

Univerzita Karlova

Přírodovědecká fakulta

Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje

Metody terénního výzkumu v SG

Komerční suburbanizace obce Kamenice

Výzkumná zpráva

Červen 2013

Čiháková T., Hladík Z., Komárková P., Sládková J.,
Střechová V., Toporská P., Žemličková B.

Obsah

Úvod	3
Podnikatelské aktivity	4
Doprava	5
Nakupování a obslužnost	8
Závěr.....	10
Zdroje	11

Úvod

Komerční suburbanizací rozumíme dekoncentraci ekonomických aktivit do zázemí města (Ouředníček a kol. 2008). Tento proces ústí vznikem lokalit plnících pracovní a obslužnou funkci (Ouředníček, Suburbanizace.cz). Rozptýlení ekonomických činností člověka, z velké části podmíněné přítomností významné dopravní komunikace, může nabývat různých forem. Jeho typickými reprezentanty jsou motoresty, benzínové pumpy, nákupní centra, skladové areály, zpevněné zastřešené či nezastřešené plochy, zemědělské areály aj. (Havel, Chuman 2011).

V rámci realizovaného výzkumu jsme se věnovali komerční suburbanizaci v pražském metropolitním areálu. Subjektem případové studie byla obec Kamenice lokalizovaná v okrese Praha – východ, přibližně dvacet kilometrů jihovýchodně od hlavního města. Patří mezi nejdynamičtější lokality v zázemí Prahy, ve kterých lze rovněž očekávat signifikantní vývoj komerční zástavby a doprovodné infrastruktury.

Hlavním cílem bylo nejprve teoreticky popsat vývoj procesu tamní komerční suburbanizace do současnosti a zhodnotit pozici Kamenice v rámci předem vymezeného mikroregionu. Zvolené území zahrnovalo obce Kostelec u Křížků, Krhanice, Křížkový Újezdec, Petříkov, Pohorí, Popovičky, Radějovice, Řehenice, Sulice a Velké Popovice. Mezi ústřední témata studie patřila struktura ekonomických subjektů sídlících v obci, nezaměstnanost dopravní dostupnost obce, dojížděka do zaměstnání a také zázemí v podobě obchodů a služeb. Tyto informace byly později obohaceny o reálný stav některých ze sledovaných proměnných (dopravní dostupnost, občanská vybavenost, ekonomická aktivita obyvatel, atp.) a jejich hodnocení, popř. upřesnění ze strany oslovených obyvatel či zástupců soukromého sektoru.

Výzkum komerční suburbanizace zahrnoval tedy dvě fáze. Nejprve jsme provedli hloubkovou analýzu kvantitativních a kvalitativních dat týkajících vývoje a aktuálního stavu výše zmíněných oblastí, analýza obsahovala také porovnání Kamenice s referenčními obcemi. Následovala fáze terénního šetření, jež byla realizována prostřednictvím polostandardizovaných dotazníků o 30-ti otázkách. Ty byly vyplňovány formou interview výzkumníka s ekonomickými subjekty mající v obci své sídlo. Celkem jsme takto získali 18 pro výzkum validních dotazníků. Dále jsme využili dotazníků rezidenční spokojenosti obyvatel.

Základní literaturu pro studium komerční suburbanizace představoval webový portál suburbanizace.cz, dále publikace M. Ouředníčka a kol. (2008), L. Sýkory (2003), K. Stanilova (2007) a P. Ptáčka (2002). Teorii realizace výzkumu jsme čerpali z příručky M. Dismana (2002). Hlavními zdroji dat byla poslední tři Sčítání (SDBL, 1991, 2001, 2011), Malý lexikon (ČSÚ, 2002), data dostupná z Veřejné databáze ČSÚ (2001, 2011) - Malý lexikon obcí a Městská a obecní statistika, dále pak Administrativní registr ekonomických subjektů (ARES) a Regionální informační servis (RIS). Využili jsme rovněž informací poskytovaných webovými stránkami jednotlivých obcí, popř. konkrétních ekonomických subjektů a mapového serveru (Google).

Podnikatelské aktivity

V této části jsme se zabývali velikostí firem, ve kterých obyvatelé Kamenice pracují a také vztahy firem sídlících na území Kamenice.

Na první pohled nás zaujala netradiční forma komerční suburbanizace, která se značně liší od většiny obcí v zázemí Prahy, ve kterých se také realizovala. Většinou se totiž komerční suburbanizace, a s ní spojené podnikatelské aktivity, projevuje velkoplošnými sklady, výrobními halami, nákupními centry apod. Na území Kamenice se však žádné takové objekty nevyskytují, což je dle našeho názoru dáno i přírodním omezením – kopcovitým charakterem terénu. V Kamenici tak převládají malé a střední firmy, začleněné do zdejší zástavby, kde je zaměstnána většina místních obyvatel. Zbylé obyvatelstvo Kamenice převážně dojíždí do zaměstnání do Prahy a pracuje i ve státním sektoru. Podstatná část respondentů již však dnes není ekonomicky aktivní (je v důchodovém věku), v neposlední řadě se zde také nachází mnoho žen na mateřské dovolené.

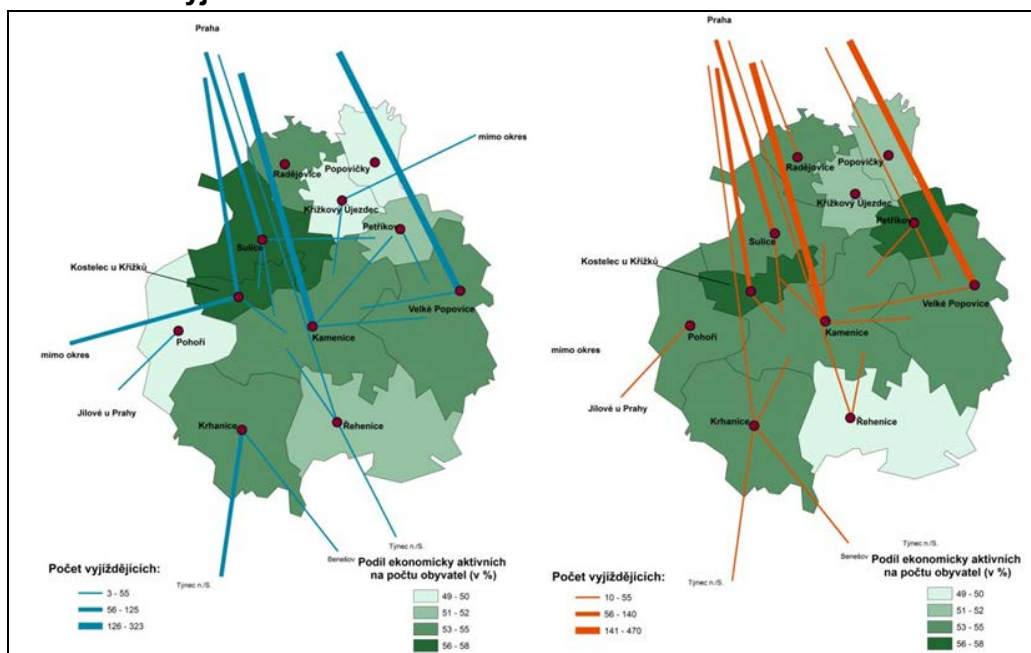
Častým případem je zde práce na živnostenský list. Lidé živící se jako OSVČ, většinou již nikoho dalšího nezaměstnávají, anebo jen několik málo zaměstnanců (do pěti) a neplánují přijímat v nejbližší době nové zaměstnance. V rámci dotazování bylo zajímavé, že žádný z respondentů nezmínil trend moderní doby – problémy s nezaměstnaností. Zajisté je to způsobeno i blízkostí Prahy, ale přesto je zajímavé, že tento fakt lidé nepovažují za potenciální problém.

Ze získaných rozhovorů jsme si také mohli aspoň rámcově udělat představu o vazbách místních firem na okolí. Ve valné většině jsou dotazované podniky zaměřeny na místní trh, který často nepřesahuje hranici námi vymezeného mikroregionu či spíše samotné Kamenice. Samozřejmě existují i jisté případy vazeb, kdy jak dodavatelé, tak i zákazníci pochází ze vzdálenějších míst, jako je např. Praha, nicméně pro stanovení nějaké pravidelnosti náš výzkum obsahoval příliš málo vzorků a také samotná oblast působnosti (zaměření) a velikost firem předem nenasvědčovala nějakému většímu zasíťování.

Doprava

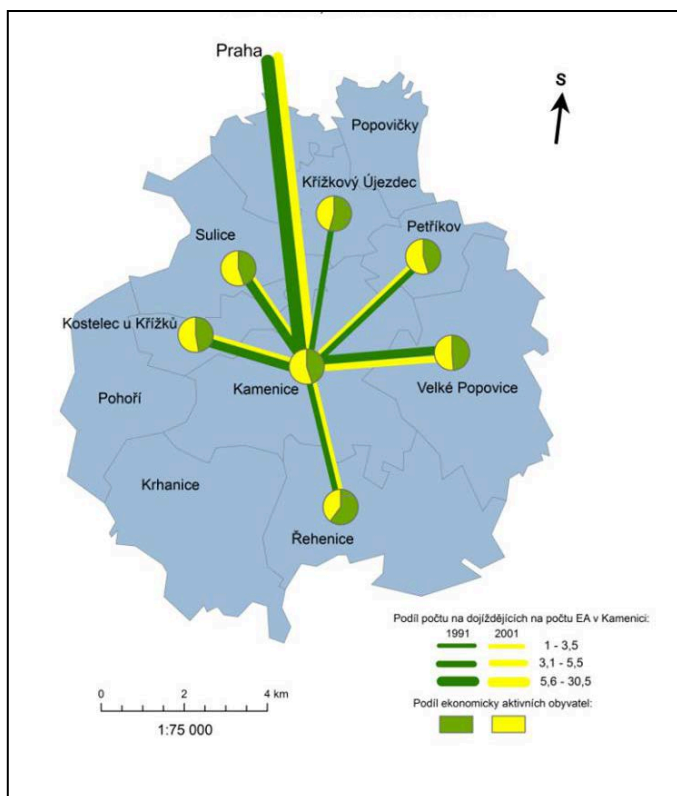
Před výjezdem do terénu jsme vytvářeli mapy dojížděky za roky 1991 a 2001. Je z nich patrné, viz obrázek č. 1, že i přes největší dojížděku směr Kamenice – Praha existuje v této oblasti ještě mnoho tangenciálních směrů, které je nutné připomenout. Jedná se především o dojížděku z obce Kamenice do obcí Petříkov a Velké Popovice. Avšak to jsou pouze dojížděkové obce pro Kamenici. Obec Kamenice jakožto dřívější středisková obec je spádovou pro okolní obce (Řehenice, Sulice, Velké Popovice, Křížkový Újezdec a Kostelec u Křížků). Dále bylo ve výzkumu zjištěno několik směrů, které povětšinou spádují do Prahy, ale také do okolních obcí mimo okres. V těchto případech se jedná o směry, které zaštiťují dálkové autobusy – Jílové u Prahy, Týnec nad Sázavou, Říčany či Kolín. Tento trend vyjížděky a dojížděky za práci/do škol, odpovídá především rezidenční suburbanizaci, kdy lidé, kteří se z Prahy a dalších obcí přestěhují do Kamenice, nepřetrhávají své vazby s původním bydlištěm - místem zaměstnání/školou.

Obrázek 1: Vyjížděka do zaměstnání v letech 1991 - 2001



Zdroj: SLBD 1991, 2001

Obrázek 2: Vývoj dojížděkových vztahů Kamenice, 1991 - 2001



Zdroj: SLDB 1991, 2001

V terénní části, v rámci dotazníkového šetření byla skupina otázek vztažených k dopravě a dojíždě místních obyvatel. Ptali jsme se zejména na způsob dopravy – zda obyvatelé vlastní a využívají osobní automobil a také veřejnou dopravu. Ve výsledku by bylo možné zjistit, zda lidé upřednostňují spíše osobní nebo hromadnou dopravu, nicméně pro konečné závěry máme příliš malý vzorek. Otázky jsou navíc formulované tak, že nelze jednoznačně určit, zda respondenti jezdí pouze jedním či druhým dopravním prostředkem.

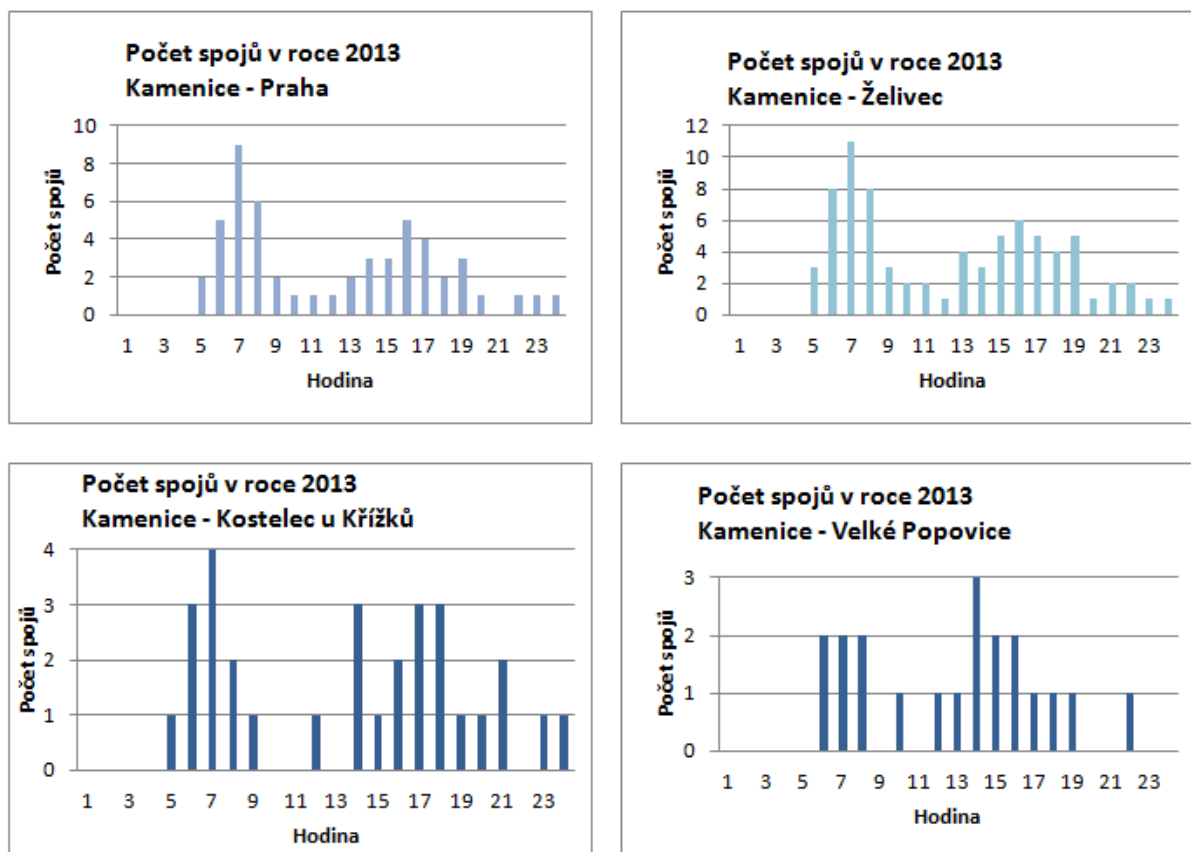
Místních obyvatel jsme se také ptali, kam dojíždějí, proč a kolik dalších členů jejich domácnosti využívá osobní či hromadnou dopravu. Ve většině případů jsme dostali „data“ resp. odpověď pouze za respondenta, výjimečně i za jednoho dalšího člena domácnosti. V rámci výzkumu „od stolu“ dojížděky za prací jsme zjistili, že v letech 1991 a 2001 nejvíce lidí dojíždělo do Prahy. Terénní šetření tento hlavní proud více méně potvrdil, přičemž dojíždějí do Prahy především do zaměstnání a škol, za službami, k lékaři, za kulturou, nakupovat, za přáteli a rodinou. Kromě toho však místní obyvatelé dojíždějí i do sousedních obcí např. do Kostelce, Jesenice, Velkých Popovic, Želivce, Benešova, Jílového, Říčana nebo Čerčan.

Jak již bylo řečeno, nejvíce respondentů dojíždějí do Prahy. Z Kamenice do Prahy jede 53 spojů ve všední den, 19 v sobotu a 20 v neděli. Cesta trvá od 40 minut do hodiny. Vzhledem k velikosti obce Kamenice a geografické poloze v zázemí Prahy je počet spojů dostačující, přesto mnoho rodin používá auto. Většina spojů jede na zastávku Budějovická, kde je stanice metra C a lidé se dostanou poměrně rychle do centra. Do Kostelce jezdí 30 spojů ve všední den (5 minut), 8 spojů v sobotu a 7 spojů v neděli. Z Kamenice do Jesenice jede každý pracovní den 52 spojů, z toho 49 přímo a 3 s jedním přestupem. Z Kamenice do Velkých Popovic jezdí 20 spojů ve všední den a 4 spoje o víkendu. Z Kamenice do Želivce

jezdí 77 spojů ve všední den a 26 spojů o víkendu. Do Benešova jede z Kamenice ve všední den 15 spojů. Sedm z nich jede přímo a okolo 30 minut, osm s přestupem - šest jich jede přes Týnec a dva přes jiné obce, cesta trvá okolo hodiny. Do Jílového jede 25 spojů denně – osm přímo (20 minut) a 17 přes Jesenici (okolo hodiny). Dále obyvatelé jezdí do Říčan. Denně jede 30 spojů – 17 s jedním přestupem, 11 se dvěma přestupy a 2 se třemi přestupy.

Nejvíce spojů jezdí mezi šestou a sedmou hodinou ráno, v době, kdy lidé jezdí do práce. Dále více spojů jezdí od jedné hodiny odpoledne do sedmé, lidé jezdí domů ze školy a ze zaměstnání.

Obrázek 3: Počet spojů



Zdroj: *Autobusové spoje* [online]. [cit. 2013-06-14]. Dostupné z:

<http://jizdnirady.idnes.cz/autobusy/spojeni/>

Všední den 14. 6. 2013, sobota 15. 6. 2013, neděle 16. 6. 2013

Nakupování a obslužnost

Důležitou součástí suburbánní proměny Kamenice je proměna její obslužné a obchodní funkce, kdy se společně s příchodem nových obyvatel rozšiřuje nabídka obchodů a služeb, a mění se také sortimentní složení odrážející nákupní chování a potřeby obyvatel v obci. Počet obchodů a služeb zde pravděpodobně narostl již před rokem 2001, jelikož Kamenice je považována za jedno z prvních suburbanizujících se území v zázemí Prahy.

V Kamenici se rozšířila nabídka především malých specializovaných obchodů a služeb. Pro místní obyvatele je velmi dostupné a pravděpodobně také atraktivní nakupování a využívání služeb v Praze. Podle vlastní analýzy sortimentního zařazení obchodů a služeb se v Kamenici nachází především obchody a služby zaměřené na stavebnictví (podlahy, bazény, pokrývači, zedníci, apod.), nachází se zde také menší supermarket, večerka, květiny, sportovní obchod a pobočka banky. Podobně je tomu i v okolních obcích, což je dle našeho názoru zajímavým a novým poznatkem. Vysvětlení můžeme nalézt pravděpodobně v zájmu obyvatel udržovat své domy a zahrady a využívat přitom nabídky nejbližších služeb. Z dotazníkového šetření vyplynulo, že místní stavební firmy občas využívají spíše mladší obyvatele a nově příchozí.

K nákupu potravin využívají místní obyvatelé převážně místní supermarket, který jim stále poskytuje možnost rozmanitého nákupu v obci (Obrázek 4). Nakupují zde převážně starší obyvatelé, kteří nejspíše nemají možnost uskutečnit denní nákupy mimo Kamenici nebo využijí hromadné dopravy, což je ale podle jejich názoru pro starší lidi velice obtížné. Více než třetina obyvatel by ocenila nový supermarket, který jim v Kamenici chybí. Hlavně mladým a nově příchozím obyvatelům tento stávající supermarket nevyhovuje a nákupy tak uskutečňují individuálně spíše v Praze nebo v nedaleké obci Sulice. Restauraci v Kamenici lidé spíše nevyužívají a raději si občas také zajedou do Prahy. Obyvatelé Kamenice by v obci, včetně supermarketu a restaurace, uvítali také větší rozmanitost všech obchodů a služeb (opravář, drogerie, zverimex, restaurace, kavárna). Podle místních obyvatel by se v kamenici měl namísto stávajícího supermarketu otevřít v září 2013 nový diskont Albert. Vyhoví však široké poptávce místních obyvatel?

Obrázek 4: Stávající supermarket v Kamenici

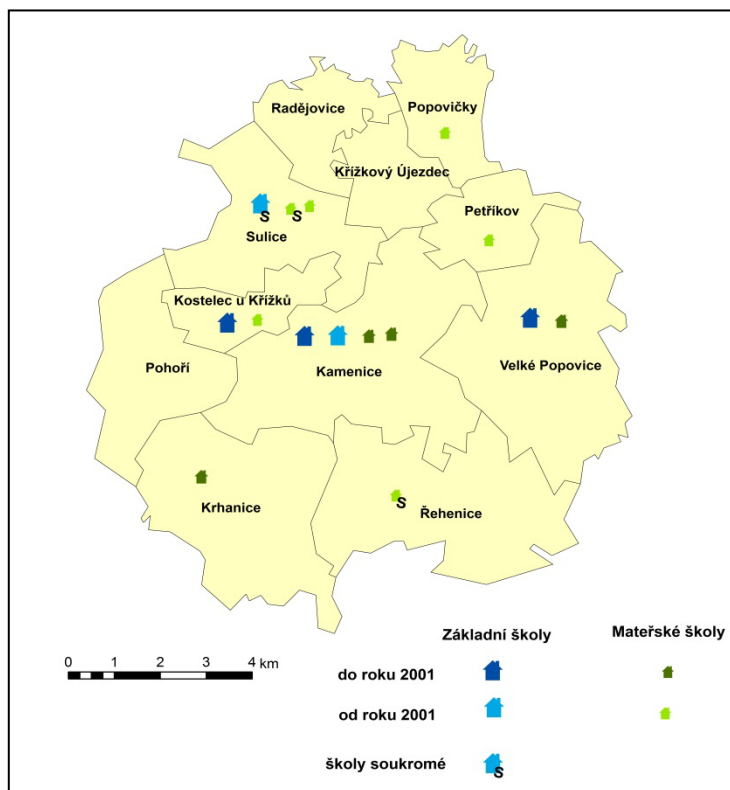


Zdroj: vlastní práce

V Kamenici se tedy nachází obchody a služby běžné denní potřeby jejích obyvatel, což vypovídá o převážně obytné funkci obce. Vzhledem k rychlému nárůstu počtu obyvatel však tyto služby stále nedostačují poptávce obyvatel v Kamenici. Mladí lidé a nově příchozí tak uskutečňují nákupy raději v Praze, což je ale naopak problematické pro lidi starší. Dle našeho názoru lidé v Kamenici nemají příležitost se setkávat, což by jim umožnila např. kavárna, cukrárna nebo obchody zaměřené na jejich společný zájem. Funkci důležitého nákupního centra, kam obyvatelé Kamenice za nákupy nejčastěji dojíždějí, a místa setkávání, tak plní Praha.

Velmi podobná situace je v oblasti základních a mateřských škol v Kamenici. Vzhledem k rostoucímu počtu obyvatel se školy rozšiřovaly, vznikly tři školy mateřské (z toho jedna soukromá) a jedna škola základní, stávající škola se kapacitně rozšířila. Trend růstu školských zařízení sledujeme i v zázemí Kamenice (Obrázek 5). Školy však nevyužívá až 20 % dotazovaných obyvatel. Místním obyvatelům nestačí stávající kapacita, což je aktuálním problémem v celé ČR. Problém spatřují lidé také v kvalitě místních škol a učitelů - raději tak děti vozí do škol v Praze.

Obrázek 5: Vývoj školských zařízení v Kamenici a zázemí



Zdroj: google.cz, vlastní práce

Závěr

Co tedy z našeho terénního výzkumu vyplývá? Pokud si chceme na tuto otázku odpovědět, je nutné ji rozdělit do několika částí resp. poznatků. Zaprvé, potvrdila se nám silná role Prahy z předchozího výzkumu, jako střediska přitahujícího hlavním proudem dojížděku a to ať už za zaměstnáním, školou či za kulturou, nákupy, návštěvou lékaře atp. Tedy za službami, které obec samotná nedokáže nabídnout v dostatečné míře či kvalitě.

Na druhou stranu nás však překvapila v případě obce Kamenice forma komerční suburbanizace, která se výrazně liší od obecné definice tohoto procesu (tedy výstavba velkoplošných skladů atp.). Jak již bylo řečeno v textu, v této obci jsou zastoupeny především malé a střední podniky o nízkém počtu zaměstnanců a zejména pak vysoký počet OSVČ. Nicméně, náš zkoumaný vzorek byl velmi nízký a nedokáže zachytit v celé šíři strukturu místních podniků a jejich vztahů. I samotný fakt, že průzkum byl veden v pátek bez dřívější domluvy s možnými respondenty, mohl výsledek negativně ovlivnit. Proto je dle našeho názoru vhodné provést další výzkum s větším vzorkem firem, než jsme my byli schopni shromáždit.

Zdroje

ARES - Administrativní registr ekonomických subjektů. MFČR [online]. 2013 [cit. 2013-06-17]. Dostupné z: <http://www.info.mfcr.cz/ares/>

RIS - regionální informační servis. Centrum pro regionální rozvoj ČR [online]. 2012 [cit. 2013-06-17]. Dostupné z: <http://www.risy.cz/cs>

ČSÚ (1992): Obce České republiky, Malý lexikon. Český statistický úřad, Praha. 197 s.

ČSÚ (2001): Malý lexikon obcí ČR. Český statistický úřad, Praha, 235 s.

Malý lexikon obcí. Český statistický úřad [online]. 1991, 2004-2008, 2011, 2012 [cit. 2013-04-12]. Dostupné z: <http://www.czso.cz/csu/2012edicniplan.nsf/p/1302-12>

Mapy: Google. [online]. 2013 [cit. 2013-06-17]. Dostupné z: <http://maps.google.cz/>

Obec Kamenice. [online]. 2013 [cit. 2013-06-17]. Dostupné z: <http://www.obeckamenice.cz/titulni-strana/>

Veřejná databáze: Český statistický úřad. ČSÚ [online]. 2001, 2011 [cit. 2013-06-17]. Dostupné z: http://vdb.czso.cz/vdbvo/maklist.jsp?kapitola_id=700&

DISMAN, M. (2002): Jak se vyrábí sociologická znalost: příručka pro uživatele. Miroslav Disman. 3. vyd. Praha: Karolinum. 374 s. ISBN 8024601397.

PTÁČEK, P. (2002): Suburbanizace v USA a Německu: zdroj inspirace i poučení. In: Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky. Sýkora, L.(ed.), vyd. 1., Ústav pro ekopolitiku, Praha, s. 55-79

STANILOV, K. (2007): The restructuring of non-residential uses in the post-socialist metropolis. In: Stanilov, K. (ed): The Post-Socialist City: Urban Form and Space Transformations in Central and Eastern Europe after Socialism, Springer, Dordrecht, s. 73 – 99

HAVEL, P., CHUMAN, T. (2011) Zábor půd komerční výstavbou podél dálnice D1 Suburbanizace.cz ISSN 1803 – 8239. Publikováno 16. 6. 2011. [online]. [cit. 2013-06-15]. Dostupné z: http://www.suburbanizace.cz/analyzy/Havel_P_Chuman_T_2011_Zabor_pud_komercni_vystavbou_podel_dalnice_D1_16_6_2011.pdf

OUŘEDNÍČEK, Martin. Suburbanizace: Co to je a jaké má podoby?. *Suburbanizace.cz* [online]. [cit. 2013-06-15]. Dostupné z: http://www.suburbanizace.cz/01_teorie_suburbanizace.htm

OUŘEDNÍČEK, M., TEMELOVÁ, J., MACEŠKOVÁ, M., NOVÁK, J., PULDOVÁ, P., ROMPORTL, D., CHUMAN, T., ZELENDOVÁ, S., KUNCOVÁ, I. (2008): Suburbanizace.cz. Univerzita Karlova v Praze, Praha, 96 s.

SÝKORA, L. (2003): Suburbanizace a její společenské důsledky. Sociologický časopis/Czech Sociological Review 39, č. 2, str. 217-233. ISSN 0038-0288. [online]. [cit. 2013-06-15]. Dostupné z:
http://sreview.soc.cas.cz/uploads/e88e472dbbe36d1bb0e40baed8e7459faee0df1c_189_26syko16.pdf

UÚR, AUÚP. Suburbanizace: Sborník ze semináře AUÚP [online]. Beroun, 2009 [cit. 2013-06-15]. ISBN 978-80-87318-03-4. Dostupné z:
http://www.uur.cz/images/publikace/uur/2009/2009-04/30_Suburbanizace.pdf