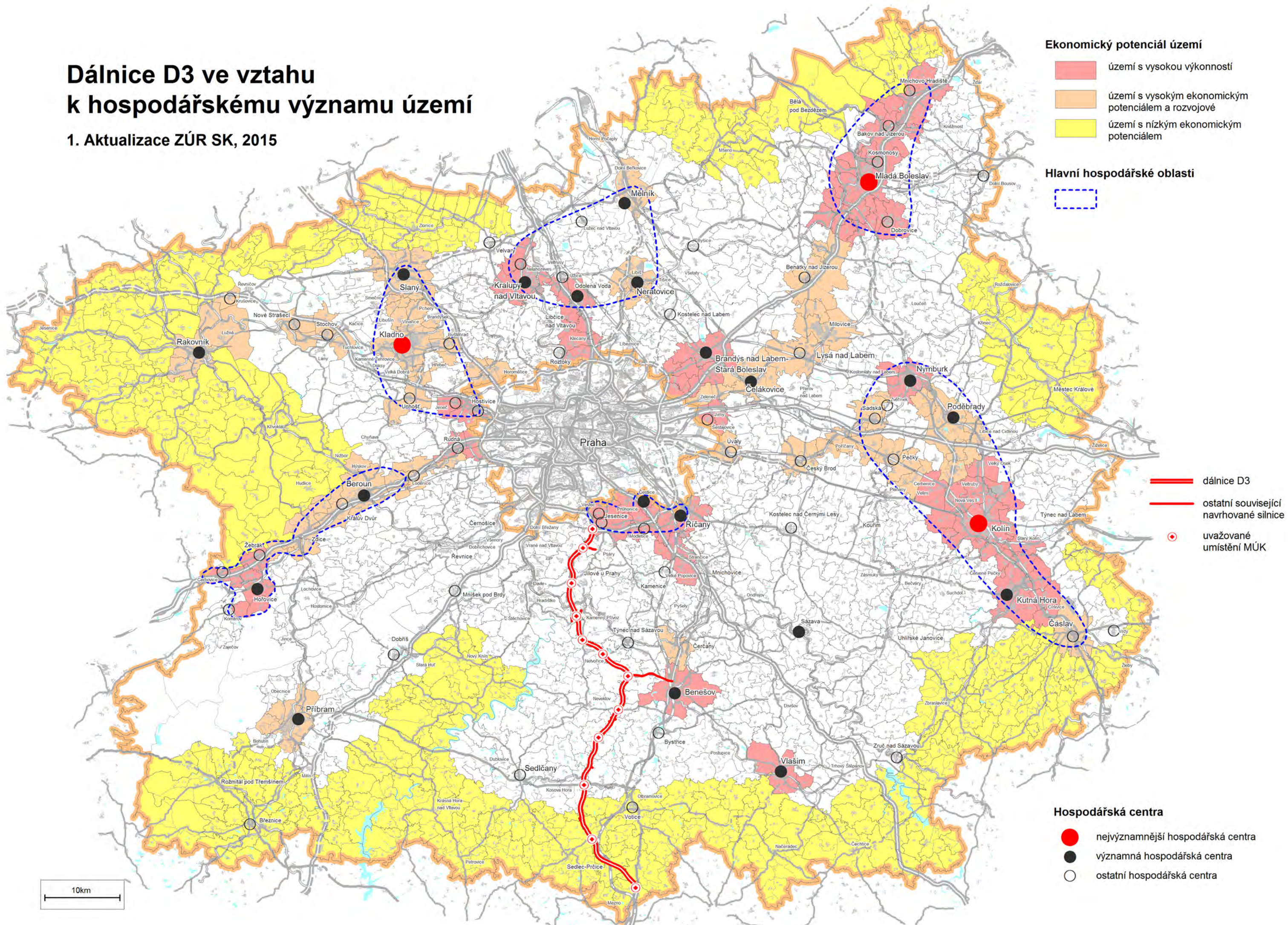


2. Vliv na sociální a hospodářské podmínky

Rozvoj dopravní infrastruktury má nesporný vliv na tematiku sociální (a obdobně i ekonomickou). Dopravní koncepce ZÚR SK je koncipována jak ve smyslu zlepšení propojenosti celého středočeského prostoru, tak ve smyslu zlepšení dopravní obslužnosti v úrovních lokálních a mikroregionálních.

Dálnice D3 ve vztahu k hospodářskému významu území

1. Aktualizace ZÚR SK, 2015



V prvním případě se jedná především o podporu rozvoje center a vyspělých regionů a speciálně pak o zvýšené využití potenciálu metropolizačního procesu (včetně rozšiřování metropolitního areálu). V druhém případě má zvláštní význam podpora periferních prostorů, jejichž potřebná stabilizace a event. i rozvoj je převážně podmíněn dostupností „vnějších“ středisek osídlení.

Lze předvídat následující vlivy zlepšení dopravní obslužnosti území na sociální a ekonomické podmínky:

- rozvoj center osídlení i dalších sídel ve vlivu dálnice D3
- snadnější dostupnost občanské vybavenosti i místa práce
- větší atraktivita pro bydlení a rekreaci v územích bez negativního vlivu dálnice
- větší atraktivita území pro hospodářské aktivity

Průchod dálnice D3 územím znamená zlepšení podmínek pro podnikání zejména v návaznosti na mimoúrovňová křížení a sjezdy. Rizikem naopak může být nevhodná lokalizace podnikatelských areálů v krajině. Obce a města mají tuto problematiku pod kontrolou prostřednictvím územních plánů.

Pro vyhodnocení dálnice D3 a Václavické spojky vzhledem k ekonomickému potenciálu je přiloženo schéma. Z něho je patrné, že prosperující hospodářské oblasti Jesenicko-Říčansko a Benešovsko získají nové dopravní propojení, které může být velmi atraktivní při častých problémech při průjezdu po dálnici D1. Dalším efektem může být podpora hospodářských aktivit v územích, která zatím z výhodné polohy netěžila (Jílovsko, Týnecko, Neveklovsko, Sedlčansko).

Porovnání nákladů na realizaci dálnice D3 a Václavické spojky s uvažovanými přínosy

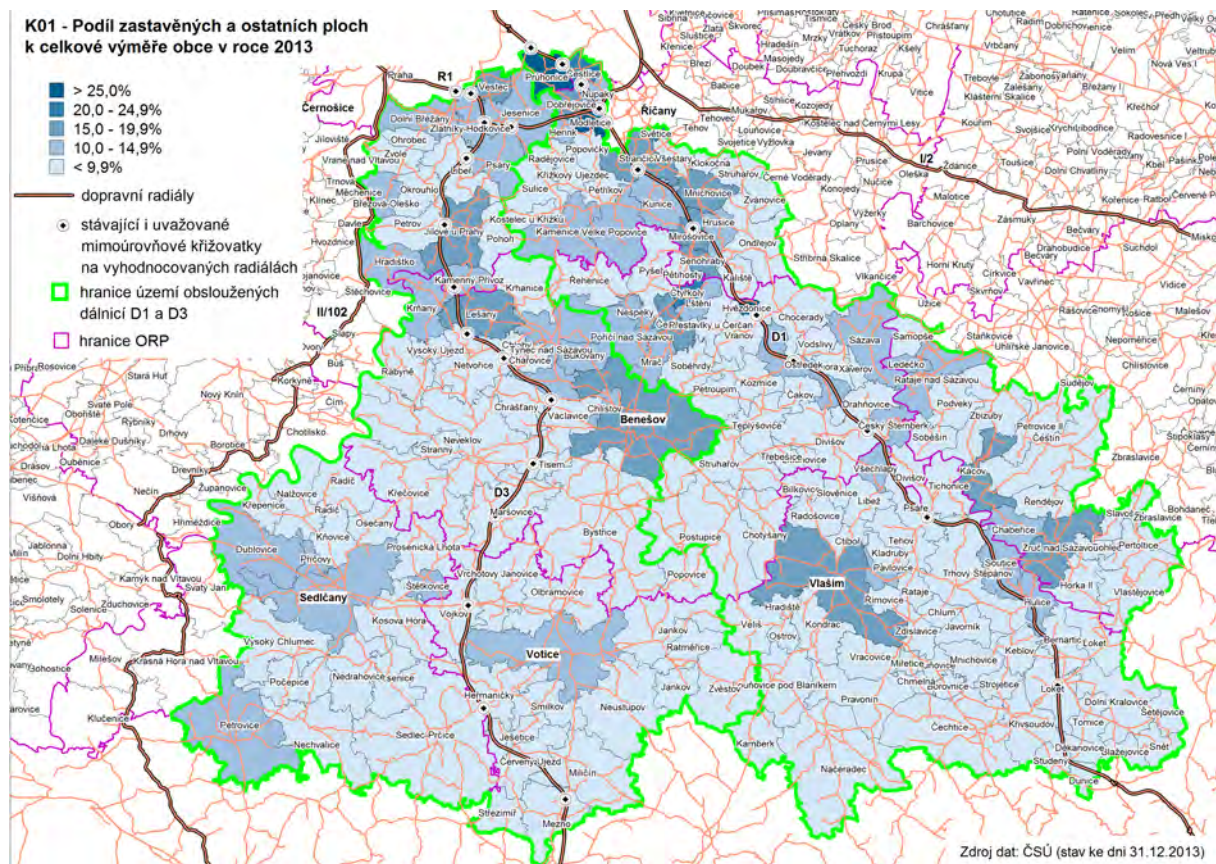
Přesto, že jsou známé odhady předpokládaných finančních nákladů na přípravu, realizaci a provoz staveb, není v rámci územně plánovací dokumentace kraje možné porovnávat tyto náklady s očekávanými ekonomickými přínosy v důsledku výše uvedených zlepšených podmínek. Tyto efekty nelze korektně vyčíslit.

Proto lze pouze s velkou mírou jistoty předpokládat, že v dlouhodobém horizontu bude z pohledu celorepublikového převažovat kladný vliv i na ekonomický pilíř udržitelného rozvoje.

Porovnání socioekonomických charakteristik vývoje území pod vlivem dálnice D1 a v území pod vlivem budoucí dálnice D3

Pro porovnání vlivu radiální silniční dopravy – dálnic směřujících do centra republiky jsme vymezili území, které bude z nadmístního hlediska obsluhováno v budoucnosti dálnicí D3 a porovnali jsme jeho sociálně demografické podmínky s podmínkami území, které je obsluhováno již po dobu cca 40 let dálnicí D1. I když jsou některé charakteristiky obou radiál rozdílné, přesto z uvedených analýz lze formulovat některá očekávání, týkající se budoucího vývoje sociálně demografických charakteristik území kolem dálnice D3.

Vymezení území vlivu dálničních radiál bylo provedeno odborným odhadem specialisty na dopravní problematiku.



Kartogram K01 - Podíl zastavěných a ostatních ploch k celkové výměře obce v roce 2013

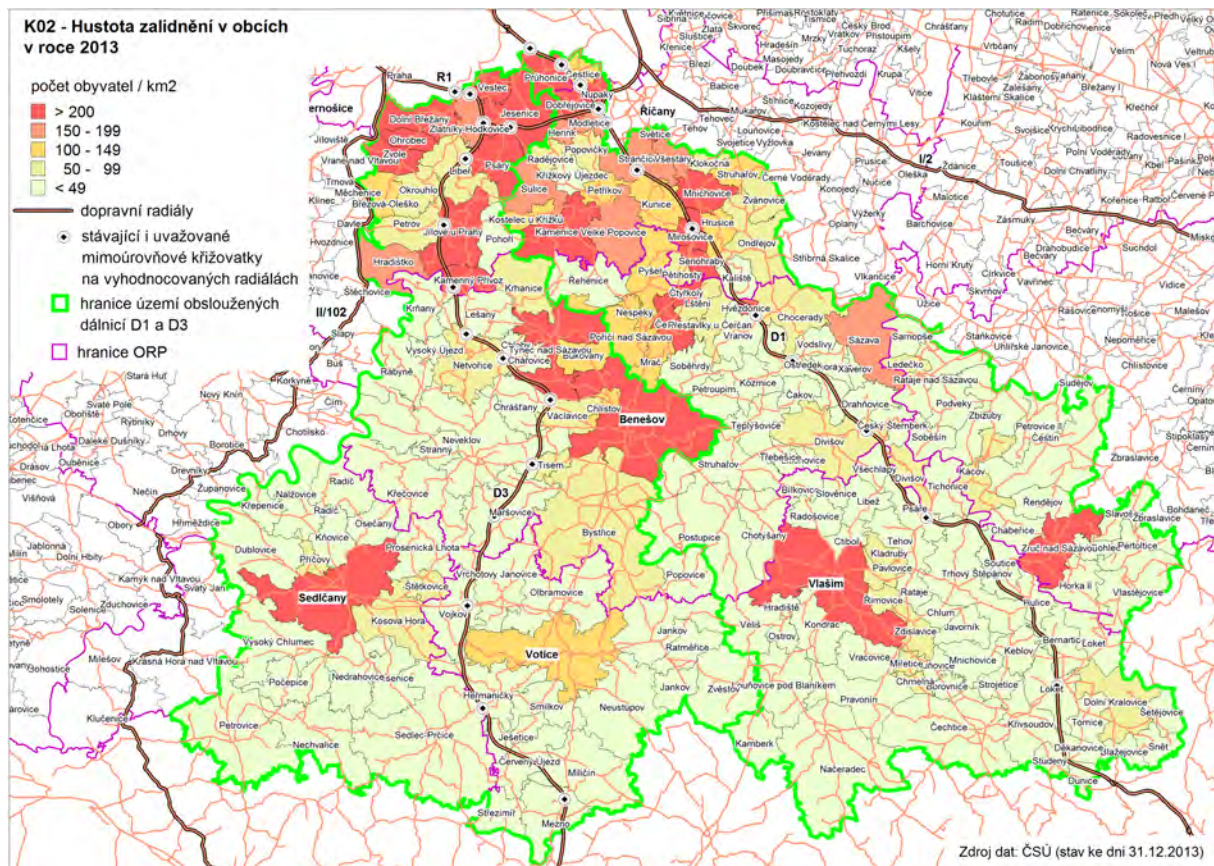
Komentář:

Vysoké podíly jsou v obcích s intenzivní výstavbou pro bydlení, výrobu a distribuci, tedy blíže k Praze (suburbanizační efekt) a také podél významných dopravních koridorů. Extrémem jsou Průhonice a Čestlice a dále všechna města.

Dálnice D1 celkem zřetelně iniciovala zvýšené hodnoty podílu i dále od Prahy ve srovnání s koridorem budoucí D3 přes periferní jih Benešovska a přes Voticko. Exity na D1 prokazatelně fungují jako lokalizační faktor pro výrobní, distribuční aj. funkce – viz např. Ostředek na exitu 34 a další. Vznikají zde také plochy pro údržbu dálnice, stavební dvory a betonárky, méně často dochází k novému využití starých zemědělských a výrobních ploch (brownfieldů). V okolí Jílového u Prahy se na zvýšeném podílu zastavěných a ostatních ploch podílejí kromě výstavby nových rodinných domů i pozůstatky staré těžby (dnes extenzivní výrobní plochy), v obci Lešany bývalá kasárna a skládky, v Posázaví lomová činnost atd.

*Podle klasifikace pozemků do **zastavěných** ploch patří: pozemky, na kterých jsou postaveny budovy (kromě skleníků a japanů) a nádvoří náležející k obytným, hospodářským nebo průmyslovým budovám jako jejich příslušenství.*

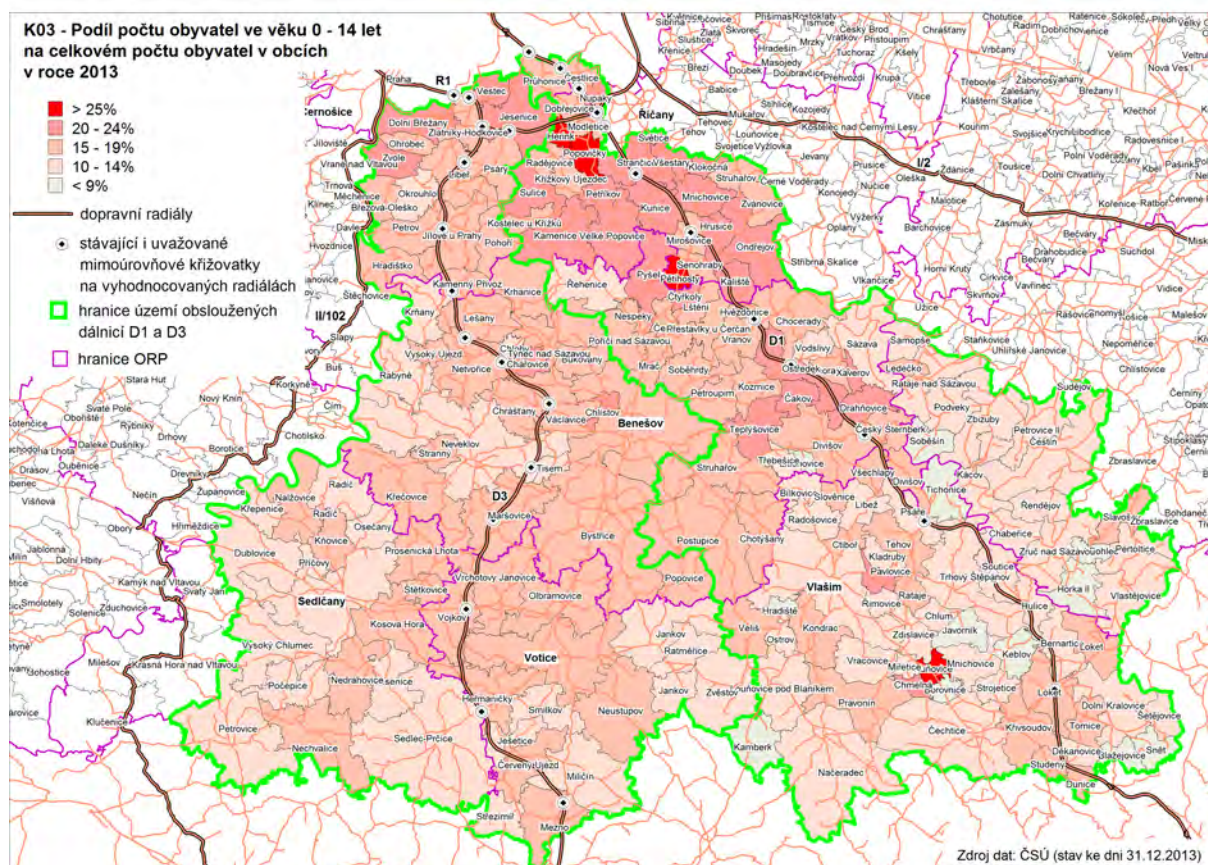
*Do **ostatních** ploch patří všechny ostatní pozemky (kromě zemědělské půdy, lesů a vodních ploch).*



Kartogram K02 - Hustota zalidnění v obcích v roce 2013

Komentář:

Kartogram zřetelně ukazuje efekt suburbanizace v zázemí Prahy, přestože nastavením legendy se může celkový dojem z mapy poněkud modifikovat. Zjevné je opět široké vymezení měst v prostoru Benešovska a Voticka s velkým počtem malých venkovských sídel („roztříštěnou sídelní strukturou“). Vliv dálnice D1 jako lokalizačního faktoru pro bydlení je podle tohoto ukazatele málo zřetelný.

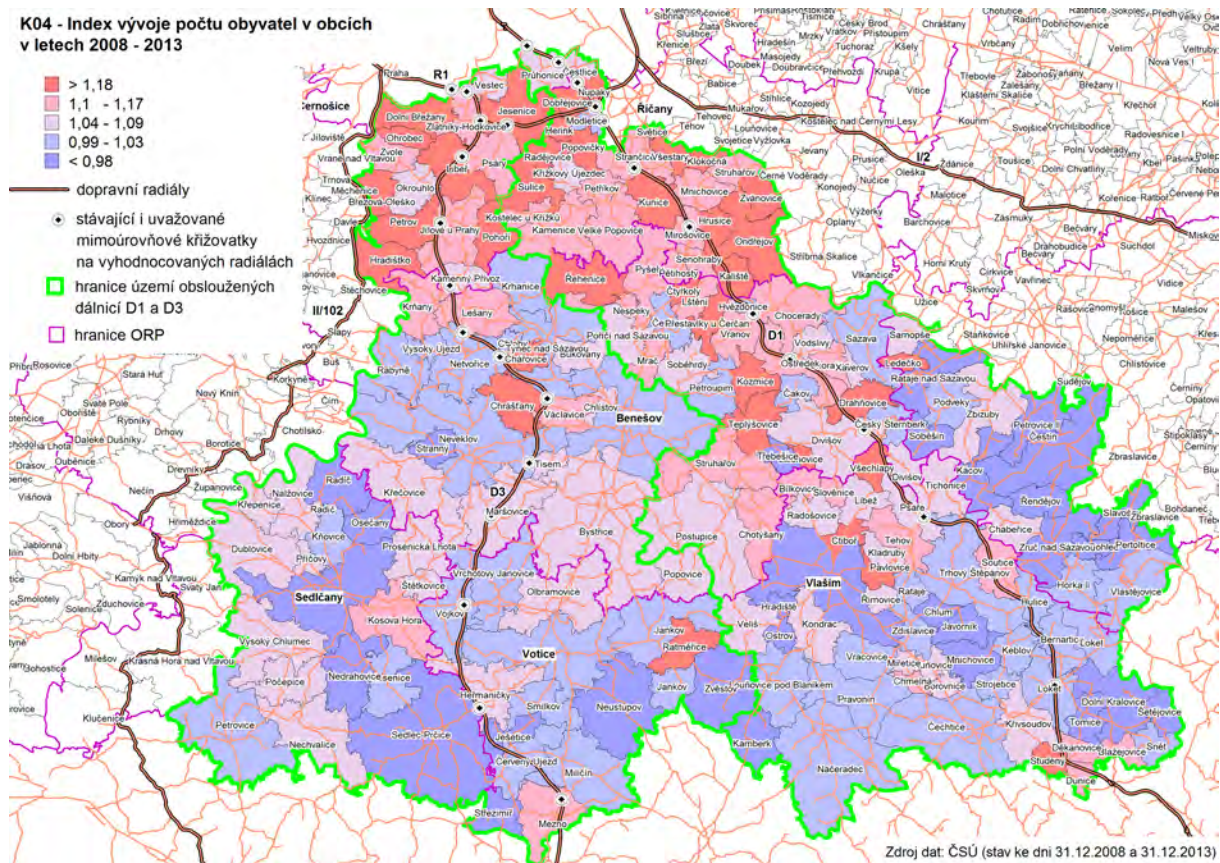


Kartogram K03 - Podíl počtu obyvatel ve věku 0 – 14 let na celkovém počtu obyvatel v obcích v roce 2013

Komentář:

Tento kartogram poskytuje poměrně výrazný prostorový vzorec - podíl dětí v populaci koresponduje s intenzitou bytové výstavby a tedy celkově se suburbanizačním procesem v zázemí Prahy. Naopak města a obce velmi periferní (dopravně odlehlá) jsou typická starší věkovou strukturou (vyšším podílem seniorů). V koridoru silnice II/603 (stará benešovská) tvoří zřetelný předěl v míře suburbanizace řeka Sázava, zatímco dálnice D1 „vytahuje“ bydlení dále od Prahy. Zpravidla malé obce s ukazatelem vychýleným v obou směrech (populace výrazně starší nebo mladší) bývají projevem místních faktorů (dopravní odlehlost u Sázavy, domovy seniorů, naopak možný výskyt sociálně vyloučených lokalit atp.).

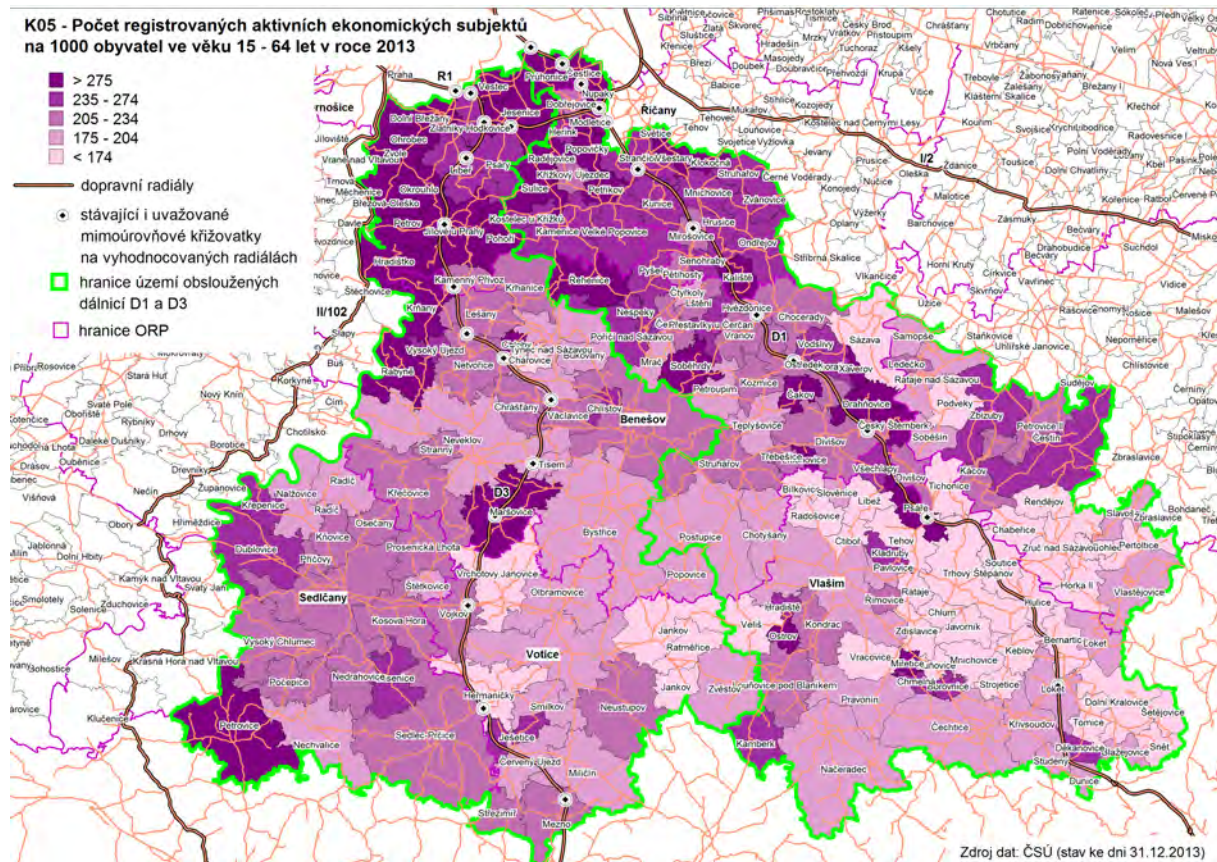
Časový průběh výstavby bytů a její vliv na migrační salda a vývoj věkové struktury by vyžadoval podrobnější analýzu – závěr o podpurném vlivu dálnice na proces suburbanizace kolem metropole je však jasný.



Kartogram K04 - Index vývoje počtu obyvatel v obcích v letech 2008 - 2013

Komentář:

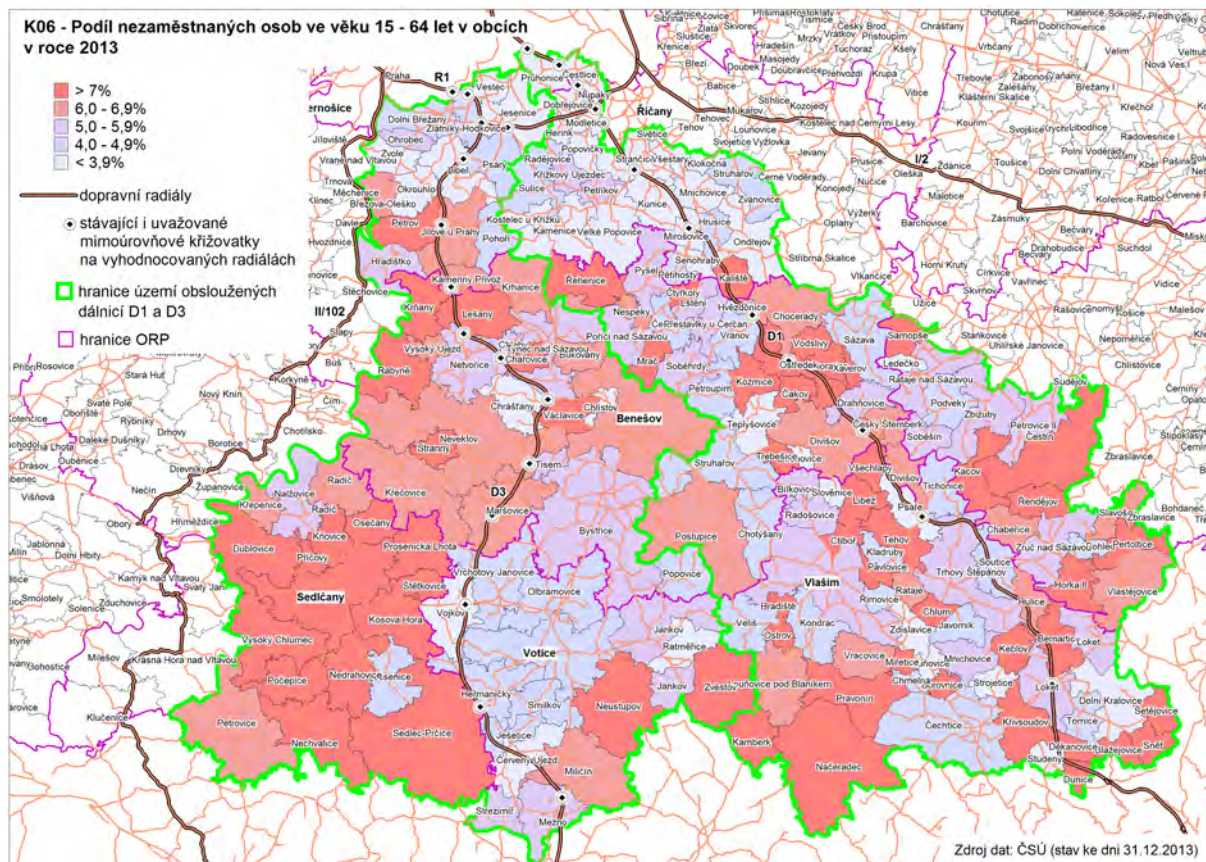
Tento kartogram poskytuje jeden z nejnápadnějších prostorových vzorců. Index vývoje počtu obyvatel v sobě zahrnuje působení řady faktorů. Zřetelné je rozrůznění růstového pásu kolem Prahy (proces suburbanizace) a depopulačního pásu podél jižní hranice kraje (označovaný sociology jako „vnitřní periferie“). Zřetelný je zde vliv dálnice D1 na růst počtu obyvatel – suburbanizační zóna Prahy je „vytažena“ podél dálnice na jih, avšak tento výběžek kontrastuje výrazně s obcemi středního Posázaví, které mají vazbu na D1 již komplikovanější a trvalé obyvatelstvo zde ubývá. Za zmínku stojí úbytky obyvatel i ve středních a malých městech, jako jsou Benešov, Vlašim a Sedlčany – bytová výstavba se pro ně odehrává spíše ve vybraných obcích v jejich bezprostředním okolí.



Kartogram K05 - Počet registrovaných aktivních ekonomických subjektů na 1000 obyvatel ve věku 15 – 64 let v roce 2013

Komentář:

Ukazatel, resp. kartogram dokumentuje pokles intenzity podnikatelské aktivity směrem od Prahy. Protože ukazatel nerozlišuje právní formy podnikání (velké obchodní společnosti versus živnostník), prostorový vzorec v kartogramu může být složitější a vliv komunikací nelze přeceňovat. Přesto je zde zřetelný vliv dálnice D1. I na periferním venkově je zvýšená míra aktivity v řemeslných živnostech (v kombinaci s vyjíždkou za prací do center) nebo typicky např. v ubytovacích službách.

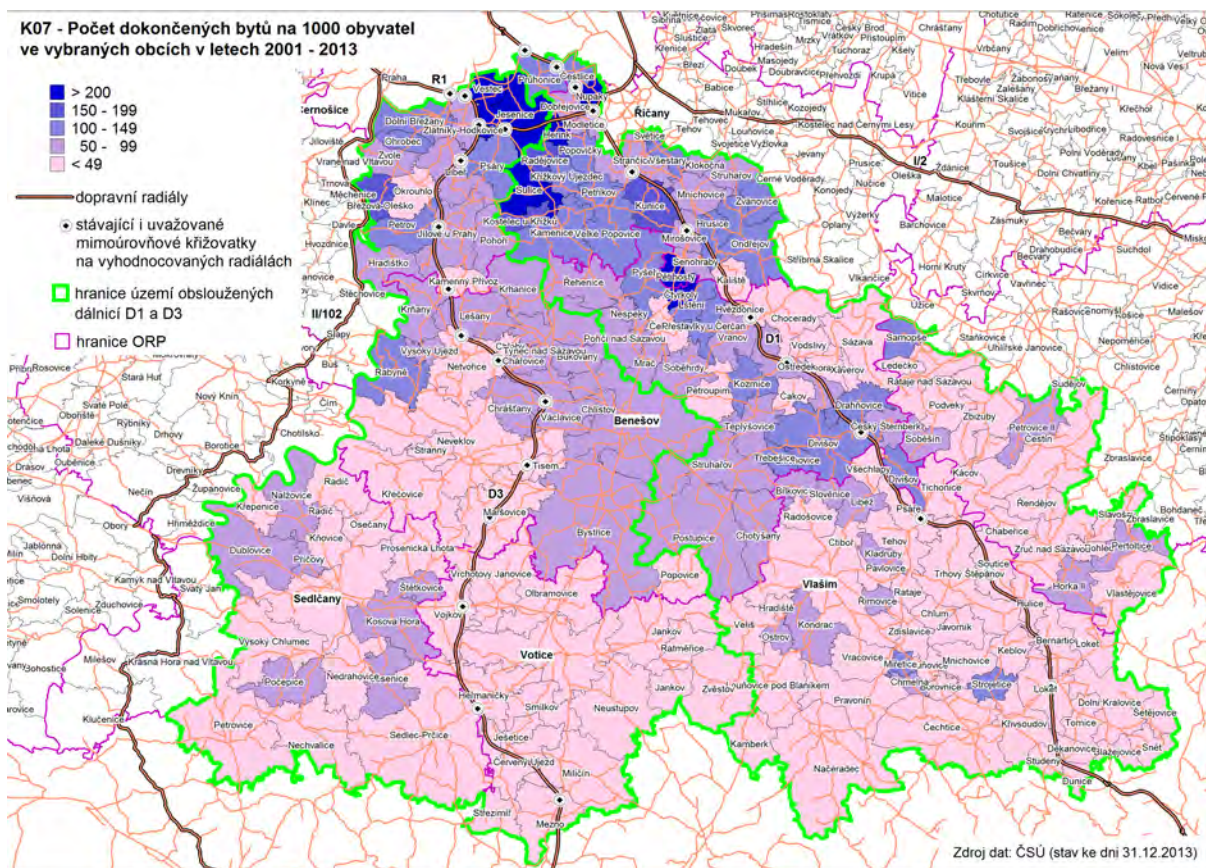


Kartogram K06 - Podíl nezaměstnaných osob ve věku 15 – 64 let v obcích v roce 2013

Komentář:

Kartogram v zásadě opět ukazuje vliv faktoru vzdálenosti od Prahy – v těsném zázemí metropole je úroveň nezaměstnanosti velmi nízká a platí to i pro celé Benešovsko a pro sledovaná města s relativně prosperujícím průmyslem, ovšem s výjimkou Sedlčan a jejich zázemí, které se podle tohoto ukazatele řadí k tzv. „vnitřní periferii“ podél jižní hranice kraje. Absolutní rozdíly ukazatele jsou však malé a závěry by se neměly přeceňovat. Vliv dálnice D1 na snížení nezaměstnanosti není výrazný.

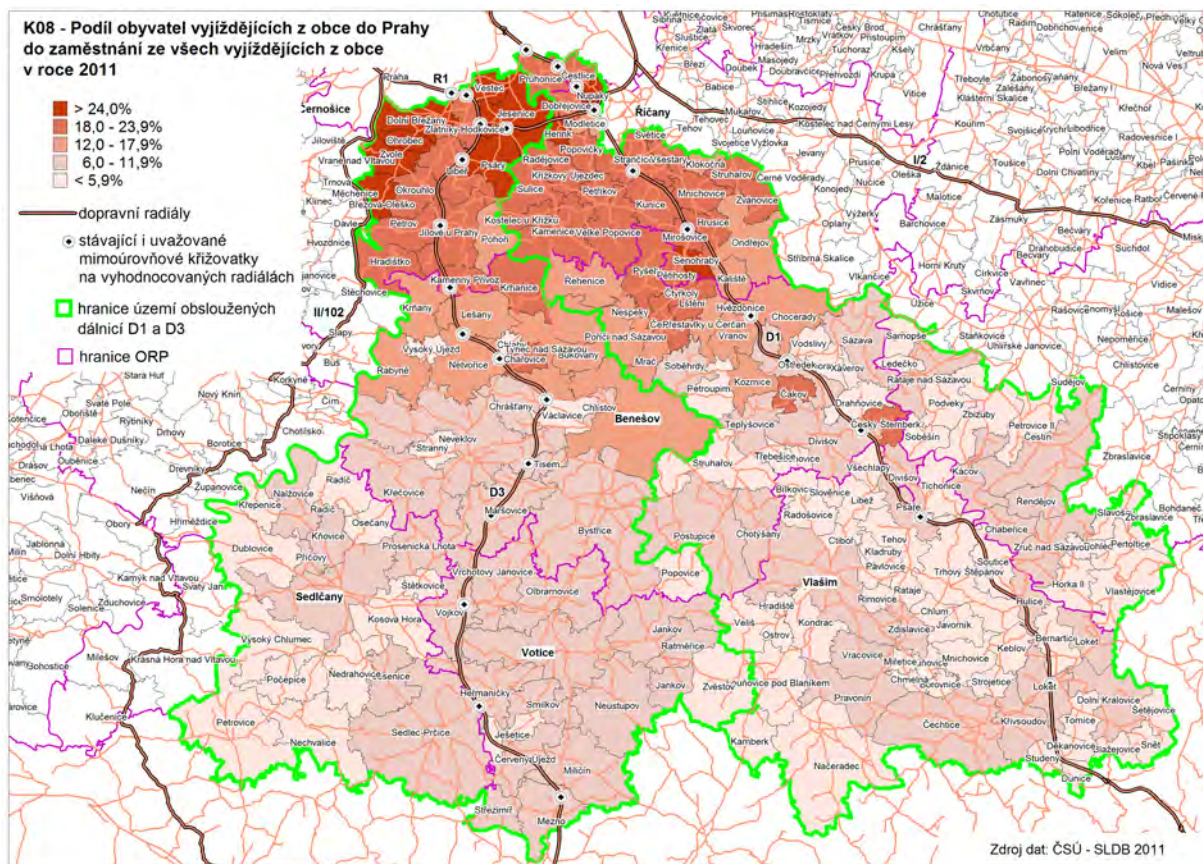
Primárním zdrojem dat je Generální ředitelství úřadu práce MPSV. Ukazatel porovnává počet dosažitelných registrovaných uchazečů o zaměstnání ve věku 15-64 k počtu trvalých obyvatel obce v tomto věku v daném roce. Ukazatel nahradil od roku 2011 dřívější míru nezaměstnanosti, jejímž jmenovatelem byl počet ekonomicky aktivních obyvatel obce z posledního dostupného SLDB, které však pro tento účel rychle zastarávalo.



Kartogram K07 - Počet dokončených bytů na 1000 obyvatel ve vybraných obcích v letech 2001 – 2013

Komentář:

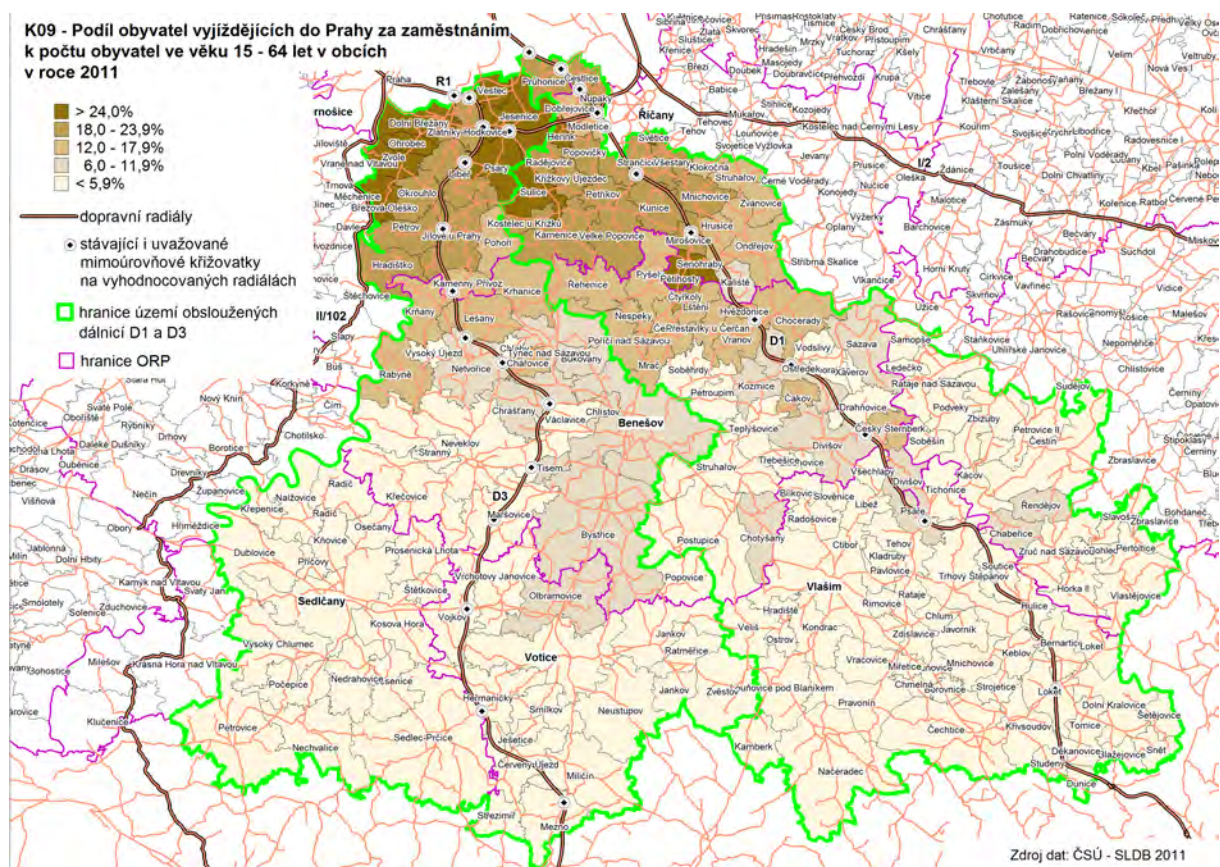
Tento důležitý a metodicky jasný ukazatel ukazuje důležité územní detaily a mapa celkově vykazuje zřetelný „územní vzorec“ – rozsah suburbanizačního procesu a míru poklesu intenzity výstavby se vzdáleností od Prahy. Nejvyšší intenzita výstavby nových bytů je v pásu podél I/603. Zřetelný je vliv dálnice D1 na „vytažení“ oblasti se zvýšenou stavební aktivitou dále od Prahy. Výstavba pro lokální centra (Benešov, Vlašim, Sedlčany, méně Votice) se odehrávala spíše v jejich nejbližším zázemí než v samotných městech.



Kartogram K08 - Podíl obyvatel vyjíždějících z obce do Prahy do zaměstnání ze všech vyjíždějících z obce v roce 2011

Komentář:

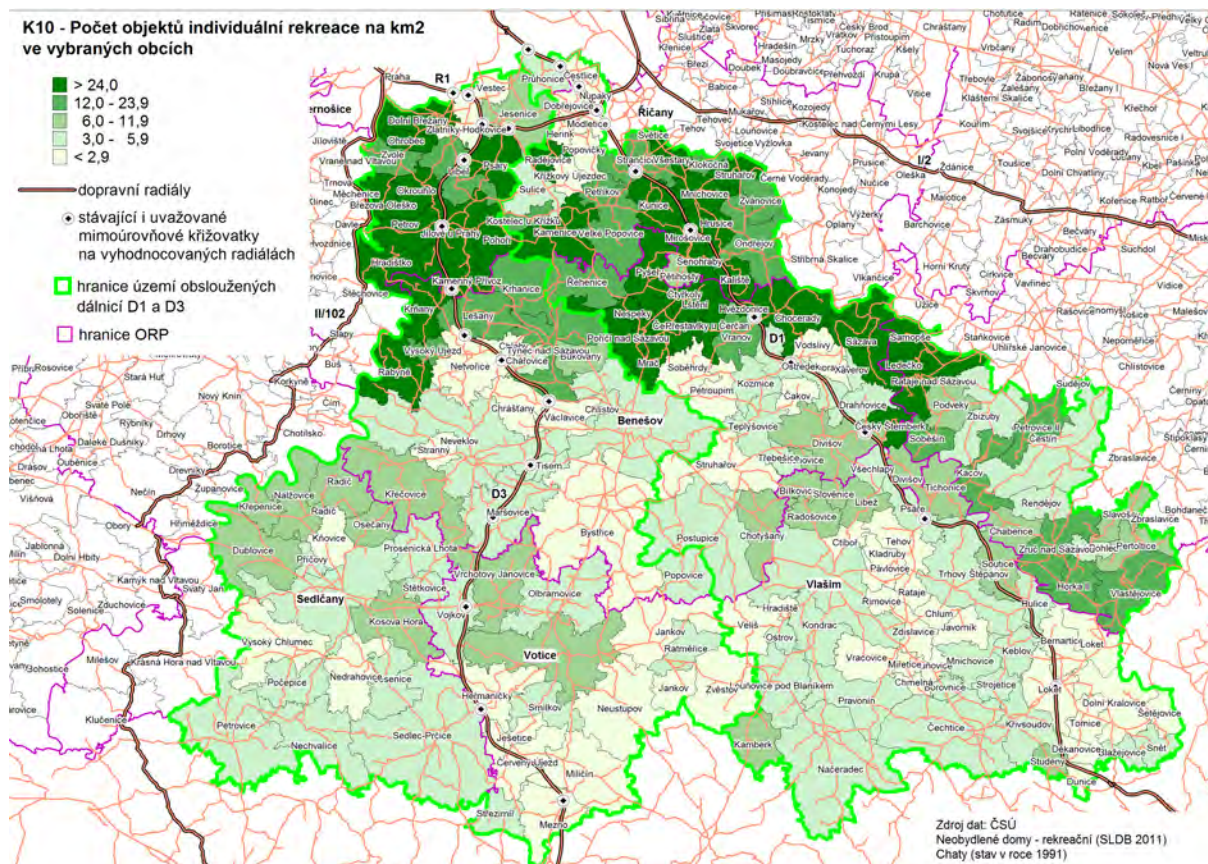
Ukazatel míry směrové orientace vyjížděky do Prahy logicky klesá se vzdáleností od metropole. Zřetelný je vliv komunikací v údolí Vltavy s jednoznačnou orientací na Prahu, stejně i podél silnice II/603 a dálnice D1. Vliv budoucí D3 se nepochybně projeví právě v míře orientace vyjížděky do Prahy. Lze vyslovit hypotézu, že lépe zpřístupněná Praha oslabí zdroje pracovních sil např. pro Benešov a Vlašim, současně může ale i snížit nezaměstnanost v těchto centrech (to by bylo přínosem např. pro Příbram, Sedlčany apod.).



Kartogram K09 - Podíl obyvatel vyjíždějících do Prahy za zaměstnáním k počtu obyvatel ve věku 15 – 64 let v obcích v roce 2011

Komentář:

Ukazatel míry spjatosti obcí s Prahou podle vyjížděky ukazuje zřetelně vliv komunikací, zejména dálnice D1 a také železnice Benešov-Praha. Podobný efekt lze očekávat i u budoucí D3.



Kartogram K10 - Počet objektů individuální rekreace v obcích na km² ve vybraných obcích

Komentář:

Ukazatel územní hustoty objektů individuální rekreace je aproximován počtem individuálních chat podle výsledků SLDB 1991 (jiná data nejsou k dispozici; počet chat se ale výrazně nezměnil) + počtem neobydlených domů z důvodu rekreačního využití ze SLDB 2011, obojí na km² plochy katastrů v obcích.

Hustota objektů je mimořádně vysoká kolem Vltavy a Sázavy a jejich přítoků. Rekreační chalupy jsou více méně rovnoměrně rozprostřené v pahorkatinách celé jižní části kraje (a překračují krajské hranice). Samozřejmě čím blíže k Praze, tím více dochází ke konverzi rekreačního bydlení na trvalé nebo smíšené. Faktor přírodní zde dominuje nad vlivem komunikací. Vyčíslení rekreačních objektů v absolutních číslech může umožnit aspoň řádově bilancovat a porovnávat, jaký benefit by dálnice D3 celkově přinesla pro dopravu za víkendovou pobytovou rekreací.