

UNIVERZITA KARLOVA
Přírodovědecká fakulta
Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje
Metody terénního výzkumu v sociální geografii

Dopady rozšiřování závodu Škoda Kvasiny na region Rychnov n. Kněžnou

Případová studie Solnice

Výzkumná zpráva

Praha 2017

Zpracovali: Jan Cejpek, Denisa Edelmanová, Pavel Frydrych, Petr Klíma,
Barbora Krátošková, Magdalena Pechová

Obsah

1. Úvod.....	3
2. Škoda Kvasiny a okolí	3
3. Denní rytmy – lokalizační data mobilních telefonů.....	7
4. Denní rytmy obyvatel – pozorování Solnice	11
5. Intenzita dopravy Solnice.....	18
6. Vliv průmyslové zóny Solnice – Kvasiny na poskytovatele služeb v Solnici	22
7. Závěr	32
8. Zdroje.....	33

Seznam obrázků

Obrázek 1: Porovnání území Solnice - Kvasiny mezi lety 2010 a 2017	6
Obrázek 2: Porovnání území Solnice - Kvasiny mezi lety 1953 a 2017	7
Obrázek 3: Typologie denních rytmů v roce 2015	9
Obrázek 4: Denní rytmy obyvatel	10
Obrázek 5: Vymezení sledované lokality.....	12
Obrázek 6: Náměstí Solnice	12
Obrázek 7: Poštovní schránka v domě na náměstí	15
Obrázek 8: Ukázka dotazníku z České spořitelny v Solnici	23
Obrázek 9: Inzerát v samoobsluze Coop v Solnici	27
Obrázek 10: Inzerát v baru Mirage v Solnici	27
Obrázek 11: Inzerát v restauraci U Jelena v Solnici	28
Obrázek 12: Tabule s inzercí v budově MÚ v Rychnově n. Kněžnou	28

Seznam grafů

Graf 1: Denní rytmy uživatelů Masarykova náměstí v Solnici dne 9. 5. 2017	16
Graf 2: Denní rytmy – ženy – Masarykovo náměstí v Solnici dne 9. 5. 2017	16
Graf 3: Denní rytmy – muži – Masarykovo náměstí v Solnici dne 9. 5. 2017.....	17
Graf 4: Intenzita dopravy směr Dobruška	19
Graf 5: Intenzita autobusové dopravy směr Dobruška.....	19
Graf 6: Intenzita dopravy směr Rychnov n. Kněžnou.....	20

Graf 7: Intenzita autobusové dopravy směr Rychnov n. Kněžnou	21
Graf 8: Zastoupení respondentů podle pohlaví	24
Graf 9: Zastoupení respondentů podle věku	25

Seznam tabulek

Tabulka 1: Změna provozní doby vybrané služby	25
Tabulka 2: Hledání nového zaměstnance	26
Tabulka 3: Zvýšení počtu zákazníků, cizinců a rozšíření nabídky služeb	29
Tabulka 4: Dopady rozšíření průmyslového závodu Solnice-Kvasiny	30

1. Úvod

Tato práce pojednává o výzkumu, který jsme provedli v rámci předmětu metody terénního výzkumu v sociální geografii. Výzkum probíhal v blízkosti Rychnova n. Kněžnou, o kterém se v poslední době začalo velmi mluvit v různých médiích (viz 1. kapitola). Jeho širším rámcem bylo zadání studie, kterou si nechává zpracovat Královehradecký kraj a na které se podílí i Urbánní a regionální laboratoř z katedry sociální geografie a regionálního rozvoje Přírodovědecké fakulty UK. Tato studie má zkoumat územní dopady rozšiřování výroby v průmyslové zóně Solnice – Kvasiny – Rychnov n. Kněžnou. My jsme se v našem výzkumu zaměřili primárně na území obce Solnice, ve které jsme provedli pozorování denních rytmtů, dále jsme sledovali intenzitu dopravy a také jsme provedli malé dotazníkové šetření mezi provozovateli služeb v Solnici. V první kapitole je přehled mediálních zpráv z posledních let. Druhá kapitola se věnuje denním rytmtům celého sledovaného území (území vymezené zadáním studie). Denní rytmy byly zjišťovány pomocí lokalizačních dat mobilních telefonů. Ve třetí kapitole se také zabýváme denními rytmy, ale metodou pozorování a pouze na území obce Solnice. Čtvrtá kapitola naší výzkumné zprávy popisuje sledování intenzity dopravy, které také proběhlo pouze v Solnici. Poslední kapitola se zabývá dotazníkovým šetřením. Protože se náš výzkum skládal z několika dílčích výzkumů, je metodika výzkumu popsána na začátku každé kapitoly.

2. Škoda Kvasiny a okolí

Tato kapitola je zaměřena na sledování lokality Škoda Kvasiny a okolí pohledem médií. Jejím cílem není mediální analýza, ale má sloužit k porozumění a vzhledu do již zmíněné problematiky. Informace byly získány a shromážděny z různých mediálních článků, které byly volně přístupné na internetových stránkách.

Závod Kvasiny firmy Škoda auto a.s. leží v podhůří Orlických hor v Královehradeckém kraji v okrese Rychnov nad Kněžnou. Výrobní komplex se nachází v obci Kvasiny, poblíž silnice první třídy E14 mezi městy Rychnov nad Kněžnou a Dobruška.

Závod Kvasiny je nejmladším ze tří výrobních provozů značky ŠKODA v České republice. Počátky tohoto závodu sahají do třicátých let minulého století. Roku 1934 zde byly vyrobeny první dvoudveřové čtyřsedadlové karoserie pro automobil JAWA 700. V období druhé světové války byla výroba karoserií zastavena a výrobní program se musel přizpůsobit

potřebám zbrojařského průmyslu. Po druhé světové válce se závod stal součástí automobilky v Mladé Boleslavi (ŠKODA AUTO a.s., 2015a).

Postupem času se zde vyráběl poválečný model Superb, kabriolet Felicia, model 110R i sportovní kupé Rapid. Na výrobních linkách vznikal v tomto závodě také pick-up na bázi vozu Felicia. V současné době se zde vyrábí několik modelů značky ŠKODA - Superb, Superb Combi, velké SUV Kodiaq a pro značku SEAT také model Ateca (ŠKODA AUTO a.s., 2015a). Výroba SUV Yeti byla v nedávné době zastavena a bude nahrazena modelem Karoq. Výroba tohoto nového SUV se spustí koncem července 2017 (Taneček, 2017a). Vzhledem k velkému zájmu o nejnovější model – Kodiaq – závod v Kvasinách i jeho dodavatelé (např. sedaček) nestačí vyrábět a uspokojovat poptávku. Vedle velké poptávky je to také důsledek stálého nedostatku zaměstnanců v celém automobilovém průmyslu (Sůra, 2017).

V současnosti prodělává závod v Kvasinách největší modernizaci a rozvoj (obrázek 1, obrázek 2) za dobu své existence díky investicím od Škoda Auto, které podle plánu přesáhnou do roku 2018 7 miliard korun (ŠKODA AUTO a.s., 2015b). V průběhu několika let tak vzroste výrobní kapacita tohoto závodu až na 280 000 vozů za rok (ŠKODA AUTO a.s., 2015a), přičemž v roce 2015 výroba činila 142 000 vozů za rok (ČTK, 2017c). Souběžně s investicemi Škody Auto investuje do regionu také Česká republika a Královéhradecký kraj. Investice z veřejných rozpočtů směřují především do výstavby dopravní a technické infrastruktury. Rovněž mají zlepšit školství, zdravotnictví a prevenci kriminality (Taneček, 2017a; Tópek, 2017). Vzhledem k velkému rozvoji a dynamice se očekává přilákání dalších podniků, což povede k čím dál většímu růstu průmyslové zóny (ŠKODA AUTO a.s., 2015b). Příkladem investice Škody Auto do regionu je nové memorandum s Kvasinami. Firma přispěje na čtyři nové policisty a daruje nový vůz, aby strážníci častěji dojížděli do Kvasin a mohli tak více kontrolovat oblast průmyslové zóny (Hejtmánek, 2017a).

Z hlediska pracovních příležitostí tvoří firma ŠKODA v oblasti dominantní postavení, které přináší své výhody a nevýhody. Hovoří se o expanzi výroby firmy ŠKODA a továrny v Kvasinách, také se ale tento závod a s ním celá veřejná společnost potýká s řadou problémů, které neunikly značné medializaci. I přes dlouhodobý nábor zaměstnanců mají Kvasiny nedostatek kvalifikované pracovní síly a nestíhají vyrábět v termínech. V médiích se objevují reklamy o nabízených pozicích a snaží se nalákat zaměstnance na inzerovaný plat po tříměsíčním zaučení třicet tisíc s ročním bonusem až sedmdesát tisíc korun (Dvořák, 2016). Dle Pavla Tichého z Centra investic, rozvoje a inovací se již na Rychnovsku nenachází

potenciální pracovní síla a fabrika již vysála rovněž zdroj pracovní síly ze vzdálenějšího okolí (Dvořák, 2016).

V průmyslové zóně Solnice – Kvasiny pracuje okolo 10 500 lidí (ČTK, 2017a). Nezaměstnanost v regionu je okolo 3 % a jsou to jen lidé, kteří pracovat nechtějí nebo nemohou (Rambousková, 2016). Automobilka přilákala zaměstnance rovněž ze Slovenska a Polska a některé přetáhla rovněž svým dodavatelům, na kterých je firma existenčně závislá (Dvořák, 2016).

V průmyslové zóně pracuje zhruba 3 000 cizinců. Na Rychnovsku je okolo dvou tisíc Poláků, další cizinci jsou především z Bulharska, Rumunska, Portugalska a Ukrajiny (ČTK, 2017a; Kučera, 2016). Nedostatku zaměstnanců příliš nepomohla ani velice nákladná náborová kampaň. Dle Baláže (in Dvořák, 2016) měl v roce 2014 závod 4 500 zaměstnanců a bylo potřeba nabrat dalších 2 000, přičemž během posledních měsíců již našlo novou práci více než 1 000 lidí. Vhodné uchazeče firma stále ještě hledá.

V návaznosti na nábor nových zaměstnanců se závod potýká s problémy v oblasti sociálního zázemí (chybí byty pro dělníky, vysoké ceny nájmu), služeb a dopravní obslužnosti, včetně nedostatečné kapacity parkovacích míst v areálu závodu a nedostatečnou příjezdovou komunikaci k areálu. Jedno z řešení by tak mohla být co nejrychlejší dostavba obchvatů (Hostinský in Ťopek, 2016). Dalším opatřením pro vylepšení situace bylo zavedení autobusových linek a spuštění přímého vlakového spojení Hradec Králové – Kvasiny (železniční stanice Solnice, 2x denně – ranní a odpolední směna). Problémem je také nedostatečná kapacita jídelny (Dvořák, 2016; Kučera, 2016; Ťopek, 2016). Solnice a Kvasiny se ovšem pokouší i o prosazení výstavby parkovišť typu P+R, které by sloužily zaměstnancům Škody Auto. Tím by se mohla zmírnit situace přetížené dopravy kolem závodu a ulevit tak problému s parkovacími místy (Hejtmánek, 2017b).

Dalšími problémy souvisejícími s čím dál větším růstem automobilky jsou „černé“ ubytovny a pouliční kriminalita (hlavně u místních supermarketů – porušování nočního klidu, výtržnosti, krádeže v obchodech), které jsou spojeny se zvýšenou konzumací alkoholu a mají ji na svědomí převážně zahraniční dělníci (ČTK, 2017a; Kučera, 2016; Ťopek, 2016). Policie se začala touto situací zabývat a v lokalitě byly posíleny hlídky. Tím se situace v lokalitě stala klidnější (Skořepa, in Taneček, 2017a). S problémy, které zapříčiňují zejména cizinci, může významně pomoci také nově otevřená služebna cizinecké policie na Masarykově náměstí v Solnici (Taneček, 2017a).

Částečné řešení problémů chce ministerstvo vnitra vyřešit zapojením zaměstnavatelů, kteří by měli za zaměstnance odpovídat (ČTK, 2017a). Problém nastává u pracovních agentur,

které nemají jasná pravidla. Nejsou výjimkou ani časté přestupky v dopravě. Na Rychnovku v roce 2016 stoupl počet zjištěných přestupků o více než 400 % (ČTK, 2017a). Starostové okolních obcí volají po posílení policejních hlídek, kterých je však v regionu málo (Ťopek, 2016). Průběžně se v okolí průmyslové zóny střídají dopravní inspektoráty z Náchoda, Hradce Králové a krajské dopravní policie (Fulka, in ČTK, 2017a). Společně se starosty dotčených obcí policie řeší vhodná opatření, jako je například rozvoj kamerového systému. Nutno podotknout, že kriminalita od ledna letošního roku poklesla zhruba o polovinu právě z důvodu zvýšeného nasazení policie a kontrolám v posledních měsících (ČTK, 2017b). Starosta Rychnova nad Kněžnou uvádí (in Ťopek, 2016) také fakt, že při nízké nezaměstnanosti ve městě (okolo 1,5 %) se obtížně hledají běžné profese, jako je účetní, kuchař aj., protože všichni pracují v automobilce (tzv. pokřivení pracovního trhu).

Obrázek 1: Porovnání území Solnice - Kvasiny mezi lety 2010 a 2017



POROVNÁNÍ ÚZEMÍ SOLNICE - KVASINY mezi lety 1953 a 2017



3. Denní rytmy – lokalizační data mobilních telefonů

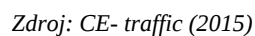
Tato část se věnuje analýze lokalizačních dat mobilních telefonů. Data, která jsou zde použita, se nazývají pasivní lokalizační data (Nemeškal a kol. 2016a). To znamená, že jsou sbírána automaticky operátorem a tedy k jejich sběru není potřeba žádný speciální software. Aby se zachovala jejich anonymita, je každý záznam okamžitě přiřazen k určitému katastrálnímu území, za které se postupně sčítá, kolik telefonů se tam v určitém intervalu nacházelo. Původní data s identifikačním kódem jsou mazána (blíže Novák, Novobilský 2013). Územní vymezení buněk mobilní sítě se bohužel nekryje přesně s hranicemi administrativních jednotek ani jejich částí. V městském prostředí to není problém, jelikož buňky jsou tak malé, že je lze vzájemně spojit tak, aby odpovídaly administrativním celkům.

Ve venkovském prostoru je situace komplikovanější. V některých případech územní působnost buněk mobilní sítě pokrývá více sídel. Úkolem pořizovatele dat je potom konfrontovat vymezení území s vymezením buněk mobilní sítě (Novák, Novobilský 2013). Data, se kterými jsme pracovali, byla poskytnuta firmou CE-Traffic. Zachycují počet osob, které se dne 30. 9. 2015 pohybovaly v daném dvouhodinovém intervalu v příslušné obci (Nemeškal a kol. 2016a). V případě výskytu ve více jednotkách rozhodovala délka stráveného času.

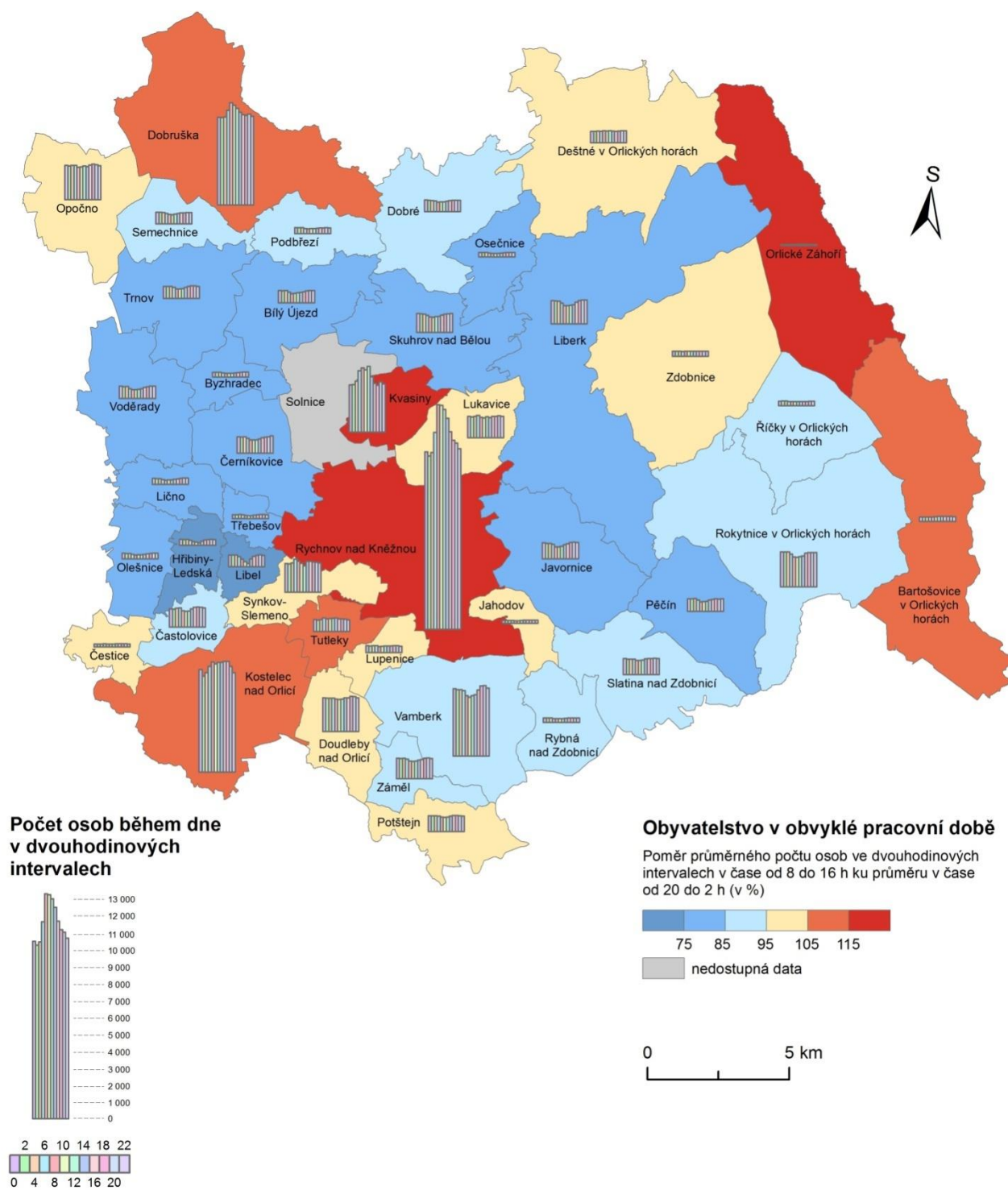
Typologie denních rytmů (Obrázek 3) byla tvořena podle metodiky, kterou použili Nemeškal a kol. (2016b) v typologii rytmů Pražské metropolitní oblasti pražského metropolitního regionu. Den byl rozdělen na několik časových úseků: noc-ráno (0-4 h), pracovní doba (8-16 h), noc-večer (18-22 h). V těchto časových úsecích byl zkoumán nadprůměr (105 % a více, kód 1), průměr (105 až 95 %, kód 0) a podprůměr (95 % a méně, kód 2). Kombinací časových úseků vznikly třímístné kódy. Z nich bylo vyčleněno 18 jistých rezidenčních obcí (s kódem 121) a dalších 6 rezidenčních obcí (101, 020, 021, 120). Stejným způsobem byly určeny³ obce s jistě pracovní funkcí (212) a jedna další s pracovní funkcí (202, 010, 210). Obce s ostatními kódy (000, 200, 001, 002) byly určeny jako obce s vyrovnaným rytmem během dne. Z této mapy je vidět, že ve zkoumané oblasti se nenachází jen jedno pracovní centrum. U Rychnova nad Kněžnou a Dobruškou se jejich pracovní funkce předpokládá, protože jsou to obce s rozšířenou působností. Další obcí s jistě pracovní funkcí jsou Kvasiny, ve kterých se nachází závod ŠKODY auto. Zde je problém, že pracovní funkce této obce je závislá na jediném zaměstnavateli a problémy tohoto zaměstnavatele se mohou přenést na celou obec, případně i celý region. Protože tím, že Kvasiny vysávají pracovní sílu, která by jinak dojížděla do Rychnova nebo Dobrušky, neumožňují těmto dvěma obcím posilovat svojí roli v rámci celého kraje.

Obrázek 4 byl vytvořen pomocí nepravého kartogramu, který ukazuje poměr průměrného počtu přítomných obyvatel v běžné pracovní době (8–16 h) ku průměru počtu přítomných obyvatel v nočních hodinách (20–2 h). Dále je u každé obce zobrazen graf, který ukazuje počty přítomných obyvatel v jednotlivých dvouhodinových intervalech. Tato mapa potvrzuje pracovní funkci Kvasin a obcí, které jsou ORP (Rychnov n. Kněžnou, Dobruška). Naopak Kostelec nad Orlicí se řadí mezi obce s vyrovnanou funkcí a jeho pracovní pozice není tedy významná v rámci celého regionu, je to nejspíš způsobeno blízkostí Rychnova nad Kněžnou, který je bývalým okresním městem. Je zde také vidět, že pracovní funkce Kvasin je procentuálně významnější než pracovní funkce Dobrušky a tedy vlastně oslabují její roli v regionu. Zajímavá je také pracovní funkce Orlického Záhoří, ale jelikož se zde během dne

Obrázek 3: Typologie denních rytů v roce 2015



Obrázek 4: Denní rytmy obyvatel



Zdroj: CE – traffic, (2015)

4. Denní rytmy obyvatel – pozorování Solnice

V rámci terénního šetření na Masarykově náměstí ve městě Solnice (Obrázek 5, Obrázek 6) byly v průběhu běžného pracovního dne sledovány denní rytmy. Konkrétně v úterý 9. května 2017 a to od 9:00 do 17:00 hodin. Data byla zaznamenávána vždy po patnácti minutových intervalech. Do našeho pozorování bylo zahrnuto celkem 9 kategorií. Čtyři základní kategorie rozlišující muže a ženy: děti/školáci, pracující, důchodci, podivíni, a jedna společná kategorie – rodiče s dětmi. Tyto kategorie byly zvoleny z důvodu rozlišení na základě ekonomické aktivity. Rodiče s dětmi jsou potom samostatnou kategorií, kterou jsme sledovali za účelem odlišení rodičů na mateřské a rodičovské dovolené procházejících po náměstí, jelikož se nachází na náměstí z jiných důvodů, než je tomu u pracujících žen a mužů. Stejně tak jsou tím odlišeny předškolní děti od dětí, které náměstím procházejí právě ke své škole. Osoby spadající do této kategorie jsou zahrnuty v předchozích 8 kategoriích, ale poté jsme je takto blíže specifikovali. Ve společné kategorii „rodiče s dětmi“ jsou poté počty osob sečteny bez ohledu na příslušnost ke kategoriím základním.

Jednotlivé osoby jsme rozřazovali na základě subjektivního odhadu věku a účelu návštěvy náměstí. Např. zda se jedná o osobu dojíždějící autobusem do práce, o starší osobu, která šla pouze na nákup, o žáka se školní taškou, atd. Do kategorie „podivíni“ byly zahrnuty osoby s viditelně nízkým sociálním statutem, tzn. bezdomovci, osoby oděné ve špinavém, starém nebo roztrhaném oblečení a dále osoby vymykající se svým chováním, např. pod vlivem omamných látek, apod.

Struktura a počet lidí vybrané lokality jsou zaznamenány graficky (Graf 1, 2 a 3). Pro zachycení „pocitové“ atmosféry jsou však tyto grafy nevypovídající, a proto jsou doplněny o textový záznam z pozorování. Tento doplňující slovní popis reflektuje osobní zkušenost ze sledované lokality. Cílem tohoto pozorování bylo sledovat každodenní život města Solnice a se sledováním denních rytmů také podat celkový obraz situace odehrávající se v běžný pracovní den v centru města, včetně subjektivních pocitů z místa a zjistit, jakou roli v celém dění vlastně hraje nedaleká průmyslová zóna zaměstnávající tisíce lidí.

Obrázek 5: Vymezení sledované lokality



Zdroj: CUZK, Esri, HERE, Garmin, INCREMENT P, USGS, METI/NASA

Obrázek 6: Náměstí Solnice



Zdroj: vlastní foto

Masarykovo náměstí bylo zvoleno jako neutrální místo veřejného prostranství přístupné všem obyvatelům i návštěvníkům města a stejně tak i lidem dojíždějícím do města za prací a do škol. Tito dojíždějící se zde pohybují zejména kvůli silnici I. třídy (I/14) vedoucí v jednom směru na město Dobruška a ve směru druhém na Rychnov nad Kněžnou. Tato silnice vede právě kolem náměstí a je pro sledovanou oblast důležitou dopravní tepnou. Díky své poloze má lokalita dobrou dopravní dostupnost. Jedná se o lokalitu plnící rezidenční, obslužnou i dopravní funkci. Náměstí má čtvercový tvar, po jehož obvodu se nachází rezidenční zástavba, kde jsou v jejím přízemí často služby různého typu. Náměstí poskytuje občanům celou řadu služeb od restaurací, bankovníctví, večerek, květinářství až po další menší služby. Na hlavní silnici tvořící jednu stranu náměstí je autobusová zastávka, kterou denně využívá mnoho místních i dojíždějících obyvatel a tím se vedle místních obchodů stává jedním z nejrušnějších míst náměstí. Na rohu Masarykova náměstí a ulice Za Radnicí můžeme nalézt městskou radnici. Z těchto důvodů lze předpokládat, že se jedná o lokalitu frekventovanou, která místní obyvatele přitahuje a lidé tak do ní přicházejí.

Denní rytmus lokality v průběhu sledovaného dne již na první pohled není stabilní (Graf 1) a spolu s ním se během dne mění také celkové subjektivní pocity z místa. Během dne se po náměstí pohybují různí lidé v různé intenzitě a je zřejmé, že je denní rytmus ovlivněn především dojížděnkou za prací a do škol. Lidé, kteří odjedou v ranních hodinách do zaměstnání nebo školy, jsou v dopoledních hodinách nahrazeni jinou sortou lidí – především pracujícími ve zdejších službách, důchodci a mladšími dětmi z mateřských škol za doprovodu učitelů.

Okolo **deváté hodiny** se v lokalitě objevují hlavně důchodkyně, kterých však s příchodem desáté hodiny značně ubývá. V tento čas jsou zde také přítomni pracující lidé, kteří připravují své obchody a další menší služby k otevření. V dopoledních hodinách se také objevují maminky s dětmi. Obecně lze konstatovat, že na náměstí je klid, který je ovšem čas od času narušován stavebními pracemi v budově městského úřadu. Rovněž před samotnou budovou je rušněji z důvodu pohybu dělníků mezi budovou, dodávkou a nákladním autem, které zde mají zaparkované. Nákladním autem později dopoledne odvázejí suť. V tuto dobu využívají právě zejména důchodkyně obchodů, které se právě otevřely. Nejvíce je navštěvována drogerie a potraviny, ale také květinářství. Důchodkyně procházející náměstím se mezi sebou zdraví, některé spolu déle hovoří. Pohyb a setrvání lidí na náměstí však mohou být značně ovlivněny počasím, které není v den pozorování zrovna příznivé, na květen je poměrně chladno, fouká vítr a jen občas na chvíli vysvitne sluníčko. Kolem desáté a poté kolem jedenácté hodiny zase zpět prochází učitelky vedoucí děti z mateřské školky. Vedle

dělníků navštěvují radnici také další lidé. Hodiny na budově radnice se o 4 minuty předcházejí a stále je vyvěšena vlajka z předchozího dne, tedy státního svátku 8. května.

Vzhledem k výskytu restauračních zařízení přímo na náměstí byl nejprve očekáván zvýšený počet lidí v **poledne**. Tato skutečnost však na celkový počet přítomných občanů vliv neměla. Důvodem je jednak fakt, že pizzerie na náměstí jídlo pouze rozváží, a dále to, že zařízení jsou spíše hospodského typu a služby provozují až ve večerních hodinách a přes poledne nevaří. Zvýšená aktivita zaměstnanců pizzerie však byla zpozorována. Od dvanácté hodiny je lokalita téměř „liduprázdná“. Tento stav narušuje pouze vlna studentů/děti po dvanácté hodině. Na první pohled se jedná o mladší děti, kterým skončilo vyučování v základní škole. Před dvanáctou hodinou se na náměstí objevují popeláři, pošťáčka a také dodávka zásobování do potravin. Lidé využívají silnice okolo náměstí k rychlému parkování při nákupu v potravinách. Lidé nosí igelitové tašky a stále navštěvují především obchody, výjimečně zachází do budovy radnice. Nutno zmínit, že dopoledne i přes poledne jsou občas navštěvována místní restaurační zařízení muži, kteří byli zařazeni do kategorie pracujících, u mnohých je však diskutabilní, zda je nezařadit mezi podivíny. Zaměstnanci služeb na náměstí vycházejí ven ze svých provozoven a nejspíše mají polední pauzu na oběd. Počasí je stále chladné, je zataženo a fouká studený vítr. I přes poledne klid náměstí ruší rozléhající se hluk nejspíše sbíječky či vrtačky z opravující se budovy městského úřadu.

Po **jedné hodině** odpolední se počet lidí na náměstí pocitově zvýšil, avšak jak dokazuje také Graf 1, ve skutečnosti se nenavýšil počet lidí, ale spíše se jednotlivci v pozorované lokalitě déle zdržují. Začínají se objevovat školáci, mnoho lidí čeká na zastávce, kolemjdoucí se zastavují u vystavených květin před květinářstvem či spolu hovoří. Atmosféra „živějšího náměstí“ je také zapříčiněna větším hlukem, pocházejícím od mezi sebou hlasitě komunikujících školáků, případně i hovořících a telefonujících dospělých.

Velký obrat nastává mezi **14:00 – 15:30**, kdy je zaznamenáno nejvíce lidí. Najednou se na náměstí vyskytuje minimálně dvojnásobný až trojnásobný počet lidí než v doposud sledovaných časových intervalech, jak ukazují také Grafy 1, 2 a 3. Mnoho zdejších obyvatel i lidí dojíždějících do Kvasin za prací v tomto období končí ranní směnu v průmyslových podnicích. Bezesporu největší vliv má firma Škoda Auto a. s., jak dokazuje také fakt, že mnoho pracujících mužů procházejících v tuto dobu náměstím je oděno v pracovním oděvu s logem této firmy. Několik z nich se zdržuje v parku na náměstí, postávají nebo sedají na lavičky, kouří zde cigarety i marihuanu nebo zachází do hospody. Během této hodiny a půl je počet pracujících mužů z celkového poměru téměř 50 % ze všech lidí. Situaci umocňuje také řada bytů na náměstí, které se pronajímají přímo pracovníkům firmy (obrázek 7).

Obrázek 7: Poštovní schránka v domě na náměstí



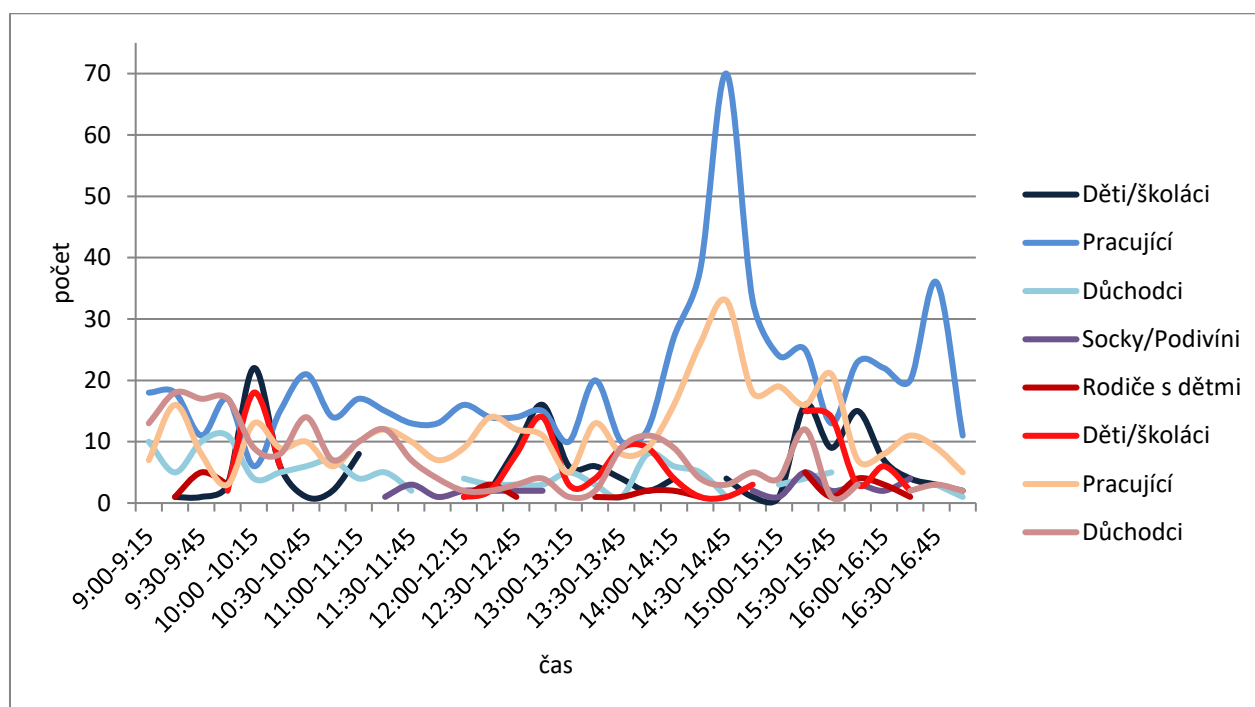
Zdroj: vlastní foto

Na náměstí se objevují také podivíni. Po čtrnácté hodině přijíždí na autobusovou zastávku větší počet autobusů, lidé na náměstí se dynamičtěji obměňují. Kolem třetí hodiny se zhoršuje počasí, začíná padat déšť se sněhem. Tento fakt mohl navíc snížit počet obyvatel v tuto nejrušnější denní dobu. Řadu otálejících mužů i školáků toto nevlídné počasí očividně donutilo opustit lokalitu. Přesto, že mnoho lidí počasí odradilo k pohybu po náměstí, je zde v tuto dobu živo.

Zhruba **v půl čtvrté** se začíná objevovat více mladistvých (třetí vlna dětí/studentů), kterým končí vyučování. Přicházejí z blízké základní školy především na autobusovou zastávku. Vietnamec, kterému patří večerka (potraviný) na náměstí i květinářství, asi hodinu pečuje o vystavené květiny, zalévá je a ke konci otvírací doby nakládá květiny do dodávky a odváží je. **Po čtvrté hodině** odpolední byl opět zaznamenán zvýšený počet pracujících, který může vysvětlovat konec pracovní doby v okolních službách. Lidé se objevují s taškami a míří na náměstí za službami, případně jdou skrz náměstí (z práce) a cestou se zastaví na nákup. Začínají se zde rovněž vyskytovat lidé venčící psy.

Následně čtvrt hodiny **před sedmnáctou hodinou**, v posledním sledovaném intervalu, se v lokalitě vyskytuje nejméně lidí a situace na náměstí utichá. Park na náměstí je v tuto dobu prakticky prázdný, občas se objeví nějaký podivín, tedy osoba velmi se vymykající svým vzezřením či chováním od ostatních osob. Během celého dne projíždí několikrát kolem náměstí po hlavní ulici nákladní automobily vezoucí nová auta značky Škoda.

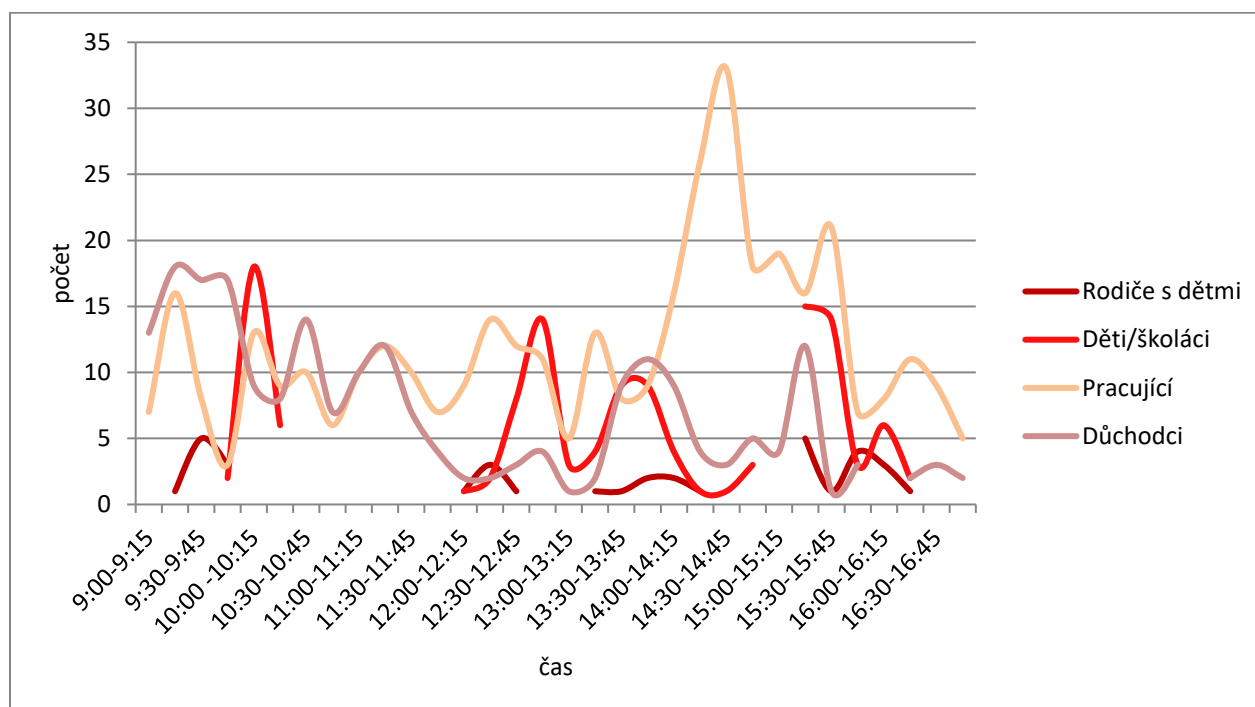
Graf 1: Denní rytmy uživatelů Masarykova náměstí v Solnici dne 9. 5. 2017



Poznámka: modré odstíny značí muže, červené odstíny značí ženy

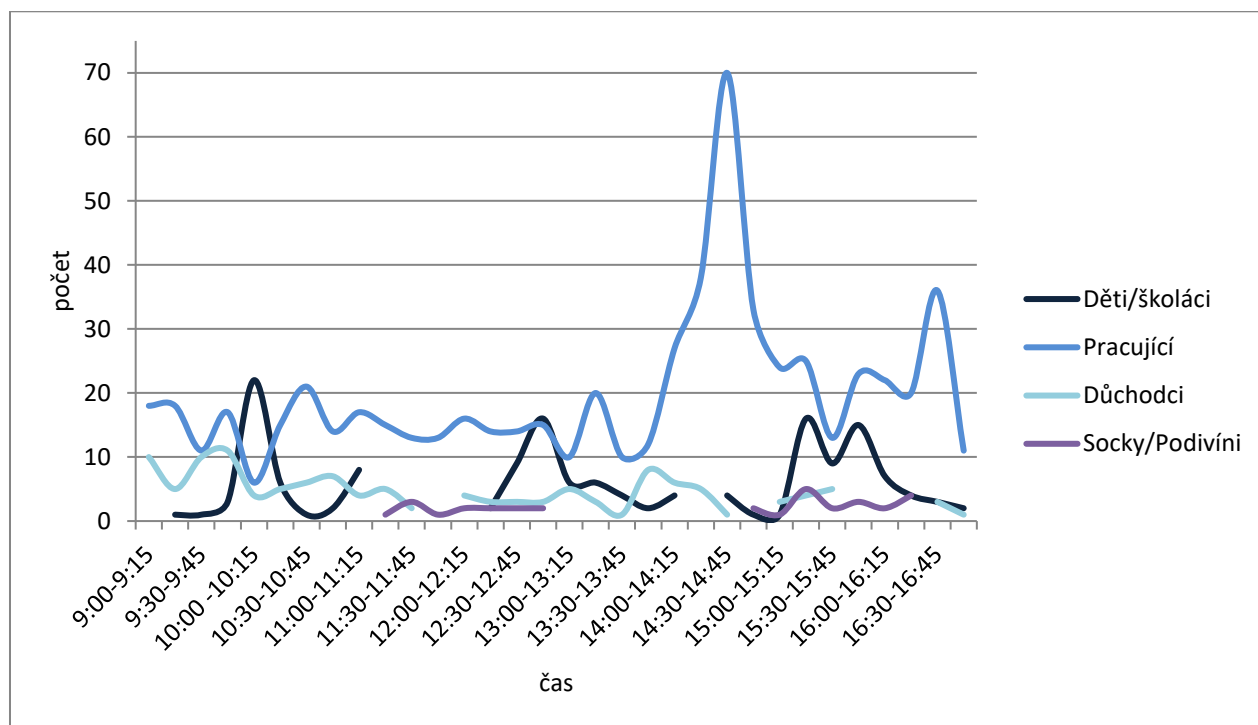
Zdroj: Terénní šetření (2017)

Graf 2: Denní rytmy – ženy – Masarykovo náměstí v Solnici dne 9. 5. 2017



Zdroj: Terénní šetření (2017)

Graf 3: Denní rytmy – muži – Masarykovo náměstí v Solnici dne 9. 5. 2017



Zdroj: Terénní šetření (2017)

5. Intenzita dopravy Solnice

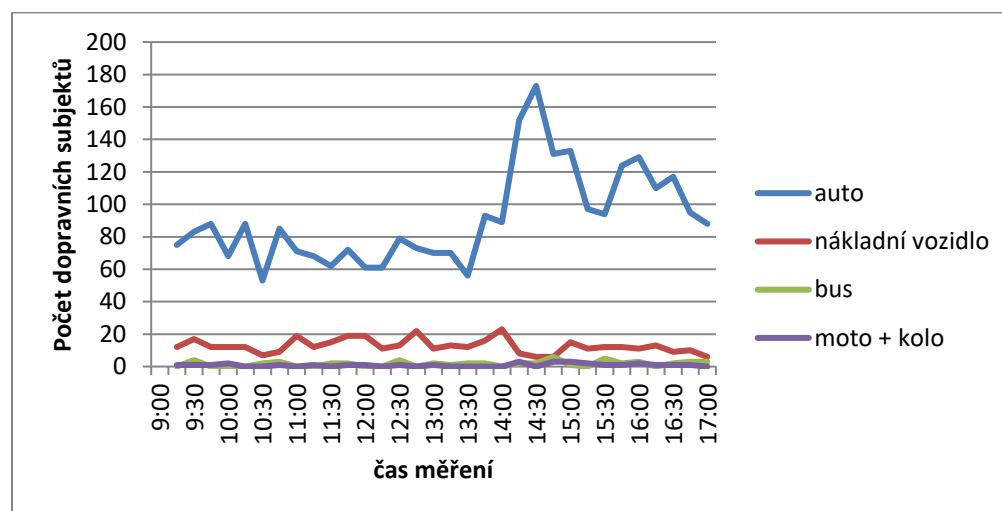
Sledování intenzity dopravního provozu proběhlo v rámci jednoho pracovního dne, konkrétně 9. května 2017, v čase od 9:00 do 17:00. Sledována byla silnice první třídy č. 14 na náměstí v obci Solnice. Sčítání počtu dopravních prostředků účastníků provozu proběhlo na autobusové zastávce na Masarykově náměstí ve čtvrt hodinových intervalech. Do analýzy byly zahrnuty oba směry dopravy (směr Dobruška a Rychnov nad Kněžnou) a pět druhů dopravních prostředků: automobily, nákladní vozidla, autobusy, motocykly a kola. Z důvodu malého počtu zaznamenaných případů byly motocykly a kola sloučeny do jedné kategorie. Celkem jsme tedy vyhodnocovali čtyři kategorie dopravních prostředků.

Místo a čas našeho sledování bylo vybráno v souladu s cílem našeho výzkumu a časovými možnostmi během terénního výjezdu. Čas pozorování byl vybrán s ohledem na průběh směn v provozovně ŠKODA AUTO v obci Kvasiny. Cílem je zachytit v našem pozorování zvýšení intenzity dopravního provozu spojené s koncem směny v 14:00. Předpokládáme, že ve směru Rychnov nad Kněžnou dojde ke zvýšení intenzity dopravního provozu před 14. hodinou, neboť lidé z tohoto směru dojíždí do provozovny ŠKODA AUTO a chtějí se do Kvasin dostat před začátkem směny. V opačném směru, tedy do obce Dobruška, očekáváme zvýšení intenzity dopravního provozu po 14. hodině, neboť se pracovníci budou vracet domů z právě dokončené směny. Vybrali jsme místo na významné silnici první třídy nedaleko obce Kvasiny, tak aby bylo možné zachytit dojíždějící do provozovny ŠKODA AUTO. Navíc jsme mohli díky existenci autobusové zastávky v námi vybrané oblasti sledovat i intenzitu veřejné dopravy. Snažili jsme se zjistit, zda je intenzita veřejné dopravy vyšší v době začátku nové směny ve 14 hodin. Případně, zda intenzitu veřejné dopravy ovlivňují i jiné faktory než dojížděka do provozovny v Kvasinách.

Výsledek měření intenzity dopravního provozu ve směru Dobruška je vyobrazen na grafu č. 4. V grafu je patrný výrazný nárůst v intenzitě automobilové dopravy po 14. hodině, což ukazuje na vliv pracovníků vracejících se ze směny v provozovně ŠKODA AUTO. Dále si pak lze všimnout vyšší intenzity automobilové dopravy v pozdně odpoledních hodinách mezi 16:00 a 17:00. Zvýšení intenzity automobilové dopravy v této době je podle našeho názoru ovlivněno koncem pracovní doby v dalších podnicích a některých místních obchodech. Dalším důvodem zvýšené intenzity automobilové dopravy v pozdních odpoledních hodinách mohou být rodiče odvázející své děti ze školy po skončení odpolední výuky na místních školách. Intenzita autobusové dopravy je vyobrazena samostatně na grafu č. 5. I zde si můžeme všimnout nárůstu intenzity po 14. hodině a v pozdních odpoledních

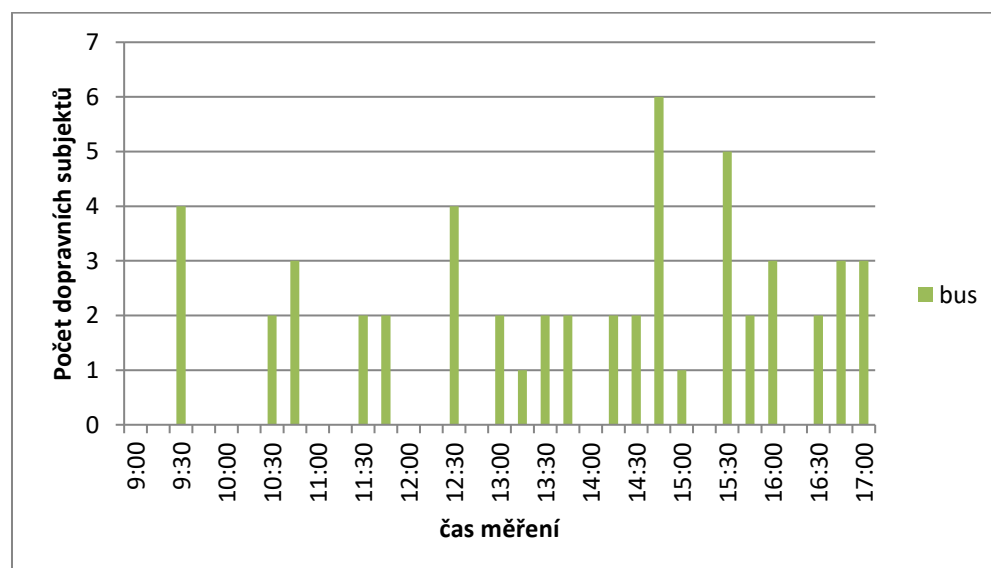
hodinách kolem 16. hodiny. Nárůst intenzity autobusové dopravy je méně markantní než v případě automobilové dopravy. I přes to je vliv končící směny v provozovně ŠKODA AUTO v Kvasinách na automobilovou dopravu patrný. Zvýšení intenzity automobilové dopravy kolem 16. hodiny nejspíše souvisí s koncem odpoledního vyučování na místních školách, neboť jsme si během našeho pozorování v okolí náměstí v obci Solnice všimli většího množství školáků čekajících v odpoledních hodinách na autobusové zastávce. Bohužel se nám z časových důvodů nepodařilo během našeho terénního výjezdu zachytit intenzitu autobusové dopravy v ranních hodinách. Tehdy lze předpokládat nárůst intenzity dopravy z důvodu začátku pracovní doby v místních službách a podnicích a z důvodu začátku vyučování na místních školách.

Graf 4: Intenzita dopravy směr Dobruška



Zdroj: Terénní šetření (2017)

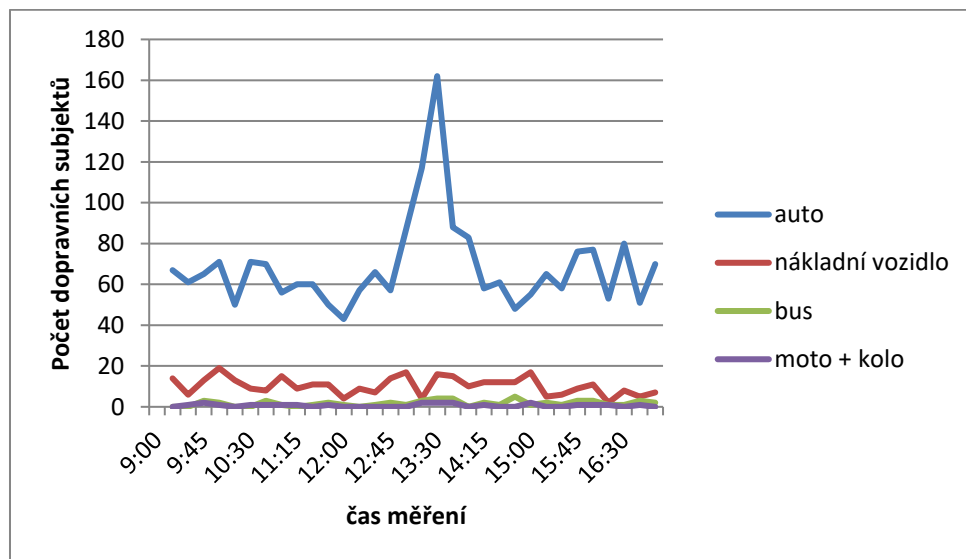
Graf 5: Intenzita autobusové dopravy směr Dobruška



Zdroj: Terénní šetření (2017)

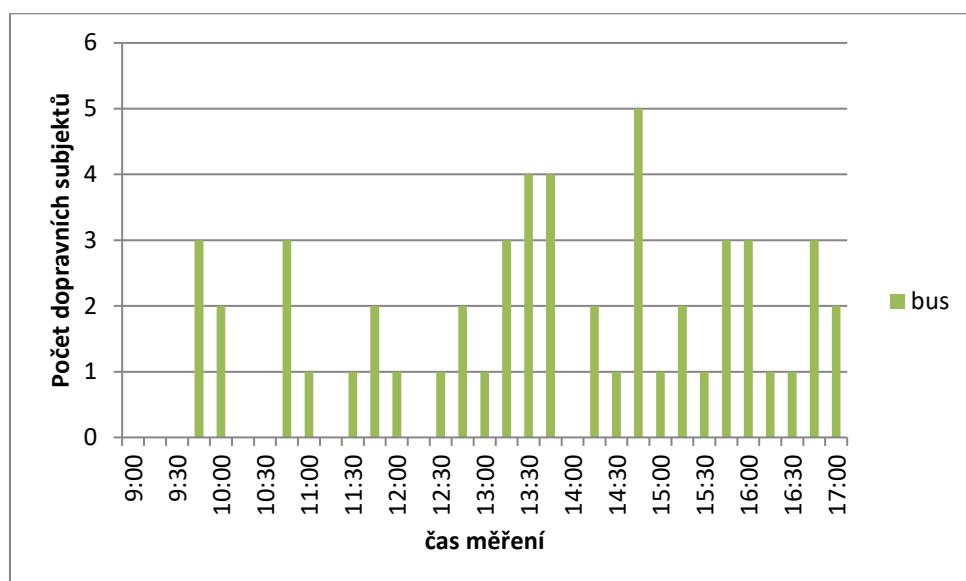
Výsledek měření intenzity dopravního provozu ve směru Rychnov nad Kněžnou je vyobrazen v grafu č. 6. I zde je patrný výrazný nárůst v intenzitě automobilové dopravy v souvislosti se začátkem pracovní směny v provozně v Kvasinách. V tomto případě se jedná o pracovníky přijíždějící na začátek směny, navýšení tedy probíhá před 14. hodinou. Ve směru Rychnov nad Kněžnou je intenzita automobilové dopravy v pozdně odpoledních hodinách podstatně nižší než ve směru Dobruška, což by mohlo ukazovat na vyšší intenzitu dojížděky do škol a práce ze směru Dobruška. Intenzita autobusové dopravy je vyobrazena samostatně na grafu č. 7. Je zde patrný zvýšený počet spojů mezi první a druhou hodinou odpolední, který opět ukazuje na souvislost s dojížděkou do provozovny v Kvasinách. Poměrně překvapivé je zjištění, že nejvíce autobusových spojů ve směru Rychnov nad Kněžnou jezdí kolem třetí hodiny odpoledne. Nejspíše je to způsobeno dojížděkou ze škol, neboť, jak již bylo naznačeno výše, během terénního výzkumu se v odpoledních hodinách zdržovalo na autobusové zastávce větší množství dětí.

Graf 6: Intenzita dopravy směr Rychnov n. Kněžnou



Zdroj: Terénní šetření (2017)

Graf 7: Intenzita autobusové dopravy směr Rychnov n. Kněžnou



Zdroj: Terénní šetření (2017)

Celkově pozorování změn v intenzitě dopravního provozu jednoznačně prokázalo vliv existence provozovny ŠKODA AUTO v Kvasinách na místní dopravu. Nejmarkantněji se tento vliv projevuje na automobilové dopravě, u které jsme zaznamenali výrazný nárůst intenzity v souvislosti se začátkem odpolední směny. Výzkum ukázal, že podstatná část pracovníků ŠKODY AUTO využívá k dojížděce do Kvasin automobilové dopravy. K tomuto poznatku přispělo pozorování intenzity dopravy na náměstí v Kvasinách, kdy bylo možné rozpoznat v automobilech zaměstnance ŠKODA AUTO díky typickému pracovnímu oděvu s nápisy a výšivkami značky firmy. Zejména však díky tomu, že jsme se nacházeli nedaleko samotného areálu a již z dálky je možné sledovat plné parkoviště u závodu, které se během střídání směny zcela obmění a je v těchto místech velice rušná doprava. Vliv dojížděky do provozovny ŠKODA AUTO je patrný i na autobusové dopravě. U autobusové dopravy je však zvýšení intenzity v souvislosti s dojížděkou do Kvasin méně výrazné než u automobilové dopravy. Navíc je intenzita autobusové dopravy ve zkoumané oblasti výrazně ovlivněna i jinými faktory. Jedná se především o dojížděku žáků do škol.

6. Vliv průmyslové zóny Solnice – Kvasiny na poskytovatele služeb v Solnici

Jako další metodu pro zpracování výzkumu jsme zvolili dotazování. Tato metoda byla zpracována prostřednictvím polostrukturovaného dotazníku, který byl předem připraven v tištěné podobě. Zaměřil se na vliv průmyslové zóny Solnice – Kvasiny, a to konkrétně na poskytovatele služeb v Solnici.

Dotazníkové šetření slouží k rychlému a relativně levnému sběru dat od velkého množství lidí. Toto šetření lze provádět v papírové nebo online formě, cílem je popis potřebné cílové skupiny a poznání charakteristik, názorů a postojů lidí. Aby byla tato metody objektivní, je potřeba oslovit reprezentativní vzorek, velkou výhodou dotazníků je možnost zobecňovat zjištění na celou zkoumanou populaci (100metod 2017).

Šetření probíhalo formou tištěných dotazníků, tedy papírovou formou. Dotazování byli majitelé provozující určitou službu v Solnici i další zaměstnanci.

V dotazníku bylo zvoleno 11 uzavřených otázek (s možností výběru z nabídky konkrétních položek) a 6 otevřených otázek, které umožňovaly respondentům říci svůj vlastní názor, rozvést předchozí otázku, či vysvětlit svou odpověď. Uzavřené otázky zajišťovaly jasný a pro respondenty časově nenáročný způsob odpovědi. Naopak otevřené otázky respondentům poskytly příležitost volně se vyjádřit a upřesnit odpovědi na předchozí uzavřené otázky.

První dvě otázky se týkaly lokalizace a typu služby, ve které respondent pracuje, vlastní ji nebo provozuje. Další se zabývaly vstupní charakteristikou respondentů (pohlaví, věková kategorie, pracovní pozice). Následující otázky se zaměřily na provoz dané služby. Otázky na sebe postupně navazovaly, týkaly se hledání nových zaměstnanců, potíží s obsazením pracovních míst či nárůstu počtu cizinců. Poslední část dotazníku byla věnována pozitivům, negativům a prognózám do budoucna (viz Obrázek č. 8).

Obrázek 8: Ukázka dotazníku z České spořitelny v Solnici

KATEGORIE SOCIÁLNÍ GEOGRAFIE A REGIONÁLNÍHO ROZVOJE
kontakt na garanta předmětu: doc. RNDr. Dušan Doležal, PhD. tel. 221 951 378
Albertov 6, 128 43 Praha 2

PŘÍRODOVĚDECKÁ FAKULTA
Univerzita Karlova

DOTAZNÍK ke studentské práci v rámci studie zadané Královéhradeckým krajem:
„Vliv průmyslové zóny Solnice – Kvasiny na poskytovatele služeb v okolí“

Tímto Vás prosím o odpovědi na přiložené otázky. Zpracování bude anonymní a individuální data nebudou poskytnuta jiným osobám. Zjištěné informace budou sloužit pouze k účelům studentské práce.

1.	Napište	Místo (název obce) a typ služby	Solnice Česká spořitelna		
2.	Napište	Pracovní pozice	pracovnice		
3.	Zakroužkujte	Pohlaví:	☒ Muž	☐ Žena	
4.	Zakroužkujte	Věková kategorie:	15-25	☒ 26-44	45-64 65+
5.	Zakroužkujte	Jak dlouho službu provozujete (v letech)?	0-2	☒ 3-5	6-10 11+
6.	Napište	Provozní doba služby (během týdne):	Po-St 9-17; Út, Čt, Pá 9-16		
7.	Zakroužkujte	Změnila se Vaše provozní doba od roku 2015?	☒ Ano	☐ Ne	
8.	Napište	Pokud ano, proč?	z důvodu rozšíření průmyslové zóny 12 ³⁰ prodloužila se - Út jiná doba, odpočinek nyní 1 odpov 13 ³⁰ -16 ⁰⁰		
9.	Zakroužkujte	Hledali jste během posledních dvou let nové zaměstnance?	☒ Ano	☐ Ne	
10.	Napište	Pokud ano, na jakou pozici?	poradce		
11.	Zakroužkujte	Pokud ano, měli jste potíže pozici obsadit?	☐ Ano	☒ Ne	
12.	Zakroužkujte	Zvýšil za poslední dva roky počet zákazníků/klientů?	☒ Ano	☐ Ne	☐ Nevím
13.	Zakroužkujte	Zvýšil se podíl cizinců mezi zákazníky/klienty?	☒ Ano	☐ Ne	☐ Nevím
14.	Napište	Rozšířili jste nabídku služeb v souvislosti s rozšířením průmyslové zóny Solnice – Kvasiny?	☒ Ano	☐ Ne	
15.	Napište	Jaké negativní dopady (PROBLÉMY) má průmyslová zóna Solnice – Kvasiny na Vaši provozovnu?	ne		
16.	Napište	Jaké pozitivní dopady (PŘÍNOSY) má průmyslová zóna Solnice – Kvasiny na Vaši provozovnu?	zvýšení počtu klientů ze zahraničí		
17.	Napište	Jaké dopady vidíte v BUDOUCÍM rozšiřování (5 let) průmyslové zóny Solnice – Kvasiny na Vaši provozovnu?	nevím		

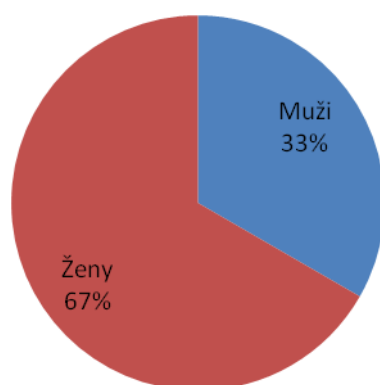
Tímto Vám srdečně děkujeme za pomoc, spolupráci a Váš čas!
Studenti Přírodovědecké fakulty UK, Praha
Předmět: Metody terénního výzkumu v sociální geografii

Zdroj: Terénní šetření (2017)

Dotazníkové šetření jsme prováděli v obci Solnice počátkem května v průběhu dvou dnů. Zúčastnilo se ho osm žen a čtyři muži, nejpočetněji zastoupena byla věková kategorie 26 – 44 let, což je vidět i z grafu 8 a z grafu 9. V prvotním seznámení s lokalitou a s pilotním

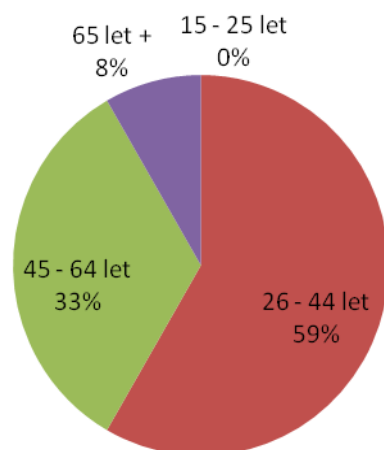
výzkumem jsme nejprve zjistili, jaký typ služeb Solnice poskytuje a kde je nalezneme. Následně jsme navštívili všechny dostupné služby, které se v Solnici objevují. Poté, co jsme respondentům představili sebe a náš výzkum, který v Solnici probíhá, poprosili jsme o krátký čas věnovaný nám a požádali jsme o vyplnění předem vytištěného polostrukturovaného dotazníku. Někteří dotazovaní byli ochotní, jiní méně. Několik zařízení poskytující služby jsme navštívili a bohužel zase ihned opustili, jelikož vedoucí, či jiné zodpovědná osoba nebyla ochotna s námi komunikovat. Bylo tomu tak například v trafice, kde nás paní prodavačka odmítla se slovy, že má přísný zákaz od svého vedoucí s kýmkoliv vést rozhovory, či vyplňovat dotazníky. Podobná situace nastala také v obchodě s potravinami, kde jsme si nechali zavolat paní vedoucí. Ta nás ovšem také odmítla a vzkázala po jedné z prodavaček, že je velice zaneprázdněna. Jiné služby měly celý den zavřeno. Podařilo se nám tedy sehnat pouhých 12 vyplněných dotazníků z celkového množství cca 18 služeb v daném městě. Za obec Solnice bychom mohli dotazníkové šetření hodnotit jako objektivní s reprezentativním vzorkem. Jelikož jsme ale chtěli provést dotazníkové šetření i v jiných obcích, což se bohužel nepodařilo, nelze hovořit o zcela reprezentativním vzorku. Dotazník byl vyplněn například od zaměstnance České spořitelny, paní prodavačka z prodejny s obuví, od pana vedoucího z drogerie, slečny servírky z restaurace U Kocoura, majitelky pizzerie nebo vedoucí z květinářství. Přestože jsme nezískali zcela reprezentativní vzorek, pokusíme udělat objektivní obraz situace, který se nám podařilo získat pobytem v dané oblasti a rozhovory s místními obyvateli či pracovníky z místních služeb.

Graf 8: Zastoupení respondentů podle pohlaví



Zdroj: Terénní šetření (2017)

Graf 9: Zastoupení respondentů podle věku



Zdroj: Terénní šetření (2017)

Tabulka 1: Změna provozní doby vybrané služby

Typ služby	Změnila se Vaše provozní doba od r. 2015
Česká spořitelna	ano
Prodejna obuvi	ne
Drogerie	ne
Prodejna potravin	ne
Pizzerie	ne
Drogerie, barvy, laky	ne
Restaurace	ne
Bazénová chemie	ano
Kuželna	ne
Restaurace Kuželna	ano
Oděvy nadměrné velikosti	ano
Květinářství	ne

Zdroj: Terénní šetření (2017)

První tabulka nám ukazuje, zda se změnila otevírací doba poskytovaných služeb v Solnici za poslední dva roky, kdy došlo k rozšíření závodu ŠKODA Auto a. s. Jak lze spatřit, změna pracovní doby nastala v České spořitelně, v obchodu s bazénovou chemií, v restauraci Kuželna a v oděvech s nadměrnými velikostmi. Zcela jistě byla změna otevírací doby v České spořitelně zapříčiněna otevřením nové haly ve Škodě a přibráním nových zaměstnanců. Změna pracovní doby se prodloužila. Opak nastal v posledních dvou letech v restauraci Kuželna. Otevírací doba se zde sice změnila, ale jinak, než bychom čekali. Místo toho, aby se přílivem nových zaměstnanců otevírací doba prodloužila, výsledek byl opačný.

Před tím, než ve Škodě začal třisměnný provoz a zaměstnanci nemuseli do práce i v sobotu, restaurace měla otevřeno o víkendu od 11 do 23 hodin. Poté, co došlo k této změně, restaurace musela kvůli nedostatku zákazníků snížit pracovní dobu a otevírá až odpoledne od 16 hodin do 22 hodin. Obchod s bazénovou chemií mění pracovní dobu dle sezónního prodeje a prodej s oděvy nadměrných velikostí musel změnit pracovní dobu z důvodu odchodu zaměstnance. Jiné služby nebyly výrazně ovlivněny rozšířením průmyslové zóny.

Tabulka 2: Hledání nového zaměstnance

Typ služby	Hledání nového zaměstnance za poslední 2 roky	Jaká pozice	Potíže s obsazením pozice
Česká spořitelna	ano	poradce	ne
Prodejna obuvy	ne	/	/
Drogerie	ne	/	/
Prodejna potravin	ano	prodavač	ano
Pizzerie	ano	kuchař	ano
Drogerie, barvy, laky	ne	/	/
Reataurace	ano	kuchař, číšník	ano
Bazénová chemie	ne	/	/
Kuželna	ne	/	/
Restaurace Kuželna	ne	/	/
Oděvy nadměrné velikosti	ano	prodavač	ano
Květinářství	ne	/	/

Zdroj: Terénní šetření (2017)

Tabulka č. 2 vypovídá o nedostatku zaměstnanců v Solnici, dále rozvádí, o jakou pozici se jednalo a zda byl problém s obsazením těchto pracovních pozic. Již jsme se zmiňovali o neustálém nedostatku zaměstnanců v pohostinství, nedostatku uklízeček, či prodavaček a problémy s jejich obsazením. Tuto skutečnost potvrzují také obrázky 9, 10 a 11 pořízené během terénního šetření. Česká spořitelna sháněla nové zaměstnance na pozice ihned poté, co byl uskutečněn nábor nových zaměstnanců do Škoda Kvasiny. Místo bylo vypsáno na pozici poradce, a jak se dalo předem očekávat, nebyl problém s jejím obsazením. Pozice úředníků je více žádaná, než místo prodavačky, jelikož se jedná o perspektivnější pracovní pozici. Z dotazníkového šetření vyplynulo, že některé služby mají problémy s nedostatkem zaměstnanců, je tomu tak např. v restauračních zařízeních. Zde mají problémy s nedostatkem kuchařů či číšníků, v obchodech mají pro změnu nedostatek prodavaček. Tento problém lze jednoduše odůvodnit. Škoda Auto je významným zaměstnancem. Nejen že nabízí dostatečné a rozmanité množství pracovních míst, ale také velice zajímavé finanční ohodnocení, právě to je jeden z důvodů, proč mnoho obyvatel Solnice (a nejen Solnice) odchází pracovat právě sem

(Neformální rozhovor v rámci dotazníkového šetření 2017). Není tedy divu, že nejsou obsazeny pozice prodavaček či kuchařů, které jsou téměř o polovinu méně finančně ohodnoceny. Jedná se o tzv. „začarovaný kruh“, ve kterém je problém s neustálým nedostatkem zaměstnanců na těchto pozicích a ještě větší problém je s obsazením těchto pozic.

Obrázek 9: Inzerát v samoobsluze Coop v Solnici



Obrázek 10: Inzerát v baru Mirage v Solnici



Zdroj: vlastní foto

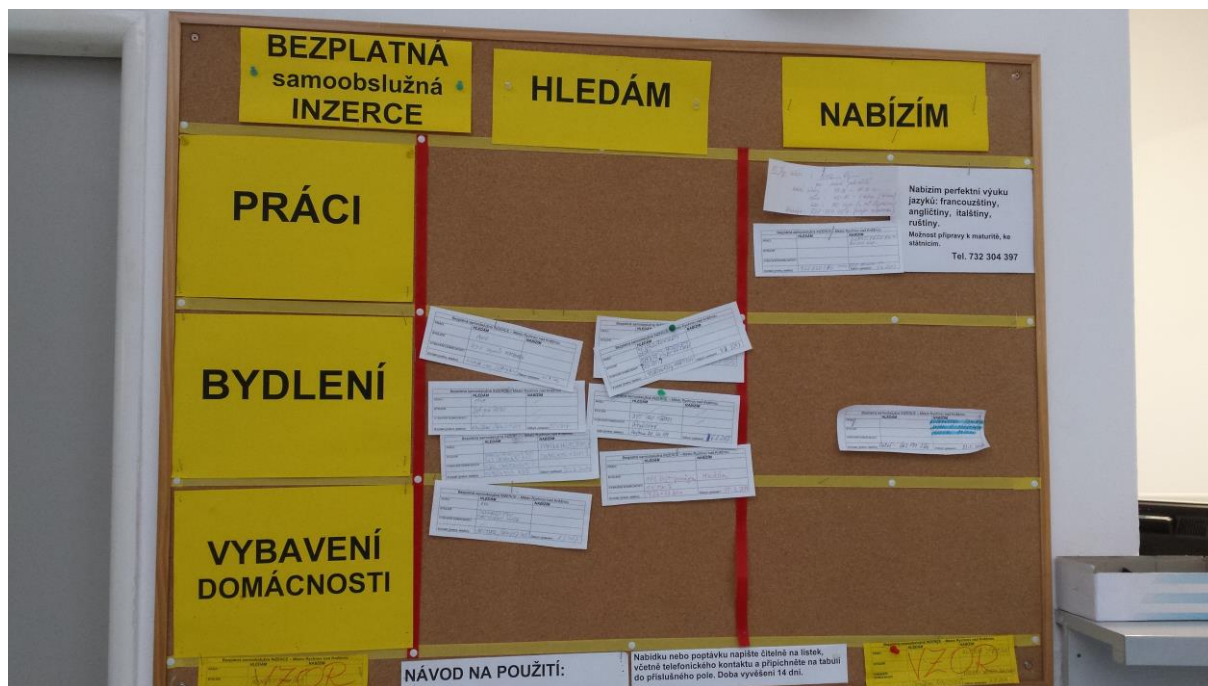
Obrázek 9: Inzerát v restauraci U Jelena v Solnici



Zdroj: vlastní foto

Situaci v regionu a všechny tyto popisované problémy poměrně přesně vykresluje a shrnuje také obrázek 12, který byl pořízen v průběhu terénního šetření v budově Městského úřadu v Rychnově nad Kněžnou. Na této fotografii je vyfocena tabule s nabídkou a poptávkou. Zatímco inzerátů s nabídkou volného pracovního místa je spousta, lidé práci neshánějí. Co naopak lidé poptávají, je bydlení, kterého v regionu dostatek není.

Obrázek 10: Tabule s inzercí v budově MÚ v Rychnově n. Kněžnou



Zdroj: vlastní foto

Tabulka 3: Zvýšení počtu zákazníků, cizinců a rozšíření nabídky služeb

Typ služby	Zvýšení podílu zákazníků	Zvýšení podílu cizinců	Rozšíření nabídky služeb v souvislosti s rozšířením průmyslové zóny
Česká spořitelna	ano	ano	ano
Prodejna obuvi	ne	ano	ne
Drogerie	ne	ano	ne
Prodejna potravin	ano	ano	ano
Pizzerie	ano	ano	ne
Drogerie, barvy, laky	ne	ne	ne
Restaurace	nevím	ne	ne
Bazénová chemie	nevím	ne	ne
Kuželna	ano	ano	ne
Restaurace Kuželna	ne	ne	ne
Oděvy nadměrné velikosti	ne	ne	ne
Květinářství	ano	ne	ne

Zdroj: Terénní šetření (2017)

Tabulka č. 3 se zaměřila na zvýšený počet cizinců mezi zákazníky. Z výsledků je patrné, že zvýšený podíl cizinců zaznamenala polovina provozovatelů služeb. Zvýšení podílu zákazníků ani zvýšení podílu cizinců nenastalo v obchodech, jako jsou drogerie, barvy, laky, což není překvapující, protože místní obyvatelé sem chodí nakupovat stále stejně a cizinci nerekonstruují, nic „nekuť“ a z jiných důvodů drogerii také nenavštěvují. Podobně tomu bylo i v prodejně s bazénovou chemií, kde funguje sezónní prodej a podíl zákazníků je tedy stále stejný. Cizinci bydlící na ubytovnách bazénové chemie k ničemu nepotřebují. Restaurace Kuželna také nezaznamenala zvýšení celkového podílu zákazníků ani cizinců, což bylo poměrně překvapivé. Podle majitelky do restaurace chodí pouze místní obyvatelé, cizinci využívají spíše obchody s potravinami. Stejně tak nás překvapila druhá restaurace, kde ke zvýšení podílu cizinců také nedošlo. I zde nám servírka vysvětlila, že jejich podnik patří mezi dražší v Solnici, proto ho cizinci nenavštěvují. Cizinci příliš nevyužívají specifických služeb, jako tomu bylo s drogerií, či obchodem s nadměrnými velikostmi. Prodejna obuvi i drogerie zaznamenaly zvýšení podílu cizinců mezi zákazníky, ale nebyl tak znatelný zvýšený celkový podíl zákazníků. Došlo k jakési kompenzaci, kdy místní obyvatelstvo začalo méně navštěvovat místní obchody na úkor zvýšeného počtu cizinců. Možná to ovšem mohlo být myšleno i jinak. Paní prodavačka z obuvi si stěžovala, že hloučky cizinců do obchodu přijdou, ale nic nekupují. Procházejí celý obchod, prohlíží si zboží, šeptají si a následně obchod opouští, aniž by nějaké zboží koupili, tvrdila dokonce, že z nich má strach. Prodejna květin naopak zaznamenal zvýšení počtu zákazníků, avšak mezi nimi se cizinci neobjevují. Česká

spořitelna, prodejna potravin, pizzerie i kuželna nahlásily zvýšený podíl zákazníků a mezi nimi vysoké zastoupení cizinců. Cizinci využívají služeb spořitelny, v potravinách nakupují, v pizzerii občas večeří a do kuželny vyrazí, když se chtějí zabavit a zahrát si. Jelikož ale využívají kuželnu převážně místní, cizinci chodí hrát jen zřídka. Česká spořitelna pro své nové zahraniční klienty rozšířila dokonce nabídky služeb, stejně tak i prodejna potravin rozšířila svůj sortiment zboží. Je tedy jasné, že nejvíce ovlivněny a využívány cizinci jsou tyto dvě nabízené služby.

Tabulka 4: Dopady rozšíření průmyslového závodu Solnice-Kvasiny

Typ služby	Negativní dopady (problémy)	Pozitivní dopady (přínosy)	Dopady do budoucna
Česká spořitelna	Žádné	Zvýšení počtu klientů ze zahraničí	Nevím
Prodejna obuvy	Hloučky cizinců, kteří nic nekupují, jsou to muži - jde z nich strach	Žádné	Žádné
Drogerie	Žádné	Žádné	Bez dopadu
Prodejna potravin	Opilí	Vyšší tržby	Růst tržby, jediný obchod s dlouhou otevírací dobou
Pizzerie	Žádné	Žádné	Žádné
Drogerie, barvy, laky	Žádné	Žádné	Díky obchvatu nižší tržby
Restaurace	Restaurace pro ně dražší	Žádné, chodí místní	Problémoví lidé
Bazénová chemie	Žádné	Žádné	žádné
Kuželna	Žádné	Žádné	Pokud bude změna pracovní doby, vrátí se do té původní - bude kuželna znovu prosperovat
Restaurace Kuželna	Žádné	Žádné	Žádné
Oděvy nadměrné velikosti	Žádné	Žádné, tržba stejná	Žádné
Květinářství	Hypermarket v Rychnově n. Kněžnou	Žádné	Žádné - zaměstnanci tam nejezdí, jen rezidenti

Zdroje: Terénní šetření (2017)

Tabulka č. 4 shrnuje, jaké provozovatelé a zaměstnanci vybraných služeb vnímají pozitivní a negativní dopady rozšíření průmyslové zóny Solnice-Kvasiny a případné následky do budoucna. Většina provozovatelů služeb nečeká žádné velké změny. Mohou hrozit negativní dopady v podobě snížené bezpečnosti, přílivu dalších problémových lidí či snížení tržeb po výstavbě okruhu naopak pozitivních dopadů bychom podle místních našli jen velmi málo, jedním z nich je zvýšený prodej alkoholu a cigaret, tedy nárůst tržby v prodejně s potravinami. České spořitelně žádné negativní dopady nehrozí, za to přínosy zaznamená zvýšením počtu klientů ze zahraničí, dopady do budoucna nemohou odhadnout. Restauraci U Kocoura nenavštěvují cizinci ze Škoda Auto, jelikož je pro ně poněkud dražší, žádné negativní dopady se restaurace nedotýkají. Servírka vidí jako dopad do budoucna příliv dalších problémových lidí. Provozovatel kuželny neviděl žádné problémy ani přínosy na svou provozovnu, avšak si pohrával s myšlenkou zkrácení pracovní doby Škoda Auto do té původní, tedy do dvousměnného provozu. Kdyby se tato myšlenka stala skutečnou, kuželna

by začala znovu prosperovat. Ostatní poskytovatelé služeb neměli žádný názor, nebo nápad, jaké problémy či jaké klady přineslo rozšíření závodu přímo na jejich provozovnu.

I přesto, že se nám nepodařilo získat reprezentativní vzorek respondentů, domníváme se, že díky pobytu v dané lokalitě a dalším výzkumům dokážeme udělat objektivní obraz obce i poskytovatelů služeb. Je patrné, že podnik Škoda Auto výrazně ovlivňuje život místních občanů a celkový život v obci. Místní občany a místní služby ovlivňují především cizinci, kteří se objevují v obci od rozšíření závodu Škoda. Jelikož Škoda Auto Kvasiny trpí neustálým nedostatkem zaměstnanců, nezbývalo nic jiného, než provádět náborů zaměstnanců ze zahraničí. V Solnici je zvýšený výskyt Poláků, což může dokazovat i vyfocená poštovní schránka na jedné z místních ubytoven (Obrázek č. 7). Další důkazy týkající se zvýšeného počtu Poláků nám dávali sami zaměstnanci místních služeb, či naše přítomnost v dané lokalitě. Cizinci využívají především prodejny s potravinami a s alkoholem. V rámci dotazníku jsme se dozvěděli od paní prodavačky, že nakupují převážně alkoholické nápoje a cigarety, nakoupený alkohol popíjí a místní obyvatelé z nich mají strach, jelikož výrazně narušují klid v obci.

7. Závěr

Záměrem našeho výzkumu bylo zjistit dopady průmyslové zóny Solnice – Kvasiny - Rychnov nad Kněžnou na území obce Solnice. K naplnění tohoto cíle nám posloužily tři menší výzkumy. Prvním bylo pozorování denních rytmů na náměstí v Solnici. Nejvyšší počet lidí se na náměstí pohyboval po 14 hodině, kdy se jednalo především o osoby v produktivním věku. Takže můžeme říct, že nejvýznamnějším rytmizátorem je konec pracovní směny ve ŠKODĚ Auto.

Druhým dílčím výzkumem bylo sledování intenzity dopravy. I zde byla situace velmi silně ovlivněna koncem směny ve 14 hodin. Nejvyšší intenzita osobní dopravy ve směru Rychnov n. Kněžnou (tedy směrem k průmyslové zóně) byla mezi 13 a 14 hodinou. V opačném směru to zase bylo mezi 14 a 15 hodinou. V tyto časy také lehce narůstá autobusová doprava. Nákladní doprava žádné výrazné nárůsty nezaznamenává.

Třetím výzkumem bylo dotazníkové šetření mezi provozovateli služeb. Zde nás zajímal hlavně vliv rozšiřování průmyslové zóny, a proto byly otázky zaměřeny na poslední dva roky. Rozšíření závodu ŠKODA Auto a. s. ve Kvasínách výrazně ovlivnilo obec Solnice i Kvasiny a další obce nacházející se v blízkosti závodu. Hlavní následek byl velký příliv zaměstnanců z cizích zemí, nelegální ubytovny a strach. Ačkoliv jsme čekali, že kriminalita zde stoupla, není tomu tak, naopak se ustálila, ale zvýšil se počet dopravních přestupků či drobné krádeže v supermarketech. Tento fakt nemění nic na tom, že místní se zde necítí bezpečně. Dalším problémem, o kterém jsme se již zmiňovali, je nedostatek zaměstnanců na běžných pracovních pozicích jako je prodavač, kuchař, či servírka (viz obrázky 9, 10, 11 a 12). I přesto, že závod Škoda Auto je významným zaměstnancem v okolí, lidé ho nehodnotí příliš kladně (neformální rozhovor v rámci dotazníkového šetření 2017).

Výsledky našeho výzkumu ukázaly, že vliv průmyslové zóny na obec Solnice je značný. Z důvodu omezeného času, který jsme měli na realizaci výzkumu, je však nelze považovat za reprezentativní. Především u pozorování denních rytmů a sledování intenzity dopravy citelně chybí ranní a večerní hodiny, a tedy začátek a konec zbylých směn. Dotazníkové šetření by se také dalo realizovat na území dalších obcí v okolí průmyslového závodu a tyto výsledky poté porovnat s těmi, které nám vyšly v Solnici.

8. Zdroje

100 METOD (2017): Dotazník. Fond rozvoje Masarykovy univerzity. Dostupné online z: <http://100metod.cz/post/45747047096/12-dotazník>

ČTK (2017a): Policie posílila hlídky v průmyslové zóně Kvasiny, kde Škoda Auto rozšiřuje výrobu. Řeší i rozvoj kamerového systému, <http://domaci.ihned.cz/c1-65611490-police-posilila-hlidky-v-prumyslove-zone-kvasiny-kde-skoda-auto-rozsiruje-vyrobu-resi-i-rozvoj-kameroveho-systemu> (11. 3. 2017)

ČTK (2017b): Kriminálita v zóně Škoda Kvasiny od ledna klesla asi o polovinu, <http://www.blesk.cz/clanek/zpravy-live-krimi/473844/kriminalita-v-zone-skoda-kvasiny-od-ledna-klesla-asi-o-polovinu.html> (24. 6. 2017)

ČTK (2017c): Škoda v Kvasinách nabrala 2600 lidí, vyrobila dva miliony aut, <http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/skoda-v-kvasinach-nabrala-2600-lidi-vyrobila-dva-miliony-aut/1433426> (12.9.2017)

DVOŘÁK, F. (2016): Radost i starost Škody: Kvasiny. Nestíhají vyrábět nové SUV pro Seat, http://auto.idnes.cz/kvasiny-tovarna-skody-06s-/automoto.aspx?c=A160913_151039_automoto_fdv (7. 3. 2017)

HEJTMÁNEK, T. (2017a): Kvasiny stoply rozvoj zóny, dokud vláda neschválí podporu regionu, http://hradec.idnes.cz/kvasiny-blokuji-rozvoj-prumyslove-zony-ffb-/hradec-zpravy.aspx?c=A170608_142355_hradec-zpravy_the (24. 6. 2017)

HEJTMÁNEK, T. (2017b): Kvasiny a Solnice chtějí záchytná parkoviště pro dělníky z automobilky, http://hradec.idnes.cz/doprava-kvasiny-navrh-na-zachytne-parkoviste-foj-/hradec-zpravy.aspx?c=A170327_2315048_hradec-zpravy_the (24. 6. 2017)

KUČERA, T. (2016): Automobilka jede, na Rychnovsku ale zmizely volné byty i pocit bezpečí, http://hradec.idnes.cz/automobilka-v-kvasinach-na-rychnovsku-penize-do-regionu-pkj-/hradec-zpravy.aspx?c=A161119_2286954_hradec-zpravy_pos (11. 3. 2017)

NEMEŠKAL, J., POSPÍŠILOVÁ, L., OUŘEDNÍČEK M. (2016a): Denní rytmy obyvatel v Pražské metropolitní oblasti. Specializovaná mapa. Přírodovědecká fakulta Univerzity Karlovy v Praze.

NEMEŠKAL, J., POSPÍŠILOVÁ, L., OUŘEDNÍČEK, M., SVOBODA, P. (2016b): Typologie denních rytmů lokalit v Pražské metropolitní oblasti. Specializovaná mapa. Přírodovědecká fakulta Univerzity Karlovy v Praze.

NOVÁK, J., NOVOBILSKÝ, J. (2013): Inovativní přístupy k zachycení přítomného obyvatelstva: data mobilních operátorů. Urbanismus a územní rozvoj, 16, č. 3, s. 14-19.

RAMBOUSKOVÁ, M. (2016): Rozvoj Kvasin přinesl problém. Chybí byty pro dělníky ze škodovky,

http://hradec.idnes.cz/kvasinam-chybi-byty-pro-delniky-dnt-/hradec-zpravy.aspx?c=A160211_2224846_hradec-zpravy_the (11. 3. 2017)

SŮRA, J. (2017): Škodu zaskočil velký zájem o kodiaqy, z pásů sjíždějí vozy bez sedaček,

http://ekonomika.idnes.cz/skoda-auto-kodiaq-vyroba-kvasiny-sedacka-ffb-/ekonomika.aspx?c=A170603_192325_ekonomika_och (24. 6. 2017)

ŠKODA AUTO a.s. (2015a): Kvasiny, <http://cs.skoda-auto.com/company/production-plants/kvasiny> (7. 3. 2017)

ŠKODA AUTO a.s. (2015b): ŠKODA AUTO rozšiřuje výrobní závod Kvasiny,

<http://www.skoda-auto.cz/news/2015-03-23-kvasiny-vyroba> (12. 3. 2017)

TANEČEK, D. (2017a): Vláda schválila další tři miliardy na infrastrukturu u Kvasin,

http://www.tyden.cz/rubriky/byznys/cesko/vlada-schvalila-dalsi-tri-miliardy-na-infrastrukturu-u-kvasin_435297.html (24. 6. 2017)

TANEČEK, D. (2017b): Problémy s cizinci ze Škody Auto: policie otevře novou služebnu,

http://www.tyden.cz/rubriky/domaci/problemy-s-cizinci-ze-skody-auto-policie-otevre-novou-sluzebnu_432453.html (24. 6. 2017)

ŤOPEK, M. (2016): Kvasiny nezvládají úspěch Škody. Vláda řeší, co s dopravou, černými ubytovnami a kriminalitou,

<http://archiv.ihned.cz/c1-65556060-kvasiny-nezvladaji-uspech-skody-vlada-resi-co-s-dopravou-cernymi-ubytovnami-a-kriminalitou> (11. 3. 2017)

ŤOPEK, M. (2017): Z průmyslové zóny v Kvasinách je politické téma, ministři našli miliardy na nové silnice ke Škodovce,

<https://archiv.ihned.cz/c1-65777390-z-prumyslove-zony-ve-kvasinach-je-politicke-tema-ministri-nasli-miliardy-na-nove-silnice-ke-skodovce> (24. 6. 2017)