchod nových investorů a nárůst počtu pracovních míst, významně do těchto obcí

zasáhne i suburbanizace. Příčinou těchto dopadů bude dálnice D8, která ještě více zvýhodní již tak exponovanou polohu v blízkosti hlavního města.

Druhým, největším vymezeným územím je oblast mezi Zlosyní na jihu dálnice a obcemi Keblice a Vrbičany na jejím severu, zahrnující Podřipsko a Dolní Poohří. Tato oblast je až na výjimku v podobě Roudnice n. Labem regionem s poměrně nízkou kvalitou lidských zdrojů, a tak i rozvoj tohoto území může být obtížný a dálnice ho může ještě více přibrzdit např. ohrožením místních podnikatelů zvýšenou konkurencí, která se zde může v důsledku lepší dopravní dostupnosti objevit.

Obrázek 4.3: Mapa kvality lidských zdrojů a ekonomické síly dálničních a regionálně významných obcí



Zdroj: vlastní výpočty

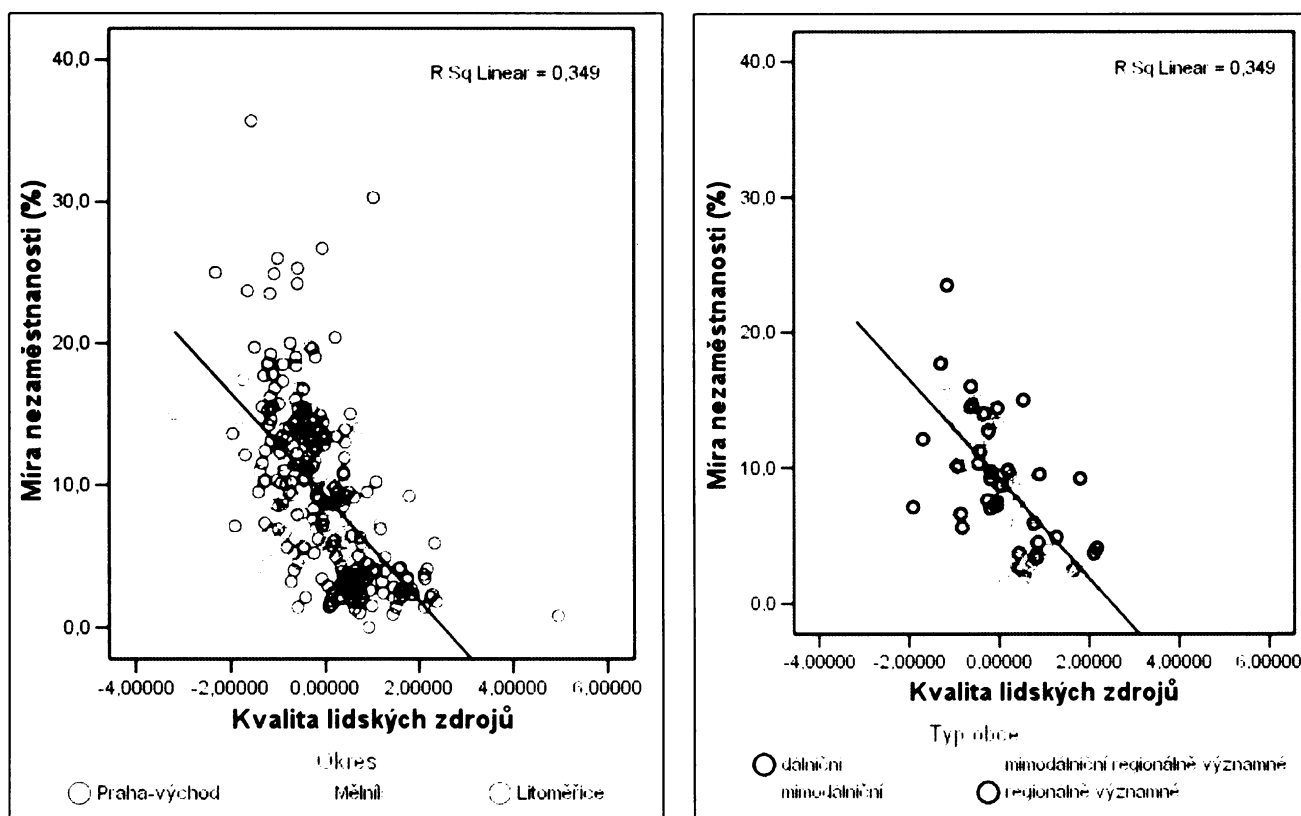
Pozn.: Hodnoty kvality lidských zdrojů a ekonomické síly obce jsou hodnotami faktorových skóre pro jednotlivé obce.

Třetí vymezený region na severu dálnice zahrnuje zázemí Lovosic a Litoměřic, u něhož lze stejně jako v případě pražského zázemí očekávat pozitivní působení dálnice D8, jež může být částečně podníceno i relativně vysokou kvalitou lidských zdrojů, a to v obou zmiňovaných městech i v nadřazeném středisku – krajském městě Ústí nad Labem. Tento rozvoj však nebude nejspíš tak významný jako v okolí Prahy právě z důvodu chybějícího potenciálu hlavního města. Jeho určitým nahrazením by v budoucnu mohla být blízkost Německa a saské metropole Drážďan a do určité míry také krajského města Ústí nad Labem.

4.3.2 Korelační vztahy mezi faktory a ostatními socioekonomickými indikátory

Jak již bylo řečeno, ukazatel kvality lidských zdrojů je v této práci chápán jako příčina možných problémů nebo naopak prosperity sledovaného regionu. Toto tvrzení se pokusím v této kapitole potvrdit pomocí korelace s mírou nezaměstnanosti. Regresi tohoto vztahu uvádí grafy 4.4 a 4.5. Z nich vyplývá poměrně silná negativní závislost, kterou do jisté míry potvrzuje i koeficient determinace R^2 určující, kolik variability bylo vysvětleno předpokládanou závislostí. Jeho hodnota činí 34,9 % a nedosahuje vyšších čísel z důvodu poměrně velkého rozpětí míry nezaměstnanosti v porovnání s ukazatelem kvality lidských zdrojů. Ve vztahu těchto dvou indikátorů je dobře patrná závislost jejich výše na poloze vůči Praze, tuto skutečnost potvrzuje graf 4.4.

Graf 4.4 a 4.5: Jednoduchá lineární regrese kvality lidských zdrojů a nezaměstnanosti dle okresů a typů obcí



Zdroj: vlastní výpočty

S rostoucí vzdáleností od Prahy klesá kvalita lidských zdrojů a vzrůstá nezaměstnanost. Příčina této závislosti je zřejmá. Vztah kvality lidských zdrojů a polohy vůči Praze byl již vysvětlen v předcházející kapitole, proto bych se zaměřila na ozřejnění míry nezaměstnanosti. Nízké hodnoty tohoto ukazatele v blízkém okolí Prahy jsou dány množstvím pracovních příležitostí, kterým hlavní město disponuje a které využívají i obyvatelé z pražského zázemí. S rostoucí vzdáleností však již není efektivní tohoto potenciálu využívat z důvodu časové a finanční náročnosti dojíždění. Navíc, jak již bylo uvedeno, dálnice D8 pracovní vyjížďku v regionu výrazněji neovlivnila. Místní obyvatelé se tedy soustředí na hledání práce v regionu, který ovšem nemusí nabízet dostatečné množství pracovních příležitostí či jejich vhodnou strukturu.

Z druhého grafu podobná závislost nevyplývá. Stejně jako v případě faktorových skóre není zřejmá žádná vazba mezi typem obcí a zobrazovanými ukazateli. Tato skutečnost tedy popírá fakt, že by dálnice D8 ovlivnila nezaměstnanost v dálničních či regionálně významných obcích, tedy alespoň na úrovni, která by byla statisticky prokazatelná.

Nyní bych se krátce zmínila o vazbě socioekonomických ukazatelů na dálnici, resp. na dálniční a regionálně významné obce. Z níže uvedené tabulky je patrné, že na typ obce se signifikantně váže pouze intenzita vyjížďky, u zbývajících ukazatelů nebyl žádný obdobný vztah nalezen. Tato závislost je však velice slabá a prokázána jen na 5% hladině významnosti. Nelze tedy sice říci, že by dálnice vyjížďku z dálničních obcí podnítila, ale je možné, že v budoucnosti se tento vztah stane významnějším a měla by mu proto být věnována pozornost. Na rozdíl od typu obce byla prokázána vazba ukazatelů na okres, neboli vzdálenost od Prahy. Těmi byly již zmíněný faktor kvality lidských zdrojů a míra nezaměstnanosti. Indikátory vázající se na velikost obce poukazují především na větší možnosti obyvatel měst z hlediska počtu pracovních příležitostí a tím i méně potřebné vyjížďky za prací.

Tabulka 4.2: Korelační tabulka

	Okres	Typ obce	Počet obyvatel	Nezaměstnanost	Intenzita vyjížďky
EAO/100 obyvatel	-0,158*	0,025	0,024	-0,139*	0,033
Nezaměstnanost	0,744**	-0,018	-0,092	---	-0,123*
Pracovní příležitosti	-0,008	0,075	0,989**	-0,100	-0,555**
Intenzita vyjížďky	-0,092	-0,136*	-0,549**	-0,123*	---
Kvalita lidských zdrojů	-0,596**	0,031	0,235**	-0,591**	0,118
Ekonomická síla obce	0,080	0,117	0,854**	0,045	-0,893**

Zdroj: vlastní výpočty

Pozn.:* – hodnota je signifikantní na 5% hladině významnosti; ** hodnota je signifikantní na 1% hladině významnosti. Pro zjištění korelačních vztahů s kategoriemi okres a typ obce, byly jednotlivým skupinám přiřazeny hodnoty od 1 do 3, resp. 4 (tj. Praha-východ – 1, Mělník – 2, Litoměřice – 3; dálniční obec – 1, reg. významná – 2, mimodálniční – 3, mimodál. reg. významná – 4).

Závěrem lze tedy říci, že se nepotvrdilo působení dálnice D8 na socioekonomické charakteristiky obcí, jimiž prochází. Spíše než lokalizace dálnice je hlavním faktorem, který působí na rozvoj sledovaných obcí, blízkost Prahy. Pozitivně je ovlivňována nejen kvalita lidských zdrojů prostřednictvím suburbanizace, ale také míra nezaměstnanosti či počet pracovních příležitostí, které jsou determinovány jednak lokalizací nových firem do pražského zázemí a jednak také možností dojíždět do zaměstnání do hlavního města, které disponuje velkým množstvím a bohatou strukturou pracovních příležitostí. Tato možnost je však omezená pro obyvatele zemědělských oblastí, které mají nižší kvalitu lidských zdrojů. Místní lidé jsou méně mobilní z důvodu poměrně silné vazby na region svého bydliště a také kvůli omezenému dopravnímu spojení. Roli může hrát také kvalifikace, která nemusí odpovídat požadavkům v hlavním městě.

5. Percepce dálnice D8 veřejnou správou, firmami a obyvateli

Tato kapitola je věnována samotnému jádru celé této diplomové práce, a to vyhodnocování dotazníkového šetření, které proběhlo mezi starosty, firmami a obyvateli v dálničních a regionálně významných obcích podél dálnice D8. První část se zabývá situační analýzou sledovaných regionů a významnějších obcí, další tři části této kapitoly jsou zaměřeny na vyhodnocování výsledků za jednotlivé zájmové skupiny, které jsou diskutované nejprve na úrovni celého zájmového území, dále pak dle regionů vymezených na základě kvality lidských zdrojů (viz kapitola 4.3.1) a v neposlední řadě také dle typu obcí – dálničních a regionálně významných. Cílem závěrečné podkapitoly je okomentování otázek společných pro všechny tři typy respondentů a případné nalezení rozdílů ve výpovědích jednotlivých zájmových skupin.

5.1 Situační analýza a nástin budoucího vývoje sledovaných obcí

Cílem této kapitoly je nejprve detailnější představení všech tří regionů a několika významnějších obcí hlavně z hlediska převažující funkce těchto obcí či vyjížděky za prací. Pozornost bude věnována i představám starostů o vývoji dálničních a regionálně významných obcí do budoucna. Rozdělení obcí do tří regionů dle kvality lidských zdrojů (kapitola 4.3.1) lze použít také pro jejich kategorizaci z hlediska jejich postavení mezi ostatními obcemi v zájmovém území a možného budoucího vývoje těchto obcí. Pražské zázemí se vyznačuje ve srovnání s regionem Podřipska relativně velkými obcemi, jejichž počet obyvatel v důsledku stále sílící suburbanizace neustále roste. Všechny obce jen s výjimkou Odolena Vody a Kralupy nad Vltavou mají typický vesnický charakter zástavby, který je nyní doplňován mohutnou výstavbou řadových či rodinných domů typických svým nepůvodním charakterem.

Obce, jež se nacházejí přímo u sjezdu na dálnici D8 nebo v jeho těsné blízkosti většinou tohoto potenciálu využily a do územních plánů zahrnuly průmyslové zóny. Jejich rozvoj nastal hlavně v posledních 3 letech, kdy o tyto lokality začal být zájem ze strany investorů. Jedná se však výhradně o takové podnikatelské činnosti jako jsou např. skladovací prostory, či prodejny nabízející zboží nadměrných rozměrů, které jsou náročné na prostor nebo vyžadují dobrou dopravní dostupnost. Díky těmto nově lokalizovaným firmám získávají na významu obce, do nichž tyto investice směřují. Nejvýznamnější jsou v tomto směru Zdiby a Klecany, jejichž společná průmyslová zóna (D8 park) je nejrychleji se rozvíjející lokalitou tohoto typu podél celé dálnice D8. Na významu z hlediska pracovních příležitostí naopak ztratila např. Odolena Voda, která kvůli propouštění v závodu Aero Vodochody přestala být významným dojížděkovým centrem. Dle místní radnice by se situace mohla přiblížit té původní v případě, že by byl vybudován dálniční sjezd k této obci a pozemky, které by ho obklopovaly, by byly náležitě ekonomicky využity. Nejvýznamnějším městem regionu jsou Kralupy nad Vltavou, které však kvůli tomu, že neleží přímo na dálnici, nejsou tímto dopravním koridorem výrazně ovlivňovány.

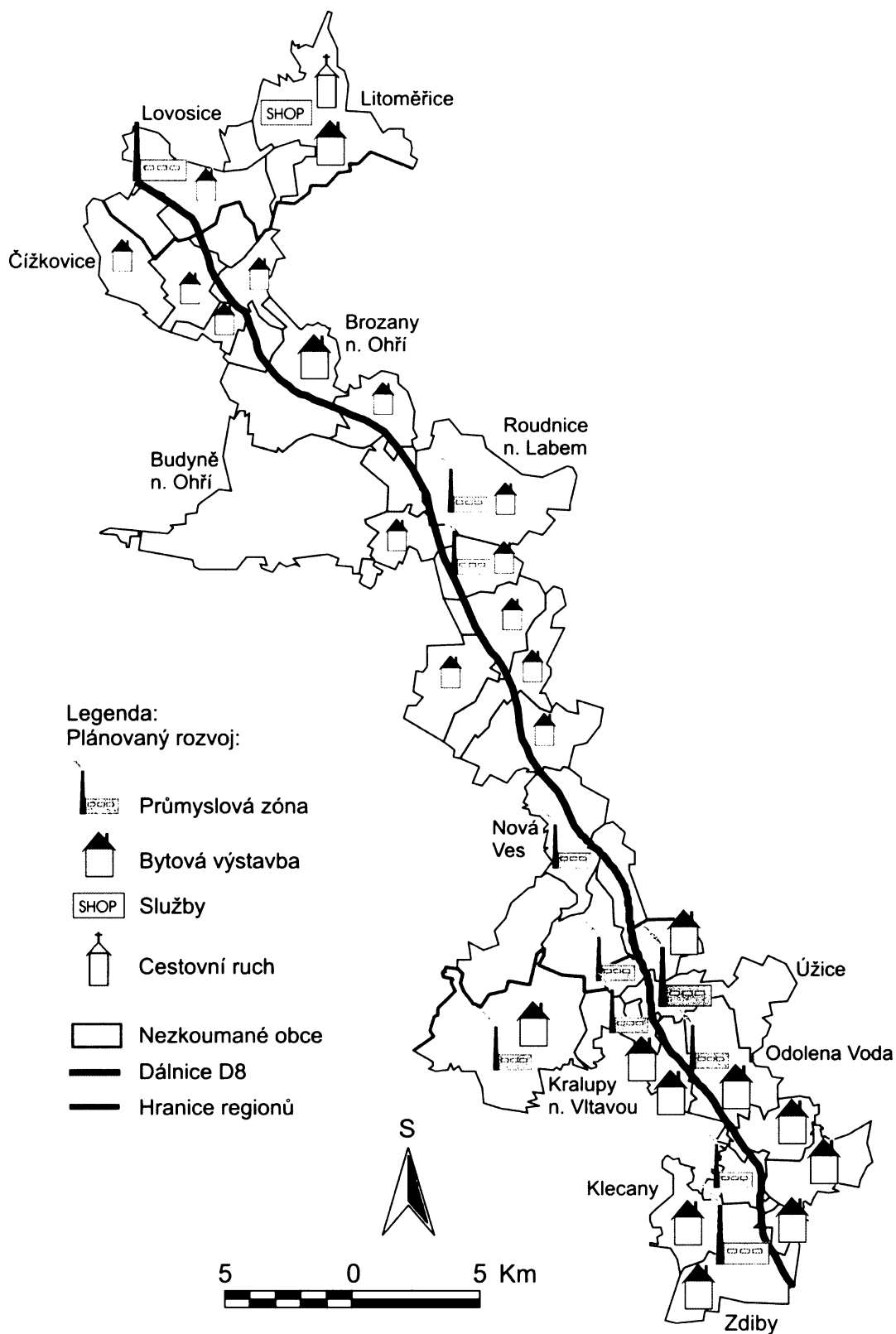
Na základě výše nastíněné situace lze tedy budoucnost tohoto regionu spatřovat v rozvoji dvou hlavních aktivit, a to bytové výstavby a budování průmyslových zón. Dle obrázku 5.1, jež vychází z odpovědí starostů na otázku číslo 6 (viz příloha 6) týkající se záměrů obce do budoucna, vyplývá, že naprostá většina představitelů obcí tohoto regionu počítá právě s těmito dvěma faktory rozvoje. Nejvýznamnější průmyslové zóny dle počtu pracovních příležitostí by měly vzniknout mezi obcemi Úžice (již realizovaná výstavba skladů Tesco) a Kozomín, tedy v okolí plánovaného vnějšího pražského okruhu. Naopak rozsáhlé plochy určené pro suburbánní výstavbu jsou plánovány v Postřizíně a obcích těsně sousedících s Prahou (Sedlec, Bášť, Zdiby). Dle těchto plánů je zřejmé, že území kolem Prahy prodělá rozsáhlé prostorové změny ve funkčním využití. Je však otázkou, zda takovýto překotný rozvoj nezpůsobí v budoucnu tomuto území velké problémy např. v podobě odchodu investorů a chátrání rozsáhlých průmyslových areálů.

Region Podřipska a Dolního Poohří je charakteristický převážně malými obcemi, jimž jako obchodní a pracovní centrum slouží na straně jedné Roudnice nad Labem a na straně druhé Lovosice, příp. Budyně nad Ohří. Jih území ještě zasahuje do působnosti Prahy a tak je zde patrná také suburbánní výstavba, i když již jen v omezené míře. Obdobná situace panuje také v oblasti podnikání. Průmyslové zóny jsou budovány jen v zázemí Roudnice nad Labem či Lovosic, v menších obcích jsou lokalizovány jen podniky místního významu. Poměrně velký rozdíl však panuje mezi obcemi nacházejícími se jižně od Roudnice nad Labem a severně od Budyně nad Ohří. Zatímco zástupci obcí Podřipska si jsou vědomi možného rozvoje svého území a mají snahu své obce v budoucnu nějakým způsobem rozvíjet, starostové v Poohří se spíše snaží udržovat současnou situaci v obcích.

Budoucnost tohoto regionu tak bude mít zřejmě dvě podoby. V menších obcích Podřipska bude docházet k omezenému rozvoji buď trvalého bydlení pro starší občany, nebo bydlení rekreačního, v blízkosti sjezdů na dálnici lze pak předpokládat vybudování menších průmyslových zón. Pro oblast Dolního Poohří bude zřejmě i nadále typická vyjíždka za prací do blízkých Lovosic, popř. Litoměřic, které na rozdíl od menších obcí nabízejí dostatečný počet pracovních příležitostí. Očekávat lze i postupný úbytek mladších obyvatel z těchto obcí a jejich přestěhování do výše uvedených center převážně z pracovních důvodů.

Odlisný vývoj zřejmě poznamená i Lovosice a Litoměřice. Každé z těchto měst plní odlišnou funkci. Zatímco Lovosice jsou centrem průmyslovým, Litoměřice jako okresní město jsou centrem služeb, kvalitního bydlení a kultury. Dle oslovených zástupců obou obcí není důvod funkce těchto měst v budoucnu měnit. Zatímco Lovosice koncentrují pozornost na přilákání investorů do své průmyslové zóny a omezení růstu míry nezaměstnanosti v regionu, Litoměřice se chtějí zaměřit zejména na rozvoj kvalitního bydlení, služeb a cestovního ruchu spojeného s místním kulturním a historickým dědictvím.

Obrázek 5.1: Mapa plánovaného rozvoje dálničních a regionálně významných obcí



Zdroj: dotazníkové šetření

Pozn.: Zmenšené symboly označují aktivitu plánovanou pouze v malém rozsahu. Zástupci obcí Sulejovice, Lukavec, Rochov a Budyně n. Ohří danou otázku nezodpověděli, proto není na území těchto obcí žádný symbol. Obec Všeštiny žádný významný rozvoj neplánuje.

5.2 Percepce působení dálnice D8 veřejnou správou

Cílem této kapitoly je vyhodnocení a okomentování dotazníků pro starosty dálničních a regionálně významných obcí (viz příloha 7). Nejprve bude pozornost zaměřena na tzv. NIMBY efekt, dále na ovlivnění konkrétních socioekonomických charakteristik v obci, na otázku průmyslových zón a na závěr na celkové zhodnocení přínosů dálnice D8 pro obec.

Pro tuto kapitolu byla stanovena následující teze. Starostům jako představitelům obcí se nezamlouvá současná trasa dálnice D8, která zasahuje do katastru jejich obcí, a to převážně z důvodu zhoršení životního prostředí v obci. Na druhou stranu si však uvědomují, že blízkost dálnice může zvednout atraktivitu jejich obcí pro investory a pomoci přilákat na tato území ekonomické subjekty, které vytvoří nové pracovní příležitosti.

Problematicke tzv. NIMBY efektu byly v dotazníku věnovány dvě otázky. První zjišťovala názor na dálniční propojení Prahy a Drážďan, druhá byla zaměřena na stávající trasování dálnice D8. Rozdíl mezi odpověďmi by měl vypovídat o tom, že starostové obecně souhlasí s tím, aby dálnice ve zmíněném směru vedla, ale nelíbí se jim, že prochází katastrem jejich obcí. V odpovědích na první otázku panovala mezi respondenty vzácná shoda. Všichni představitelé obcí souhlasili s tím, že by dálnice v daném směru měla být realizována. Z tabulky 5.1 je však vidět, že zhruba čtvrtina starostů by uvítala, kdyby dálnice D8 vedla mimo území obce. Největší nespokojenost s umístěním dálnice byla zjištěna v zázemí Prahy. V tomto regionu je dálnice v provozu po nejdelsí dobu (již od roku 1993) a nachází se také v těsné blízkosti sledovaných obcí. Na rozdíl od zbývajících dvou regionů zde však nedošlo až k tak výraznému snížení intenzity dopravy v obcích. Příčinou vysoké frekvence silničního provozu je vznik nových skladů a logistických center a také rozšiřování suburbanizační zóny, která s sebou přináší velkou dopravní zátěž, a to zejména na silnici II/608, která prochází přímo středy některých dálničních obcí. Právě tato komunikace je hojně využívána řidiči, kterým se nevyplatí při cestě z pražského zázemí do hlavního města vjíždět na dálnici. Právě v důsledku těchto trendů, může být dálnice starosty právě těchto obcí chápána jako další zátěž pro území spíše než jako faktor, který obcím od silničního provozu ulehčí. V oblasti Podřipska se tzv. NIMBY efekt téměř neprojevil. Nespokojenost s trasou dálnice vyjádřili jen 3 zástupci obcí a to hlavně z toho důvodu, že dálnice jim nepřináší nic významného (např. nové investice) a působí na obec spíše negativně z hlediska životního prostředí (hluknost).

Tabulka 5.1: Souhlas se stávající trasou dálnice D8, otázka č. 2 (%)

	Celkem	Zázemí Prahy	Podřipsko	Zázemí Lovosic	Dálniční obce	Regionálně významné obce
Souhlas s trasou D8	73,3	63,6	76,5	100,0	68,0	85,7
Nesouhlas s trasou D8	23,3	36,4	17,7	0,0	28,0	14,3

Zdroj: vlastní dotazníkové šetření

Pokud jsou odpovědi rozděleny dle typu obcí na dálniční a regionálně významné, je také patrná rozdílnost názorů jednotlivých starostů. Ačkoliv nespokojenost s trasou dálnice v regionálně významných obcích vyjádřilo 14,3 % dotázaných, jedná se při převodu na absolutní hodnotu o jediného starostu, konkrétně paní starostku Odolena Vody, které spíše než dálnice jako taková, vadí neexistence sjezdu na tuto obec. Příčinou rozdílu ve výpovědích starostů může být skutečnost, že katastrům regionálně významných obcí dálnice buď vůbec neprochází, nebo je situována v dostatečné vzdálenosti od samotného sídla. Tyto obce nejsou tedy ve srovnání s obcemi dálničními ovlivňovány negativním působením koridoru nebo je toto působení na jejich území jen velmi slabé.

S otázkou spokojenosti s dálnicí v katastru obce také poměrně úzce souvisí problémy, které musely být překonány při výstavbě této komunikace. V dotazníku zkoumala tuto skutečnost otázka číslo 9. Komplikace se projevíly ve 40 % obcích, nicméně ne všechny problémy lze s jistotou přičítat právě výstavbě dálnice D8. Takovým příkladem je např. snížení hladiny spodní vody, která se dle starostů projevila v Bášti a Sedleci. Ostatní představitelé dálničních obcí se stěžovali převážně na to, že dálnice odřízla části katastru od samotného sídla a tím narušila jednotnost území či rekreační zónu obce.

Jedna z hlavních otázek, na kterou starostové odpovídali, byla zaměřena na působení dálnice D8 na životní prostředí a na socioekonomické indikátory, přičemž působení dálnice na daný ukazatel mohlo být pozitivní, negativní nebo neutrální. Změny v životním prostředí nebyly starosty ve většině případů zaznamenány. Výjimkou je zázemí Prahy, kde se dle místních starostů prokázalo negativní působení dálnice, a to hlavně na kvalitu ovzduší a výši hluku. Jedná se většinou o obce, které se nacházejí poměrně blízko u dálnice a nejsou kryty žádnou překážkou v podobě elevací či lesů. Roli však samozřejmě také hraje osobní vnímání dotyčného starosty.

Částečně opačná situace panuje na Podřipsku, kde se zhruba třetina starostů domnívá, že životní prostředí bylo dálnicí ovlivněno spíše pozitivně. V tomto případě se jedná převážně o obce, přes něž vedou silnice druhé třídy, které byly před zprovozněním dálnice hojně využívány, dnes je však provoz po těchto komunikacích o poznání menší. To je patrné i z odpovědí starostů na intenzitu dopravy v obci (viz tabulka 5.2), v níž 53 % zástupců obcí z Podřipska zaznamenalo zlepšení v této oblasti. V zázemí Lovosic i v regionálně významných obcích jako celku dominuje mezi odpověďmi neutrální působení dálnice na životní prostředí v těchto obcích. Jak již bylo řečeno při vyhodnocování tzv. NIMBY efektu, příčinou je větší vzdálenost těchto měst od dálnice a tudíž i její menší působení na životní prostředí v těchto obcích.

Charakteristikou, která byla dle starostů dálnicí nejvíce ovlivněna, je dopravní dostupnost. Tu naprostá většina respondentů vztahovala k časové dosažitelnosti Prahy, popř. měst ležících na dálnici. Ústí nad Labem jako krajské město v této souvislosti uvažováno nebylo. Z tohoto důvodu to byli právě starostové z Lovosicka a Podřipska, kteří si této změny byli nejvíce vědomi. Naopak

v zázemí Prahy nebylo pro starosty zlepšení dopravní dostupnosti tak patrné, neboť tyto obce jsou vázány ať již z hlediska pracovní vyjížděky či služeb právě na hlavní město, k jehož dosažení je ve většině obcí snazší využít silnice druhých či třetích tříd.

Tabulka 5.2: Percepce působení dálnice D8, otázka č. 3 (%)

	Celkem			Zázemí Prahy			Podřipsko			Zázemí Lovosic			Dálniční obce			Regionálně významné obce		
	+	0	-	+	0	-	+	0	-	+	0	-	+	0	-	+	0	-
Ovzduší	20	50	30	0	36	64	35	53	12	0	100	0	20	48	32	20	60	20
Prach	20	57	23	0	46	55	35	59	6	0	100	0	20	56	24	20	60	20
Hluk	17	53	30	0	36	64	29	59	12	0	100	0	16	52	32	20	60	20
Vibrace	23	63	13	0	73	27	41	53	6	0	100	0	24	64	12	20	60	20
Krajinný ráz	23	60	17	9	55	36	35	59	6	0	100	0	28	56	16	0	80	20
Dostupnost	80	20	0	64	36	0	88	12	0	100	0	0	76	24	0	100	0	0
Nezaměstnanost	27	73	0	18	82	0	24	76	0	100	0	0	20	80	0	60	40	0
Vyjíždka za prací	37	63	0	27	73	0	35	65	0	100	0	0	32	68	0	60	40	0
Stěhování	37	60	3	27	73	0	47	53	0	0	50	50	44	56	0	0	80	20
Ceny nemovitostí	20	40	40	18	27	55	18	47	35	50	50	0	16	44	40	40	20	40
Intenzita dopravy	53	23	23	55	18	27	53	18	18	50	0	50	60	28	12	20	0	80
Hromadná doprava	33	63	3	36	55	9	35	65	0	0	100	0	40	60	0	0	80	20
Cestovní ruch	10	87	3	0	100	0	18	82	0	0	50	50	8	92	0	20	60	20
Podnikání	37	63	0	55	45	0	24	76	0	50	50	0	32	68	0	60	40	0
Průmyslová zóna	33	67	0	55	36	9	18	82	0	50	50	0	28	72	4	60	40	0
Příchod investorů	37	60	3	55	46	0	24	76	0	50	50	0	32	64	4	60	40	0

Zdroj: vlastní dotazníkové šetření

Z hlediska nezaměstnanosti a vyjížděky za prací je percepce starostů poměrně vyrovnaná, dle jejich názoru k ovlivnění dálnicí nedošlo. Tento závěr již přinesly výsledky statistické analýzy v kapitole 4. Propojením této skutečnosti se zlepšením dopravní dostupnosti lze dojít k názoru, že ve většině obcí prokazatelně zlepšená dopravní dostupnost nevede ke snížení nezaměstnanosti či nárůstu vyjížděky. Výhodná dopravní dostupnost je tak nejspíš využívána více než k vyjížděce za prací, za službami, či k soukromým cestám. Obdobná situace je i v percepce intenzity stěhování, obslužnosti hromadnou dopravou a cestovního ruchu. Ani u těchto charakteristik zástupci obcí nezaznamenali změnu působením dálnice.

Ovlivnění cen nemovitostí působením dálnice je chápáno odlišně v závislosti na vzdálenosti od Prahy a typu obce. V zázemí Prahy a v regionálně významných obcích převažuje názor, že se ceny nemovitostí v obci změnilo negativně, tj. zvýšily se působením dálnice. Role dálnice je v tomto ohledu však diskutabilní. Spíše než existence této komunikace působila na růst cen nemovitostí zvyšující se atraktivita těchto obcí z důvodu blízkosti Prahy a také neustále se zvyšujícího zájmu o nemovitosti v této oblasti.

Poslední zkoumanou oblastí otázky číslo 3 byla podnikatelská aktivita, příchod investorů a vznik či rozvoj průmyslové zóny. I v odpovědích na tuto otázku je patrná polarita mezi pražským zázemím a Podřipskem a mezi dálničními obcemi a obcemi regionálně významnými. V zázemí Prahy vznikly

v posledních letech 3 průmyslové zóny (Zdíby, Klecany, Úžice) a několik dalších jich je schváleno v územních plánech jednotlivých obcí a připravuje se jejich realizace (viz kapitola 5.1). Právě v souvislosti s tímto rozvojem je pozitivně chápána i role dálnice v tomto území, která je starosty považována za faktor rozvoje podnikání v daném regionu. Nelze však říci, že dálnice je jedinou či hlavní příčinou tohoto vývoje. Neméně významným faktorem je jistě i blízkost a dostupnost Prahy, jakožto významného ekonomického centra Česka a také velké množství volných ploch, které lze v Praze najít jen stěží a za mnohem vyšší ceny. Pozitivní působení dálnice na podnikatelskou aktivitu zaznamenaly také starostové většiny regionálně významných obcí. V tomto případě lze jako příčinu vidět skutečnost, že město má více prostředků na vybudování průmyslové zóny či na podporu investorů, může nabídnout také více potenciálních zaměstnanců s vyšší kvalifikací a v neposlední řadě může hrát roli i dostupnost pracoviště pro zaměstnance, o níž lze předpokládat, že u měst s určitým dojížděčkovým regionem bude lepší než v porovnání s malou vsí.

Jak je vidět z obrázku 5.1, některé obce (převážně v zázemí Prahy) připravují nebo již mají dokončenou průmyslovou zónu a až na výjimku (Čížkovice) lze říci, že realizované projekty jsou úspěšné a daří se volná místa v těchto zónách zaplnit. Důvodem, proč firmy do průmyslových zón kolem dálnice D8 vstupují, je zřejmě vhodná poloha a dobrá dostupnost do Prahy, zajímavá cena pozemků a připravenost průmyslových zón. Obce firmám totiž jiné výhody nenabízejí, a to převážně ze dvou důvodů. Prvním je skutečnost, že nevědí, jaké pobídky by byly pro firmy zajímavé a druhým je finanční situace obcí, která jim neumožňuje investovat velké finanční obnosy. Na pobídky ze strany státu však firmy, s výjimkou velkých automobilových podniků v průmyslové zóně Lovosic, nedosáhnou. Z tohoto důvodu lze předpokládat, že v budoucnu budou podél dálnice obsazeny průmyslové zóny v zázemí měst u dálničních sjezdů, naopak opomíjené mohou zůstat zóny v menších obcích či lokalizované ve větší vzdálenosti od sjezdů.

S problémem obsazenosti průmyslových zón je spjata také skutečnost, že dle odpovědí na otázku číslo 5b, tj. zda starostové měli či mají představu, jaké firmy by ve své průmyslové zóně chtěli, reagovalo kladně jen 5 starostů ze 17. Ti si většinou do průmyslové zóny představovali skladové či logistické areály, popř. drobnou výrobu, která nebude narušovat životní prostředí obce. Ostatní starostové žádné omezující podmínky pro firmy neuvedli s tím, že se budou rozhodovat až na základě nabídek konkrétních firem.

Tabulka 5.3: Převažující vlivy dálnice D8 na obec, otázka č. 10 (%)

	Celkem	Zázemí Prahy	Podřipsko	Zázemí Lovosic	Dálniční obce	Regionálně významné obce
Pozitiva	80,0	72,7	82,4	100,0	76,0	100,0
Stejně	16,7	27,3	11,8	0,0	20,0	0,0
Negativa	3,3	0,0	0,0	0,0	4,0	0,0

Zdroj: vlastní dotazníkové šetření

Závěrečné dvě otázky byly věnovány shrnutí vlivu dálnice jednak na samotnou obec a jednak také působení dálnice na českou společnost jako celek. Dle tabulky 5.3 je dobře patrné, že i přes problémy, které s sebou může blízkost dálnice přinést, se většina starostů domnívá, že dálnice je jejich obci spíše ku prospěchu a jasně převažují přínosy dálnice pro obec. Vrátime-li se k vyhodnocení otázky číslo 3 (viz tabulka 5.2), jsou hlavní pozitivní stránky dálnice spatřovány ve zlepšení dostupnosti obcí a ve snížení intenzity dopravy. K pozitivnímu vnímání dálnice přispěla také skutečnost, že jen málo starostů si spojuje tento koridor se zhoršením životního prostředí či nějaké jiné socioekonomické charakteristiky v obci. Tabulka 5.3 tak poměrně přesně vystihuje jednotlivé dílčí názory starostů na působení dálnice v obci.

Tabulka 5.4: Převažující vlivy dálnice D8 na ČR, otázka č. 11a (%)

	Celkem	Zázemí Prahy	Podřipsko	Zázemí Lovosic	Dálniční obce	Regionálně významné obce
Pozitiva	86,7	90,9	82,4	100,0	88,0	80,0
Stejně	10,0	9,1	11,8	0,0	8,0	20,0
Negativa	3,3	0,0	5,9	0,0	4,0	0,0

Zdroj: vlastní dotazníkové šetření

Velice podobné rozložení odpovědí je i v otázce působení dálnice D8 na českou společnost. I v tomto případě jasně dominuje očekávání pozitivního působení dálnice, přičemž nejčastěji zmiňovanými důvody je zlepšení dopravní dostupnosti, které starostové uváděli ve spojení s omezením intenzity dopravy v obcích (45,5 %), a ekonomické dopady (21,1 %). Zajímavé je zastoupení odpovědí dle regionů. Zatímco v ekonomicky úspěšném zázemí Prahy převažoval názor, že dálnice pomůže české společnosti hlavně po ekonomické stránce, v regionu Podřipska kladli starostové mnohem vyšší důraz na zlepšení dopravní dostupnosti, resp. zkrácení cestovní doby a menší intenzitu dopravy v obcích. Zázemí Lovosic nelze kvůli počtu jen dvou dotazovaných starostů v tomto případě vyhodnotit. Z hlediska typu obcí jsou názory na působení dálnice poměrně shodné.

Tabulka 5.5: Konkrétní vlivy dálnice D8 na ČR, otázka č. 11b (%)

	Celkem	Zázemí Prahy	Podřipsko	Zázemí Lovosic	Dálniční obce	Regionálně významné obce
Ekonomický dopad	21,1	34,9	5,9	0,0	16,0	16,7
Dopravní dostupnost	45,5	34,9	50,1	50,0	47,3	38,6

Zdroj: vlastní dotazníkové šetření

Dílčí závěry této kapitoly jsou tedy následující. Na úrovni celého zkoumaného území byl tzv. NIMBY efekt prokázán jen velmi slabě. Nejsilněji byl zaznamenán v obcích pražského zázemí. Důvodem, proč by starostové těchto obcí dálnici ve svém katastru mít nechtěli, je zhoršení životního prostředí v obcích. K tomu došlo jednak vlivem vytížené dálnice, ale také působením poměrně silného provozu na silnici II/608, kterou využívají řidiči při cestě z Prahy do zázemí hlavního města, protože na tuto poměrně krátkou vzdálenost se jim nevyplatí vjíždět na dálnici. První část předpokladu stanoveného na začátku kapitoly lze tedy potvrdit jen pro zázemí Prahy, v ostatních regionech nebyl

tzv. NIMBY efekt ani zhoršení životního prostředí prokázáno. Druhá část pracovní hypotézy může být potvrzena. Starostové obcí ve sledovaném území si jsou vědomi své atraktivity pro investory, a tak se ve většině obcí budují či teprve připravují průmyslové zóny. Areály, které jsou lokalizovány v blízkém zázemí Prahy (Zdiby, Klecany) či v Lovosicích, nebyl problém zaplnit a tyto průmyslové zóny se dále úspěšně rozrůstají. Kvůli velkému počtu plánovaných průmyslových zón na poměrně malém území by však v budoucnu mohlo dojít k tomu, že ačkoliv tyto zóny budou pro investory připraveny, zůstanou neobsazené. Důvodem pro neúspěch některých průmyslových zón by mohla být jejich větší vzdálenost od dálničního sjezdu či od zdrojů pracovní síly a nebo pasivní přístup ze strany obcí, které věří, že si investoři vyberou mezi nespočtem průmyslových zón právě tu jejich.

5.3 Percepce dálnice D8 obyvatelstvem

Vyhodnocení vnímání dálnice D8 obyvatelstvem dálničních a regionálně významných obcí je provedeno na základě modelu z předchozí kapitoly. Dotazník pro obyvatele se nachází v příloze 8. Pozornost je nejprve věnována tzv. NIMBY efektu, využívání dálnice, hodnocení jejich vlivů na obec a souhrnnému pohledu na vlivy dálnice. Dříve než začnu diskutovat odpovědi respondentů na konkrétní otázky, chtěla bych připomenout, že k tomu, aby výsledky plně reprezentovaly názory obyvatel v tomto regionu, bylo by potřeba uskutečnit důkladnější a rozsáhlejší dotazníkové šetření, které však z hlediska rozsahu této práce nebylo proveditelné. Závěry této kapitoly jsou proto spíše orientační a mohou se stát východiskem pro hlubší zkoumání.

Pracovní hypotézy pro tuto kapitolu byly stanoveny takto. Obyvatelé převážně dálničních obcí vnímají dálnici D8 jako stavbu prospěšnou společnosti, ale vadí jim, že vede v blízkosti jejich trvalého bydliště (tzv. NIMBY efekt), čímž narušuje jejich životní prostředí, a to převážně zvýšenou hlučností, či narušením krajinného rázu. Dálnice D8 je však vnímána i pozitivně, a to především z důvodu lepší dopravní dostupnosti a snazší a rychlejší vyjížděky za prací.

Pro zjištění tzv. NIMBY efektu byly použity stejně jako v případě starostů první dvě otázky dotazníku zaměřené na obecný názor výstavby dálnice spojující Prahu a Drážďany a na názor týkající se stávající trasy dálnice D8. Tyto dvě otázky pak byly doplněny ještě otázkou číslo 5, která zkoumala to, jak obyvatelé sledovaného regionu vnímají polohu svého bydliště vůči dálnici, zda pozitivně, negativně či zda je žádným způsobem neovlivňuje. Ke správnému pochopení percepce dálnice D8 obyvatelstvem je také důležité znát intenzitu a účel využívání dálnice.

Jednoznačnost odpovědí na otázku číslo 1 (souhlas s dálničním propojením Prahy a Drážďan) nebyla v případě obyvatel tak výrazná jako u odpovědí starostů. Kladně na tuto otázku odpovědělo zhruba 95 % dotázaných obyvatel, přičemž se současnou trasou dálnice D8 souhlasilo necelých 82 % respondentů. V porovnání s odpověďmi starostů lze tedy říci, že ačkoliv menší procento dotázaných souhlasilo s výstavbou dálnice jako takové, je podíl obyvatel, kterému současná podoba dálnice

vyhovuje, vyšší. Příčinou tohoto stavu je jednak několikanásobně vyšší počet dotazovaných obyvatel oproti odpovídajícím starostům, což způsobilo větší rozmanitost názorů. Druhým ovlivňujícím faktorem je pak také skutečnost, že starostové vnímají území obce jako celek a uvědomují si problémy, které jsou s výstavbou dálnice spojené (viz v minulé kapitole zmíněné narušení jednotnosti území obce), kdežto obyvatelé vidí dálnici převážně jen ze svého vlastního hlediska, přičemž někteří o přítomnosti dálnice na území obce ani nevědí. Percepce obyvatelstva je postavena tedy především na intenzitě využívání dálnice a také na tom, do jaké míry dálnice narušuje jejich životní prostředí. Lze předpokládat, že rychlostní komunikace bude nejvíce vadit obyvatelům, kteří dálnici nevyužívají a žijí v její těsné blízkosti. Na druhé straně bude dálnice tolerována či dokonce chápána kladně u těch obyvatel, kteří ji využívají např. k denní dojíždě za prací.

Tento předpoklad potvrzuje tabulka 5.6, z níž je patrná, stejně jako v případě starostů, největší nespokojenost s umístěním dálnice D8 v pražském zázemí, která s rostoucí vzdáleností od hlavního města postupně klesá. Snižování míry NIMBY efektu se projevuje také s rostoucí velikostí sídla, resp. vzdáleností obce od dálnice. V obcích regionálně významných, jejichž katastrem většinou dálnice neprochází, se nespokojenost s trasováním dálnice projevuje jen sporadicky. Faktorem, který mohl vnímání obyvatel v pražském zázemí ovlivnit a který byl již zmíněn v souvislosti s vyhodnocováním odpovědí starostů, je narušení životního prostředí vlivem narůstajícího provozu na dálnici a zároveň stagnující intenzita dopravy na místních komunikacích. Jedním z dalších důvodů, proč v zázemí Prahy je nespokojenost s lokalizací dálnice největší, je skutečnost, že se jedná o území, z něhož převážná většina obyvatel dojíždí za prací či službami do Prahy, avšak díky lepší dostupnosti hlavního města při použití silnic druhé třídy dálnici téměř nevyužívají.

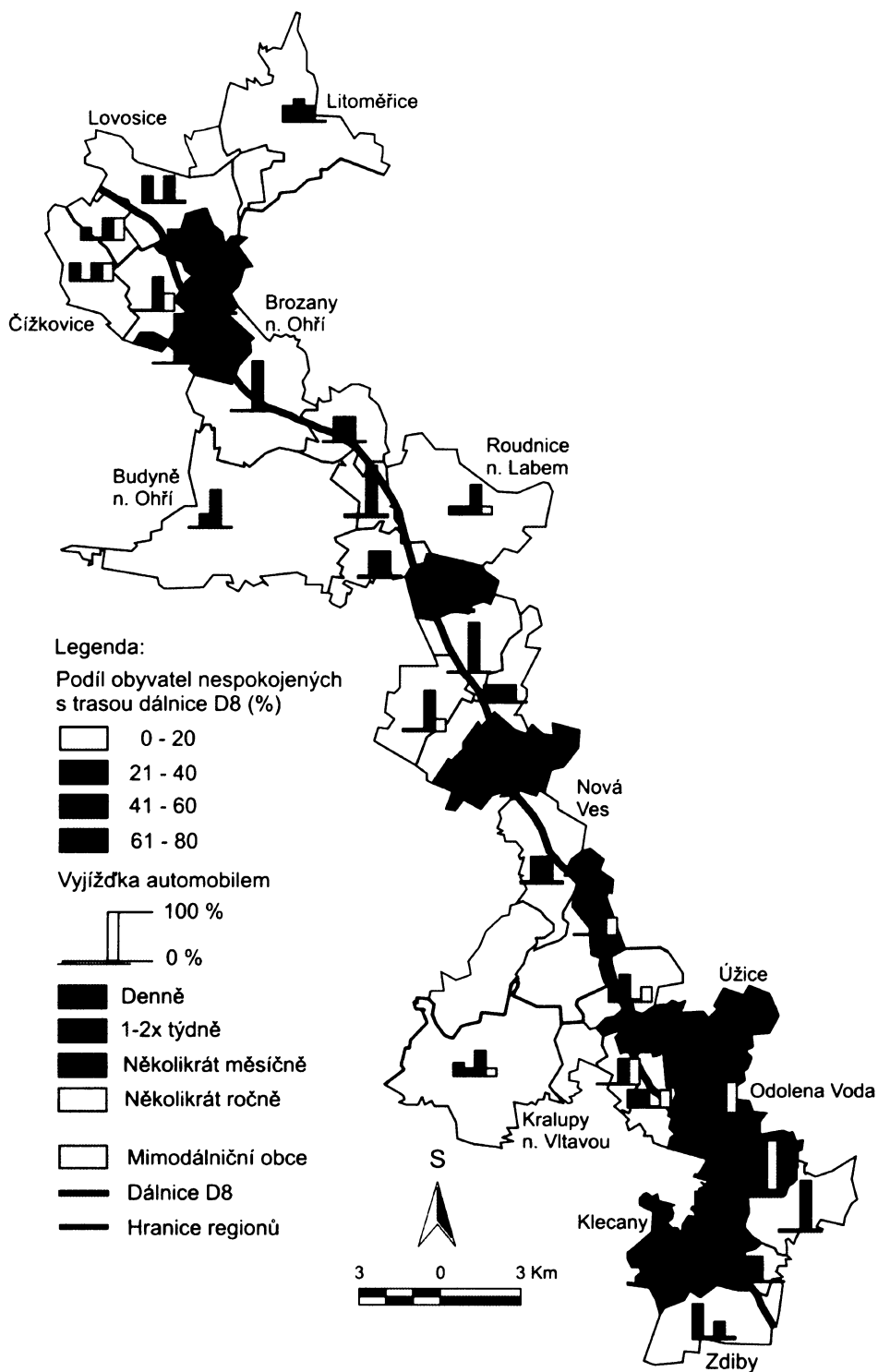
Tabulka 5.6: Souhlas se stávající trasou dálnice D8, otázka č. 2 (%)

	Celkem	Zázemí Prahy	Podřipsko	Zázemí Lovosic	Dálniční obce	Regionálně významné obce
Souhlas s trasou D8	81,87	76,5	85,4	83,3	79,3	85,4
Nesouhlas s trasou D8	13,47	19,1	13,5	2,8	18,9	6,1

Zdroj: vlastní dotazníkové šetření

Právě o vztahu mezi vnímáním tzv. NIMBY efektu a frekvencí využívání dálnice D8 vlastním autem vypovídá obrázek 5.2. Znázorněné hodnoty jsou uváděny za jednotlivé obce, proto je nutné brát údaje s rezervou, neboť v každé obci bylo osloveno jen několik obyvatel, jejichž výpověď nemusí plně korespondovat se skutečnou vyjížděnkou po dálnici či percepcí dálnice. Mapa však poměrně dobře znázorňuje vztah obou zobrazených veličin, neboť každý respondent odpovídal na obě dvě témata. Lze z ní tedy určit, zda obyvatelé, kteří využívají dálnici častěji, ji zároveň vnímají spíše pozitivně.

Obrázek 5.2: Mapa negativní percepce dálnice D8 obyvatelstvem a její využívání automobily



Zdroj: vlastní dotazníkové šetření

Z pohledu na mapu je však vidět, že tuto myšlenku nelze plně potvrdit. Na území téměř celého regionu Podřipsko většina dotázaných využívá dálnici jen omezeně, přesto je lokalizace dálnice vnímána pozitivně. Pro stanovenou myšlenku hovoří jen údaje z Rochova, Nové Vsi či Panenských Břežan, v nichž obyvatelé jezdí po dálnici jen zřídka a chápou ji jako negativum. Spíše tedy než využívání dálnice D8 bude hrát rozhodující roli blízkost dálnice od samotného sídla, její působení na životní prostředí a na intenzitu dopravy v obci. Právě v takovýchto lokalitách byla dálnice

vnímána nejhůře. Jako příklad lze uvést např. Klíčany či Lukavec. Klíčany, jež sousedí s dálnicí velice těsně a jimiž navíc prochází již zmiňovaná, vytížená silnice II/608, byly obcí, kde většina respondentů nesouhlasila se stávající trasou dálnice D8, a to právě z hlediska zhoršeného životního prostředí a velké intenzity dopravy na obou komunikacích. Nespokojenost obyvatel Lukavce v zázemí Lovosic je způsobena blízkostí přívaděče k nájezdu na dálnici. Velká část řidičů (převážně kamiónů) si totiž skrz Lukavec zkracovala cestu do Lovosic či jiných přilehlých obcí. S nedávnou úpravou dopravního značení, která zakázala vjezd do obce nákladním automobilům, by se však situace měla zlepšit.

Blíže se tématu vyjížděky věnuje tabulka 5.7, která uvádí podíl obyvatel využívající dálnici autem a účel těchto cest. Porovnává také změnu frekvence vyjížděky a vzdálenosti, na níž cesty po dálnici probíhají. Nadpoloviční většina všech dotázaných dálnici D8 vlastním autem využívá, ačkoliv vypovídající schopnost tohoto ukazatele je do jisté míry ovlivněna počtem dotázaných obyvatel. Údaje v této tabulce však ukazují, že intenzita využívání dálnice je v zázemí Prahy nejvyšší (58,8 %), což je však v rozporu s tvrzením, že právě tito obyvatelé dálnici příliš nevyužívají, neboť většina jejich vyjížděky směřuje do Prahy, a pro tyto cesty je efektivnější využít silnice nižších tříd. Tato data jsou však do určité míry zkreslena tím, že při dotazníkovém šetření se ukázalo, že značná část obyvatel neví, kde dálnice D8 začíná, tj. dálničním nájezdem ve Zdíbech. Někteří obyvatelé proto za dálnici D8 považovali i Proseckou radiálu, která na dálnici přímo navazuje a jež do Prahy přivádí většinu dopravy z území na sever od hlavního města. Z tohoto důvodu je tedy míra využívání dálnice v pražském zázemí nadhodnocena.

Tabulka 5.7: Využívání dálnice D8 vlastním autem, otázka č. 3 (%)

Využívání D8 vlastním autem	Celkem	Zázemí Prahy	Podřipsko	Zázemí Lovosic	Dálniční obce	Regionálně významné obce
Ano	55,4	58,8	57,3	44,4	62,2	46,3
Ne	44,5	41,2	41,6	52,8	37,8	53,6
Účel vyjížděky						
Zaměstnání	23,2	31,3	23,1	37,5	21,5	26,3
Služby	41,2	32,5	55,8	15,7	42,9	38,2
Soukromé cesty	31,0	31,3	27,9	40,7	31,4	30,3
Změna frekvence						
Ano	6,7	1,5	11,2	5,6	7,2	6,1
Ne	84,4	86,7	87,6	72,2	89,2	78,0
Změna vzdálenosti						
Ano	8,3	4,4	12,3	5,6	9,9	6,1
Ne	81,4	83,8	84,3	69,4	86,5	74,4

Zdroj: vlastní dotazníkové šetření

V zázemí Prahy a v okolí Lovosic je viditelná dominance těchto území ve frekvenci vyjížděky osobním automobilem. Z obcí vyjíždí denně téměř třetina dotázaných obyvatel, což lze přičíst vyšší životní úrovni v těchto oblastech. Takovýto druh vyjížděky je totiž poměrně finančně náročný, proto lze předpokládat, že ho realizují jen obyvatelé, pro které je ještě výhodný, resp. náklady na vyjížděku

pokrývá výdělek v zaměstnání. Celkově však převládá vyjíždka realizovaná několikrát do měsíce, jejímž cílem není zaměstnání jako v případě denní či týdenní vyjíždky, ale spíše soukromé cesty či nákupy a využívání jiných služeb, které nejsou lokalizovány v okolí sledovaného regionu. Za takovéto služby můžeme považovat např. velká nákupní centra, která nabízí širší sortiment a mnohdy i nižší ceny převážně kvalitnějšího či méně běžného zboží. Ve sledovaném území se však žádný takovýto komplex nenachází. Nejbližší je situován v Ústí nad Labem, Teplicích či Praze-Letňanech, přičemž vzhledem k časové dostupnosti a také pohodlnosti cesty, lze předpokládat, že obyvatelstvo ze sledovaného území bude nejspíše směřovat do pražského nákupního centra, jež je lokalizováno v blízkosti Prosecké radiály, která přímo navazuje na dálnici D8.

Z výše uvedeného je tedy vidět, že dálnice je místním obyvatelstvem poměrně hojně využívána. Nejedná se však o vyjíždku za prací, ale spíše o příležitostní nákupy v hlavním městě. Otázkou však je, do jaké míry je tato vyjíždka ovlivněna existencí dálnic D8. Odpovědi na tuto otázku přináší poslední dva bloky otázky číslo 3 v tabulce 5.7, dle nichž je změna ve vyjíždkovém chování obyvatel velice slabá, a to jak z pohledu frekvence vyjíždky, tak i z hlediska vzdálenosti, na kterou obyvatelé vyjíždějí. Respondentům se však na tento typ otázky odpovídá poměrně těžko, protože je pro ně obtížné posoudit frekvenci vyjíždky nebo např. změnu v kvalitě životního prostředí před a po zprovoznění dálnice D8, zvláště byla-li komunikace dokončena např. již na začátku 90. let jako v úseku Zdiby – Nová Ves. Z tohoto důvodu je tedy potřeba brát uvedené výsledky s rezervou a obrátit se spíše na data ze statistických ročenek.

Tabulka 5.8 nabízí pohled na socioekonomické charakteristiky a míru, do jaké dle obyvatel byly dálnic D8 ovlivněny. Indikátory zaměřené na životní prostředí většina obyvatel nepovažuje za změněné vlivem působení dálnice D8. Poměrně významné je však zastoupení negativního ovlivnění životního prostředí v regionech, kde dálnice končí, tj. v zázemí Prahy a Lovosic. V obou dvou případech je toto negativní vnímání způsobeno poměrně velkým provozem na dálnici v těchto úsecích, souvislost je patrná i z rozdělení podílu odpovědí v intenzitě dopravy. Situace týkající se velikosti provozu v zázemí Prahy byla v této práci již několikrát vysvětlována. V Lovosicích a jejich okolí je zhoršení životního prostředí a zvýšení intenzity dopravy vnímáno hlavně z důvodu prozatímního ukončení dálnice u tohoto města, které způsobuje značný provoz právě na silnicích v Lovosicích. Většina aut, nákladních i osobních, směřujících do Ústí nad Labem či dále do východní části Ústeckého kraje totiž nevyužívá mezinárodní silnici E55 přes České středohoří, ale pokračuje z Lovosic po silnici I/30 údolím Labe, která je pohodlnější a vzhledem k cíli cesty i kratší. Regionem Podřipska většina dopravy jen projíždí, tudíž zde obyvatelé významné zhoršení životního prostředí nepocítují. Naopak kvůli odklonu dopravy na dálnici se v některých obcích intenzita dopravy značně snížila.

Stejně jako v případě starostů, je pozitivně vnímán vliv dálnice D8 na dopravní dostupnost, a to zejména z toho důvodu, že většina respondentů dálnici aktivně využívá a jsou si tedy časové úspory

vědomi. Zlepšení dopravní dostupnosti se projevilo i v zázemí Prahy, a to i přesto, že je zde vzhledem k převládajícímu směru vyjížděky, ať již pracovní či za službami, úspora nejméně patrná. Bez přítomnosti dálnice by totiž byla kapacita místních komunikací v důsledku rostoucí ekonomické síly Prahy a také suburbanizace nedostačující.

Tabulka 5.8: Percepce působení dálnice D8, otázka č. 4 (%)

	Celkem			Zázemí Prahy			Podřipsko			Zázemí Lovosic			Dálniční obce			Regionálně významné obce		
	+	0	-	+	0	-	+	0	-	+	0	-	+	0	-	+	0	-
Ovzduší	8	68	24	1	68	31	16	67	17	0	69	31	13	65	23	1	72	27
Prach	7	74	19	0	79	21	16	70	15	0	72	28	12	72	16	1	76	23
Hluk	9	65	25	1	72	26	19	56	25	0	75	25	14	58	28	2	76	22
Vibrace	7	75	18	0	82	18	16	70	15	0	75	25	12	74	14	1	77	22
Krajinný ráz	8	73	19	1	78	21	16	69	16	0	75	25	13	70	17	1	77	22
Dostupnost	69	30	1	63	35	1	72	27	1	75	25	0	70	29	1	68	30	1
Nezaměstnanost	28	71	1	25	74	1	29	71	0	33	67	0	24	75	1	34	66	0
Vyjíždka za prací	33	66	1	24	75	1	37	63	0	42	58	0	26	73	1	43	57	0
Stěhování	13	84	3	26	69	4	9	90	1	0	97	3	15	82	3	11	87	2
Ceny nemovitostí	8	57	35	16	34	50	2	74	24	6	58	36	9	62	29	6	50	44
Intenzita dopravy	28	52	20	26	49	25	38	53	9	6	58	36	39	48	14	13	59	28
Hromadná doprava	7	91	3	13	85	1	4	93	2	0	94	6	9	90	1	4	91	5
Cestovní ruch	4	96	1	1	99	0	1	99	0	14	83	3	2	98	0	6	93	1
Podnikání	37	63	0	51	49	0	15	85	0	67	33	0	26	74	0	52	48	0
Průmyslová zóna	28	72	0	44	56	0	10	90	0	44	56	0	23	77	0	35	65	0
Příchod investorů	35	65	1	50	50	0	17	83	0	50	47	3	27	73	0	45	54	1

Zdroj: vlastní dotazníkové šetření

Co se týče míry nezaměstnanosti a vyjížděky za prací, jsou odpovědi obyvatel velice podobné. Pozitivní ovlivnění zaznamenali hlavně respondenti ze zázemí Lovosic a regionálně významných obcí, přičemž se jedná v převážně většině o respondenty, kteří uvedli, že dálnici D8 využívají k vyjížděce za prací. Stěhování dle respondentů dálnicí D8 ovlivněno nebylo, a to ani pozitivně ani negativně. Vyšší podíl kladných odpovědí byl zaznamenán jen v zázemí Prahy, což je jistě důsledkem poměrně intenzivní výstavby satelitních městeček. Ta je však způsobena obecnými trendy v české společnosti, přičemž vliv dálnice D8 na tuto aktivitu není významný, ačkoliv by v budoucnu dobrá dostupnost mohla zapříčinit rozvoj bytové výstavby i ve vzdálenějších obcích podél dálnice. V současné době sahá hranice velkých satelitních městeček až k obci Postřižín, jež má naplánovanou výstavbu 200 rodinných a řadových domků.

Suburbanizace resp. poptávka po pozemcích v zázemí Prahy společně s atraktivitou lokalit v této oblasti také do značné míry způsobily růst cen nemovitostí. Z tohoto důvodu je také někteří dotázaní přičítají právě působení dálnice D8, ačkoliv v tomto případě není její působení tím nejdůležitějším. V ostatních regionech existence dálnice mohla zvýšit ceny pozemků jen v blízkosti dálničních nájezdů a na zbylé pozemky v obcích patrně neměla žádný vliv.

Hromadná doprava a cestovní ruch byly indikátory, u kterých obyvatelé nezaznamenali v souvislosti s dálnicí žádnou významnou změnu na rozdíl od podnikatelských aktivit. Největší podíl odpovědí pozorujících pozitivní změnu v oblasti podnikání byl zaznamenán v zázemí Prahy, v Lovosicích a celkově v regionálně významných obcích. Jedná se tedy právě o ta území, v nichž je rozvoj v podobě výstavby nových průmyslových a skladových hal nejmarkantnější. Zajímavé je, že v otázce týkající se přímo průmyslových zón, odpovědělo kladně menší procento dotázaných. Vysvětlení lze vidět v tom, že někteří obyvatelé nechápou nově vznikající podniky jako připravené průmyslové zóny, ale jako samostatnou aktivitu jednotlivých firem. V regionu Podřipska obyvatelé nezaznamenali zvýšenou či naopak sníženou podnikatelskou aktivitu.

Další otázky dotazníku pro obyvatele se zabývaly celkovým vnímáním dálnice, a to jednak z hlediska polohy trvalého bydliště respondentů a také dle převládajících pozitivních či negativních dopadů. Otázka č. 5, jejíž odpovědi jsou znázorněny v tabulce 5.9, potvrzuje výše uvedené výsledky tzv. NIMBY efektu (tj. otázky 2). Většina obyvatel považuje polohu svého bydliště u dálnice D8 za pozitivum nebo ji vnímá neutrálně, negativní percepce lokalizace bydliště byla významněji zaznamenána jen v zázemí Prahy a dálničních obcích (necelých 12 % v obou případech). Důvodem ke spokojenosti obyvatel s místem svého bydliště ve spojitosti s dálnicí D8 je hlavně zlepšená dopravní dostupnost, a to zejména v regionálně významných obcích (56,1 %). Vysvětlení spočívá jednak ve frekvenci vyjížděky po dálnici a také v tom, že k regionálně významným obcím jsou vedeny sjezdy z dálnice (s výjimkou Odolena Vody), které umožňují přímé napojení na dálnici a její efektivnější využití v porovnání s některými dálničními obcemi, které jsou od sjezdů poměrně vzdáleny. Negativní percepce bydliště u dálnice D8 je ovlivněna zejména zhoršením životního prostředí převážně v dálničních obcích pražského zázemí a Podřipska, přičemž míra tohoto vnímání je do značné míry ovlivněna vzdáleností od dálnice D8, členitostí terénu a vegetačním pokryvem. Z těchto důvodů je tedy zhoršení životního prostředí v regionálně významných obcích pozorováno jen velmi zřídka. Celkově je tedy poloha bydliště u dálnice D8 vnímána pozitivně a dle otázky č. 6 přítomnost dálnice D8 nevede žádného respondenta k tomu, aby se z obce chtěl vystěhovat. Toto tedy potvrzuje skutečnost, že tzv. NIMBY efekt je na sledovaném území jen velmi nízký.

Tabulka 5.9: Percepce polohy bydliště s ohledem na dálnici D8, otázka č. 5 (%)

Poloha bydliště s ohledem k dálnici D8	Celkem	Zázemí Prahy	Podřipsko	Zázemí Lovosic	Dálniční obce	Regionálně významné obce
Pozitivní	53,4	51,5	53,9	55,6	46,8	62,6
Neutrální	38,3	36,8	38,2	41,7	41,4	34,1
Negativní	8,3	11,8	7,9	2,8	11,7	3,7
Důvody						
Dopravní dostupnost	45,1	45,6	43,8	50,0	37,8	56,1
D8 neovlivňuje	36,8	29,4	40,4	41,7	37,8	35,4
Zhoršení životního prostředí	6,7	8,9	9,0	2,8	12,6	3,6

Zdroj: vlastní dotazníkové šetření

Na závěr respondenti hodnotili, zda dálnice D8 má více pozitivních či negativních vlivů, a to z hlediska jich samotných, obce, v níž bydlí a také vzhledem k dopadům na celou českou společnost. V tabulce 5.10 jsou znázorněny odpovědi na tyto otázky. Ve všech sledovaných regionech i typech obcí převládají pozitivní vlivy dálnice a to jak z hlediska samotného respondenta, tak i vzhledem k obci a celé společnosti. Zajímavé však je zjištění, že nejméně možných přínosů dálnice shledávají obyvatelé v obci svého trvalého bydliště (s výjimkou zázemí Lovosic). Příčinou takového vnímání dálnice je nejspíš skutečnost, že si respondenti neumí příliš dobře představit, jaké dopady by dálnice mohla na jejich obec mít. Přínosy dálnice pro obec v zázemí Lovosic byly však vnímány nejsilněji, což může být dáno výstavbou velké průmyslové zóny u dálnice D8 v Lovosicích, jež s sebou přinesla značné množství pracovních příležitostí, které pomohly zhruba 1 500 obyvatelům vyřešit problematickou situaci s hledáním zaměstnání. V zázemí Prahy sice průmyslové zóny vytvořily také řadu pracovních míst, nicméně míra nezaměstnanosti v tomto regionu je poměrně nízká a blíží se úrovni přirozené míry nezaměstnanosti, tj. takové míře nezaměstnanosti, kdy jsou zaměstnání všichni žadatelé o práci. Přínos těchto průmyslových zón tedy nemusí být vnímán tak silně jako v oblasti Lovosic. V dálničních obcích obecně je také dle obyvatel přínos pro obec menší. Tyto obce jsou převážně malé a krom dálnice v katastru obce nemají potenciálním investorům co nabídnout.

Tabulka 5.10: Přebírající vlivy dálnice D8, otázka č. 7 a 10a (%)

Přínos pro respondenta	Celkem	Zázemí Prahy	Podřipsko	Zázemí Lovosic	Dálniční obce	Regionálně významné obce
Pozitiva	58,0	55,9	61,8	52,8	62,2	52,4
Stejně	32,6	27,9	32,6	41,7	27,9	39,0
Negativa	9,3	16,2	5,6	5,6	9,9	8,5
Přínos obci						
Pozitiva	50,8	48,5	47,2	63,9	45,9	57,3
Stejně	36,8	36,8	40,4	27,8	39,6	32,9
Negativa	8,3	11,8	5,6	8,3	9,0	7,3
Přínos ČR						
Pozitiva	65,3	51,5	77,5	61,1	73,0	54,9
Stejně	23,8	30,9	15,7	30,6	18,0	31,7
Negativa	8,8	11,8	6,7	8,3	6,3	12,2

Zdroj: vlastní dotazníkové šetření

Z hlediska přínosů dálnice D8 pro respondenty je komunikace kladem hlavně v oblasti Podřipska a v rámci dálničních obcí (62 % dotázaných). V části těchto obcí se vlivem zprovoznění dálnice D8 snížila intenzita dopravy a zlepšilo životní ovzduší, které bylo narušováno právě velkým provozem v obcích. Na druhou stranu je obyvatelstvem vnímána také lepší dopravní dostupnost do vzdálenějších center.

Optimisticky jsou viděny dopady dálnice D8 po jejím dokončení na celou českou společnost, přičemž nejvíce přínosů očekávají obyvatelé dálničních obcí a regionu Podřipska (viz tabulka 5.11). Tomu lze porozumět tak, že obyvatelé malých obcí očekávají přínosy dálnice v hierarchicky vyšších,

ekonomicky silných střediscích, které udržují kontakt se zahraničními firmami či institucemi a přítomnost dálnice jim může tyto styky usnadnit. Obyvatelé regionálně významných obcí již naopak pocítují, že právě v takových sídlech bydlí a vidí přínosy pro svou obec i pro českou společnost poměrně vyrovnané. Podíváme-li se na působení dálnice D8 po jejím dokončení na českou společnost tak, jak ji vnímají obyvatelé dálničních a regionálně významných obcí, budou hlavními projevy zlepšená dopravní dostupnost a zvýšení ekonomické spolupráce. Z hlediska životního prostředí je názor mezi obyvateli poměrně rozporuplný. Se zlepšením životního prostředí počítá necelých 7 % obyvatel, zatímco zhoršení se obává 10,8 % dotázaných.

Při rozdělení odpovědí dle regionů a typů obcí jsou pozorovatelné zajímavé rozdíly ve výpovědích respondentů. V zázemí Prahy a v regionálně významných obcích byl oproti dálničním obcím významnější podíl obyvatel, kteří za hlavní přínos dálnice D8 považovali dopad na ekonomiku státu. Je tedy možné říci, že v místech, v nichž se vytvořila nová pracovní místa (částečně i z důvodu lokalizace dálnice), očekávají obyvatelé dopad i na ekonomiku celého státu. Naopak v Podřipsku a dálničních obcích byla jako silný pozitivní faktor působení dálnice shledána dopravní dostupnost spojená stejně jako v případě starostů se snížením intenzity dopravy v obcích. Jedná se tedy o působení, které bylo právě v těchto obcích nejvýrazněji zaznamenáno. V případě životního prostředí jsou odpovědi na úrovni obcí a na úrovni celého státu v rozporu. Zatímco většina obyvatel odpověděla, že v obci ke změně životního prostředí nedošlo. Je-li předmětem zájmu celý stát respondenti předpokládají, že po dokončení dálnice D8 bude životní prostředí území ovlivněno spíše negativně. K tomu by dle respondentů došlo v případě silící tranzitní dopravy a také pokud by nebylo zavedeno elektronické mýtné pro nákladní dopravu.

Tabulka 5.11: Konkrétní vlivy dálnice D8 na ČR, otázka č. 10b (%)

	Celkem	Zázemí Prahy	Podřipsko	Zázemí Lovosic	Dálniční obce	Regionálně významné obce
Ekonomický dopad	22,3	27,9	21,0	20,4	19,8	25,6
Dopravní dostupnost	31,3	26,0	41,6	15,7	43,7	14,4
Zlepšení životního prostředí	6,8	11,8	4,1	4,2	10,2	2,2
Narušení životního prostředí	10,8	8,6	10,5	15,7	6,5	16,6

Zdroj: vlastní dotazníkové šetření

Závěrem této kapitoly lze říci, že obyvatelé dálničních a regionálně významných obcí vnímají dálnici D8 převážně pozitivně. Tzv. NIMBY efekt byl slabě prokázán jen v zázemí Prahy, tedy v regionu, kde obyvatelé pozorovali zhoršení životního prostředí. Respondenti využívají dálnici D8 v poměrně velké míře, a to hlavně při cestě za účelem nákupů či využití jiných služeb, při soukromých cestách a při vyjížděce za prací. Nebylo však prokázáno, že respondenti, kteří dálnici vlastním autem využívají, ji oproti ostatním dotázaným vnímají více jako pozitivní faktor. V percepci obyvatelstva tak hraje zásadní roli narušení životního prostředí (především hlukem) prostřednictvím dálnice. Významným faktorem je tedy to, v jaké vzdálenosti od dálnice se obce či trvalé bydliště

respondenta nachází a jak je toto území členité či jakou vegetací je pokryto. Názor do jisté míry ovlivňuje také vzdálenost od nájezdu na dálnici a tudíž i efektivnost jejího využívání. Pozitivně byla dálnice D8 vnímána ve spojitosti se zlepšením dopravní dostupnosti. Dálnice je tedy obyvatelstvem chápána vesměs pozitivně, a to jak ze strany jich samotných, tak dle jejich mínění i na úrovni obcí a celé společnosti, přičemž hlavním přínosem dálnice D8 je již zmíněná dopravní dostupnost, omezení silničního provozu v obcích a také rozvoj ekonomiky. Teze týkající se tzv. NIMBY efektu musí být na základě jeho pouze velice slabého prokázání, a to jen v zázemí Prahy, zamítnuta. Druhý předpoklad věnovaný důvodům, proč obyvatelé dálnici D8 vnímají pozitivně (dopravní dostupnost, vyjíždka) či negativně (hluk) však může být potvrzena.

5.4 Percepce dálnice D8 firmami

Tato kapitola je stejně jako dvě předešlé zaměřena na hodnocení odpovědí na dotazník (viz příloha 9), tentokrát však z pohledu firem nacházejících se v dálničních a regionálně významných obcích. Nejprve však bude uvedeno zastoupení firem v sektorech ekonomiky a jejich jednotlivých odvětví a také jejich rozdělení dle velikosti firmy (tj. dle počtu zaměstnanců), aby bylo možné výsledky šetření lépe a podrobněji interpretovat. Počet firem vybraných v každé obci se lišil dle velikosti obce, přičemž konkrétní hodnoty byly uvedeny v tabulce 3.1. V malých obcích byly respondenty především osoby samostatně výdělečně činné, popř. malé firmy dodávající zboží či poskytující služby na lokální trh, kdežto ve velkých obcích a regionálně významných centrech byly dotazovány větší firmy obchodující na regionálním, národním či mezinárodním trhu.

Tabulka 5.12: Zastoupení firem v ekonomických odvětvích

Primér		Terciér	
zemědělství	1	autodoprava	3
Sekundér		bezpečnost	2
automobilový	4	cestovní ruch	3
dřevozpracující	2	elektro	5
elektrotechnický	2	logistika	2
chemický	3	prodej	12
kovodělný	4	ostatní	
kožedělný	1	služby	9
letecký	1	nižšího řádu	
papírenský	1	ostatní	
potravinářský	1	služby	7
sklářský	1	vyššího řádu	
stavebnictví	16	zahradnictví	6
strojírenský	4	zdravotnictví	2

Zdroj: vlastní dotazníkové šetření

Firmy byly tedy krom rozdělení dle regionu či typu obcí rozříděny také na základě odvětví, ve kterém byla realizována převážná většina jejich činností (viz tabulka 5.12). Snahou při dotazníkovém šetření bylo co nejuvěrnější zachycení struktury firem dle ekonomických odvětví.

Z důvodu co nejpřesnějšího zachycení regionální odvětvové struktury byla v dálničních obcích kontaktována převážná většina firem v těchto obcích sídlících, v regionálně významných obcích byly oslovovány zejména významné podnikatelské subjekty. Svou roli v konečné struktuře firem však hrála ochota těchto ekonomických subjektů odpovídat na kladené otázky. Velká část firem, která dálnici D8 nevyužívala, se totiž nechtěla daným, pro ně neaktuálním, tématem zabývat. Touto skutečností mohou být tedy dosažené výsledky do jisté míry zkreslené.

Dále lze firmy posuzovat dle jejich velikosti (viz tabulka 5.13). Jak již bylo řečeno, firmy s nízkým počtem zaměstnanců byly kontaktovány v malých obcích. Z důvodu převládání těchto obcí ve zkoumaném území jsou majoritní skupinou firmy o velikosti do 10 zaměstnanců, tj. hlavně osoby samostatně výdělečně činné, a to převážně ve venkovském Podřipsku a dálničních obcích obecně. Nejvyššího zastoupení velkých firem dosahují tedy obce Lovosice a Litoměřice a také zázemí Prahy, kde je vyšší podíl velkých firem ovlivněn rozvojem průmyslových zón. V druhé části tabulky 5.13 je znázorněn podíl firem dle jejich vzniku s ohledem na zprovoznění dálnice v úseku, v němž se firma nachází. Je dobře patrné, že podíl nových firem klesá ve směru od Prahy, tedy se snižující se dobou, během níž je dálnice D8 v provozu (viz tabulka 4.1). Rozdělení firem dle jejich vzniku hraje roli zejména v posuzování dálnice jako lokalizačního faktoru.

Tabulka 5.13: Struktura firem dle velikosti a dle jejich vzniku (%)

Velikost firmy	Celkem	Zázemí Prahy	Podřipsko	Zázemí Lovosic	Dálniční obce	Regionálně významné obce
< 10	53,3	47,1	63,4	41,2	60,0	43,2
11 – 50	32,6	41,2	26,8	29,4	30,9	35,1
51 – 100	4,3	2,9	4,9	5,9	3,6	5,4
> 100	9,8	8,8	4,9	23,5	5,5	16,2
Vznik firmy						
Před dálnicí D8	59,8	38,2	73,2	70,6	60,0	59,5
Po dálnici D8	40,2	61,8	26,8	29,4	40,0	40,5

Zdroj: vlastní dotazníkové šetření

Pracovní hypotézy pro tuto kapitolu byly stanoveny následovně. Nově lokalizované firmy především v zázemí Prahy a Lovosic vnímají dálnici jako jeden z důležitých lokalizačních faktorů z důvodu dobré dopravní dostupnosti společně např. s cenou pozemků, která mohla hrát při výběru lokality pro jejich firmu či pobočku také významnou roli. Naopak starší regionální podniky hlavně v oblasti periferie (Poohří, Podřipsko) mohou chápat zprovoznění dálnice jako negativní faktor z důvodu možného příchodu konkurence a snížení jejich podílu na trhu hlavně ve městech.

5.4.1 Lokalizace firem

První otázky dotazníku byly zaměřeny na zjištění síly distributivního resp. generativního efektu, tedy jestli se dotazované firmy nacházejí v současné poloze již od svého vzniku či byly odněkud přemístěny. Odpovědi na tuto otázku jsou zaznamenány v tabulce 5.14. Z celkového počtu 92

kontaktovaných firem 15 ekonomických subjektů změnilo svou původní polohu. Při rozdělení firem dle charakteristik znázorněných v tabulce 5.14 lze vyzorovat zajímavé rozdíly v podílu relokovaných firem. Jsou-li ekonomické subjekty rozděleny regionálně, nejvyššího podílu přemístěných firem dosahuje zázemí Prahy, přičemž se zvyšující vzdáleností od hlavního města, procento přemístěných firem výrazně klesá. Důvodem vysoké koncentrace přemístěných firem v zázemí Prahy je trend, který se začal projevovat v druhé polovině 90. let, a spočívá v relokaci firem z Prahy do jejího těsného zázemí, tj. okresu Praha-východ. Jedná se převážně o firmy, jejichž podnikání je náročné na prostor nebo vyžadují rychlé napojení na mezinárodní dopravní síť. V Praze jsou sice k dispozici průmyslové areály, které by mohly takovými firmám sloužit, ale většinou se jedná o objekty, jež svými parametry firmám úplně nevyhovují (vysoká cena, staré objekty, dopravní zácpy apod.). Z tohoto důvodu a také kvůli lepší dopravní dostupnosti, která v zázemí Prahy je díky poměrně husté dálniční síti a také méně častým dopravním zácpám ve srovnání s hlavním městem, je pro podnikatele snazší postavit si areál přímo na míru za hranicemi hlavního města než rekonstruovat a opravovat objekt přímo v Praze. Právě několik takovýchto firem bylo kontaktováno v průmyslových zónách obcí Klecany a Zdiby.

Tabulka 5.14: Podíl přemístěných firem otázka č. 1a (%)

	Celkem	Zázemí Prahy	Podřipsko	Zázemí Lovosic	Dálniční obce	Regionálně významné obce	Vznik před D8	Vznik po D8
Nepřemístěné	83,7	67,6	90,2	100,0	80,0	89,2	90,9	73,0
Přemístěné	16,3	32,4	9,8	0,0	20,0	10,8	9,1	27,0
	< 10	11 – 50	51 – 100	> 100	České	Zahraniční	Sekundér	Terciér
Nepřemístěné	89,8	76,7	50,0	88,9	85,4	66,7	77,8	87,3
Přemístěné	10,2	23,3	50,0	11,1	14,6	33,3	22,2	12,7

Zdroj: vlastní dotazníkové šetření

Vliv na relokaci firem má dle tabulky 5.14 zřejmě i stáří firmy, resp. to, zda vznikly před či po zprovoznění dálnice D8. Větší míru firem, které byly přemístěny, lze totiž pozorovat mezi novějšími podniky, což může být důsledkem toho, že tyto subjekty mají menší vazbu na území, v němž se nacházejí, v porovnání s firmami, jež jsou pro daný region tradiční. Relokace firem v okolí dálnice D8 tedy skrze jejich stáří závisí na fázi života firmy, jak obecně uvádí Rietveld a Bruinsma (1998). Tito autoři vycházejí z toho, že při vzniku podnikatelského subjektu je důležité takové umístění firmy, které jí umožní získat dostatečně velký podíl na trhu, naopak expandující firma vyžaduje více prostoru, čemuž podřizuje své budoucí umístění. Krom vyhovujících prostorů jsou lokalizačními faktory vhodná infrastruktura a také dostupnost trhu.

Z hlediska velikosti firem lze konstatovat, že větší tendenci k přemísťování mají větší firmy, neboť osoby samostatně výdělečně činné či drobní podnikatelé většinou provozují svoji živnost v místě svého trvalého bydliště, k jehož změně dochází v rámci Česka v důsledku nízké mobility obyvatelstva poměrně málo, a to hlavně kvůli situaci na trhu s byty, která stěhování obyvatel do určité

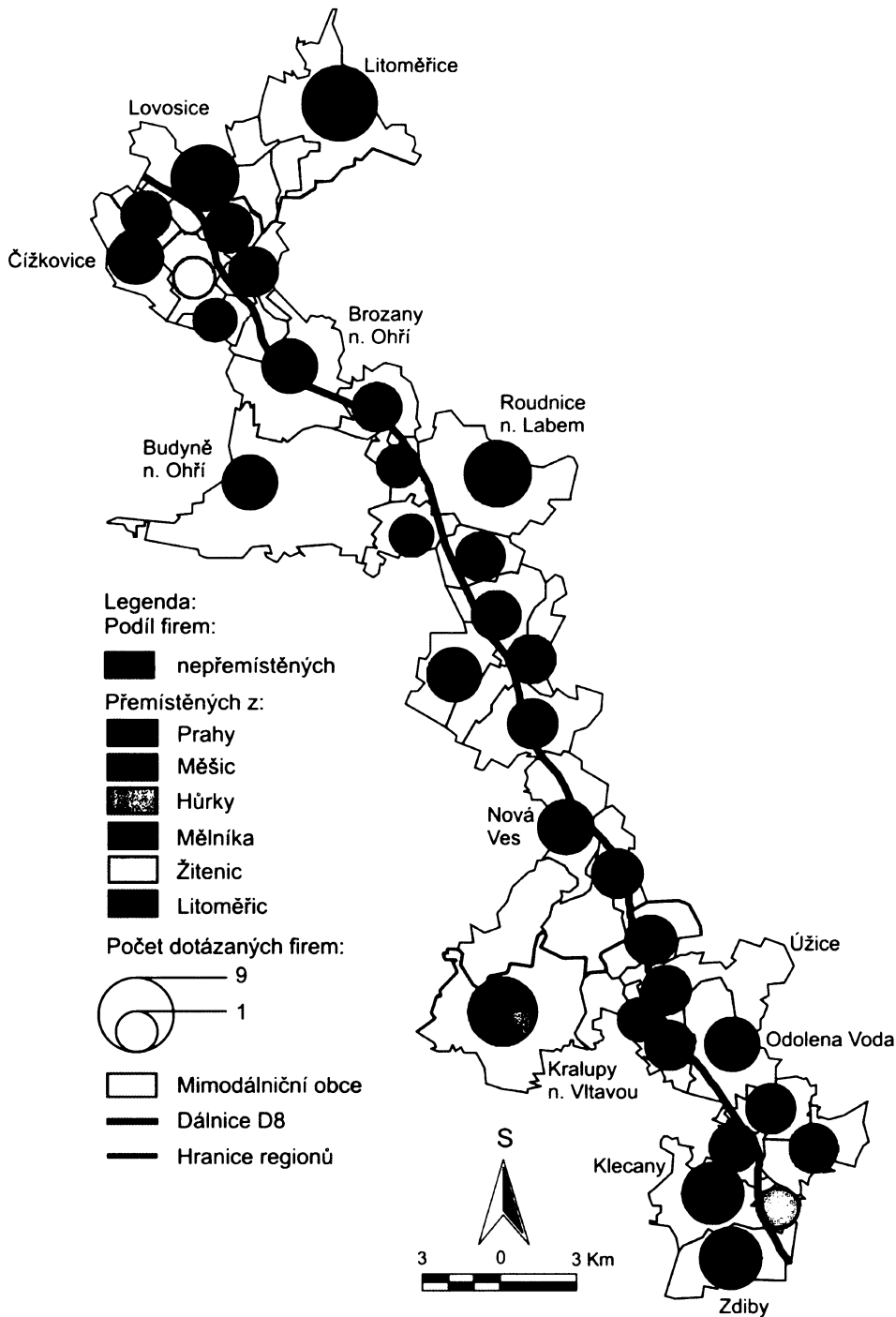
míry omezuje. Významný podíl přemístěných firem ve velikostní kategorii 51 – 100 zaměstnanců je ovlivněn nízkým počtem respondentů v této skupině.

Obdobně jako v případě rozdílu poměru přemístěných firem dle velikostních kategorií lze hodnotit rozdíly mezi českými a zahraničními firmami. České firmy bývají většinou méně mobilní než firmy zahraniční, a to jednak z důvodu nízké mobility zaměstnanců a jednak také kvůli vazbě na region, který si domácí firmy vytváří. Zahraniční firmy, které investují mimo svou zemi, jsou z hlediska relokace svých poboček mnohem flexibilnější, nevytváří si tak silnou vazbu na region a v případě potíží volí častěji než domácí firmy jako způsob jejich řešení přemístění závodu.

Podíváme-li se na relokaci firem dle místa, ze kterého byly do současné polohy přemístěny, je z obrázku 5.3 patrná dominance Prahy, ze které bylo přemístěno celkem 9 firem. Tato situace tak dokládá výše zmiňovaný trend přesunu pražských firem do zázemí hlavního města. Ve všech případech přesunů z Prahy byly firmy situovány do obcí těsně za hranicí hlavního města, tedy do míst, kde bude návaznost na původní umístění firmy, její klienty a trh největší. Svou roli hrála do jisté míry i připravenost průmyslových zón v těchto obcích, která umožnila okamžité zahájení výstavby požadovaných areálů. I ostatní relokované firmy se stěhovaly pouze na krátké vzdálenosti, a to v rámci jednoho okresu. V případě obcí Sedlec a Siřejovice byla kontaktována jen jedna firma, proto je v těchto obcích podíl přemístěných firem 100%.

Jako hlavní důvody relokace firem uváděli jejich zástupci nutnost rozšíření podniku či nedostatečnou kapacitu původních prostor, takto argumentovalo 6 respondentů. Krom expanze byly uváděny také ekonomické důvody (4 respondenti) popř. vlastnické poměry (3 dotázaní), kdy firmy změnilly místo podnikání proto, aby svou činnost mohly provozovat ve svém vlastním objektu. Jen v jednom případě byla jako významný faktor ovlivňující přemístění firmy špatná dopravní dostupnost původní polohy firmy. Tomuto závěru odpovídají i výsledky otázky č. 2 (viz tabulka 5.15), která zkoumala vnímání dálnice D8 z hlediska lokalizace firem. Žádná z dotazovaných firem neodpověděla, že by dálnice D8 byla jediným činitelem, který ovlivnil rozhodování vedení podniku o budoucí poloze firmy. Zhruba ve 27 % případů byla dálnice viděna jako jeden z několika faktorů, který rozhodování ovlivnil. Ve většině případů však dálnice D8 nehrála roli lokalizačního faktoru, a to proto, že některé firmy vznikly dříve než samotná dálnice, při lokalizaci zbylých firem nebyl na dálnici brán ohled. Největší podíl těchto firem byl zaznamenán v Podřipsku, což lze vysvětlit tím, že většina oslovených firem byla lokálního či regionálního zaměření a tudíž dálnici ke svému podnikání příliš nevyužívají, resp. pro ně není tak významná, aby byla důležitým lokalizačním faktorem. Naopak v zázemí Prahy dálnice D8 ovlivnila lokalizační rozhodování více než čtvrtiny firem, z převážné většiny těch, které se do regionu přistěhovaly. Jako další lokalizační faktory pak byly uváděny hlavně blízkost a dostupnost Prahy a nespokojenost s původní polohou.

Obrázek 5.3: Mapa podílu relokovaných firem



Zdroj: vlastní dotazníkové šetření

Jako hlavní pozitivum lokalizace u dálnice D8 spatřovali podnikatelé dobrou dopravní dostupnost, naopak ceny pozemků a intenzita dopravy byly vnímány různě, a to hlavně v důsledku zaměření činnosti firem. Podrobněji bude této problematice věnována následující podkapitola. Různě je také chápána lokalizace firmy u dálnice vůči konkurenčním firmám. Celkově vnímá polohu svého sídla u dálnice D8 jako výhodu oproti jiným firmám polovina respondentů, a to právě z důvodu dobré dopravní dostupnosti. Jsou-li však firmy rozděleny dle regionu, v němž se nacházejí, počtu zaměstnanců a také dle vlastníka firmy. Jak je vidět z tabulky 5.16, zástupci firem z Podřipska svou

polohu jako výhodu oproti konkurenci spíše nevidí, což je dáno tím, že firmy, které byly v tomto regionu dotazovány, představují z velké části osoby samostatně výdělečně činné či malé podniky, jež jsou zaměřeny na lokální trh a dálnice D8 je v jejich podnikání neovlivňuje kladně ani záporně. To, že firmy s menším počtem zaměstnanců polohu u dálnice jako výhodu oproti jiným firmám nevidí, dokládá další část tabulky 5.16, kde je dobře patrný rozdíl mezi firmami do 10 zaměstnanců a zbylými subjekty. Rozdíly byly prokázány i mezi českými a zahraničními firmami. Tato diference je do jisté míry ovlivněna právě velikostí firmy, neboť firmy se zahraničním kapitálem představují podniky s více než 10 zaměstnanci. Druhým faktorem, který ovlivnil rozdíl mezi těmito firmami, je skutečnost, že zahraniční subjekty si polohu s dobrou dopravní dostupností vybírají záměrně kvůli snazší spolupráci se zahraničními partnery či vedením společnosti.

Tabulka 5.15: Vliv dálnice D8 na lokalizaci firmy, otázka č. 2 (%)

	Celkem	Zázemí Prahy	Podřipsko	Zázemí Lovosic	Dálniční obce	Regionálně významné obce
D8 měla zásadní vliv	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
D8 neměla vliv	73,9	64,7	80,5	76,5	72,7	75,7
Vliv D8 i jiné faktory	26,1	35,3	19,5	23,5	27,3	24,3

Zdroj: vlastní dotazníkové šetření

Zajímavé výsledky ukázala otázka týkající se možného příchodu konkurence v důsledku zlepšené dopravní dostupnosti obcí, v nichž firmy sídlí. Téměř 95 % respondentů se takovéto konkurence neobává a je si svou pozicí na trhu jisto. Drobní podnikatelé a osoby samostatně výdělečně činné si nemyslí, že by pro ně dálnice mohla představovat hrozbu z hlediska příchodu konkurence, neboť trh, na němž podnikají, je pouze lokální a proto není pro potenciální konkurenty atraktivní. Mohl by se však objevit investor, který by chtěl expandovat na větším, regionální trhu, a tudíž by mohl ohrozit i drobné živnostníky. Naopak velké firmy, se konkurence neobávají z důvodu své jisté a významné pozice na trhu, která je dle nich zlepšenou dopravní dostupností obce, v níž se nacházejí, těžko ohrožitelná.

Tabulka 5.16: Poloha u D8 jako výhoda oproti konkurenci, otázka č. 4 (%)

	Celkem	Zázemí Prahy	Podřipsko	Zázemí Lovosic	<10	11 – 50	51 – 100	> 100	České	Zahraniční
Ano	50,0	55,9	43,9	52,9	36,7	66,6	75,0	55,5	47,6	77,8
Ne	48,9	47,3	53,6	47,1	63,3	30,0	25,0	44,4	51,2	22,2

Zdroj: vlastní dotazníkové šetření

Závěry této části lze shrnout takto. Distributivní efekt byl ve zkoumané oblasti prokázán jen v poměrně malé míře, přemístěno bylo zhruba 16 % dotázaných firem, přičemž většina se jich nacházela v těsném zázemí Prahy. Podniky se stěhovaly na krátké vzdálenosti v rámci jednoho okresu, popř. z Prahy do okresu Praha-východ. Hlavním důvodem změny adresy firem byla nutnost rozšíření stávajících prostor, ekonomické a vlastnické důvody. Větší míra relokace firem byla zaznamenána ve větších firmách se zahraničním kapitálem, které jsou v porovnání s drobnými živnostníky

a českými firmami flexibilnější. Dálnice D8 byla při umístování firem důležitá, nicméně nebyla jediným lokalizačním faktorem. Významná byla také blízkost Prahy a dobrá dopravní dostupnost. Výhodu v umístění firmy u dálnice vidí jen polovina respondentů, a to opět zejména větší a zahraniční podniky. Osoby samostatně výdělečně činné a drobní podnikatelé chápou svou polohu vůči dálnici neutrálně. Nebylo prokázáno, že by se dotazované firmy obávaly příchodu konkurence v důsledku zlepšení dopravní dostupnosti obce, v níž sídlí. Podnikatelé se domnívají, že trh, na kterém jejich firmy působí, je pro konkurenci neatraktivní.

5.4.2 Využívání dálnice D8 a její percepce

Tato kapitola je věnována otázkám dotazníku, které byly zaměřeny na hodnocení míry využívání dálnice a také na vnímání působení dálnice D8 na sledované obce. Okrajově jsou také zmíněny odpovědi týkající se vztahu podnikatelů a představitelů obcí. Na tyto otázky značná část respondentů nechtěla odpovídat, a tak jejich vyhodnocení je jen informativní.

Tezi pro tuto kapitolu lze určit takto. Představitelé firem v zázemí Prahy a Lovosic vnímají dálnici D8 jako pozitivní faktor zejména z hlediska podnikatelské aktivity, neboť rozvoj právě těchto aktivit sledují nejvíce. V důsledku výstavby průmyslových zón v těchto dvou regionech pokládají podnikatelé za hlavní přínos dokončené dálnice D8 zvýšenou spolupráci se zahraničními firmami a další ekonomické výhody.

Na percepci dálnice D8 představiteli firem může mít vliv stejně jako v případě obyvatel míra, do jaké je zmiňovaná komunikace respondenty využívána. Celkově je ve srovnání s obyvatelstvem využívání dálnice D8 u firem vyšší, což je vzhledem k účelu využívání a zájmům firem logické. Dálnici vůbec nevyužívá jen 12 % respondentů, přičemž se v převážné většině jedná o drobné živnostníky do 10 zaměstnanců v zázemí Prahy, jejichž zákazníci jsou z blízkého okolí firmy, případně z hlavního města.

Z hlediska frekvence využívání dálnice D8 (viz tabulka 5.17) je rozdělení firem obdobné. Mezi nejčastější uživatele sledované komunikace patří firmy sídlící v zázemí Prahy a Lovosic popř. v regionálně významných obcích. Toto je samozřejmě ovlivněno již zmiňovanou odlišnou strukturou dotazovaných firem v těchto obcích, která spočívá v kontaktování hlavně větších a významnějších firem, jejichž pole působnosti je širší než v případě drobných podnikatelů, jež využívají dálnici jen omezeně. Právě dle velikosti firmy resp. trhu je dobře patrná struktura frekvence využívání dálnice, která se s rostoucím významem firmy zvyšuje. Výrazné rozdíly jsou také mezi firmami s českých a zahraničním kapitálem. Jak již bylo uvedeno v předchozí kapitole, zahraniční firmy si vybírali svou polohu s větším ohledem na dopravní síť než firmy české, a to z důvodu snazší komunikace se zahraniční základnou firmy či obchodními partnery. Tyto podniky využívají sledovanou komunikaci minimálně několikrát týdně. Významná diference je také ve firmách rozdělených dle sektoru, v němž podnikají. Častěji dálnici využívají podniky z průmyslu a stavebnictví, což vyplývá ze samotného

charakteru sekundéru. Tyto firmy musí častěji dovážet materiál na zhotovení produktu a zároveň hotové zboží exportovat na trhy na rozdíl od firem zaměřených na služby, které mohou vzhledem ke své činnosti využívat přepravy v mnohem menší míře.

Poslední řádek tabulky 5.17 ukazuje podíl firem, které v porovnání s obdobím před zprovozněním dálnice nyní vyjíždějí za obchodními záležitostmi do vzdálenějších obcí. Tato otázka se samozřejmě netýkala firem, jež vznikly až po dokončení dálnice D8. Dle výsledků lze říci, že většina firem do vzdálenějších destinací nevyjíždí, ale i přesto lze pozorovat kategorie, v nichž je významný podíl podnikatelů, kteří v důsledku zprovoznění dálnice D8 a zlepšené dopravní dostupnosti na delší vzdálenosti vyjíždějí. Zajímavý je poměrně vysoký podíl podnikatelů (46,2 %) v zázemí Lovosic, u nichž ke změně vyjížděky došlo. Z toho by se dalo usuzovat na rozšíření trhu těchto firem nebo na změnu v dodavatelsko-odběratelských vztazích Respondenti však tuto možnost uvedli jen v necelých 6 % odpovědí na otázku 7 (příloha 10), jež se změnou ve fungování firmy zabývala. Je tedy možné, že zbylé firmy sice rozšířily oblast podnikání, ale tato změna se ve fungování podniku neprojevila nebo tato změna nebyla dávana do souvislosti s otevřením dálnice D8. Nejvýraznější změny ve vyjížděce dosáhly firmy ve velikostní kategorii 11 – 50 zaměstnanců, v níž 52 % respondentů potvrdilo, že vyjíždí na delší vzdálenosti, přičemž pětina z nich uvedla rozšíření oblasti působení firmy a nárůst tržeb z podnikání. Opačným případem podnikatelů byly zahraniční firmy, které vyjížděku na delší vzdálenosti či změnu ve fungování firmy nezaznamenaly. Tato skutečnost je způsobena převážně tím, že většina zahraničních firem vznikla až po zprovoznění dálnice D8 a také tím, že tyto firmy působí v rámci celého Česka popř. i dalších evropských zemí a region, který je pod správou jedné pobočky, se většinou příliš nemění.

Tabulka 5.17: Využívání dálnice D8 firmami, otázka č. 6 (%)

	Celkem	Zázemí Prahy	Podřipsko	Zázemí Lovosic	Dálniční obce	Regionálně významné obce	Vznik před D8	Vznik po D8
Ano	88,0	82,4	90,2	94,1	83,6	94,6	87,3	89,2
Ne	12,0	17,6	9,8	5,9	16,4	5,4	12,7	10,8
Denně	45,7	60,7	32,4	50,0	43,5	48,6	39,6	54,5
1-2x týdně	27,2	21,4	32,4	25,0	21,7	34,3	33,3	18,2
Několikrát do měsíce	19,8	14,3	27,0	12,5	26,1	11,4	18,8	21,2
Několikrát ročně	7,4	3,6	8,1	12,5	8,7	5,7	8,3	6,1
Na delší vzdálenosti	29,7	29,1	18,4	46,2	20,4	43,3	36,0	----
	< 10	11 – 50	51 – 100	> 100	České	Zahraniční	Sekundér	Terciér
Ano	81,6	93,3	100,0	100,0	86,6	100,0	91,7	85,5
Ne	18,4	6,7	0,0	0,0	13,4	0,0	8,3	14,5
Denně	22,5	53,6	100,0	100,0	39,4	88,9	63,6	31,9
1-2x týdně	37,5	25,0	0,0	0,0	29,6	11,1	15,2	36,2
Několikrát do měsíce	32,5	10,7	0,0	0,0	22,5	0,0	12,1	25,5
Několikrát ročně	7,5	10,7	0,0	0,0	8,5	0,0	9,1	6,4
Na delší vzdálenosti	15,0	52,0	33,3	33,3	31,4	0,0	33,3	26,0

Zdroj: vlastní dotazníkové šetření

Další část dotazníku pro firmy byla věnována problematice tzv. partnerství veřejného a soukromého sektoru, která měla objasnit vztahy mezi firmami a představiteli obcí a jejich schopnost vzájemné komunikace. Značná část firem však nechtěla na tyto otázky odpovídat nebo si neuměla představit, jakým způsobem by jim mohla obec v podnikání pomoci. Žádný respondent, ani z nově přichozích firem do průmyslových zón, nezískal ze strany obce pobídku, která by ho motivovala investovat v konkrétní průmyslové zóně. Ve většině případů se firmy o objektech dozvěděly skrze developera, který průmyslové zóny připravuje. Mezi nejvýznamnější služby, které by firmy od obcí uvítaly, patřilo hlavně využití kontaktů obce se zahraničními partnery, poskytování obecních zakázek místním firmám či zlepšení kvality místních komunikací. Naopak službami, kterými firmy přispívají do života obce, byly respondenty uváděny nejčastěji podpora zaměstnanosti v obci či sponzorské dary pro kulturní či sportovní akce.

Závěrečná část dotazníku byla zaměřena na zkoumání názorů představitelů firem na působení dálnice D8 na dílčí socioekonomické charakteristiky, poté na celkové ovlivnění obce touto komunikací a na možné dopady způsobené dokončením dálnice D8 a jejím propojením s německou dálniční sítí. Dříve, než budou uvedeny jednotlivé výsledky, je třeba zdůraznit, že ne všichni představitelé firem měli v obcích trvalé bydliště nebo s ní byly krom zaměstnání propojení i jiným způsobem, proto je možné, že některé odpovědi se mohou významně lišit od závěrů provedených na základě odpovědí starostů a obyvatel. Podrobněji se rozdílu názorů mezi těmito třemi zájmovými skupinami bude věnovat následující kapitola.

Tabulka 5.18: Percepce vlivů dálnice D8, otázka č. 12 (%)

	Celkem			Zázemí Prahy			Podřipsko			Zázemí Lovosic			Dálniční obce			Regionálně významné obce		
	+	0	-	+	0	-	+	0	-	+	0	-	+	0	-	+	0	-
Ovzduší	7	72	21	6	62	32	10	80	10	5	71	24	8	65	27	8	81	11
Prach	5	74	21	3	62	35	10	85	5	0	71	29	5	71	24	5	78	17
Hluk	8	70	22	9	59	32	10	80	10	0	65	35	9	64	27	5	78	17
Vibrace	5	82	13	3	76	21	10	88	2	0	76	24	5	80	15	5	84	11
Krajinný ráz	5	76	19	9	68	23	2	90	8	6	59	35	5	77	18	5	76	19
Dostupnost	80	20	0	71	29	0	88	12	0	82	18	0	80	20	0	81	19	0
Nezaměstnanost	38	62	0	29	71	0	41	59	0	47	53	0	27	73	0	54	46	0
Vyjíždka za prací	51	49	0	35	65	0	51	49	0	82	18	0	38	62	0	70	30	0
Stěhování	23	74	3	24	71	5	20	78	2	29	71	0	16	80	4	32	65	3
Ceny nemovitostí	19	42	39	21	44	35	17	44	39	18	35	47	16	51	33	21	30	49
Intenzita dopravy	30	57	13	35	47	18	32	63	5	17	59	24	38	55	7	19	59	22
Hromadná doprava	16	82	2	21	74	5	10	90	0	24	76	0	9	87	4	27	73	0
Cestovní ruch	16	83	1	6	94	0	15	83	2	41	59	0	4	95	1	35	65	0
Podnikání	52	46	2	71	29	0	32	66	2	65	29	6	45	53	2	62	35	3
Průmyslová zóna	43	55	2	53	47	0	32	66	2	47	47	6	42	58	0	44	51	5
Příchod investorů	49	50	1	68	32	0	29	71	0	59	35	6	48	50	2	49	51	0

Zdroj: vlastní dotazníkové šetření

Životní prostředí společně např. se stěhováním, hromadnou dopravou či cestovním ruchem je charakteristikou, kterou dle většiny zástupců firem dálnice D8 žádným způsobem výrazně neovlivnila. Jen zhruba pětina dotázaných se domnívá, že životní prostředí mohlo být dálnicí narušeno, a to hlavně v zázemí Prahy a Lovosic. Tato percepce do značné míry koresponduje s intenzitou dopravy, která se dle respondentů v těchto příměstských regionech vlivem dálnice zvýšila. Dálnice svádí do Lovosic velké množství dopravy, na které není toto město dostatečně připraveno, což znamená krom velké intenzity dopravy také občasné zácpy. V pražském regionu ovlivnilo přestěhování obyvatel i firem do zázemí hlavního města intenzitu vztahů mezi těmito dvěma oblastmi, která se projevuje mimo jiné také zvýšeným provozem na místních komunikacích. Lze však říci, že bez dálnice D8 by byla dopravní situace v tomto regionu podstatně horší.

Stěhování a hromadná doprava nebyly dle respondentů ovlivněny v žádném ze sledovaných regionů. Obdobná situace byla i v případě cestovního ruchu. V této charakteristice zhruba 40 % respondentů zaznamenalo pozitivní působení dálnice D8 v regionu Lovosic, resp. spíše v okresním městě Litoměřice, které je z hlediska cestovního ruchu jedinou významnou destinací ze sledovaných obcí.

Obdobně jako v případě starostů a obyvatel dálničních a regionálně významných obcí byla indikátorem, který byl působením dálnice D8 nejvíce ovlivněn, dopravní dostupnost. Mezi představiteli firem v jednotlivých regionech, ale i typech obcí panovala v tomto ohledu poměrně značná shoda, zřejmě z toho důvodu, že zástupci firem si jsou této změny v podobě zkrácené doby přepravy vědomi. Tato skutečnost také do určité míry ovlivnila jejich vnímání dalších socioekonomických ukazatelů, a to zejména vyjížděky za prací a míry nezaměstnanosti. Vyjížděka za prací se dle podnikatelů působením dálnice D8 zvýšila všude vyjma zázemí Prahy. To lze vysvětlit tím, že obyvatelé dojíždějí do Prahy, aniž by dálnici využívali. Největší podíl respondentů (82 %), kteří předpokládali pozitivní působení dálnice na intenzitu vyjížděky, byl zaznamenán v zázemí Lovosic. Tato situace může být ovlivněna dvěma faktory. Prvním je možné zvýšení počtu obyvatel Lovosic či Litoměřic dojíždějících po dálnici do zaměstnání. Druhým faktorem pak může být to, že do firem, které byly osloveny, dojíždějí zaměstnanci ze vzdálenějších obcí právě v důsledku zprovoznění dálnice D8 a zlepšení dopravní dostupnosti. Zvýšená intenzita vyjížděky a tedy i mobilita obyvatelstva následně vede ke snížení míry nezaměstnanosti.

Působení sledované dálnice na ceny nemovitostí vnímali podnikatelé většinou neutrálně. Jedinou výjimkou bylo zázemí Lovosic, v němž se 44 % respondentů domnívalo, že vlivem dálnice cena pozemků v jejím okolí stoupla. Toto může být dáno tím, že dálnice zde byla zprovozněna relativně nedávno (v roce 2001), a tudíž se nárůst cen začal projevovat až v posledních letech, což smýšlení podnikatelů do určité míry ovlivnilo. Naopak v zázemí Prahy, kde byla dálnice D8 postavena na začátku 90. let se negativní chápání dálnice ve spojitosti s cenami nemovitostí neprojevovalo, ale růst cen byl pravděpodobně přikládán atraktivní poloze.

Poslední oblastí, na níž bylo zkoumáno působení dálnice D8 dle názorů zástupců firem, byla podnikatelská aktivita. Firmy viděly v tomto ohledu dálnici jako jednoznačně pozitivní faktor, který může částečně podnítit rozvoj podnikání v regionu. Tento názor převládal v zázemí Prahy a Lovosic, kde je patrný rozvoj velkých průmyslových zón. V regionu Podřipska viděli podnikatelé působení komunikace na podnikání neutrálně. Příčinou je do jisté míry skutečnost, že v tomto regionu se donedávna žádný významný rozmach podnikatelských aktivit, snad s výjimkou průmyslové zóny Roudnice nad Labem a nedávno započaté výstavby průmyslového areálu u sjezdu na Doksany, neprojevil.

Tabulka 5.19: Převládající vlivy dálnice D8, otázka č. 13 a 14a (%)

Přínos obci	Celkem	Zázemí Prahy	Podřipsko	Zázemí Lovosic	Dálniční obce	Regionálně významné obce
Pozitiva	65,2	73,5	53,7	76,5	56,3	78,4
Stejně	21,7	17,6	34,1	0,0	29,1	10,8
Negativa	11,9	2,9	9,8	5,9	7,3	5,4
Přínos ČR						
Pozitiva	84,8	82,4	90,2	76,5	85,5	83,8
Stejně	12,0	14,7	9,8	11,8	12,7	10,8
Negativa	3,3	2,9	0,0	11,8	1,8	5,4

Zdroj: vlastní dotazníkové šetření

Obecně lze tedy říci, že se zástupci firem domnívají, že pozitivní působení dálnice D8 na okolní obce bude převládat. Neutrální působení očekávají zejména v regionu Podřipska, kde se nacházejí převážně menší obce bez významného rozvojového potenciálu. Výjimku tvoří pouze centrum této oblasti – Roudnice nad Labem. Z hlediska možných dopadů dálnice D8 po jejím propojení s německou dálniční sítí jsou podnikatelé ještě optimističtější. Pozitivní vlivy očekává téměř 85 % respondentů, přičemž za největší přínos dálnice považují zlepšení dopravní dostupnosti a s tím spojenou nižší intenzitu dopravy v obcích. Dalším významným faktorem je ekonomický dopad v podobě příchodu nových investorů a zintenzivnění obchodních vztahů se zahraničními firmami. Negativní projevem dokončené dálnice D8 bude dle podnikatelů z obou příměstských regionů hlavně narušení životního prostředí, naopak opačný názor zastávají zástupci firem lokalizovaných na Podřipsku, kde se kvůli zprovoznění dálnice snížil provoz přes obce, čímž se životní prostředí v těchto obcích relativně výrazně zlepšilo.

Tabulka 5.20: Konkrétní vlivy dálnice D8 na ČR, otázka č. 14b (%)

	Celkem	Zázemí Prahy	Podřipsko	Zázemí Lovosic	Dálniční obce	Regionálně významné obce
ekonomický dopad	21,3	30,5	18,0	26,2	22,7	24,8
dopravní dostupnost	51,7	50,0	37,4	47,3	49,8	48,3
zlepšení ŽP	3,4	0,0	7,7	0,0	4,9	1,4
narušení ŽP	7,3	8,0	2,4	19,7	6,7	9,3

Zdroj: vlastní dotazníkové šetření

Závěry této kapitoly lze shrnout takto. Většina firem dálnici D8 ke svému podnikání využívá, přičemž frekvence se zvyšuje s rostoucí vzdáleností od Prahy, s velikostí firmy a vyšší je také v případě, jedná-li se o firmy zahraniční. Podniky, které byly založeny před zprovozněním dálnice D8 většinou nezaznamenaly změnu ve fungování společnosti. Několik případů rozšíření oblasti podnikání bylo zaznamenáno v oblasti Lovosic. V důsledku toho, že je dálnice D8 firmami poměrně často využívána, ji podnikatelé vnímají pozitivně zejména v souvislosti se zlepšením dopravní dostupnosti, zvýšením vyjížděky za prací a snížením míry nezaměstnanosti. V regionech, v nichž došlo k výraznému rozvoji průmyslových zón, tj. v zázemí Prahy a Lovosic, byla dálnice viděna jako faktor, který tento rozvoj do určité míry podnítil. Tuto část předpokladu vyřčeného na začátku kapitoly lze tedy potvrdit. V rámci působení dokončené dálnice na českou společnost vidí podnikatelé hlavní přínosy opět ve zlepšené dopravní dostupnosti, v příchodu nových zahraničních investorů a také zintenzivnění obchodních vztahů se zahraničními firmami.

6. Porovnání percepce dálnice D8 jednotlivých zájmových skupin

Cílem této kapitoly je shrnout vnímání dálnice D8 dotazovanými skupinami, tj. starosty, obyvateli a firmami, a zároveň najít odlišnosti výpovědí dle těchto skupin, ale také dle regionu či typu obce, v němž byli respondenti osloveni. V první podkapitole se zaměřím na porovnávání síly tzv. NIMBY efektu v odpovědích starostů a obyvatel sledovaných obcí. Druhá podkapitola je věnována vyhodnocení rozdílů v percepci vlivů dálnice na ekonomický rozvoj, a také přínosům dálnice D8 pro dálniční a regionálně významné obce i pro Česko jako celek.

Pro tuto kapitolu jsem stanovila následující předpoklad. Percepce dálnice D8 se samozřejmě liší dle jednotlivých dotazovaných skupin, dle geografické polohy a také dle hierarchického řádu sídel, neboť zájmy respondentů, ale také rozvojový potenciál sledovaných obcí a regionů je diferencován. Předpokládaná diferenciací odpovědí je znázorněna v tabulce 6.1.

Tabulka 6.1: Očekávaná percepce respondentů dle geografické polohy a hierarchického řádu sídel

Region	Respondenti	Vesnice	Město, městys
Zázemí Prahy a Lovosic	Starosta	Možnost rozvoje	Výhoda
	Obyvatelstvo	Spíše pozitivní	Rozkolísané
	Firmy	Výhoda	Výhoda
Podřipsko	Starosta	Lhostejné	Výhoda (je-li sjezd)
	Obyvatelstvo	NIMBY nebo	výhoda dojížděky
	Firmy	U nadlokálních firem obava z příchodu konkurence	Oceňují dostupnost center, obava z příchodu konkurence

6.1 NIMBY efekt a vliv dálnice D8 na životní prostředí

Tzv. NIMBY efekt byl v odpovědích starostů i obyvatel prokázán výjimečně, slabě se projevil jen v zázemí Prahy. Porovnáním výsledných odpovědí starostů a obyvatel na otázku zjišťující spokojenost se stávajícím trasováním dálnice D8 pomocí standardizovaných reziduí (metoda popsána v kapitole 3.3.3) lze dobře najít signifikantní rozdíly. Ty byly shledány jen v případě zázemí Prahy a celkových odpovědí, jejichž výsledek však byl odpověďmi z pražského suburbia ovlivněn (viz tabulka 6.2). Lze tedy říci, že názory obyvatel a starostů na současnou trasu dálnice D8 se více méně shodují a že většině respondentů tento dopravní koridor v blízkosti jejich obce nevadí. Výjimkou je již zmiňované zázemí Prahy, v němž je trasa dálnice D8 vnímána hůře, a to především ze strany starostů. Příčinou je zejména to, že dálnice je situována na rozdíl od Podřipska či zázemí Lovosic v těsné blízkosti sídel, které tak čelí silnému negativnímu působení dálnice D8 na životní prostředí (především vysokou hlučností). Navíc ve většině obcí Pražského zázemí (s výjimkou obcí Zdiby, Klecany a Klíčany) doposud nenastal rozvoj průmyslových zón, a tak starostové ještě dálnici D8 nevidí v tomto ohledu jako pozitivum. V budoucnu však lze očekávat ve všech obcích tohoto regionu velmi významnou výstavbu průmyslových areálů (viz obrázek 5.1).

Tabulka 6.2: Standardizovaná rezidua odpovědí starostů a obyvatel na trasu dálnice D8

	Celkem	Zázemí Prahy	Podřipsko	Zázemí Lovosic	Dálniční obce	Regionálně významné obce
Souhlas s trasou D8	1,00	1,62	1,02	-1,67	1,37	-1,46
Nesouhlas s trasou D8	-2,04	-2,87	-1,00	-----	-1,72	-----

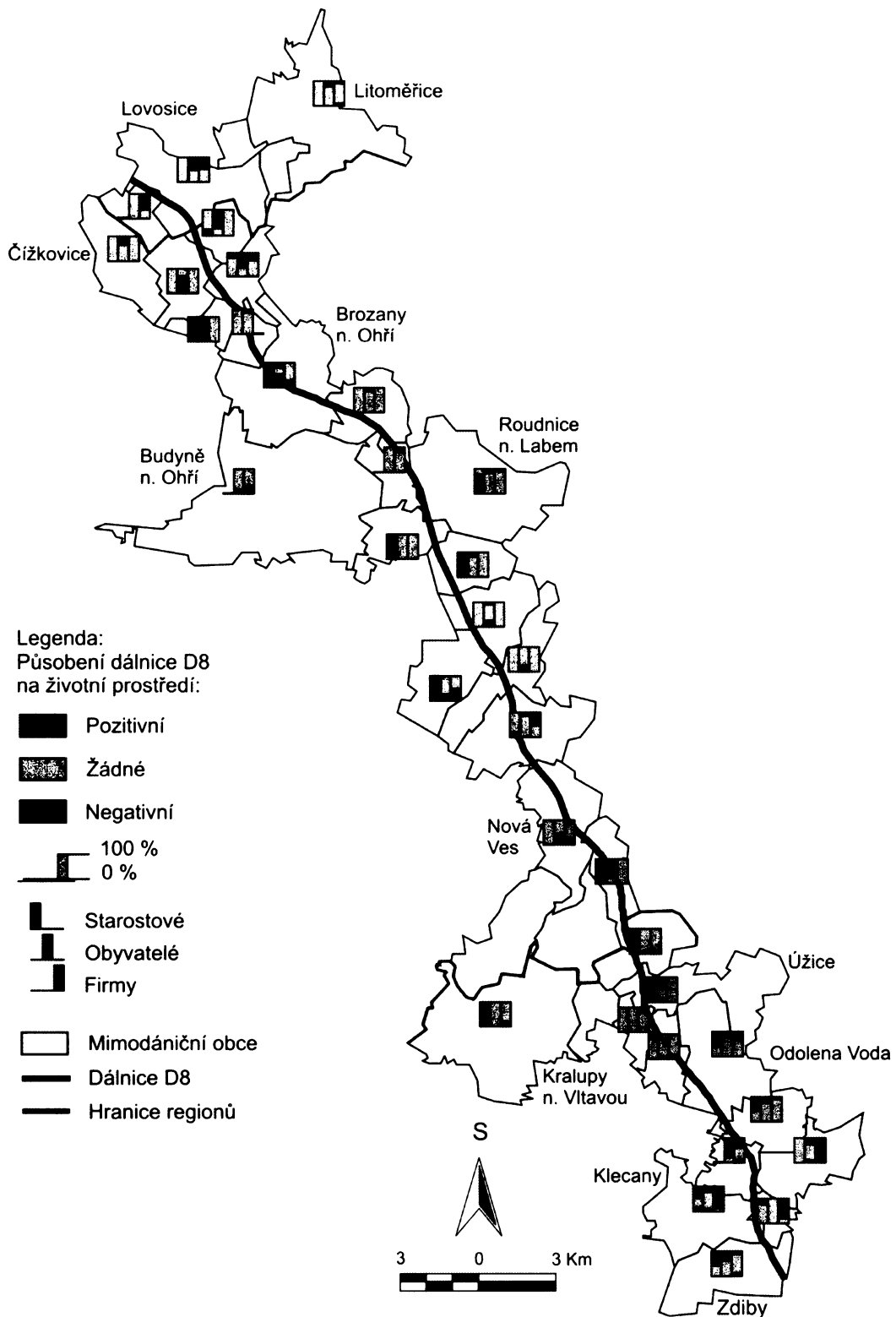
Zdroj: vlastní dotazníkové šetření

Percepce působení dálnice D8 na změnu vybraných socioekonomických ukazatelů v obci (viz otázka č. 3 v dotazníku pro starosty – příloha 7) byla dle zájmových skupin poměrně vyrovnaná. V příloze 11 jsou uvedena standardizovaná rezidua znázorňující signifikantní rozdíly mezi odpověďmi respondentů. O většině indikátorů si respondenti mysleli, že nebyly dálnicí D8 výrazně ovlivněny, a to ani pozitivně, ani negativně. Výjimku představovala dopravní dostupnost, jež byla dle všech tří skupin respondentů jediným ukazatelem, který byl dálnicí D8 ovlivněn, a to pozitivně. Podrobnější komentář je věnován otázce životního prostředí a v druhé podkapitole pak problematice podnikání a průmyslových zón.

V působení dálnice na životní prostředí byly rozdíly ve vnímání dle zájmových skupin, ale i dle regionů a typů obcí nejvýraznější. Výsledné podíly za jednotlivé zájmové skupiny v každé obci jsou znázorněny v obrázku 6.1. Hodnoty, které jsou v něm uvedeny, znázorňují průměrnou odpověď jedné skupiny respondentů v obci na otázky věnované životnímu prostředí, tj. znečištění ovzduší, prachu, hluku, vibracím a narušení krajiny. Na první pohled je patrný rozdíl v percepci vlivu dálnice v jednotlivých regionech. Zatímco obce v blízkosti ukončení dálnice pozorují negativní vlivy, střední část sledovaného území si takového dopadu není vědoma. Obce Podřipska jsou totiž od dálnice již poměrně vzdálené, takže její negativní vlivy nejsou tak znatelné. Navíc se v důsledku zprovoznění dálnice v mnoha obcích snížila intenzita dopravy, jako příklad lze uvést obce Sirejovice, Brozany nad Ohří či Straškov-Vodochody.

Rozdíly v odpovědích mezi zájmovými skupinami však příliš signifikantní nejsou. Největší difference jsou mezi starosty a zbylými dvěma kategoriemi. To je však spíše než rozdílnými zájmy těchto aktérů v území, dáno počtem respondentů ve skupinách. V případě starosty obce totiž nelze získat tak diferenciovanou strukturu odpovědí jako při oslovení několika obyvatel či firem. Podíváme-li se na obrázek 6.1 z hlediska rozdílů mezi městem či vesnicí, nelze spatřit žádnou významnou diferenciaci. Hodnoty jsou ovlivněny především vzdáleností obce od dálnice D8 a také tím, v jaké části dálnice resp. regionu se daná obec nachází.

Obrázek 6.1: Mapa působení dálnice D8 na životní prostředí



Zdroj: vlastní dotazníkové šetření

Pozn.: Starostové obcí Klíčany, Dušníky, Budyně nad Ohří a Sulejovice nebyli zastiženi, proto v mapě chybí jejich odpovědi. V obci Rochov nebyla nalezena žádná firma, jejíž zástupce by byl ochoten na dotazník odpovědět.

6.2 Podnikání a ekonomický rozvoj

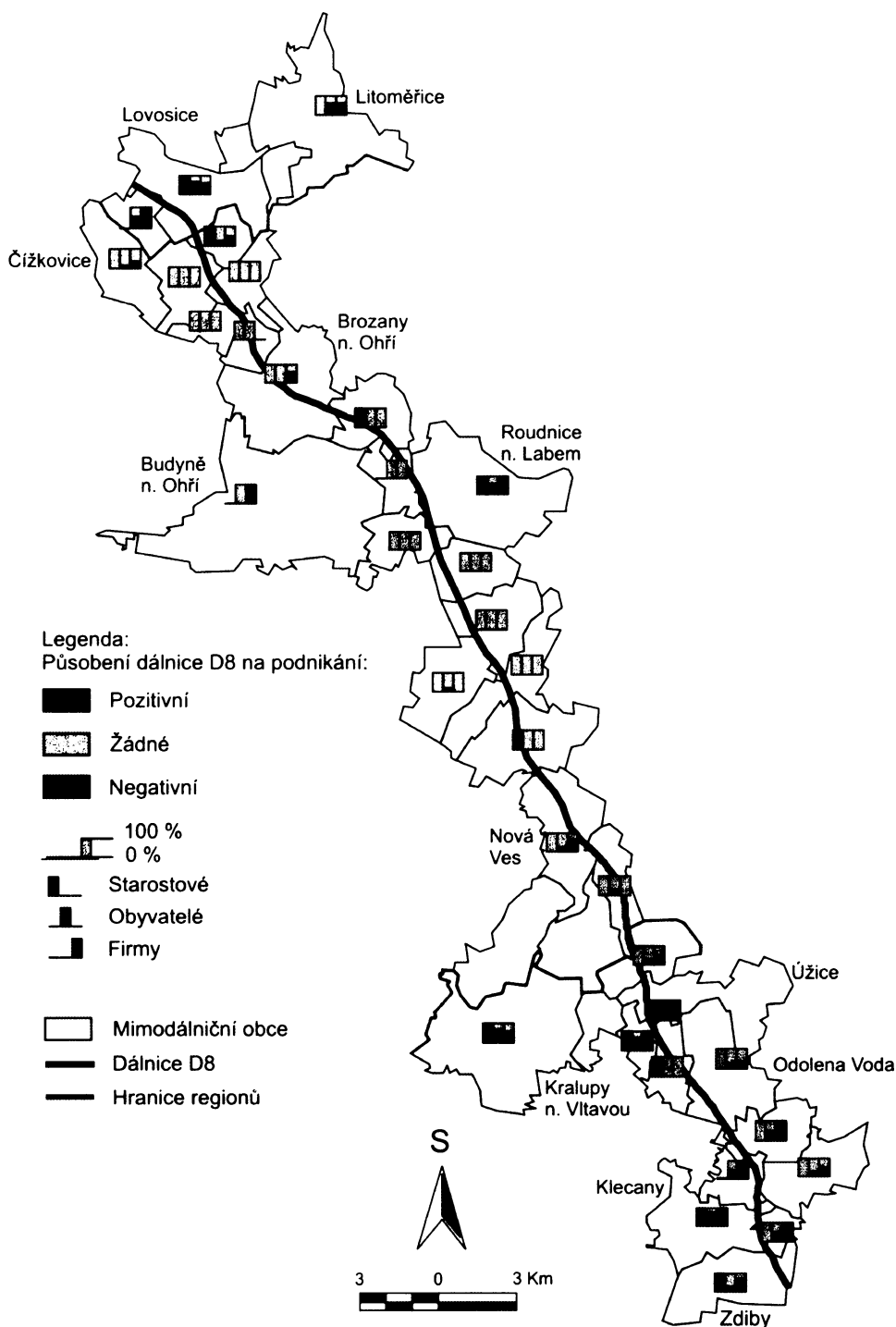
Dalším indikátorem, kterému byla věnována zvýšená pozornost, byla podnikatelská aktivita, jejíž změna v podobě výstavby průmyslových zón byla respondenty vnímána jako rozvoj do určité míry způsobený právě blízkostí dálnice D8. Názory sledovaných skupin obyvatelstva jsou zachyceny v obrázku 6.2. Z něj je patrné, že pozitivní změny v podnikání nejvíce zaznamenaly právě firmy (nejvíce pak v zázemí Prahy a Lovosic), což může vyplývat ze znalosti podnikatelského prostředí, resp. důležitosti lokalizace některých typů firem do blízkosti dálnic či jiných dopravních koridorů. Naopak v Podřipsku bylo dle zástupců firem působení dálnice na podnikání doposavad nulové, neboť atraktivita tohoto regionu je ve srovnání s těmi, které ho obklopují o poznání menší. Díky znalosti a orientaci v tématu lze předpokládat, že postřehy zástupců firem jsou ve srovnání s ostatními dvěma skupinami respondentů nejpřesnější. Naopak nejméně přesné jsou zřejmě odpovědi obyvatel dálničních a regionálně významných obcí. Ti sice do určité míry sledují změny v obci či na trhu práce obecně, je však pro ně obtížné určit, zda byla sféra podnikání nějakým způsobem dálnicí ovlivněna. Z tohoto důvodu je tedy mezi odpověďmi vyšší podíl těch, které předpokládají, že působení dálnice na tuto oblast bylo nulové či nevýrazné.

Porovnáme-li názory respondentů na vlivy dálnice D8 na obec dle tabulek 5.3, 5.10–5.19, je dobře patrné, že nejvíce přínosů očekávají právě starostové „příměstských“ obcí. Většina jich díky dálnici předpokládá možnost rozvoje podnikání či bydlení, což je dobře patrné i z obrázku 5.1, jenž ukazuje plány starostů do budoucna. Pozitivní dopady dálnice očekávají i zástupci větších obcí na Podřipsku. Jedná se zejména o Roudnici nad Labem či Brozany nad Ohří. Menší sídla tohoto regionu vidí jako přínos dálnice D8 spíše než výrazný rozvoj území snížení intenzity dopravy v obci.

Naproti tomuto vnímání starostů si většina obyvatel převážně menších obcí, ať již v zázemí měst či na Podřipsku, nedokáže rozvoj obce v souvislosti s dálnicí příliš dobře představit. Přínosy dálnice D8 dokáží lépe posoudit z hlediska vlastních potřeb a využívání tohoto koridoru. Jako největší přínos dálnice tedy vnímají výrazné zlepšení dopravní dostupnosti Prahy, kterou využívají především respondenti z Podřipska a zázemí Lovosic při dojížděcí za službami či prací.

Jak již byl zmíněno výše, zástupci firem spatřovali přínos dálnice D8 pro obec v podnícení rozvoje podnikání, a to hlavně v zázemí Prahy a Lovosicích, kde je již tento rozvoj v podobě výstavby průmyslových zón realizován. Z hlediska potřeb samotných firem hrálo největší roli zlepšení dopravní dostupnosti, a to ve všech třech regionech i dálničních a regionálně významných obcích, přičemž v Lovosicích, Litoměřicích a Roudnici nad Labem přisuzovaly některé firmy rozšíření oblasti svého působení právě vlivu dálnice D8 a zlepšení dopravní dostupnosti. Ačkoliv podniky v menších obcích Podřipska změnu ve svém fungování působením dálnice nezaznamenaly, neobávají se ani příchodu konkurence.

Obrázek 6.2: Působení dálnice D8 na podnikání



Zdroj: vlastní dotazníkové šetření

Pozn.: Starostové obcí Klíčany, Dušníky, Budyně nad Ohří a Sulejovice nebyli zastíženi, proto v mapě chybí jejich odpovědi. V obci Rochov nebyla nalezena žádná firma, jejíž zástupce by byl ochoten na dotazník odpovědět.

Odpovědi všech tří skupin respondentů jsou podobné i v otázce týkající se vlivů dálnice D8 na českou společnost (viz tabulky 5.4, 5.10, 5.19). Většina respondentů se domnívá, že pozitivní dopady dálnice budou převyšovat její negativa, přičemž zásadními přínosy bude zlepšená dopravní dostupnost a také ekonomické přínosy. Odpovědi jsou do jisté míry ovlivněny dosavadním vývojem

v regionu ve spojitosti s dálnicí. V zázemí aglomerací tudíž respondenti přikládají vyšší váhu rozvoji ekonomiky než v regionu Podřipska, kde je větší důraz, a to převážně v menších obcích, kladen na zlepšení dopravní dostupnosti a vytěsnění nákladní dopravy mimo obec. Diference mezi typy respondentů byly poměrně malé.

6.3 Závěry

Závěrem této kapitoly lze zkonstatovat, že rozdíly ve vnímání působení dálnice jsou mezi dotazovanými skupinami diferencovány dle zájmů těchto skupin (viz tabulka 6.3). Starostové většinou vnímají území obce jako celek a dokáží posoudit možnosti rozvoje tohoto území, na rozdíl od obyvatel, kterým se takováto problematika hodnotí poměrně těžko a je pro ně obtížné představit si rozvoj, který by dálnice mohla obci přinést. Na druhé straně se obyvatelům samozřejmě mnohem lépe posuzují přínosy dálnice pro jejich vlastní potřeby a zájmy. V tomto ohledu je pro obyvatelstvo nejdůležitější lepší dopravní dostupnost, případně snížení intenzity dopravy v obci. Podnikatelé hodnotili vlivy dálnice s ohledem na pozitivní či negativní působení na fungování firmy, proto byla kladně vnímána dopravní dostupnost, která několika firmám umožnila rozšíření oblasti jejich působnosti.

Porovnáme-li předpoklady stanovené na začátku této kapitoly (viz tabulka 6.1) s výsledky dotazníkového šetření, lze konstatovat, že dálnice D8 je bez ohledu na skupinu obyvatel, geografickou polohu či hierarchický řád sídel vnímána pozitivně. Tato pozitiva se však liší dle zájmů jednotlivých dotazovaných skupin, příp. polohy či velikosti obce (viz tabulka 6.3). Obecně lze říci, že krom malých obcí na Podřipsku, které za hlavní výhodu dálnice pokládají odklon dopravy z vesnic, vnímají ostatní starostové dálnici jako faktor, jenž může rozvoji jejich obce napomoci. Obyvatelé a firmy oceňují zejména zlepšenou dopravní dostupnost, a tudíž i usnadnění vyjížděky z obce. Předpokládaná negativa v podobě možného příchodu konkurence pro místní podnikatele či zhoršení životního prostředí jsou jen marginální záležitosti.

Tabulka 6.3: Skutečná percepce respondentů dle geografické polohy a hierarchického řádu sídel

Region	Respondenti	Vesnice	Město, městys
Zázemí Prahy a Lovosic	Starosta	Možnost rozvoje (podnikání, bydlení)	
	Obyvatelstvo	Nevyužívají D8, NIMBY efekt	Výhoda vyjížděky
	Firmy	Výhoda dobré dopravní dostupnosti	
Podřipsko	Starosta	Snížení intenzity dopravy v obci	Možnost rozvoje (je-li sjezd)
	Obyvatelstvo	Výhoda vyjížděky	
	Firmy	Výhoda dobré dopravní dostupnosti	Výhoda dobré dopravní dostupnosti, možnost rozšíření podnikání

Zdroj: vlastní dotazníkové šetření

Percepce se liší také dle regionu, polohy vůči Praze a hierarchického řádu sídel. Leží-li obec v zázemí Prahy nebo jedná-li se o významné středisko, které disponuje rozvojovým potenciálem lze

očekávat rozvoj těchto sídel, a to většinou v podobě příchodu nových investorů. Naopak výraznější rozvoj malých obcí na Podřipsku nejspíš nenastane, neboť krom polohy u dálnice D8 nemají potenciálním investorům příliš co nabídnout. Ačkoliv je pro rozvoj obce výhodná geografická poloha (u dálnice nebo v blízkosti významného centra) či umístění v hierarchii sídel podstatná, nelze opomíjet kvalitu lidského potenciálu, který zastává neméně podstatnou roli. Ten je sice do značné míry vázán na hierarchii osídlení, nicméně i v malých obcích mohou lidé přicházet s úspěšnými ekonomickými záměry. Podstatná je tedy schopnost obyvatel využít možností, které dálnice přináší. Z tohoto hlediska mohou tedy určitého rozvoje dosáhnout i malé obce Podřipska. Měly by se však spíše než na tradiční rozvoj průmyslových zón orientovat na jiné oblasti ekonomiky. Zaměřit by se mohly na podporu drobného podnikání místních obyvatel, na cestovní ruch či na speciální zemědělskou produkci.

7. Závěr

Hlavním cílem této práce bylo zjištění percepce vlivů dálnice D8 veřejnou správou, obyvatelstvem a firmami v obcích lokalizovaných v těsném okolí dálnice a jejich porovnání se změnami, které bylo možné vypočítat z vývoje statistických dat mezi SLDB 1991 a 2001. Ze socioekonomických ukazatelů byl použit počet pracovních příležitostí, intenzita a směry vyjížďky, míra nezaměstnanosti a kvalita lidských zdrojů společně s ekonomickou silou obce, jež byla z parciálních ukazatelů získána faktorovou analýzou. Poslední dva zmiňované ukazatele sloužily jako podkladová data pro regionalizaci území dle rozvojového potenciálu. Z tohoto hlediska bylo vymezeno zázemí Prahy a Lovosic a mezi nimi ležící relativně periferní region Podřipska. Dále pak bylo pracováno s výsledky vlastního dotazníkového šetření, které bylo provedeno pro účely této diplomové práce mezi starosty, obyvateli a firmami v dálničních a regionálně významných obcích zmiňovaných regionů, tj. v území, kterým v současnosti dálnice D8 prochází. Účelem tohoto terénního výzkumu bylo získání hrubého přehledu o percepci dálnice třemi kategoriemi respondentů, neboť pro přesnější výsledky a detailnější interpretaci by bylo potřeba oslovit větší počet respondentů.

Zprovoznění dálnice znamená pro obce, jimiž vede, zlepšení dopravní dostupnosti, a to hlavně na velké vzdálenosti, neboť časová úspora logicky narůstá se vzdáleností od cíle cesty. Zároveň v důsledku tohoto faktoru vzrůstá exponovanost území a tedy i jeho atraktivita. Na základě těchto skutečností bylo zjišťováno, zda právě lepší dopravní dostupnost a zvýšení exponovanosti vede ke změnám socioekonomických indikátorů ve sledovaných obcích. Změna sledovaných socioekonomických ukazatelů byla však spíše než lokalizací dálnice ovlivněna blízkostí Prahy. Pozitivně je tímto faktorem ovlivňována nejen kvalita lidských zdrojů (zejména jako důsledek suburbanizace), ale také míra nezaměstnanosti či počet pracovních příležitostí, které jsou dány jednak lokalizací nových firem do pražského zázemí a jednak také možností dojíždět do hlavního města, které disponuje velkým množstvím a bohatou strukturou pracovních příležitostí. Nejpodstatnější závěry dotazníkového šetření jsou následující:

1. Hypotéza o percepci starostů byla z hlediska zkoumání tzv. NIMBY efektu zamítnuta. Obecné uznávání výstavby dálnic, ale nesouhlas s vedením takovýchto dopravních komunikací v blízkosti obce, jejímž zástupcem starosta je, se projevilo pouze v zázemí Prahy, a to jen slabě. Hlavním důvodem bylo zhoršení životního prostředí, a to převážně v obcích, které se nacházejí v těsné blízkosti dálnice D8 nebo které nejsou chráněny geomorfologickými bariérami či vhodným vegetačním pokryvem. Zhoršení životního prostředí bylo pozorováno také v obcích, v nichž kromě dálnice D8 vede i silnice II/608, jež je hojně využívána řidiči při cestě ze zázemí hlavního města do Prahy či opačně, neboť se jim na tuto krátkou vzdálenost nevyplatí najíždět na dálnici. Druhá část hypotézy předpokládající pozitivní vnímání dálnice starosty z hlediska možnosti rozvoje podnikání a vytvoření nových pracovních příležitostí v obci byla potvrzena. Starostové si byli tohoto potenciálního rozvoje vědomi, a proto se rozhodli budovat v podstatě po celé délce dálnice D8 průmyslové zóny. Do areálů,

kteří v současnosti fungují, nebylo obtížné firmy získat. V důsledku velkého počtu plánovaných průmyslových zón se však lze obávat, že ačkoliv budou areály pro investory připravené, zůstanou bez využití. Hlavním důvodem by pak mohla být jejich větší vzdálenost od dálničního sjezdu či pasivní přístup ze strany obcí, které neprojevují zvýšenou iniciativu investory do svých průmyslových zón přilákat.

2. Stejně jako v případě starostů byla vyvrácena hypotéza o tzv. NIMBY efektu. I v případě obyvatel byla slabě prokázána opět jen v zázemí Prahy, přičemž významný vliv na percepci dálnice hrálo narušení životního prostředí, a to především nadměrnou hlučností. Percepce dálnice obyvateli je také do určité míry ovlivněna vzdáleností jejich bydliště od nájezdu, tato distance totiž působí na efektivitu využívání dálnice. Na Podřipsku a v zázemí Lovosic je dálnice poměrně hojně využívána k vyjízdce za službami lokalizovanými v Praze. Vyjíždka za prací není tolik rozšířena. Prokázáno však nebylo, že obyvatelé, kteří dálnici využívají vlastním autem, ji vnímali oproti ostatním více jako pozitivní faktor. Z důvodu poměrně velkého podílu respondentů, kteří využívají dálnici vlastním autem, bylo jako nejvýznamnější pozitivní vliv této komunikace uváděno zlepšení dopravní dostupnosti. Dálnice je tedy obyvatelstvem vnímána vesměs pozitivně, a to vztahují-li její působení na prospěch vlastní, obecní či v rámci celé společnosti. Největšími pozitivy jsou kromě lepší dopravní dostupnosti, také snížení intenzity dopravy v obcích a rozvoj ekonomiky.

3. Další část diplomové práce byla věnována firmám a jejich percepci dálnice D8. Distributivní efekt byl významněji prokázán jen v zázemí Prahy, do něhož se přestěhovalo 32 % oslovených firem. Podniky byly přemísťovány na krátké vzdálenosti v rámci jednoho okresu nebo z Prahy do jejího těsného zázemí, tj. do okresu Praha-východ, přičemž hlavním uváděným důvodem byla nutnost rozšíření stávajících prostor, ekonomické a vlastnické důvody. Větší míra relokace firem byla zaznamenána ve větších firmách se zahraničním kapitálem, které jsou v porovnání s drobnými živnostníky flexibilnější a mobilnější. Hypotéza hovořící o lokalizačních faktorech byla potvrzena, neboť dle zástupců relokovaných firem hrála dálnice při výběru nové polohy firmy významnou roli, nejčastěji společně s blízkostí Prahy a dobrou dopravní dostupností. Pro menší firmy a osoby samostatně výdělečně činné poloha v blízkosti dálnice neznamena výraznou výhodu v jejich podnikání, a to především z důvodu orientace na lokální trh. U firem na Podřipsku nebyla prokázána očekávaná obava z příchodu konkurence v důsledku zlepšené dopravní dostupnosti obcí v tomto regionu. Podnikatelé se domnívají, že trh, na kterém jejich firmy působí, je pro konkurenci neatraktivní.

Druhá hypotéza věnovaná percepci firem předpokládala pozitivní vnímání dálnice z hlediska jejího vlivu na rozvoj podnikání. V regionech, ve kterých již rozvoj podnikání v podobě výstavby průmyslových zón začal, tj. v zázemí Prahy a Lovosic, byla dálnice D8 podnikateli chápána jako faktor, který tento rozvoj do určité míry podnítil. Dále byla dálnice vnímána pozitivně stejně jako

v případě obyvatel a starostů z hlediska zlepšení dopravní dostupnosti. Dále pak dle podnikatelů dálnice působí na zvýšení intenzity vyjíždky za prací a snížení míry nezaměstnanosti.

4. Poslední hypotéza, která předpokládala odlišnou percepce dálnice dle jednotlivých dotazovaných skupin, geografické polohy a také dle hierarchického řádu sídel, byla do určité míry potvrzena. Ačkoliv je z tabulky 7.1 zřejmé, že dotazované skupiny vnímají působení dálnice na jednotlivé socioekonomické ukazatele obdobně, je patrné posuzování vlivů dálnice dle zájmů a potřeb skupiny respondentů. Tato situace je dobře vidět z působení na podnikatelskou aktivitu, které podnikatelé v rámci celého regionu chápou výrazně pozitivněji než ostatní dvě skupiny. Také z hlediska polohy obce a hierarchického řádu sídel lze spatřit mírně odlišnou percepce dálnice D8, která většinou vychází ze situace, v níž se daný region či obec momentálně nachází.

Tabulka 7.1: Percepce působení dálnice D8 na socioekonomické indikátory

	Celkem			Zázemí Prahy			Podřipsko			Zázemí Lovosic			Dálniční obce			Regionálně významné obce		
	S	O	F	S	O	F	S	O	F	S	O	F	S	O	F	S	O	F
Životní prostředí	0	0	0	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dostupnost	++	+	++	+	+	+	++	+	++	++	+	++	++	+	++	++	+	++
Nezaměstnanost	0	0	0	0	0	0	0	0	0	++	0	0	0	0	0	+	0	+
Vyjíždka	0	0	+	0	0	0	0	0	0	++	0	++	0	0	0	+	0	+
Stěhování	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0	0	0	0	0	0	0	0
Ceny nemovitostí	-	0	0	-	-	0	0	-	0	+	0	-	0	0	0	0	0	-
Intenzita dopravy	+	0	0	+	0	0	+	0	0	0	0	0	+	0	0	--	0	0
Hromadná doprava	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cestovní ruch	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0	0	0	0	0	0	0	0
Podnikání	0	0	+	+	+	+	0	0	0	+	+	+	0	0	0	+	+	+
Průmyslová zóna	0	0	0	+	0	+	0	0	0	+	0	+	0	0	0	+	0	0
Příchod investorů	0	0	+	+	+	+	0	0	0	+	+	+	0	0	+	+	0	0

Zdroj: vlastní dotazníkové šetření

Pozn.: S – starostové, O – obyvatelstvo, F – firmy; ++ výrazné pozitivní působení, + slabé pozitivní působení, 0 nulové působení, - slabé negativní působení, -- výrazné negativní působení

Na základě vyhodnocení agregovaných dat ze statistických ročenek a výsledků dotazníkového šetření lze říci, že dálnice přímo ovlivnila dopravní dostupnost obcí ve sledovaném regionu, díky níž byl podnícen rozvoj podnikání v zázemí Lovosic a částečně i v obcích u Prahy, i když v tomto regionu hrála významnější roli blízkost hlavního města. Ostatní socioekonomické ukazatele působením dálnice D8 ovlivněny nebyly. Do budoucna lze předpokládat rozvoj průmyslových zón, a to hlavně v zázemí Lovosic a Prahy a částečně také u sjezdu na Roudnici nad Labem. V pražském zázemí se bude rozšiřovat i obytná funkce obcí v podobě suburbánní výstavby. Na Podřipsku bude rozvoj bydlení a průmyslových zón pouze omezený, region by se však mohl zaměřit např. na rozvoj drobného podnikání, cestovního ruchu či specializovaného zemědělství.

Dotazníkové šetření provedené v této práci bylo do značné míry omezeno rozsahem této studie, proto i jeho výsledky je nutné brát jen jako hrubé nastínění percepce dálnice D8 vybranými skupinami obyvatel. Předkládanou práci lze tedy chápat jako podklad pro další, detailnější výzkum v tomto tématu.

Seznam literatury a pramenů

Seznam literatury

- BANISTER, D. (1994): *Transport Planning: In the UK, USA and Europe*. E&FN Spon, London, 247 s.
- BANISTER, D.; BERECHMAN, J. (ed.) (1993): *Transport in a Unified Europe*. Elsevier, Amsterdam, 426 s.
- BÁRTOVÁ, E.; SPURNÝ, J. (2005): Srážka na dálnici D8. *Respekt*, 2005, č. 33, R-PRESSE, Praha, s. 5.
- BIEHL, D. (1991): The Role of Infrastructure in Regional Development. In: Vickerman, R.W. (ed.): *Infrastructure and Regional Development*. European Research in Regional Science, vol. 1. Pion, London, s. 9 – 35.
- BLAŽEK, J. (1999): Teorie regionálního rozvoje: je na obzoru nové paradigma či jde o pohyb v kruhu? *Geografie-Sborník ČGS*, 104, č. 3, Česká geografická společnost, Praha, s. 141 – 160.
- BLAŽEK, J.; UHLÍŘ, D. (2002): *Teorie regionálního rozvoje. Nástin, kritika, klasifikace*. Karolinum, UK Praha, 221 s.
- BONGENAAR, A. (2001): *Corporate Governance and Public Private Partnership: The Case of Japan*. Netherlands Geographical Studies, Utrecht, s. 49 – 65
- BRATHEN, S. (2001): Do Fixed Links Affect Local Industry? A Norwegian Case Study. *Journal of Transport Geography*, 9, č. 1, Elsevier Science, Dublin, s. 25 – 38.
- BRAY, J. (1992): *Honba za silnicemi: ekonomické oživení silniční výstavbou?* *Transport 2000*, London, 7 s.
- BRINKE, J. (1999): *Úvod do geografie dopravy*. Karolinum, UK Praha, 112 s.
- BRUINSMA, F.; RIENSTRA, S. A.; RIETVELD, P. (1997): Economic Impacts of the Construction of a Transport Corridor: A Multi-level and Multi-approach Case Study for the Construction of the A1 Highway in the Netherlands. *Regional Studies*, 31, č. 4, Regional Studies Association, Cambridge, s. 391 – 402.
- BRUINSMA, F.; RIETVELD, P. (1998): *Is Transport Infrastructure Effective? Transport Infrastructure and Accessibility: Impacts on the Space Economy*. Springer-Verlag, Berlin - Heidelberg, 383 s.
- BUCKWALTER, D. W. (2001): Complex Topology in the Highway Network of Hungary, 1990 and 1998. *Journal of Transport Geography*, 9, č. 3, Elsevier Science, Dublin, s. 125 – 135.
- BUCKWALTER, D. W. (2003): *Highways and Regional Realignment in an Economic Frontier: The Case of Hungary*. *Eurasian Geography and Economics*, 44, č. 2, Bellwether Publishing, Palm Beach, s. 121 – 143.

- BUTTON, K. (1993): East-West European Transport: An Overview. In: Banister, D.; Berechman, J. (ed.): Transport in a Unified Europe. Elsevier, Amsterdam, s. 291 – 313.
- BUTTON, K. J.; KENNETH, J. (1982): Transport Economics. Heinemann, London, s. 295.
- COOK, T. (2001): Not In My Backyard: The NIMBY Phenomenon and Affordable Housing. Perspectives, č. 2, Federal Reserve Bank of Dallas, Dallas, s. 4 – 5.
- ČERMÁK, L. (2004): Hodnocení vztahu 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.
- Dálnice D8 v Ústeckém kraji – faktor rozvoje území (2002). [Závěry ze stejnojmenného semináře] Krajský úřad Ústí nad Labem, Ústí nad Labem, 32 s. + přílohy
- DODGSTON, J. S. (1974): Motorway Investment, Industrial Transport Cost and Sub-regional Growth: A Case Study of the M62. Regional Studies, 8, č. 1, Regional Studies Association, Cambridge, s. 75 – 91.
- ERDŐSI, F. (1993): Formation of the Regional Structure of Traffic and Communications. In: Hajdú, Z. (ed.): Hungary: Society, State, Economy, and Regional Structure in Transition. Center for Regional Studies, Pécs, s. 99 – 115.
- EVANS, S. R.; HUTCHINS, M. (2002): The Development of Strategic Transport Assets in Greater Manchester and Merseyside: Does Local Government Matter? Regional Studies, 36, č. 4, Regional Studies Association, Cambridge, s. 429 – 38.
- EVERS, G. H. M.; MEER, P. H.; VAN DER OOSTERHAVEN, J.; POLAK, J. B. (1987): Regional Impacts of New Transport Infrastructure: A Multisectoral Potentials Approach. Transportation, 14, č. 2, Springer Netherlands, Dordrecht, s. 113 – 116.
- FERRI, J. (2004): Evaluating the Regional Impact of a New Road on Tourism. Regional Studies, 38, č. 4, Regional Studies Association, Cambridge, s. 409 – 418.
- GAUTHIER, H. L. (1970): Geography, Transportation, and Regional Development. Economic Geography, 46, č. 4, Clark University, Worcester, s. 612 – 619.
- 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.
- GUILT, R. L. (1998): Infrastructure Investment and Regional Development: Theory and Evidence. University of Auckland, Auckland, 21 s.

- GUTIÉRREZ, J. (2001): Location, Economic Potential and Daily Accessibility: An Analysis of the Accessibility Impact of the High-speed Line Madrid-Barcelona-French Border. *Journal of Transport Geography*, 9, č. 4, Elsevier Science, Dublin, s. 229 – 242.
- HAJDÚ, Z. (ed.): Hungary: Society, State, Economy, and Regional Structure in Transition. Center for Regional Studies, Pécs, 293 s.
- HALAXA, P. (1994): Rozvoj dopravy v Liberecko-jablonecké aglomeraci a jeho důsledky. [Bakalářská práce] PřF UK v Praze, KSGRR, Praha, 40 s. + přílohy
- HAMPL, M. a kol. (1996): Geografická organizace společnosti a transformační procesy v České republice. PřF UK v Praze, KSGRR, Praha, 253 s.
- HAMPL, M. a kol. (2001): Regionální vývoj: Specifika české transformace, evropská integrace a obecná teorie. PřF UK v Praze, KSGRR, Praha, 328 s.
- HAMPL, M. (2005): Geografická organizace společnosti v České republice: Transformační procesy a jejich obecný kontext. PřF UK v Praze, KSGRR, Praha, 147 s.
- HART, T. (1993): Transport Investment and Disadvantaged Regions: UK and European Policy since the 1950s. *Urban Studies*, 30, č. 2, Regional Studies Association s. 417 – 436.
- HEY, C.; PFEIFFER, T.; TOPAN, A. (1996): Zpráva o ekonomickém dopadu dálnic v okrajových regionech EU. EURES, Freiburg, 33 s.
- ISARD, W. (1969): Location and Space-economy: A General Theory Relating to Industrial Location Market Areas, Land Use, Trade and Urban Structure. MIT, Cambridge, 350 s.
- JALOVEC, A. (1995): Geografické aspekty rozvoje dálniční sítě v České republice. [Diplomová práce] PřF UK v Praze, KSGRR, Praha, 115 s.
- JOHNSTON, R. J. (ed.) (1993): The Dictionary of Human Geography (Second edition). Blackwell, Oxford, s. 103 – 104.
- KURFÜRST, P. (2001): Jak dálnice (ne)prospívají regionálnímu rozvoji. Český a Slovenský dopravní klub, Brno, 32 s.
- KURFÜRST, P. (2002): Řízení poptávky po dopravě jako nástroj ekologicky šetrné dopravní politiky. Centrum pro dopravu a energetiku, Praha, 112 s.
- LEHOVEC, F. (2003): Komplexní hodnocení užitku výstavby dopravní infrastruktury. Stavební fakulta ČVUT, Praha, 73 s.
- LINNEKER, B. J.; SPENCE, N. A. (1992): An Accessibility Analysis of the Impact of the M25 London Orbital Motorway on Britain. *Regional Studies*, 26, č. 1, Regional Studies Association, Cambridge, s. 31 – 47.

- MARADA, M. (2003): Dopravní hierarchie středisek v Česku: vztah k organizaci osídlení. [Dizertační práce] PřF UK v Praze, KSGRR, Praha, 116 s.
- NIJKAMP, P. (2003): European Regional Development Policies and Foreign Direct Investments. In: Domański, R. (ed.): Recent Advances in Urban and Regional Studies. Polish Academy of Sciences, Warszawa, s. 39 – 60.
- PRIEMUS, H.; NIJKAMP, P.; BANISTER, D. (2001): Mobility and Spatial Dynamics: An Uneasy Relationship. *Journal of Transport Geography*, 9, č. 3, Elsevier Science, Dublin, s. 167 – 171.
- REPHANN, T. J. (1993): Highway Investment and Regional Economic Development: Decision Methods and Empirical Foundations. *Urban Studies*, 30, č. 2, University of Glasgow, Glasgow, s. 437 – 450.
- RIETVELD, P.; VICKERMAN, R. W. (2004): Transport in Regional Science: The „Death of Distance“ Is Premature. *Papers in Regional Science*, 83, č. 1, RSAI, Leeds, s. 229 – 248.
- SAZAMOVÁ, M. (1984): Geografické aspekty vlivu dálnice na osídlení, hospodářství a krajinu v ČSSR. [Diplomová práce] PřF UK v Praze, KSGRR, Praha, 86 s. + přílohy
- SLOWÍKOVÁ, Z. (2003): Podmínky pro zimní cestovní ruch v Jizerských horách s přihlédnutím k dopravním aspektům. [Magisterská práce]. PřF UK v Praze, KSGRR, Praha, 93 s.
- ŠUPICH, P. (1995): Současný stav a perspektiva výstavby dálnic v České republice. [Bakalářská práce] PřF UK v Praze, KSGRR, Praha, 37 s. + přílohy
- VICKERMAN, R. W. (1991b): Other Regions' Infrastructure in a Region's Development. In: Vickerman, R. W. (ed.): Infrastructure and Regional Development. *European Research in Regional Science*, vol. 1. Pion, London, s. 61 – 74.
- VICKERMAN, R. W. (1995): The Regional Impacts of Trans-European network. *The Annals of Regional Science*, 29, č. 2, Springer-Verlag, Berlin, s. 237 – 254.
- VICKERMAN, R. W. (ed.) (1991a): Infrastructure and Regional Development. *European Research in Regional Science*, vol. 1. Pion, London, 209 s.
- VICKERMAN, R. W.; SPIEKERMAN, K.; WEGENER, M. (1999): Accessibility and Economic Development in Europe. *Regional Studies*, 33, č. 1. Regional Studies Association, Cambridge, s. 1 – 15.
- VICKERMAN, R. W. (1994): Transport Infrastructure and Region Building in the European Community. *Journal of Common Market Studies*, 32, č. 1, Basil Blackwell, Oxford, s. 1 – 24.
- VONDRÁČKOVÁ, P. (2004): Dálnice D8 a regionální rozvoj. [Ročníková práce] PřF UK v Praze, KSGRR, Praha, 42 s.
- WHITELEGG, J. (1994): Silnice, pracovní místa, ekonomika. Greenpeace, London, 21 s.

Seznam pramenů

- Administrativní registr ekonomických subjektů – ARES. <http://www.info.mfcr.cz/ares/ares.html>, 16. 7. 2005.
- Dojížděka a vyjížděka do zaměstnání a škol 1991: Okres Litoměřice. FSÚ, Praha, 1992, 78 s.
- Dojížděka a vyjížděka do zaměstnání a škol 1991: Okres Mělník. FSÚ, Praha, 1992, 60 s.
- Dojížděka a vyjížděka do zaměstnání a škol 1991: Okres Praha-východ. FSÚ, Praha, 1992, 72 s.
- Nezaměstnanost, vzdělanostní a věková struktura 1991. Data poskytnutá ČSÚ, pobočka Ústí n. L.
- Nezaměstnanost 3/2006. <http://portal.mpsv.cz>, 26. 4. 2006.
- Informační server českého soudnictví – obchodní rejstřík. <http://portal.justice.cz/uvod/justice.aspx>, 12. 3. 2006.
- Sčítání lidu, domů a bytů 1991 – okres Litoměřice. Okresní státní správa Litoměřice, Litoměřice, 1992, 153 s.
- Sčítání lidu, domů a bytů 1991 – okres Mělník. Okresní státní správa Mělník, Mělník, 1992, 182 s.
- Sčítání lidu, domů a bytů 1991 – okres Praha-východ. Okresní státní správa Praha-Východ, Praha, 1992, 167 s.
- Sčítání lidu, domů a bytů k 1. 3. 2001 – Dojížděka do zaměstnání a škol: Okres Litoměřice. ČSÚ, Praha, 2004, 108 s.
- Sčítání lidu, domů a bytů k 1. 3. 2001 – Dojížděka do zaměstnání a škol: Okres Mělník. ČSÚ, Praha, 2004, 80 s.
- Sčítání lidu, domů a bytů k 1. 3. 2001 – Dojížděka do zaměstnání a škol: Okres Praha-východ. ČSÚ, Praha, 2004, 94 s.
- Souhrnné tabulky za obce SLDB 2001. <http://www.czso.cz>, 26. 1. 2004.

Seznam tabulek, obrázků a grafů

Seznam tabulek

- Tabulka 3.1: Počet provedených dotazníků dle velikostních kategorií obcí
- Tabulka 4.1: Stavební úseky D8
- Tabulka 4.2: Korelační tabulka
- Tabulka 5.1: Souhlas se stávající trasou dálnice D8, otázka č. 2 (%)
- Tabulka 5.2: Percepce působení dálnice D8, otázka č. 3 (%)
- Tabulka 5.3: Převažující vlivy dálnice D8 na obec, otázka č. 10 (%)
- Tabulka 5.4: Převažující vlivy dálnice D8 na ČR, otázka č. 11a (%)
- Tabulka 5.5: Konkrétní vlivy dálnice D8 na ČR, otázka č. 11b (%)
- Tabulka 5.6: Souhlas se stávající trasou dálnice D8, otázka č. 2 (%)
- Tabulka 5.7: Využívání dálnice D8 vlastním autem, otázka č. 3 (%)
- Tabulka 5.8: Percepce působení dálnice D8, otázka č. 4 (%)
- Tabulka 5.9: Percepce polohy bydliště s ohledem na dálnici D8, otázka č. 5 (%)
- Tabulka 5.10: Převládající vlivy dálnice D8, otázka č. 7 a 10a (%)
- Tabulka 5.11: Konkrétní vlivy dálnice D8 na ČR, otázka č. 10b (%)
- Tabulka 5.12: Zastoupení firem v ekonomických odvětvích
- Tabulka 5.13: Struktura firem dle velikosti a dle jejich vzniku (%)
- Tabulka 5.14: Podíl přemístěných firem otázka č. 1a (%)
- Tabulka 5.15: Vliv dálnice D8 na lokalizaci firmy, otázka č. 2 (%)
- Tabulka 5.16: Poloha u D8 jako výhoda oproti konkurenci, otázka č. 4 (%)
- Tabulka 5.17: Využívání dálnice D8 firmami, otázka č. 6 (%)
- Tabulka 5.18: Percepce vlivů dálnice D8, otázka č. 12 (%)
- Tabulka 5.19: Převládající vlivy dálnice D8, otázka č. 13 a 14a (%)
- Tabulka 5.20: Konkrétní vlivy dálnice D8 na ČR, otázka č. 14b (%)
- Tabulka 6.1: Očekávaná percepce respondentů dle geografické polohy a hierarchického řádu sídel
- Tabulka 6.2: Standardizovaná rezidua odpovědí starostů a obyvatel na trasu dálnice D8
- Tabulka 6.3: Skutečná percepce respondentů dle geografické polohy a hierarchického řádu sídel
- Tabulka 7.1: Percepce působení dálnice D8 na socioekonomické indikátory

Seznam obrázků

Obrázek 2.1: Přímé a nepřímé vztahy mezi dopravní infrastrukturou a regionálním rozvojem

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

Obrázek 2.3: Vztah mezi hospodářstvím a investicemi do dopravní infrastruktury

Obrázek 3.1: Mapa dálničních a regionálně významných obcí

Obrázek 4.1: Mapa časových úspor ve směru od Prahy

Obrázek 4.2: Mapa časových úspor ve směru od Ústí nad Labem

Obrázek 4.3: Mapa kvality lidských zdrojů a ekonomické síly dálničních a regionálně významných obcí

Obrázek 5.1: Mapa plánovaného rozvoje dálničních a regionálně významných obcí

Obrázek 5.2: Mapa negativní percepce dálnice D8 obyvatelstvem a její využívání automobily

Obrázek 5.3: Mapa podílu relokovaných firem

Obrázek 6.1: Mapa působení dálnice D8 na životní prostředí

Obrázek 6.2: Působení dálnice D8 na podnikání

Seznam grafů

Graf 4.1: Rotované faktorové zátěže

Graf 4.2: Faktorová skóre dle okresů

Graf 4.3: Faktorová skóre dle typů obcí

Graf 4.4: Jednoduchá lineární regrese kvality lidských zdrojů a nezaměstnanosti dle okresů

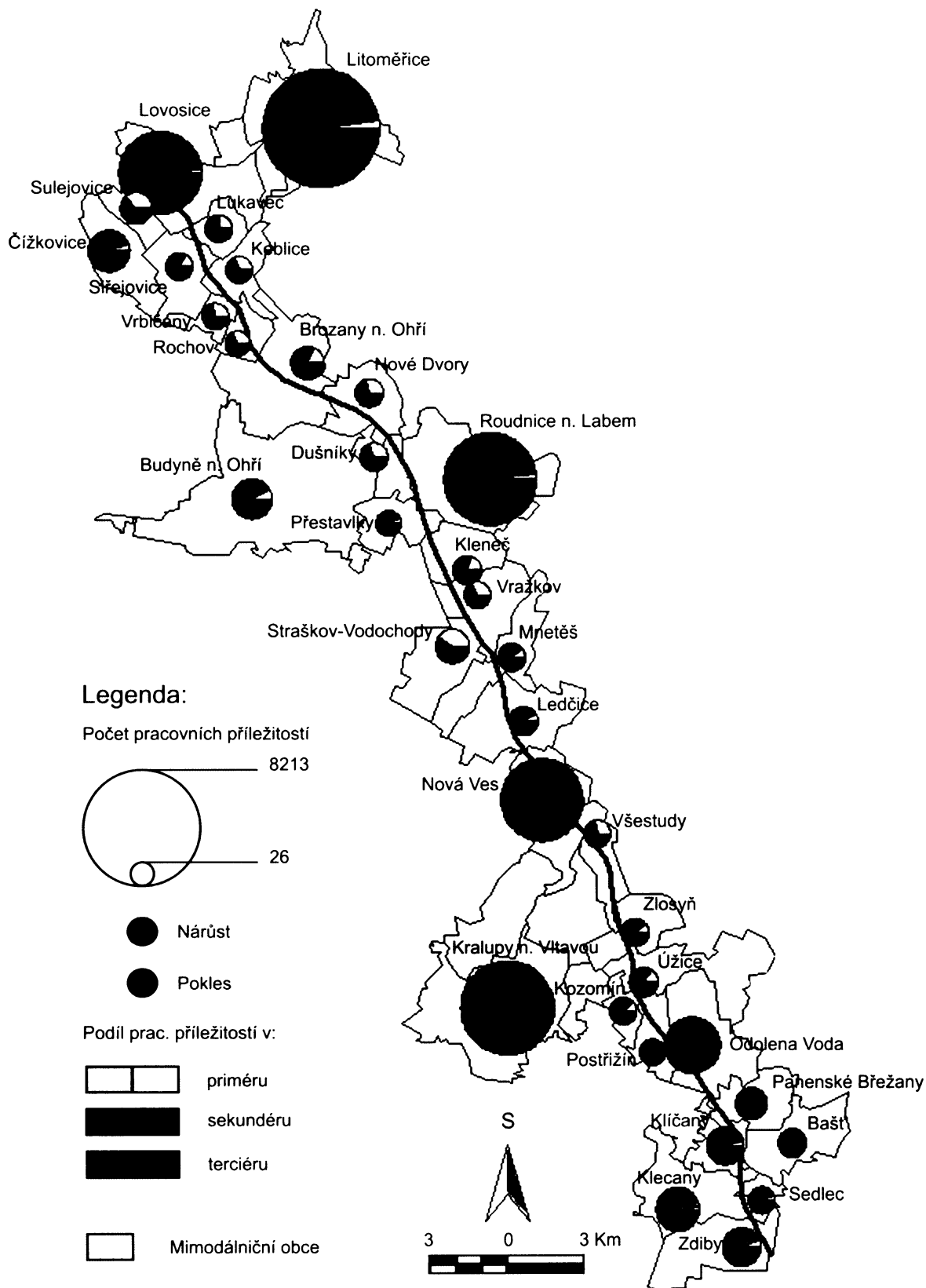
Graf 4.5: Jednoduchá lineární regrese kvality lidských zdrojů a nezaměstnanosti dle typů obcí

Seznam příloh

- Příloha 1: Mapa pracovních příležitostí v roce 2001
- Příloha 2: Mapa směrů pracovní vyjížďky v roce 1991
- Příloha 3: Mapa směrů pracovní vyjížďky v roce 2001
- Příloha 4: Mapa dojížďkového regionu Prahy v roce 2001
- Příloha 5: Mapa komplexního ukazatele kvality lidských zdrojů
- Příloha 6: Plány obcí do budoucna, otázka č. 6
- Příloha 7: Dotazník pro starosty
- Příloha 8: Dotazník pro obyvatele
- Příloha 9: Dotazník pro firmy
- Příloha 10: Změny ve fungování firem po zprovoznění dálnice D8, otázka č. 7 (%)
- Příloha 11: Standardizovaná rezidua percepce dálnice D8

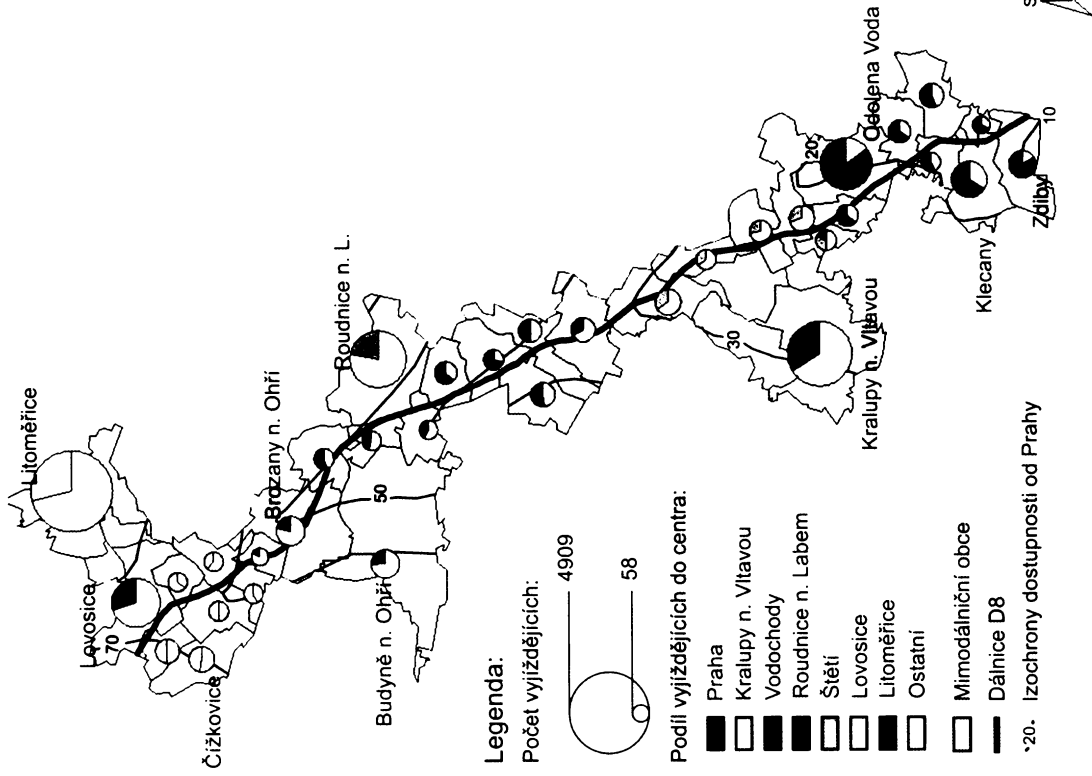
Přílohy

Příloha 1: Mapa pracovních příležitostí v roce 2001

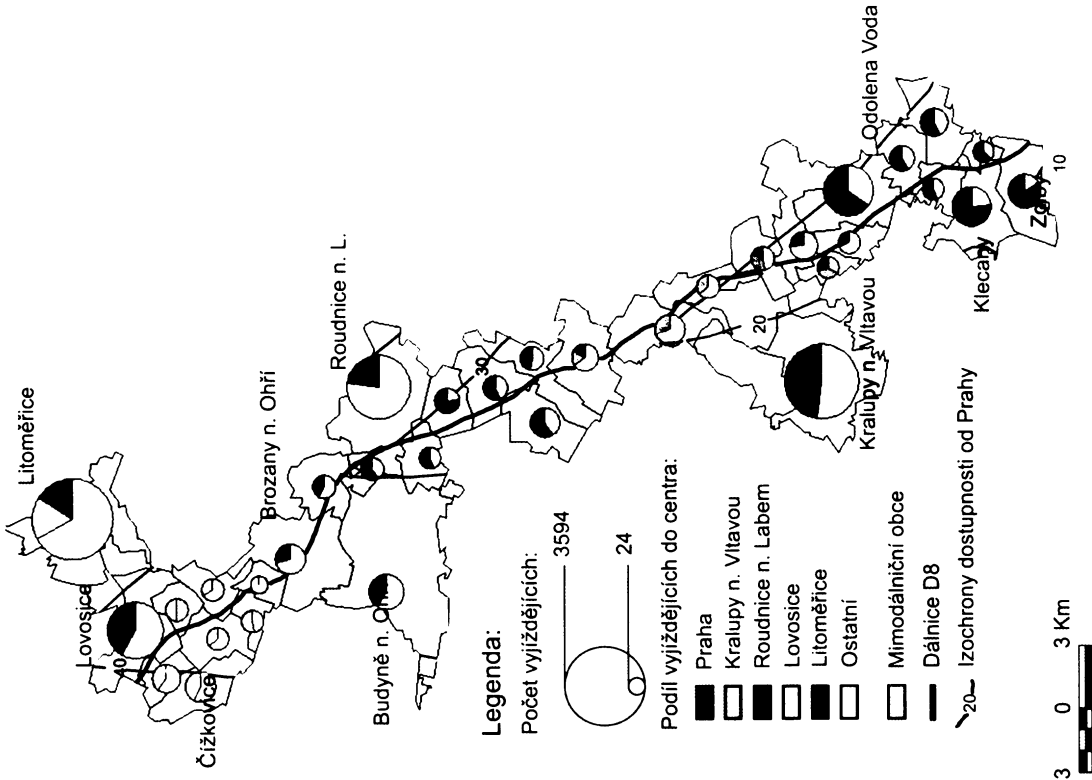


Zdroj: SLDB 1991 a 2001, Vondráčková 2004

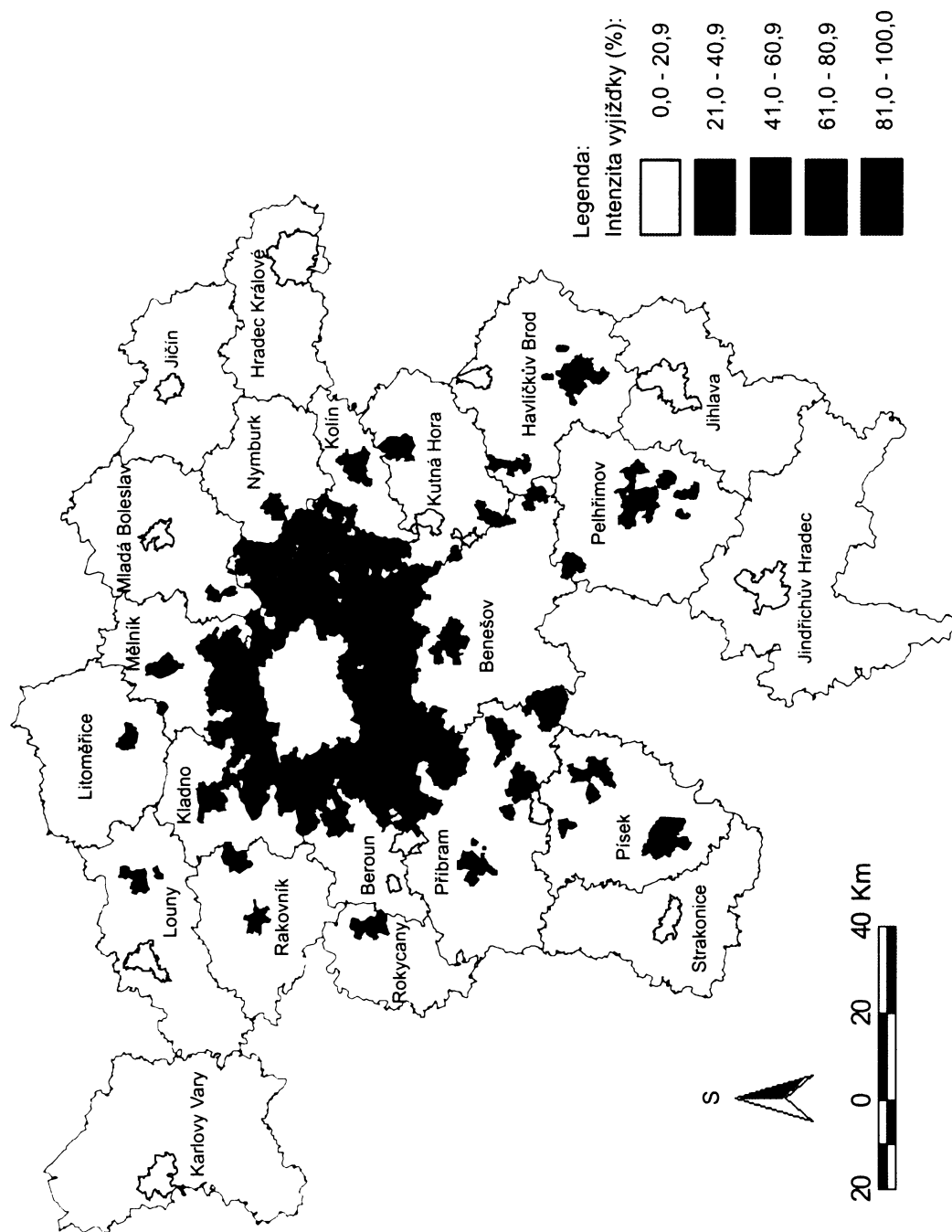
Příloha 2: Mapa směrů pracovní vyjížděky v roce 1991



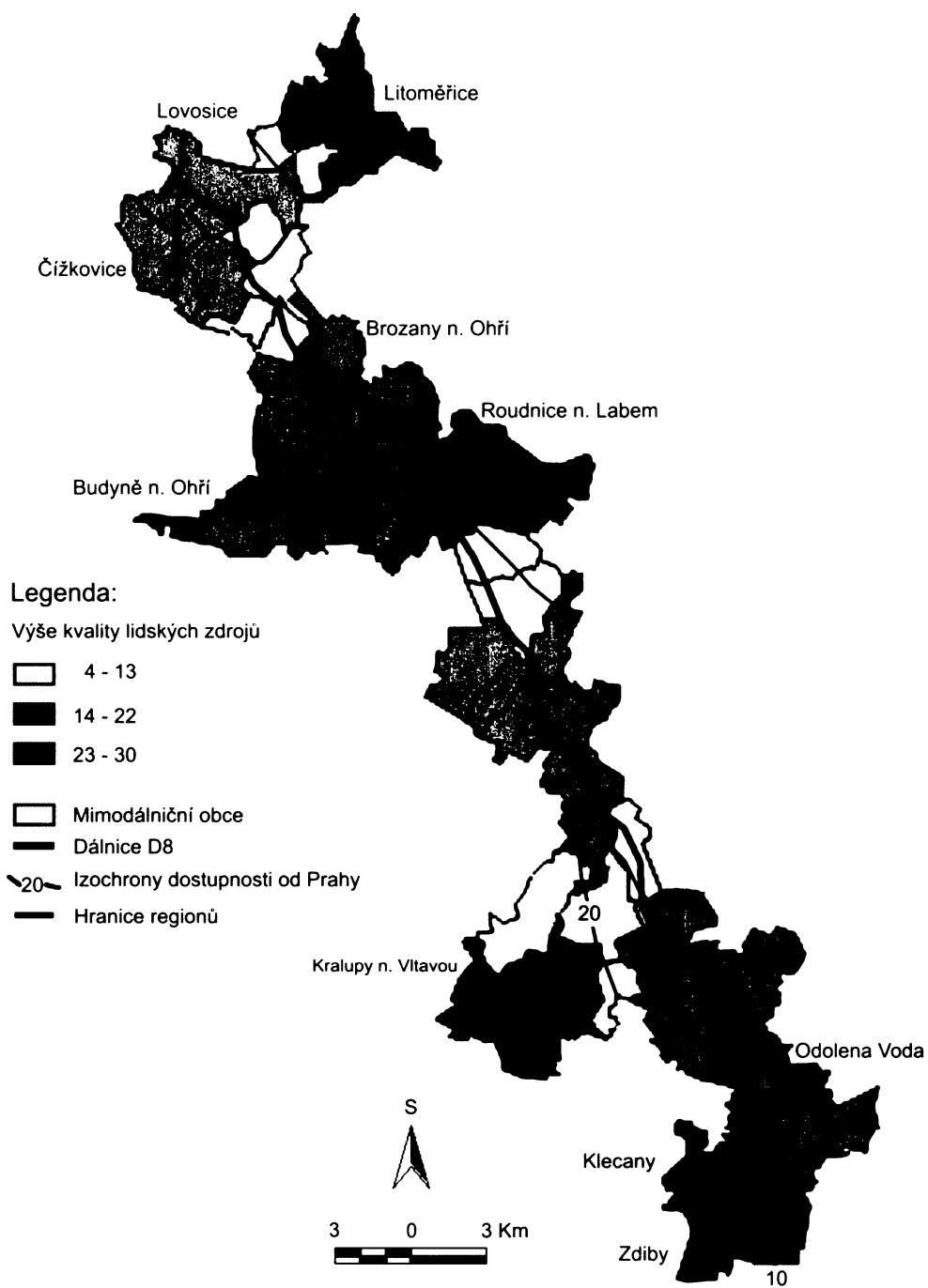
Příloha 3: Mapa směrů pracovní vyjížděky v roce 2001



Příloha 4: Mapa dojížděkového regionu Prahy v roce 2001



Příloha 5: Mapa komplexního ukazatele kvality lidských zdrojů



Zdroj: SLDB 2001, Vondráčková 2004

Příloha 6: Plány obcí do budoucna, otázka č. 6

	Průmyslová zóna	Bydlení	Doprava	Infrastruktura	Protihlukový val	Služby	Bez odpovědi
Bášť		x					
Klecany							x
Klíčany							x
Kozomín	x	x					
Kralupy n. Vltavou	x	x	x				
Odolena Voda			x				
Panenské Břežany		x					
Postřížín		x					
Sedlec		x					
Úžice	x						
Zdiby	x	x				x	
Zlosyň	x	x					
Brozany n. Ohří		x					
Budyně n. Ohří							x
Čížkovice		x					
Keblice		x					
Kloneč	x	x					
Ledčice		x					
Lukavec							x
Mnetěš		x					
Nová Ves	x						
Nové Dvory		x					
Přestavlky		x					
Rochov							x
Roudnice n. Labem	x	x		x			
Siřejovice		x					
Straškov-Vodochody		x					
Vražkov		x					
Vrbičany		x					
Všestudy					x		
Litoměřice		x	x			x	
Lovosice	x	x					
Sulejovice							x

Zdroj: vlastní dotazníkové šetření

Příloha 7: Dotazník pro starosty
DOTAZNÍK
pro starosty dálničních a regionálně významných obcí

Identifikační údaje:

Pohlaví	Vzdělání			
Věk	Uvolněn/a ze zaměstnání	Ano	Ne	
Politická příslušnost	Délka vykonávání funkce			

1. Souhlasil/a jste jako zástupce obce s plánem vystavět dálnici D8 (bez ohledu na to, kudy povede) spojující Drážďany s Prahou?

Ano Spíše ano Nevím Spíše ne Ne

2. Jste spokojeni se současnou trasou dálnice D8, tj. v blízkosti Vaší obce?

Ano Spíše ano Nevím Spíše ne Ne

3. Jak si myslíte, že dálnice D8 ovlivnila následující charakteristiky ve vaší obci?
 (+ ovlivnila pozitivně; 0 vůbec neovlivnila; - ovlivnila negativně)

ŽP – znečištění ovzduší	+	0	-
ŽP – prach	+	0	-
ŽP – hluk	+	0	-
ŽP – vibrace	+	0	-
ŽP – narušení krajiny	+	0	-
Dopravní dostupnost středisek	+	0	-
Nezaměstnanost	+	0	-
Vyjíždka za prací	+	0	-
Stěhování	+	0	-
Ceny pozemků a nemovitostí	+	0	-
Intenzita dopravy v obci	+	0	-
Obslužnost hromadnou dopravou	+	0	-
Návštěvnost obce turisty	+	0	-
Podnikání	+	0	-
Finance obce (přístup k dotacím)	+	0	-
Průmyslová zóna	+	0	-
Příchod investorů	+	0	-

4.a) Přinesla Vám poloha u dálnice nějaké finanční prostředky (investice apod.)?

Ano Ne

Které?

.....

4.b) Pokud ano, v kterých oblastech?

.....

4.c) Projevili jste jako obec zvýšenou iniciativu takovýchto prostředků dosáhnout? Pokud ano, jak? (pobídky investorům, výstavba průmyslové zóny, podpora MSP)

.....

.....

5.a) Pokud jste vybudovali průmyslovou zónu, byl zájem podnikat v této lokalitě?

Ano Spíše ano Nevím Spíše ne Ne

5.b) Měli jste nějakou konkrétní představu, které investory byste chtěli do průmyslové zóny nalákat?

Ano Spíše ano Spíše ne Ne

5.c) Podařilo se Vám to? Pokud ano, o které firmy se jedná?

.....
.....

6. Jaké kroky chystáte v oblasti rozvoje obce (v souvislosti s D8) do budoucna?

.....

7. Jaké Vámi poskytované pobídky jsou podle Vás pro firmy v obci nejdůležitější?

.....

8. Jak přispívají firmy v obci k jejímu rozvoji (k životu v obci)?

.....

9.a) Vyskytly se nějaké problémy při výstavbě dálnice na území Vaší obce? Pokud ano, jaké?

.....

9.b) Fungovaly zde občanské iniciativy proti D8?

Ano Ne

9.c) Pokud ano, jaké?

.....

10. Domníváte se, že přínosy dálnice pro Vaši obec převažují nad negativy?

Ano Spíše ano Stejně Spíše ne Ne Nevím

11.a) Bude mít podle Vás D8 po svém dokončení pro českou společnost více pozitivních nebo negativních dopadů?

++ 0 --

11.b) Jaké a proč? (zlepšení geografické makropolohy, lepší dopravní dostupnost, zhoršení ŽP, finanční nákladnost vs. návratnost)

.....

.....

Příloha 8: Dotazník pro obyvatele
DOTAZNÍK
pro obyvatele dálničních a regionálně významných obcí

Identifikační údaje:

Pohlaví	Vzdělání
Věk	Zaměstnání (primér, sekundér, terciér; veřejný x soukromý sektor)

1. Souhlasil/a jste s plánem vystavět dálnici D8 (bez ohledu na to, kudy povede) spojující Drážďany s Prahou?

Ano Spíše ano Nevím Spíše ne Ne

2. Jste spokojeni se současnou trasou dálnice D8, tj. v blízkosti Vaší obce?

Ano Spíše ano Nevím Spíše ne Ne

3. a) Využíváte dálnici D8 vlastním autem?

Ano Ne

3. b) Jak často?

Denně 1-2 týdně několikrát do měsíce několikrát ročně

3. c) Za jakým účelem dálnici využíváte?

- ? zaměstnání
- ? škola
- ? služby
- ? úřady
- ? soukromé cesty (rekreace, cestovní ruch, zábava, návštěva příbuzných)

3. d) Vyjíždíte z obce častěji než před otevřením dálnice D8?

Ano Spíše ano Nevím Spíše ne Ne

3.e) Vyjíždíte po otevření dálnice díky zlepšené dostupnosti více do vzdálenějších obcí např. za nákupy?

Ano Spíše ano Nevím Spíše ne Ne

4. Jak si myslíte, že dálnice D8 ovlivnila následující charakteristiky ve vaší obci?

(+ ovlivnila pozitivně; 0 vůbec neovlivnila; - ovlivnila negativně)

ŽP – znečištění ovzduší	+	0	-
ŽP – prach	+	0	-
ŽP – hluk	+	0	-
ŽP – vibrace	+	0	-
ŽP – narušení krajiny	+	0	-
Dopravní dostupnost středisek	+	0	-
Nezaměstnanost	+	0	-
Vyjíždka za prací	+	0	-
Stěhování	+	0	-
Ceny pozemků a nemovitostí	+	0	-
Intenzita dopravy v obci	+	0	-
Obslužnost hromadnou dopravou	+	0	-
Návštěvnost obce turisty	+	0	-
Podnikání	+	0	-
Průmyslová zóna	+	0	-
Příchod investorů	+	0	-

5. a) Vnímáte polohu svého trvalého bydliště u D8 jako pozitivum nebo Vám blízkost dálnice vadí?

++ + 0 - --

5. b) Proč?

.....
.....

6. Byli byste ochotni se kvůli dálnici z obce vystěhovat?

Ano Spíše ano Nevím Spíše ne Ne

7. Domníváte se, že přínosy dálnice převažují nad negativy?

? Pro Vás osobně Ano Spíše ano Stejně Spíše ne Ne Nevím

? Pro Vaši obec Ano Spíše ano Stejně Spíše ne Ne Nevím

8. Domníváte se, že význam Vaší obce se díky dálnici zvýšil?

Ano Spíše ano Nevím Spíše ne Ne

9.a) Myslíte si, že se otevření dálnice D8 nějak projevilo v rozvoji obce?

Ano Spíše ano Nevím Spíše ne Ne

9.b) Jak?

.....
.....

10. a) Bude mít podle Vás D8 po svém dokončení pro českou společnost více pozitivních nebo negativních dopadů?

++ 0 --

10. b) Jaké a proč? (zlepšení geografické makropohy, lepší dopravní dostupnost, zhoršení ŽP, finanční nákladnost vs. návratnost)

.....
.....

Příloha 9: Dotazník pro firmy
DOTAZNÍK
pro firmy působící v dálničních a regionálně významných obcích

Identifikační údaje:

Pohlaví	Věk			
Vzdělání	Funkce ve firmě			
Velikost firmy (počet zaměstnanců)	<10	11-50	51-100	>101
Vlastnické poměry:	zahraniční	české	kombinované	
Sektor působení firmy:	primér	sekundér	terciér	
Pozice firmy:	OSVČ	centrála	výzkum	
	pobočka	výroba	sklad	samostatná provozovna
Rok vzniku firmy:				

1.a) Byla Vaše firma (pobočka) od svého vzniku lokalizována v současné poloze?

Ano Ne

1.b) Pokud ne, odkud byla přemístěna?

.....

1.c) Proč byla přemístěna? Srovnajte výhody a nevýhody bývalé a současné polohy.

.....

2. Jak vnímáte dálnici D8 z hlediska lokalizace Vaší firmy?

a) Byla nejdůležitějším faktorem lokalizace

Proč?

b) Neměla na umístění firmy žádný vliv (firma existovala již před D8 nebo nebyl brán ohled na tento faktor)

c) Dálnice vliv měla, ale rozhodli jste se i na základě jiných faktorů

Kterých? Např. blízkost Prahy, nespokojenost s dosavadní polohou, kvalitní pracovní síla, levné pozemky

.....

3) Co považujete za hlavní klady a zápory lokalizace u D8?

Dopravní dostupnost (pro zaměstnance X firmy) + -

Ceny pozemků a nemovitostí + -

Intenzita dopravy + -

Obslužnost + -

Jiné, jaké?

4. a) Vnímáte polohu u dálnice jako svou výhodu oproti jiným firmám?

Ano Spíše ano Nevím Spíše ne Ne

4. b) Proč?

.....

.....

5. Obáváte se příchodu konkurence pro Vaši firmu díky zlepšení dopravní dostupnosti obce, v níž podnikáte?

Ano Spíše ano Nevím Spíše ne Ne

6. a) Využíváte jako firma dálnici D8?

Ano Ne

6. b) Jak často?

Denně 1-2 týdně několikrát do měsíce několikrát ročně

6.c) Vyjíždíte po otevření dálnice díky zlepšené dostupnosti více do vzdálenějších obcí např. za obchodními záležitostmi? (Týká se firem, které se nacházely v obci již před otevřením D8)

Ano Spíše ano Nevím Spíše ne Ne

7. Změnilo se fungování Vaší firmy po otevření dálnice? (v případě, že se firma v obci nacházela již před tím) Např. změna dodavatelsko-odběratelských vztahů, změna trhu, na němž firma dříve působila, výrobního programu, dopravní obsluhy, rozšíření výroby apod.)

.....
.....

8.a) Učinila obec nějaké pobídky ze své strany, aby Vás do obce přilákala?

Ano Ne

8.b) Pokud ano, které?

.....

9.a) Získáváte nyní nějaké výhody ze strany obce?

Ano Ne

9.b) Pokud ano, které?

.....

10.a) Jste s nabídkou služeb ze strany obce spokojeni?

Ano Ne

10.b) Jaká má pro Vás největší význam?

.....

10.c) Které služby byste ze strany obce přivítali?

.....

11. Jak přispíváte jako firma do života obce?

.....

.....

12. Jak si myslíte, že dálnice D8 ovlivnila následující charakteristiky v obci, kde sídlíte?

(+ ovlivnila pozitivně; 0 vůbec neovlivnila; - ovlivnila negativně)

ŽP – znečištění ovzduší	+	0	-
ŽP – prach	+	0	-
ŽP – hluk	+	0	-
ŽP – vibrace	+	0	-
ŽP – narušení krajiny	+	0	-
Dopravní dostupnost středisek	+	0	-
Nezaměstnanost	+	0	-
Vyjížd'ka za prací	+	0	-
Stěhování	+	0	-
Ceny pozemků a nemovitostí	+	0	-
Intenzita dopravy v obci	+	0	-
Obslužnost hromadnou dopravou	+	0	-
Návštěvnost obce turisty	+	0	-
Podnikání	+	0	-
Průmyslová zóna	+	0	-
Příchod investorů	+	0	-

13. Domníváte se, že přínosy dálnice pro obec převažují nad negativy?

Ano Spíše ano Stejně Spíše ne Ne Nevím

14.a) Bude mít podle Vás D8 po svém dokončení pro českou společnost více pozitivních nebo negativních dopadů?

++ 0 --

14.b) Jaké a proč? (zlepšení geografické makropoložky, lepší dopravní dostupnost, zhoršení ŽP, finanční nákladnost vs. návratnost)

.....

.....

Příloha 10: Změny ve fungování firem po zprovoznění dálnice D8, otázka č. 7 (%)

	Celkem	Zázemí Prahy	Podřipsko	Zázemí Lovosic	Dálniční obce	Regionálně významné obce
Beze změny	85,7	95,0	79,4	87,5	87,2	83,9
Rozšíření oblasti podnikání	7,1	0,0	11,8	6,3	7,7	6,5
Změna dodavatelů	1,4	0,0	2,9	0,0	0,0	3,2
Nárůst obrátu	1,4	0,0	2,9	0,0	0,0	3,2
Ušetřené dopravní náklady	2,9	0,0	2,9	6,3	2,6	3,2
Méně zákazníků	1,4	5,0	0,0	0,0	2,6	0,0

Zdroj: vlastní dotazníkové šetření

Příloha 11: Standardizovaná rezidua percepce dálnice D8

	Pozitivní vliv			Nulový vliv		
	OF	OS	SF	OF	OS	SF
Celkem						
Dopravní dostupnost	-1,23	-1,18	0,05	2,25	2,13	-0,10
Nezaměstnanost	-1,55	0,35	2,20	1,15	-0,27	-1,32
Vyjíždka za prací	-2,51	-0,58	2,37	2,49	0,38	-1,81
Intenzita dopravy	-0,45	-3,47	-3,13	-0,56	6,01	6,88
Zázemí Prahy						
Dopravní dostupnost	-0,88	-0,05	0,87	1,08	-0,18	-1,15
Nezaměstnanost	-0,81	1,60	2,63	0,35	-0,92	-1,24
Vyjíždka za prací	-1,98	-0,72	1,54	1,28	0,27	-0,94
Intenzita dopravy	-1,49	-3,80	-2,61	0,21	7,12	6,77
Podřipsko						
Dopravní dostupnost	-1,70	-1,73	-0,04	4,23	4,43	0,13
Nezaměstnanost	-1,90	1,17	3,70	1,60	-0,65	-2,05
Vyjíždka za prací	-1,98	0,30	2,68	2,02	-0,22	-1,98
Intenzita dopravy	1,15	-2,03	-2,92	-1,33	8,12	10,61
Zázemí Lovosic						
Dopravní dostupnost	-0,81	-2,50	-1,76	1,75		
Nezaměstnanost	-2,00	-6,67	-5,29	1,89		
Vyjíždka za prací	-4,48	-5,83	-1,76	9,69		
Intenzita dopravy	-2,88	-6,29	-4,58	-0,06		
Dálniční obce						
Dopravní dostupnost	-1,09	-0,66	0,46	1,97	0,99	-0,82
Nezaměstnanost	-0,56	0,97	1,63	0,24	-0,58	-0,81
Vyjíždka za prací	-1,95	-1,04	1,09	1,42	0,60	-0,75
Intenzita dopravy	0,09	-2,74	-2,82	-0,92	3,73	5,02
Regionálně významné obce						
Dopravní dostupnost	-1,42	-3,17	-1,89	2,66		
Nezaměstnanost	-2,71	-3,34	-0,77	2,94	4,09	0,94
Vyjíždka za prací	-3,29	-2,24	1,33	5,06	2,74	-1,62
Intenzita dopravy	-1,27	-1,47	-0,24	-0,12		

Zdroj: vlastní dotazníkové šetření

Pozn.: Hodnoty udávají výši standardizovaných reziduí, signifikanci rozdílů odpovědí mezi jednotlivými zájmovými skupinami. OF – obyvatelé x firmy, OS – obyvatelé x starostové, SF – starostové x firmy. Negativní vliv není uváděn z důvodu výskytu nulových hodnot, kvůli nimž nebylo možné rezidua vypočítat.