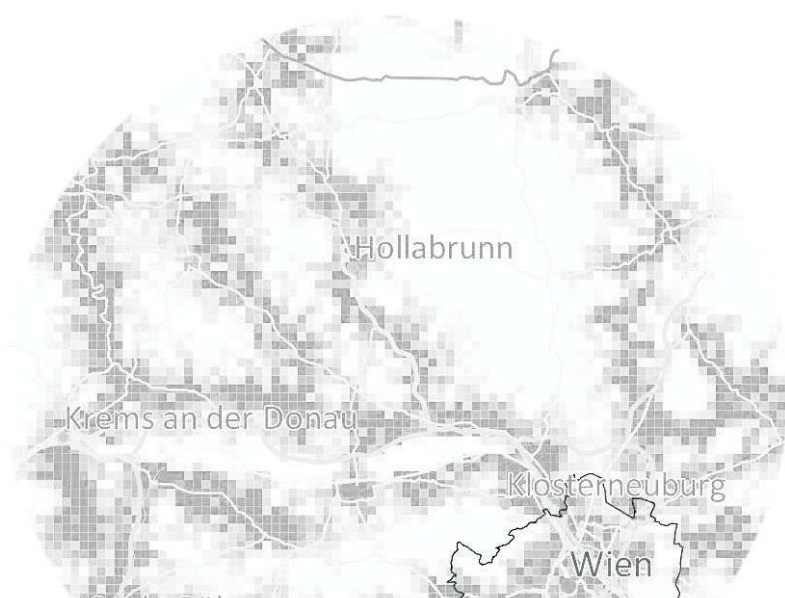
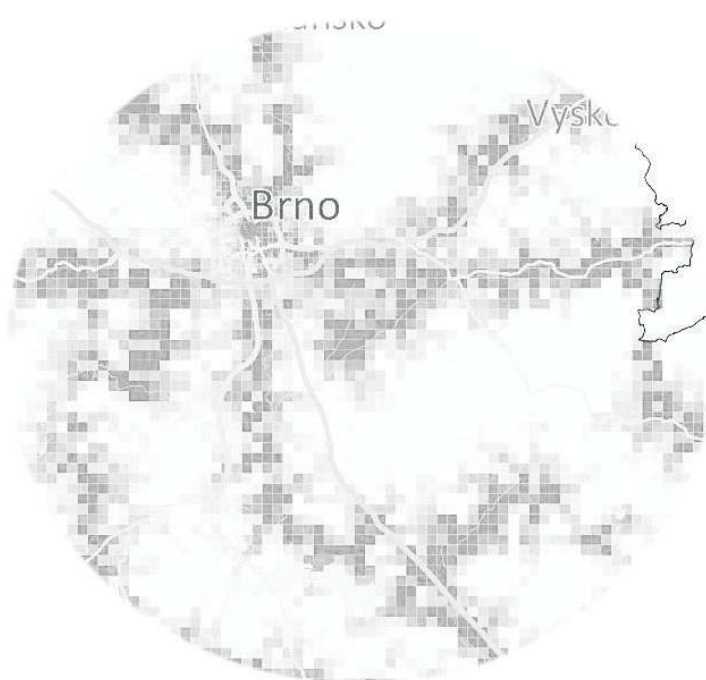
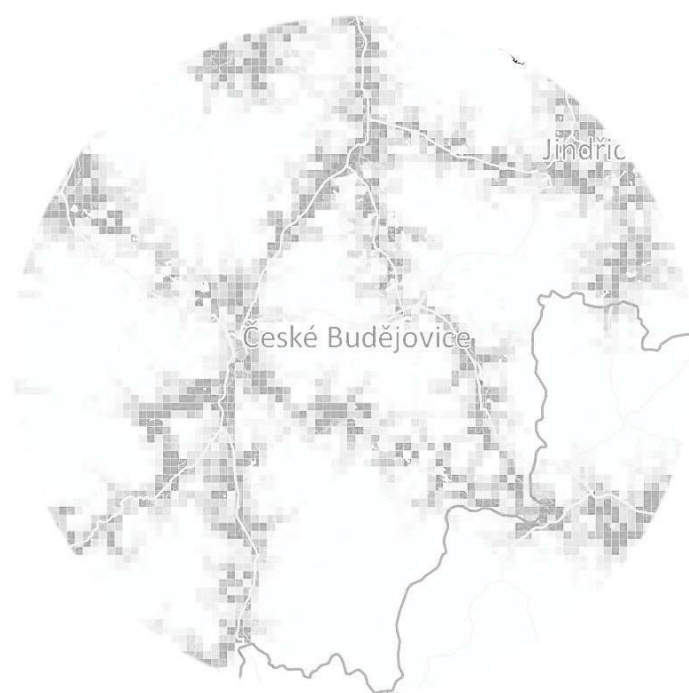




ATLAS LOKALIT



EUROPEAN UNION
European Regional
Development Fund



EUROPEAN TERRITORIAL CO-OPERATION
AUSTRIA-CZECH REPUBLIC 2007-2013
Gemeinsam mehr erreichen. Společně dosáhneme více.

PŘEDMLUVA

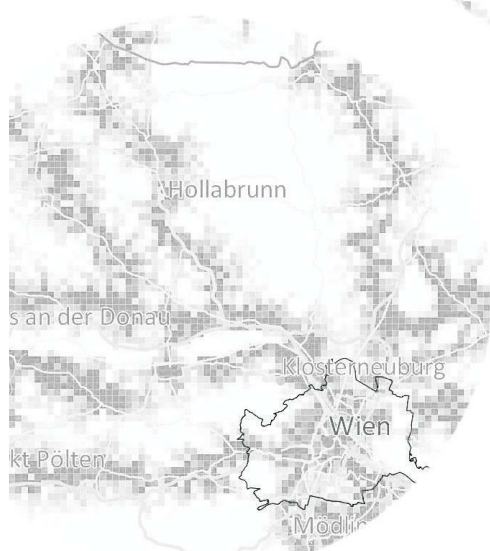
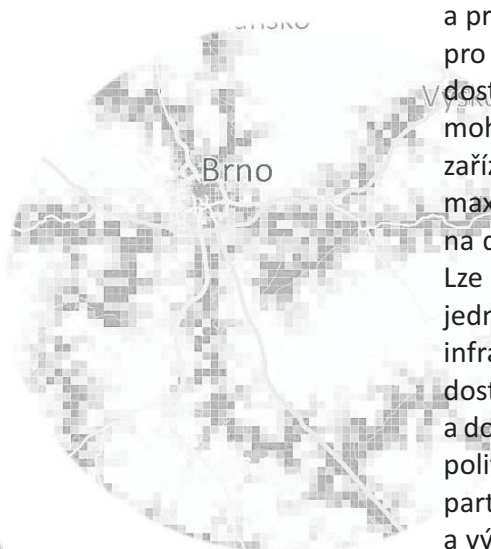
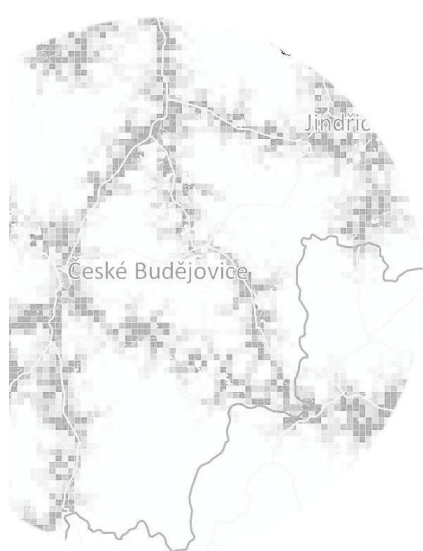
Prohlubování přeshraniční spolupráce spočívá mimo jiných oblastí také ve výstavbě a zlepšování dopravní infrastruktury v příhraničních oblastech Rakouska, České republiky, Slovenska a Maďarska. Kvalita dopravní infrastruktury zásadním způsobem ovlivňuje dotčené regiony, a to zejména z hlediska potenciálu hospodářského rozvoje a z hlediska kvality života obyvatel daného území. Právě dostupnost veřejných, sociálních a dalších služeb může do značné míry ovlivnit výběr vhodné lokality v hospodářském i soukromém sektoru. Identifikace a další rozvoj vhodných lokalit významně zlepšuje konkurenceschopnost jednotlivých regionů a přispívá k celkovému zvyšování kvality života v daném území. Dosavadní snahy o přeshraniční srovnávání územních celků zatím vždy ztroskotaly na nedostatku dat, která by bylo možné srovnávat a na základě jejichž srovnání by bylo možné vytvořit přeshraniční matici dostupnosti v zájmovém území.

V rámci projektu „ERRAM cross border“, který zastřešuje dílčí projekty „ERRAM CZ-AT“, „ERRAM HU-AT“ a „ERRAM SK-AT“, byl vypracován rastrový model dostupnosti s přeshraničním efektem. Tento model zahrnuje regiony Dolní Rakousko, Burgenland, Jihočeský kraj, Jihomoravský kraj, Bratislavský samosprávný kraj a Trnavský samosprávný kraj a maďarské komitáty Győr-Moson-Sopron, Vas a Zala. Do projektu bylo zapojeno deset partnerů ze čtyř zemí. Partneři vypracovali během 24 měsíců společnou databázi, která byla harmonizována za účelem možnosti vytvoření přeshraničního modelu dostupnosti. Dále byl vyvinut nástroj k provádění analýz území z hlediska dostupnosti.

Pro celé zájmové území byla vytvořena harmonizovaná databáze (rastr 1000 x 1000 m a pro město Brno v Jihomoravském kraji 500 x 500 m) s odpovídajícími datovými sadami pro jednotlivé buňky rastru. Tyto buňky jsou propojovány pomocí přeshraničních matic dostupnosti na základě jízdní doby individuální automobilovou dopravou. Díky tomu mohou být při výpočtu kvality dané lokality z hlediska vybavenosti zohledněna kromě zařízení, která se nachází přímo v dané rastrové buňce i zařízení dostupná do stanovené maximální jízdní doby. Kvalita dané lokality z hlediska vybavenosti je tedy závislá jednak na dostupnosti zařízení přímo na místě, jednak na vybudované dopravní infrastruktuře. Lze tedy očekávat, že plánovaná výstavba silnic významně ovlivní dosavadní kvalitu jednotlivých lokalit z hlediska jejich vybavenosti. Abychom změny plánované v dopravní infrastruktuře zohlednili v provedené analýze, vypracovali jsme výpočty matic dostupnosti v silniční síti podle plánů výstavby, jejichž realizace je plánována do roku 2020 a do roku 2030. Zohledňovali jsme přitom pouze ty změny, které byly schváleny příslušnou politickou reprezentací, a jejichž realizaci tedy lze skutečně předpokládat. Projektoví partneři získali možnost samostatně vypracovávat indikátory, shrnovat je do scénářů a výsledky vizualizovat v ArcGIS, a to prostřednictvím vyvinutého nástroje ArcGIS Add-In s databází (PostgreSQL nebo Microsoft SQL). Tento uživatelsky vstřícný nástroj značně usnadňuje analýzu a modelování přeshraniční dostupnosti, potažmo kvality lokalit.

Výsledky projektu „ERRAM cross-border“ by měly usnadnit každodenní práce územního a regionálního plánování. Stejně tak mohou být kvalitním podkladem při rozhodování o umístění územních hospodářských celků a sídelních jednotek díky možnosti srovnávat kvalitu lokalit podle stejných a měřitelných parametrů až do úrovně malých územních celků a zároveň zohledňovat i dopravní dostupnost.

V atlasu lokalit, který právě dostáváte do rukou, jsou shrnuty výsledky společných analýz celého zájmového území zahrnutého do projektu. Analýzy se zakládají na indikátorech, případně jejich kombinacích a parametrech, které projektoví partneři společně vypracovali během četných pracovních setkání a seminářů.



Model ERRAM

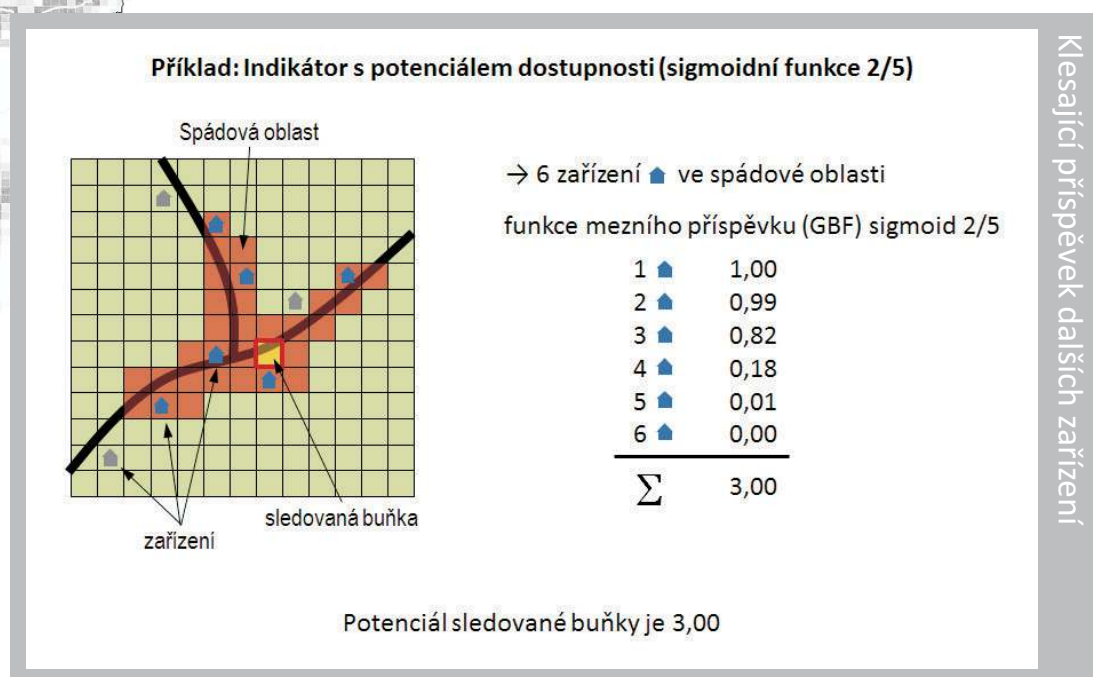
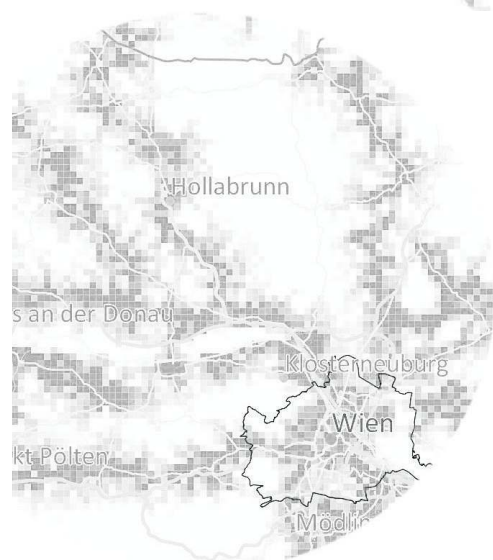
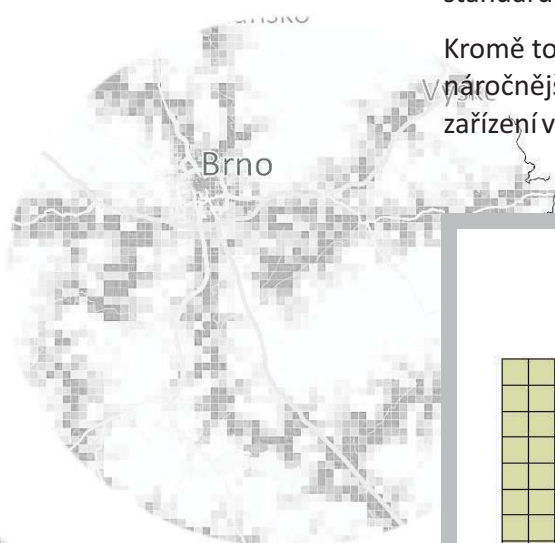
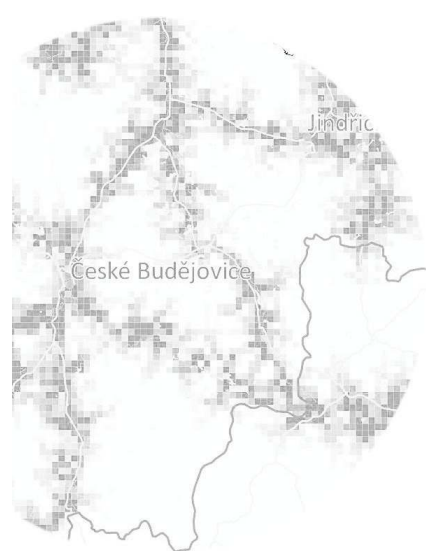
část 1

Model ERRAM (prostorová analýza dostupnosti území pomocí rastrového modelu) je nástroj sloužící k provádění regionálních analýz. Umožňuje srovnávat potenciály dostupnosti zvolené jednotky (v tomto projektu jsou to rastrové buňky obvykle o velikosti 1000 m x 1000 m, pro město Brno 500 m x 500 m) s potenciály všech ostatních zahrnutých prostorových jednotek (rastrových buněk). Potenciálem dostupnosti je zde míněna disponibilita zařízení či služeb přímo v dané rastrové buňce, nebo v jejím okolí, které je dosažitelné do zvoleného časového limitu.

Rozlišujeme přitom potenciál dostupnosti a potenciál polohy. Při výpočtu potenciálu dostupnosti (EP) se počítají veškerá zařízení dosažitelná do stanovené doby dojezdu osobním automobilem nebo veřejnou dopravou (např. počet supermarketů dostupných do 10 minut). Potenciál polohy (LP) naopak udává dobu dojezdu k nejbližšímu zařízení (např. nejbližšímu supermarketu).

Aby bylo možné poskytovat realistické výpovědi o kvalitě dané lokality z hlediska vybavenosti, nabízí model ERRAM možnost modifikovat výpočty indikátorů dostupnosti podle předem definovaných funkcí. Vycházíme například z tvrzení, že osmý supermarket, který je dostupný do deseti minut, už nijak významně nepřispěje ke kvalitě dané lokality z hlediska vybavenosti. Tuto skutečnost zohledňuje funkce mezního příspěvku (GBF) tím, že snižuje přidanou hodnotu zařízení, jejichž počet překročil předem definovanou standardní úroveň vybavenosti.

Kromě toho lze výběrem určité funkce omezit význam zařízení, jejichž dosažení je časově náročnější. Díky funkci dostupnosti (EF) získávají zařízení v blízkosti vyšší významnost než zařízení ve větší vzdálenosti.



Pokračování modelového popisu na další straně >>

*Výpočty dostupnosti musely být v tomto projektu omezeny na individuální automobilovou dopravu, protože pro veřejnou dopravu nebyly k dispozici data v relevantní kvalitě pro celé zájmové území.



EUROPEAN UNION
European Regional
Development Fund

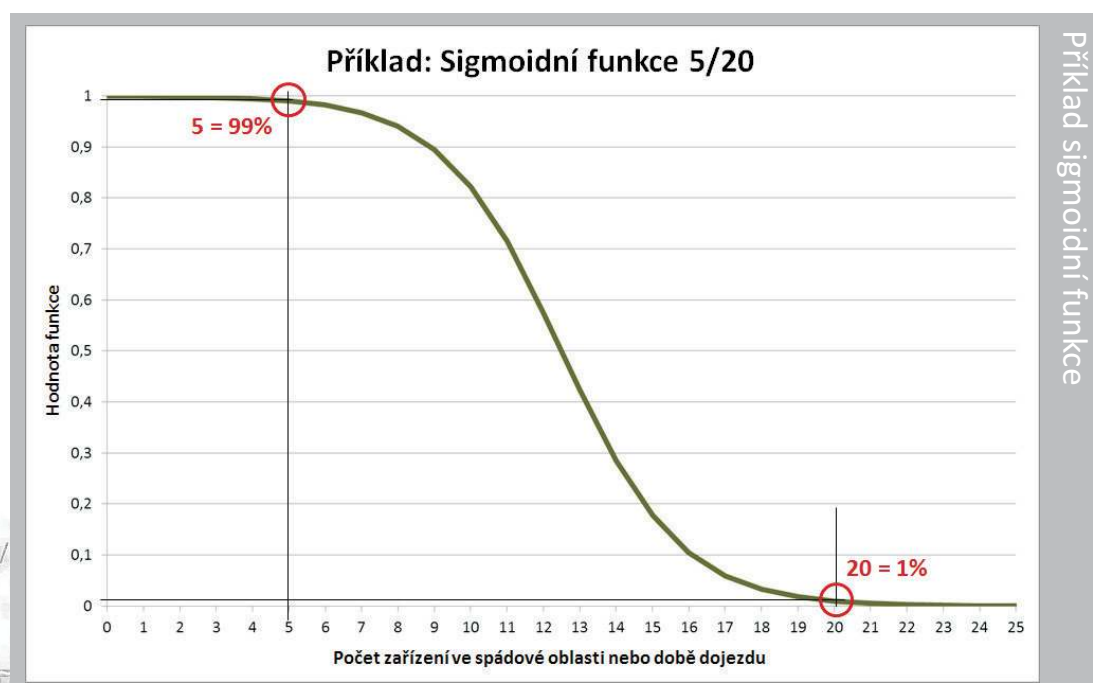
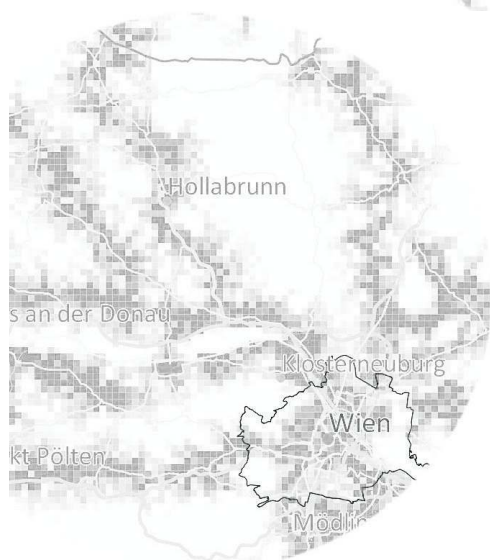
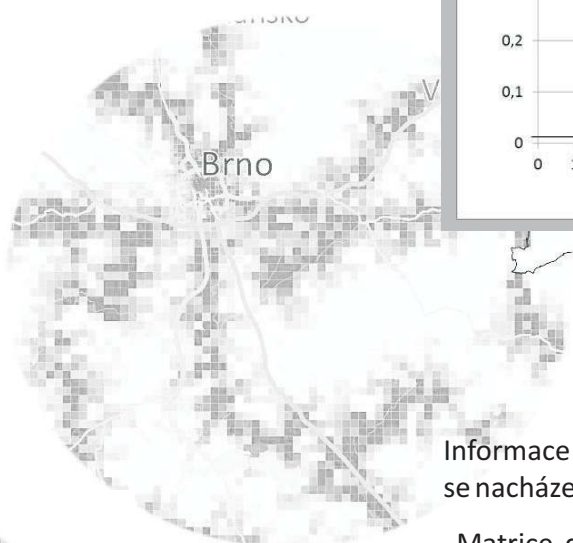
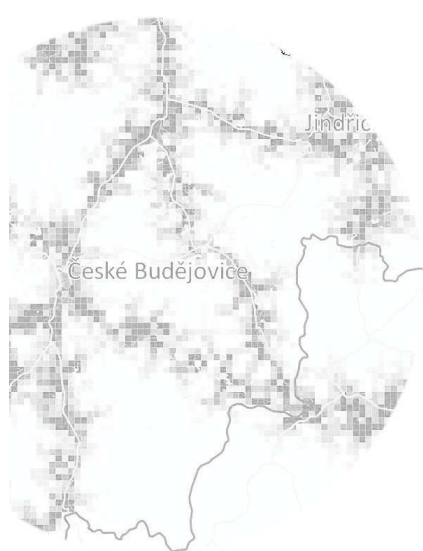


EUROPEAN TERRITORIAL CO-OPERATION
AUSTRIA-CZECH REPUBLIC 2007-2013
Gemeinsam mehr erreichen. Společně dosáhneme více.

Model ERRAM

část 2

Pro snižování významnosti se v modelu ERRAM používají esovité sigmoidní funkce a paraboly. Paraboly jsou definovány pomocí hodnot pro maximální vypočítávanou hodnotu a zakřivení (exponent). Při použití sigmoidní funkce je uživatel vyzván, aby zadal mezní hodnoty 99 %/1 %. Hodnota 99 % definuje zařízení, které je v největší blízkosti dané rastrové buňky a získá tak 99% významnost, naopak nejvzdálenějšímu zařízení je přisouzena pouze 1% hodnota významnosti.



Informace o použitých funkcích a definovaných mezních hodnotách a časových hranicích se nacházejí vždy v záhlaví jednotlivých map tohoto atlasu lokalit.

„Matrice dojezdových časů“ označuje použitou matici dojezdových časů: „IAD 2013“ silniční dopravy například označuje individuální automobilovou dopravu se stavem k roku 2013. „Časová hranice“ udává, maximální časový limit (v minutách jízdní doby) pro zahrnutí dané buňky, resp. v ní se nacházejících zařízení, do hodnocení z hlediska dostupnosti. „Funkce mezního příspěvku“ a „funkce dostupnosti“ udávají typ funkce a zvolené parametry, pokud u daného indikátoru byly tyto funkce zohledněny.

Příklad:

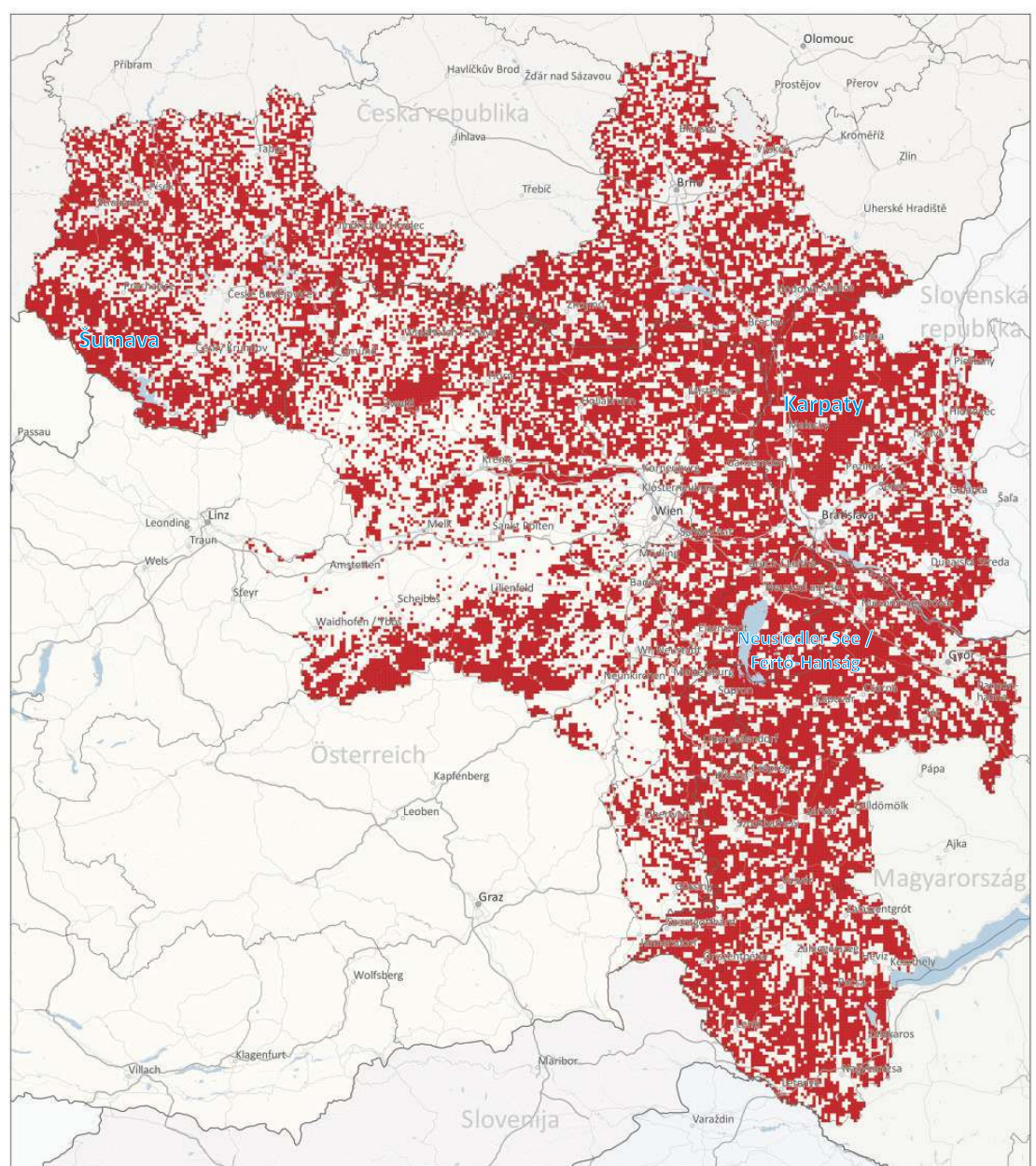
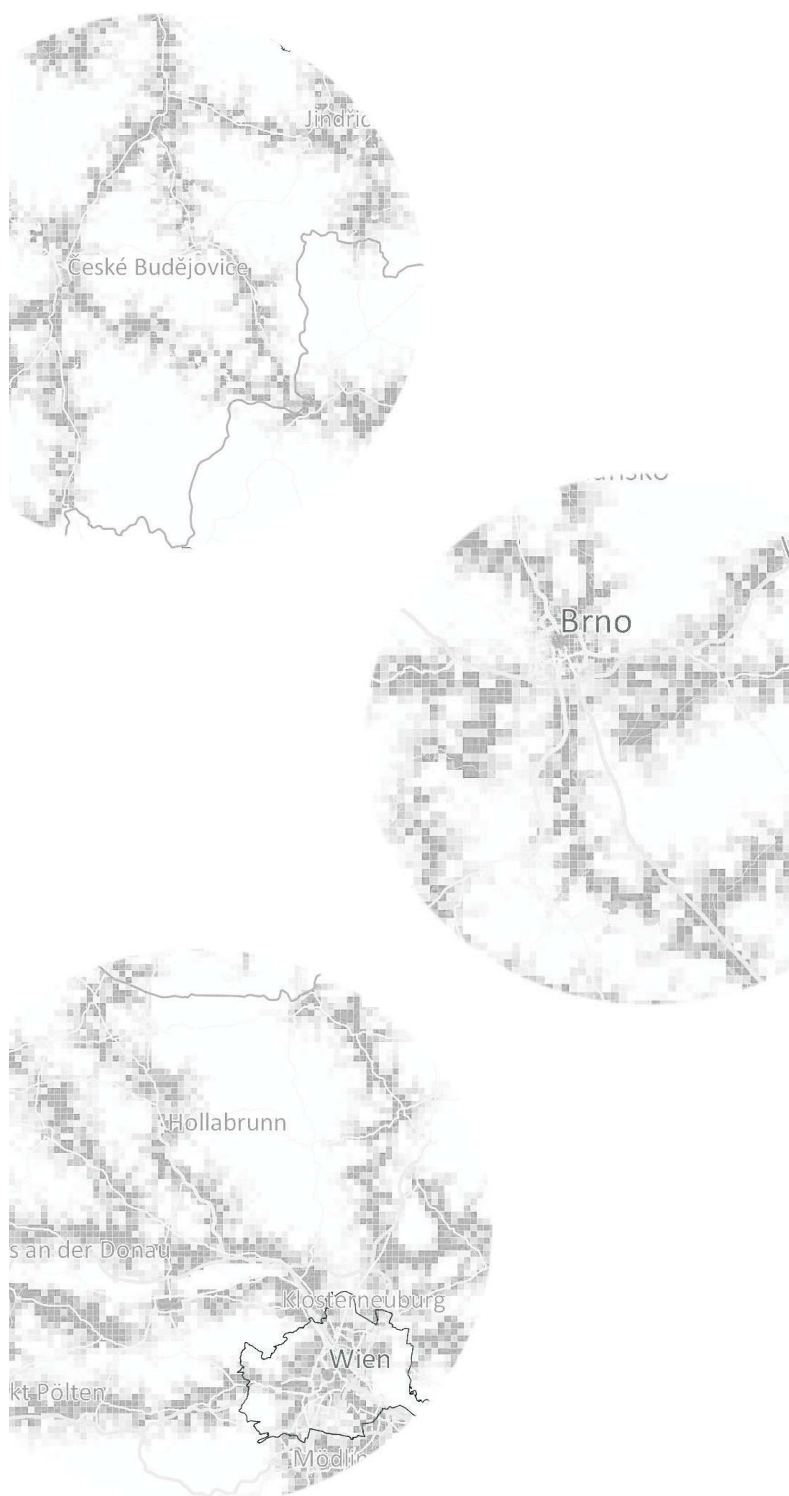
NEMOCNICE INDIKÁTOR 1.4.1

Matrice dojezdových časů: IAD 2013 Časová hranice: 20 min Funkce mezního příspěvku: sigmoidní 2/4 Funkce dostupnosti: parabola 20/1

ZÁJMOVÉ ÚZEMÍ PROJEKTU

Zájmové území projektu „ERRAM cross-border“ zahrnuje v České republice Jihočeský a Jihomoravský kraj, na Slovensku Bratislavský a Trnavský samosprávný kraj, maďarské komitáty Győr-Moson-Sopron, Vas a Zala a rakouské spolkové země Dolní Rakousko a Burgenland.

Při sledování a interpretaci mapových podkladů zahrnutých do předkládaného atlasu lokalit je třeba zohledňovat výrazné odlišnosti sídelních struktur v jednotlivých regionech. Níže uvedená mapa zachycuje neobydlené rastrové buňky, tyto jsou vyznačeny červeně. Na první pohled je patrné, že se v zájmovém území nacházejí oblasti, které jsou osídleny jen velmi řídkce, nebo vůbec ne. Nízká úroveň vybavenosti v těchto lokalitách neznamená automaticky špatnou dostupnost služeb či nízkou úroveň kvality života obyvatel těchto lokalit a neměla by být takto interpretována. Obecně je třeba konstatovat, že při práci se závěry projektu ERRAM je třeba dbát na důkladnou interpretaci výsledků.



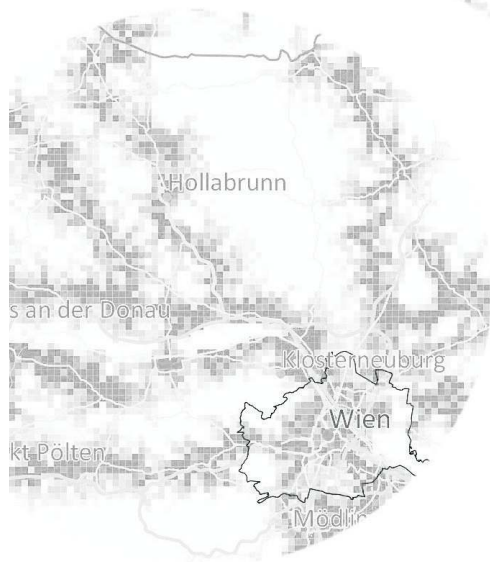
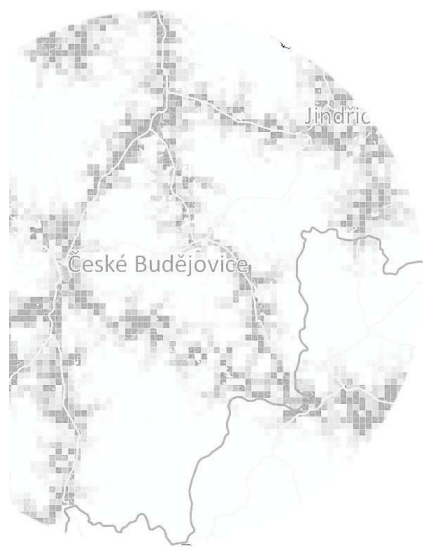
INDIKÁTORY

Cílem společné práce do projektu zapojených partnerů bylo definovat a vypočítat takové indikátory, které umožní pomocí ERRAMu co nejlépe zodpovědět široké pole otázek, na kterých se partneři dohodli na začátku projektu.

Největší výzvou na cestě k tomuto cíli bylo vytvořit přeshraniční harmonizovanou databázi. Na základě intenzivní spolupráce se projektovým partnerům podařilo nalézt společnou definici pro více než 30 indikátorů a v průběhu realizace projektu nabývala databáze na objemu i kvalitě. U mnoha indikátorů se podařilo vytvořit kompletní databázi pro všechny regiony, které byly do projektu zahrnuty. Kromě toho byla do této komplexní databáze zahrnuta také data ze sousedících regionů ve formě tzv. bufferu či nárazníkového území, tj. území dostupného do 45 minut od hranice zájmového území projektu.

Vstupní data pocházejí z různých zdrojů, od oficiálních dat regionálních administrativ a statistických úřadů přes komerční poskytovatele dat (např. Herold) po volně přístupné zdroje jako OpenStreetMap. Detailní seznam datových zdrojů se nachází v technické projektové zprávě. Přesto lze u některých indikátorů najít rozdíly v kvalitě dat, případně ve faktickém pojetí významu těchto dat, mezi jednotlivými regiony. Na tuto skutečnost upozorňujeme v jednotlivých interpretacích mapových výstupů.

Pro účely generování projektových indikátorů v podobě mapových výstupů, např. u indikátorů dostupnosti nebo potenciálu polohy, se projektoví partneři dohodli na konkrétních parametrech (časová hranice, funkce mezního příspěvku, funkce dostupnosti). Tyto parametry byly následně zahrnuty do výpočtu indikátorů a jejich znázornění v podobě mapových výstupů. Cílem tohoto atlasu lokalit je demonstrovat různé možnosti výpočtů v ERRAMu. Tento atlas lokalit však ukazuje pouze vzorek výpočtů, které je možné s pomocí ERRAMu provádět, nikoliv jejich úplný výčet. Díky software ArcGIS ADD-in se projektovým partnerům dostává do rukou nástroj pro výpočet vlastních indikátorů, ať už s novými datovými sadami či jinak zvolenými parametry. V následujícím seznamu je uveden přehled vybraných indikátorů, pro jejichž výpočet byla dostupná data za celé zájmové území, a jsou znázorněny na mapových výstupech v tomto atlase lokalit. Přesnější definice jednotlivých indikátorů a specifikace použitých parametrů výpočtů naleznete u jednotlivých map.



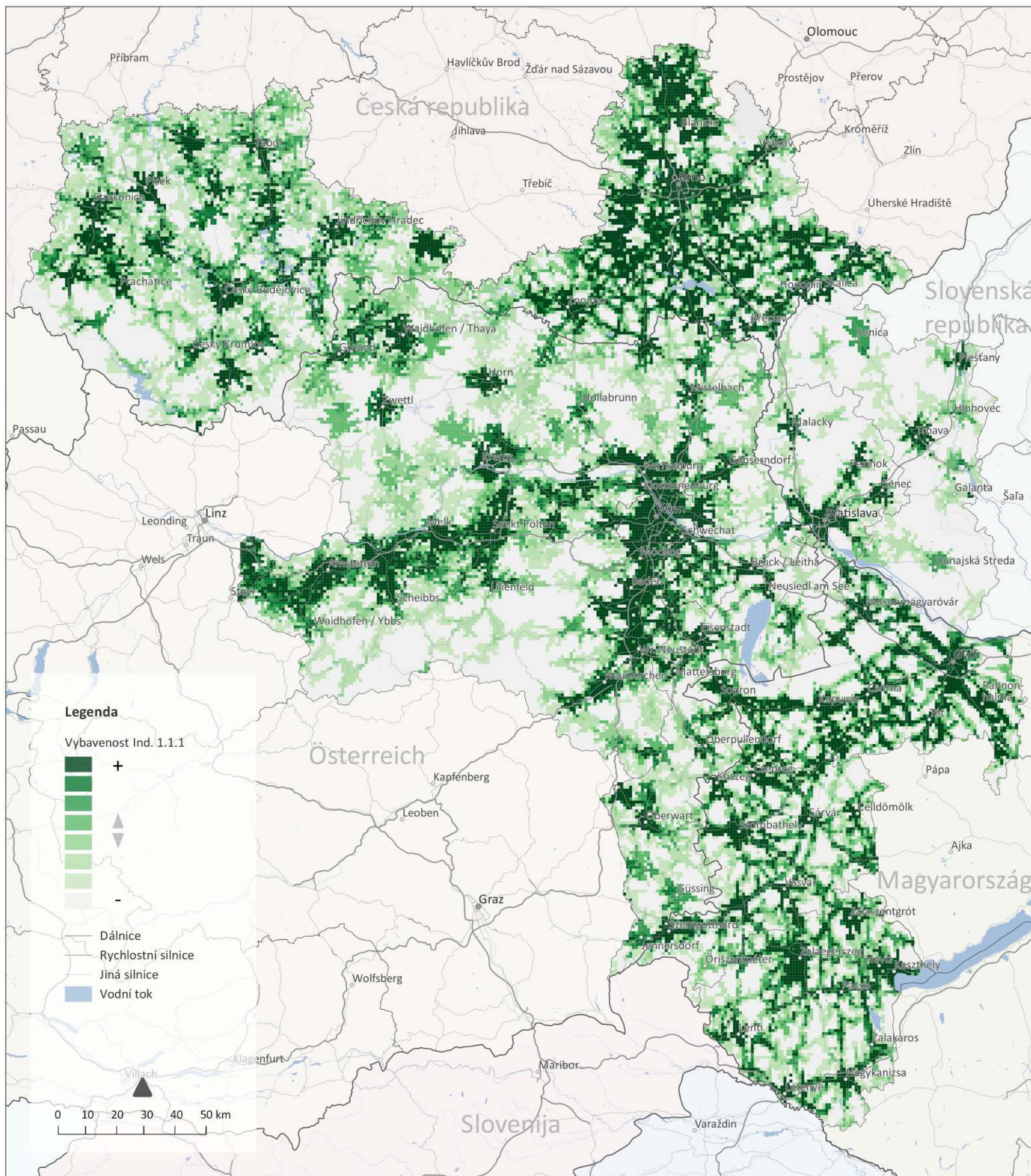
- 1.1.1 Maloobchod nabízející kompletní sortiment (např. supermarket, hypermarkety)
- 1.1.3 Poskytovatelé poštovních služeb
- 1.1.4 Banky
- 1.1.5 Čerpací stanice
- 1.2.1 Školy ISCED 1 (1. – 5. třída)
- 1.2.2 Školy ISCED 2 (6. – 9. třída)
- 1.2.3 Školy ISCED 3 (střední školy)
- 1.2.4 Univerzity/vysoké školy
- 1.3.1 Mateřské školy a družiny
- 1.3.2 Zařízení poskytující péči o seniory
- 1.4.1 Nemocnice (zařízení disponující nemocničními lůžky)
- 1.4.2 Všeobecní lékaři
- 1.4.3 Odborní lékaři
- 1.4.4 Lékárny
- 2.1.1 Potenciál pracovních sil (15-65 let s ukončeným základním vzděláním)

- 2.1.2 Potenciál pracovních sil (15-65 let s ukončeným středoškolským nebo středním odborným vzděláním)
- 2.1.3 Potenciál pracovních sil (15-65 let s ukončeným vysokoškolským vzděláním)
- 2.2.1 Zaměstnanci v sekundárním sektoru hospodářství
- 2.2.2 Zaměstnanci v terciárním sektoru hospodářství
- 2.3.1 Impulzní zařízení
- 2.3.2 Business parky
- 3.1.2 Nádraží osobní vlakové dopravy
- 3.2.1 Připojení na dálnice nebo rychlostní silnice
- 3.2.2 Intermodální logistické uzly
- 3.2.3 Regionální centra
- 3.2.4 Mezinárodní letiště

MALOOBCHOD NABÍZEJÍCÍ KOMPLETNÍ SORTIMENT (SUPERMARKETY)

ERRAM cross-border - Indikátor 1.1.1

Matrice dojezdových časů: IAD 2013 Časová hranice: 10 min Funkce mezního příspěvku: sigmoidní 2/7



Vybavenost supermarketů

Zásobování obyvatelstva předměty denní potřeby je v optimálním případě zabezpečeno v blízkosti místa bydliště. Z tohoto důvodu byla pro tento indikátor zvolena časová hranice dostupnosti deset minut. Při nakupování hraje velkou roli možnost výběru, a proto jsou v tomto indikátoru zohledňována zařízení měřitelnou, i když klesající hodnotou, až do sedmého supermarketu či obchodu v dané časové hranici dostupnosti. Osmý a další dosažitelné supermarketů už v kvalitě dané lokality z hlediska její vybavenosti nehrají zásadní roli.

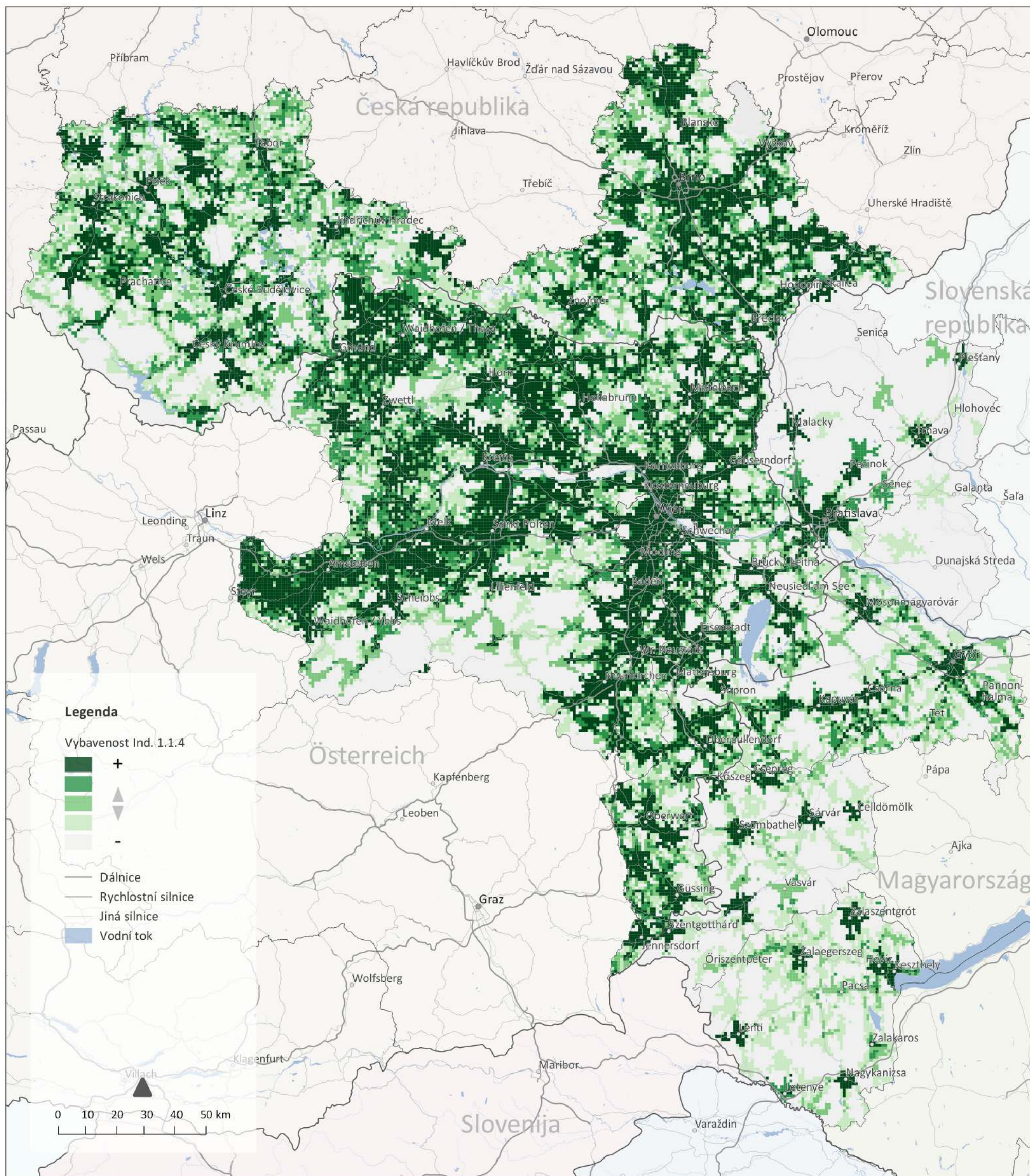
V Jihočeském kraji, Jihomoravském kraji a především v maďarských komitátech byla zaznamenána poměrně dobrá plošná vybavenost, co se týká příležitosti k nákupu. Na rakouském území se vysoké hodnoty vybavenosti soustředí podél západní a jižní železniční osy a do větších center. Ve slovenských samosprávných krajích chyběla potřebná data, a proto bylo nutné použít přehledy supermarketů z databáze OpenStreetMap. Z tohoto důvodu mohou být výsledky, které zobrazuje tato mapa, na slovenském území neúplné nebo zkreslené.

ERRAM cross-border - Indikátor 1.1.3

BANKY

ERRAM cross-border - Indikátor 1.1.4

Matrice dojezdových časů: IAD 2013 Časová hranice: 10 min Funkce mezního příspěvku: sigmoidní 2/4 jen tuzemsko



Vybavenost bankami

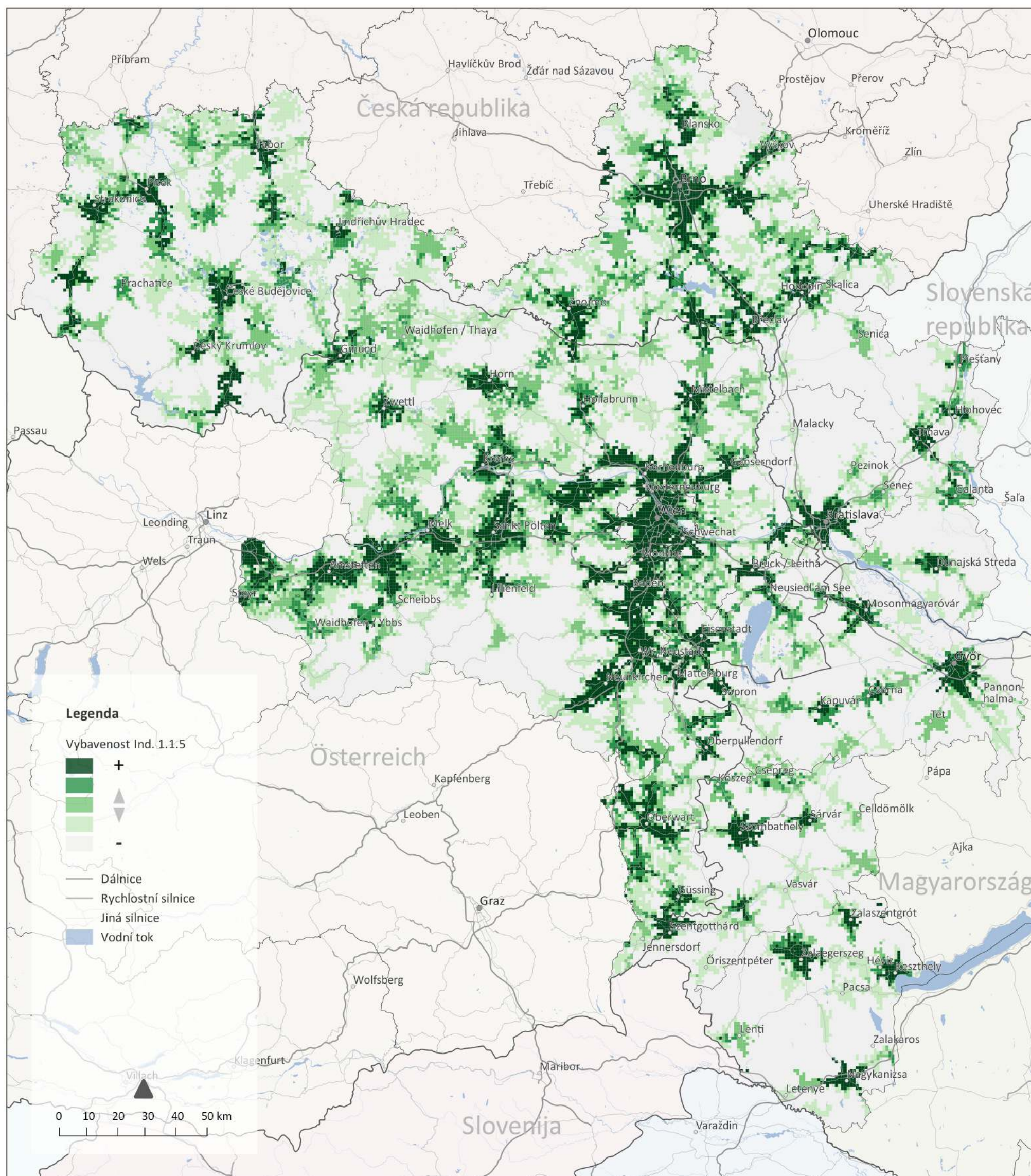
U bankovních služeb je možnost výběru o něco významnější než u poštovních služeb, a proto je téměř celý příspěvek ke kvalitě vybavenosti dané lokality vyhrazen prvními dvěma dosažitelnými bankovními zařízeními. Počínaje čtvrtou bankou dosažitelnou do deseti minut se příspěvek přestává zvyšovat. U tohoto indikátoru jsou při výpočtu zohledněny vždy pouze tuzemské banky. Maďarské regiony zahrnuté do projektu vykazují velkou koncentraci bankovních služeb v regionálních centrech osídlení, zatímco pro rakouské regiony je charakteristická téměř celoplošná vysoká úroveň vybavenosti.

I periferní oblasti jako jižní Burgenland nebo severní Waldviertel jsou dobře pokryty sítí bankovních poboček. V České republice lze základní bankovní transakce vyřizovat i na pobočkách pošty, a proto byly pošty v českých regionech do tohoto indikátoru také zahrnuty. Tato skutečnost vysvětluje dobrou úroveň vybavenosti sítí bankovních poboček v Jihočeském a Jihomoravském kraji. Na Slovensku bylo vzhledem k nedostatku dat nutné pracovat pouze s přehledem podle OpenStreetMap, takže výsledky pro slovenské území nemusí být úplné.

ČERPACÍ STANICE

ERRAM cross-border - Indikátor 1.1.5

Matrice dojezdových časů: IAD 2013 Časová hranice: 10 min Funkce mezního příspěvku: sigmoidní 2/4



Vybavenost čerpacími stanicemi

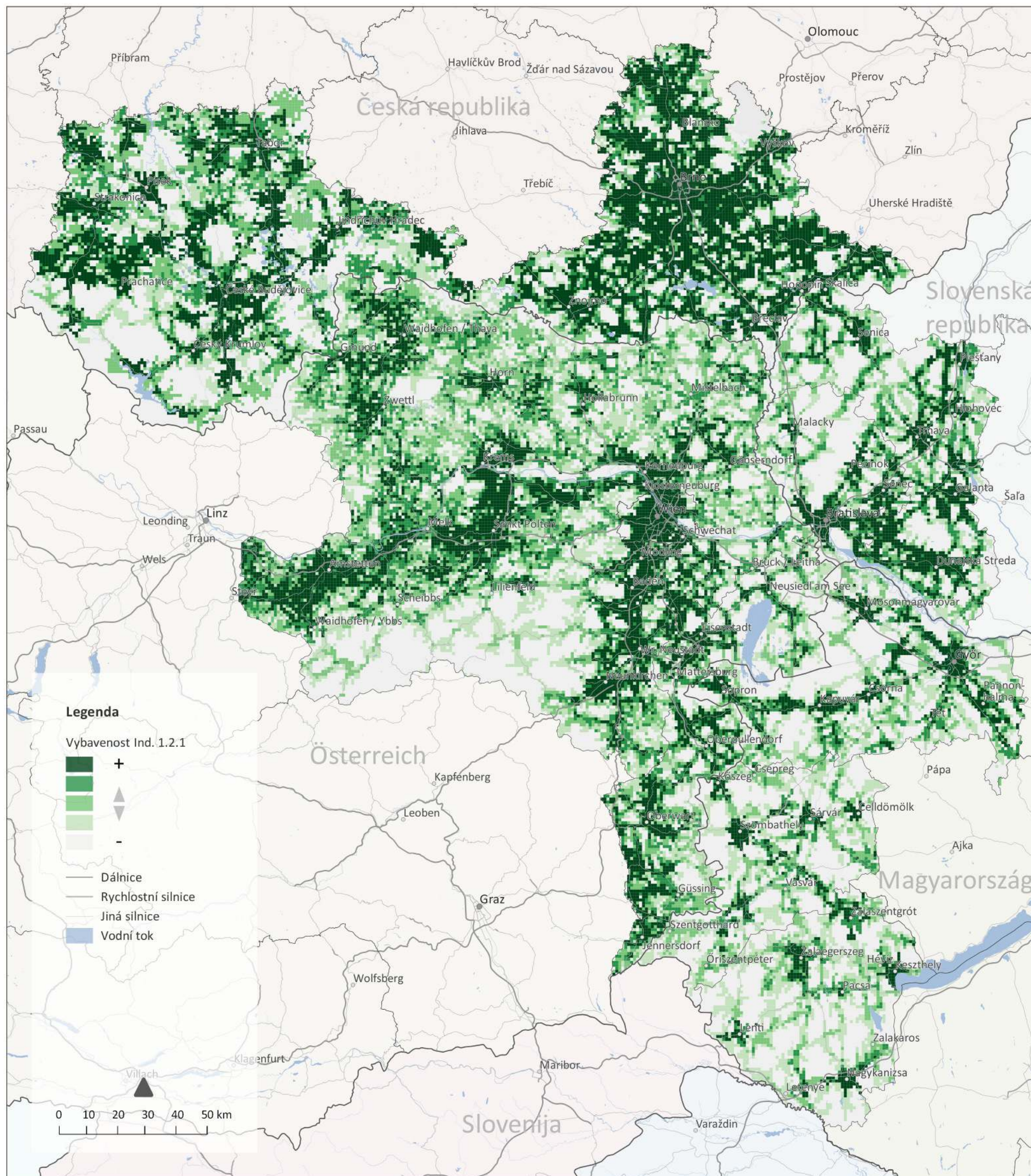
V posledních letech začaly čerpací stanice plnit rovněž vedlejší funkci zásobování domácností tím, že rozšířily sortiment a poskytují nejpotřebnější zboží často v blízkosti bydliště. V tomto indikátoru má být z tohoto důvodu zohledněn jak prodej pohonných hmot, tak také prodej dalšího zboží. Pomocí funkce mezního příspěvku 2/4 (plný příspěvek ke kvalitě vybavenosti dané lokality u prvních dvou zařízení, od čtvrté čerpací stanice příspěvek prakticky přestává stoupat) má být znázorněna i určitá možnost volby. Zohledněny jsou čerpací stanice dostupné do 10 minut.

Čerpací stanice jsou koncentrovány zejména v blízkosti velkých aglomerací a regionálních center osídlení. Mimo tato centra se čerpací stanice nacházejí u hlavních dopravních tahů, příkladem mohou být osy Vídeň – Brno, Vídeň – Linz, Linz – České Budějovice. Ve venkovských oblastech se vyskytují lokality, kde do 10 minut není dostupná ani jedna čerpací stanice. Takové případy najdeme v Jihočeském kraji, severním Waldviertelu a Weinviertelu či západomaďarských komitátech. Ve srovnání s předchozími dvěma indikátory je nápadná nižší četnost těchto zařízení.

ŠKOLY ISCED 1

ERRAM cross-border - Indikátor 1.2.1

Matrice dojezdových časů: IAD 2013 Časová hranice: 10 min Funkce mezního příspěvku: sigmoidní 1/4 jen tuzemsko



Vybavenost školami podle ISCED 1 (1. – 5. třída)

V prvních letech školní docházky je pro děti a jejich rodiče blízkost školní budovy mimořádně důležitá, a proto byla u tohoto indikátoru zvolena spádová oblast do 10 minut. Plný příspěvek ke kvalitě vybavenosti přináší pouze první dosažitelná škola, další tři sice zvyšují možnost volby, ovšem ke kvalitě vybavenosti dané lokality nepřispívají tak velkou mírou.

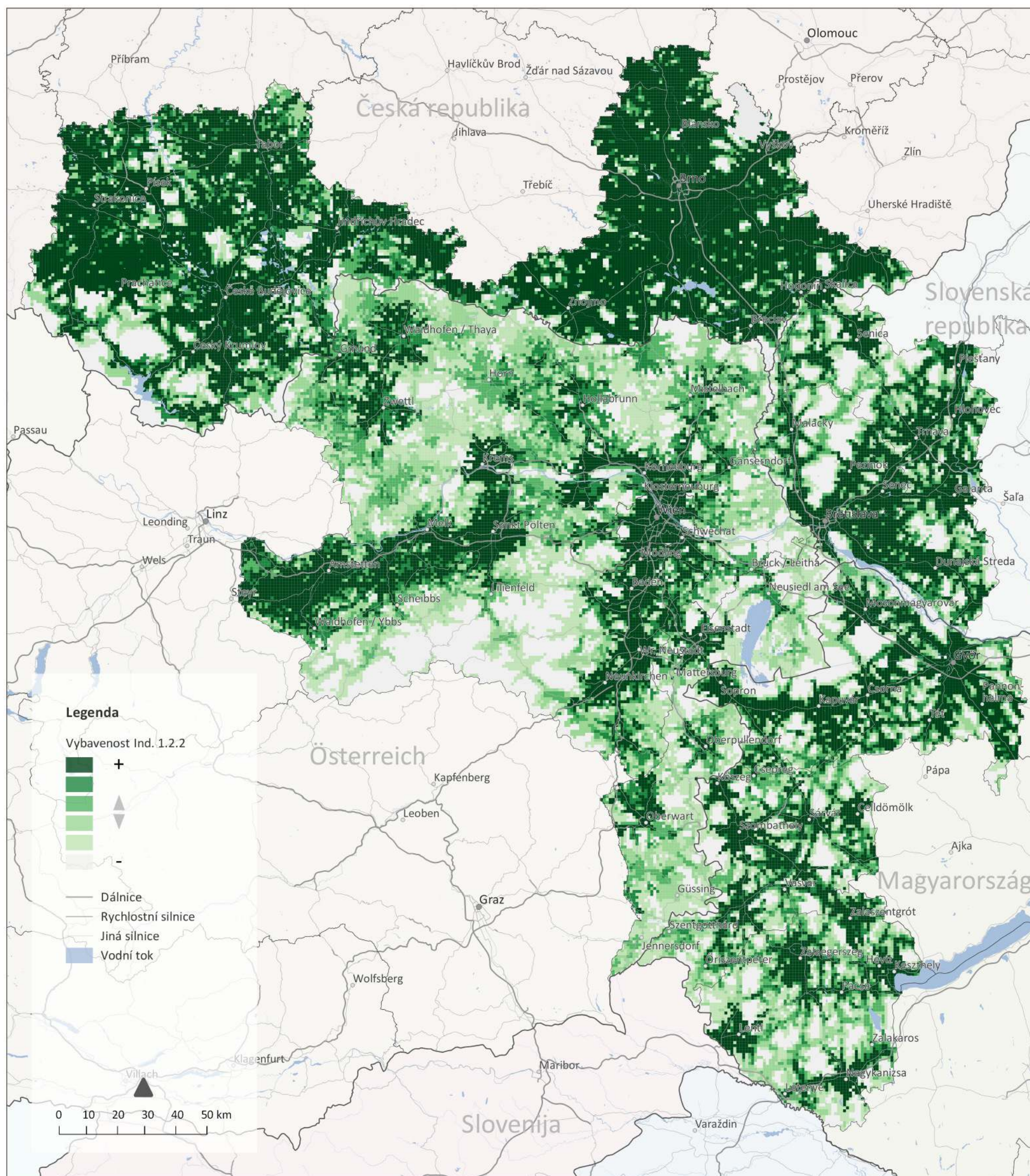
V ČR odpovídá klasifikaci ISCED 1 první stupeň základní školy, tedy 1.–5. třída. V ČR je však obvyklé, že první a druhý stupeň základní školy bývá organizačně i místem spojen do jedné „základní školy“.

Struktura na mapě víceméně kopíruje rozložení obyvatelstva. Z toho lze usuzovat, že ve všech regionech jsou školy rozmístěny v blízkosti míst bydliště obyvatelstva. S výjimkou velmi řídky osídlených oblastí jako jsou Alpy, Šumava a Karpaty, jsou školami prvního stupně ZŠ (tj. 1. – 5. třída) vybaveny špatně nebo vůbec pouze velmi malé obce vzdálené od místních center osídlení. Nápadná je vysoká hustota této vybavenosti v Jihomoravském kraji, která je dána existencí tzv. malotřídek (velmi malých škol 1. stupně ZŠ). Naopak v maďarských komitátech je patrná vyšší koncentrace těchto zařízení do větších měst.

ŠKOLY ISCED 2

ERRAM cross-border - Indikátor 1.2.2

Matrice dojezdových časů: IAD 2013 Časová hranice: 15 min Funkce mezního příspěvku: sigmoidní 3/5 jen tuzemsko



Vybavenost školami podle ISCED 2 (6. -9. třída)

Rozdílné vzdělávací systémy ve státech zahrnutých do projektu si vyžádaly kompromis při vyhodnocení vybavenosti školami podle klasifikace ISCED 2 (6. – 9. třída ZŠ) v definici parametru. Zatímco v České republice, na Slovensku a v Maďarsku nejsou tyto čtyři stupně odděleny a jsou zahrnuty pod základní školy, v Rakousku jsou pro ně zřizovány samostatné školy, které se nacházejí především ve větších obcích. Zvolenou střední cestou vyhodnocení indikátoru je časová hranice dostupnosti 15 minut s plným zohledněním prvních tří zařízení a minimálním příspěvkem od páté školy tohoto typu. U tohoto indikátoru jsou z důvodu jazykové bariéry do výpočtů zahrnuta pouze tuzemská školská zařízení. V ČR odpovídá klasifikaci ISCED 2 druhý stupeň základní školy, tedy 6. – 9. třída.

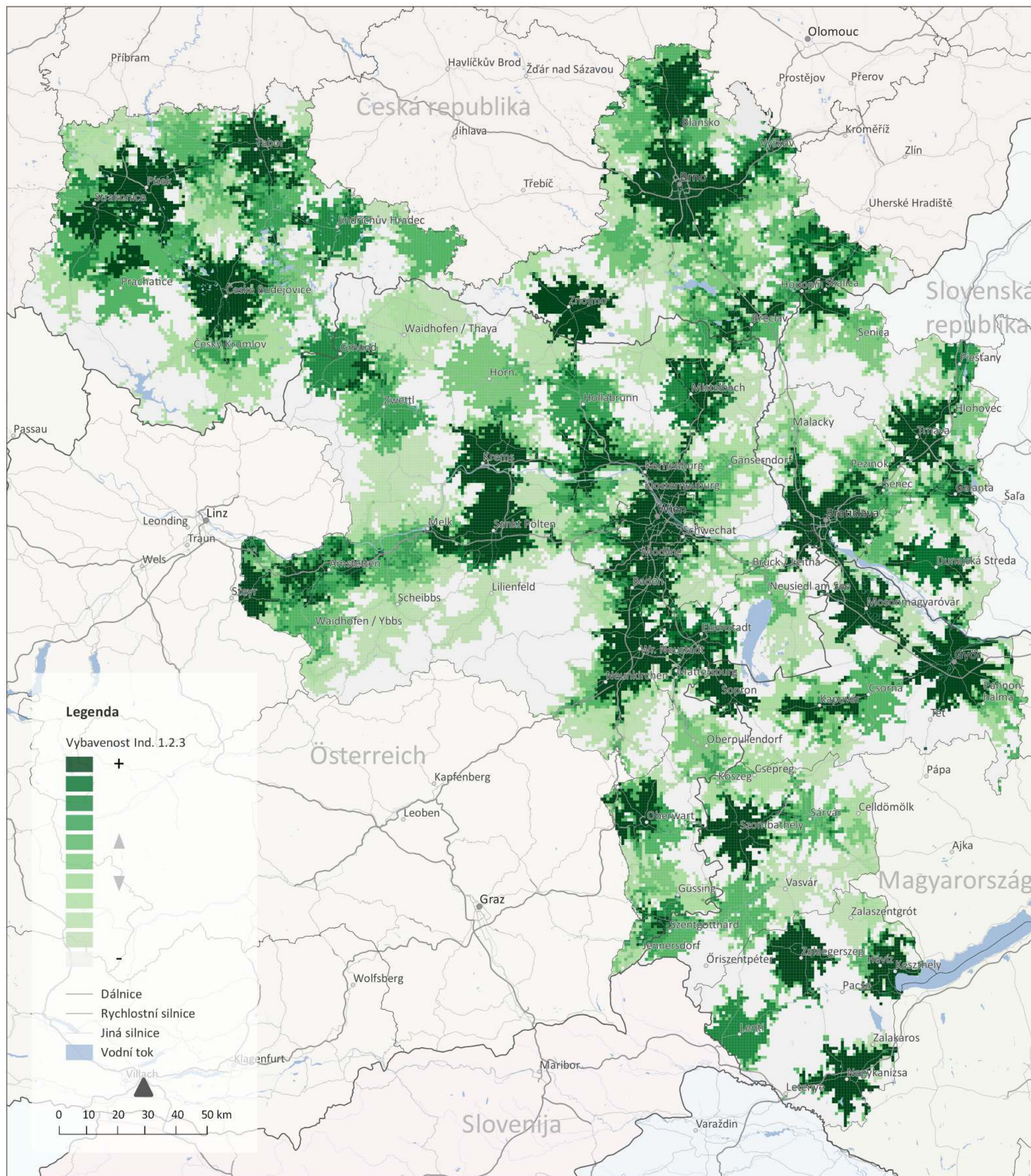
V ČR je však obvyklé, že první a druhý stupeň základní školy bývá organizačně i místem spojen do jedné „základní školy“. Pro potřeby projektu byly základní školy v českém pojetí (ISCED 1 + ISCED 2) zařazeny do obou kategorií (1 základní škola je v databázi uvedena 2x).

Popsané rozdíly se odrážejí na mapovém výstupu znázorňujícím dostupnost škol těchto stupňů. Zatímco především v Jihočeském a Jihomoravském kraji, ale i na Slovensku a v Maďarsku je vybavenost těmito školami velmi vysoká, Dolní Rakousko a Burgenland vykazují výrazně odlišnou strukturu. Základní vybavenost je sice víceméně plošně zaručena, centra osídlení ovšem vykazují výrazně vyšší hodnoty než zbylé oblasti.

ŠKOLY ISCED 3

ERRAM cross-border - Indikátor 1.2.3

Matrice dojezdových časů: IAD 2013 Časová hranice: 20 min Funkce mezního příspěvku: sigmoidní 5/10



Vybavenost školami podle ISCED 3 (střední školy)

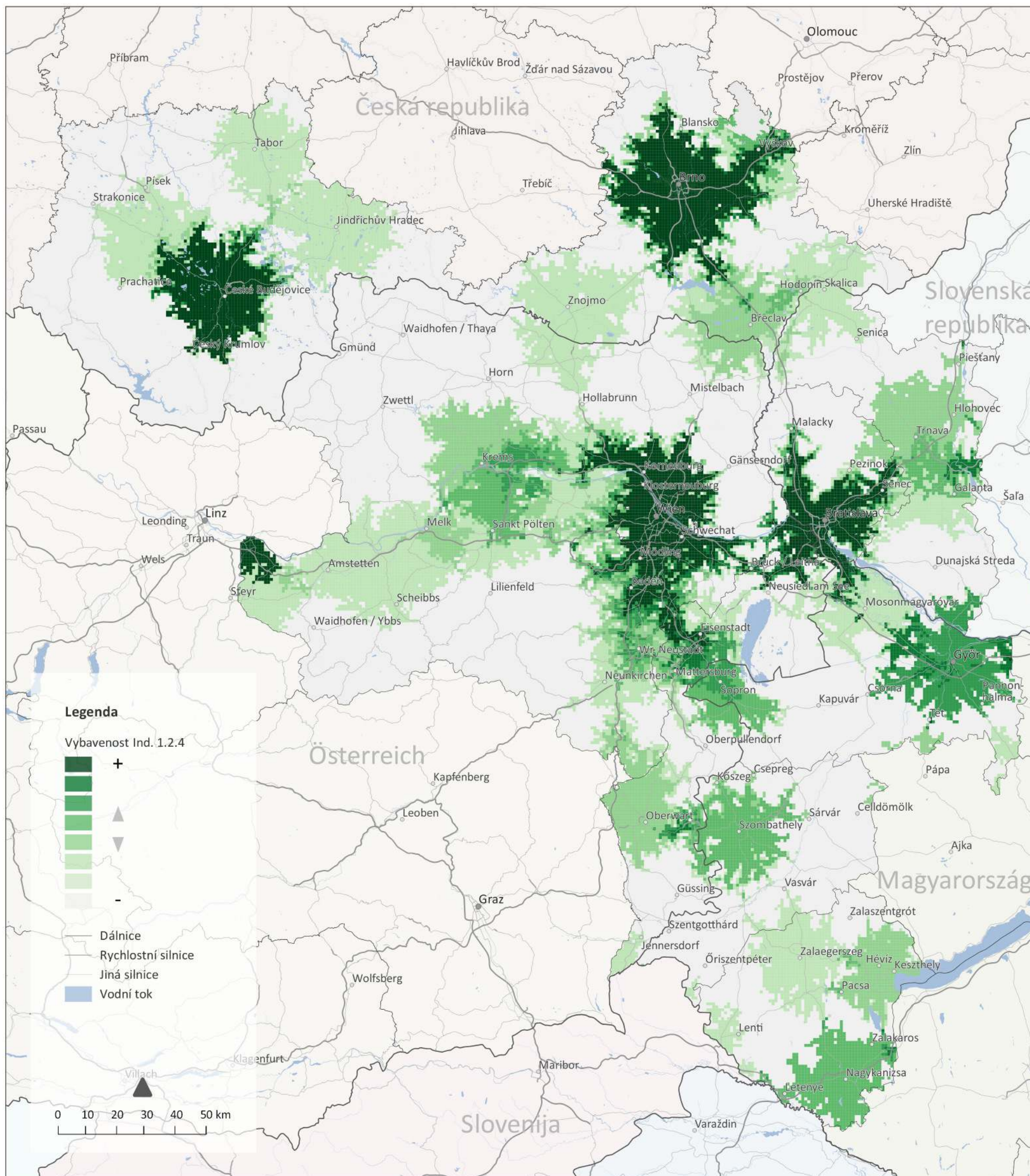
Na rozdíl od škol podle ISCED 1 a 2, jejichž posláním je zabezpečit základní všeobecné školní vzdělání, jsou střední školy často odborně specializované. Vzhledem k možnosti volby oboru je u tohoto indikátoru silněji akcentována dostupnost většího množství škol. U žáků v tomto stupni lze také předpokládat, že budou do školy ochotni dojíždět delší dobu, z tohoto důvodu jsou při vyhodnocení potenciálu dané lokality z hlediska dostupnosti škol ISCED 3 zahrnuty školy dostupné do 20 minut. Do tohoto časového limitu přispívá ke kvalitě vybavenosti prvních pět škol téměř plnou hodnotou, od desáté školy příspěvek nenarůstá už téměř vůbec.

Celkově vykazuje projektový prostor dobrou kvalitu vybavenosti a v případě středního školství již i možnost srovnání napříč zájmovým územím. Ve zvoleném časovém limitu nejsou střední školy dostupné zejména v horských, řídko osídlených oblastech Šumavy, Karpat a Alp a také v řídko osídlených oblastech maďarského komitátu Zala. Prostory s nízkou úrovní kvality vybavenosti středními školami se kromě toho nacházejí také v jižní části maďarského komitátu Vas, v burgenlandském Seewinkelu a v některých oblastech středního a jižního Burgenlandu či v severovýchodní části dolnorakouského Waldviertelu.

UNIVERZITY A VYSOKÉ ŠKOLY

ERRAM cross-border - Indikátor 1.2.4

Matrice dojezdových časů: IAD 2013 Časová hranice: 30 min Funkce mezního příspěvku: sigmoidní 2/10 Funkce dostupnosti: parabola 30/1



Vybavenost univerzitami a vysokými školami

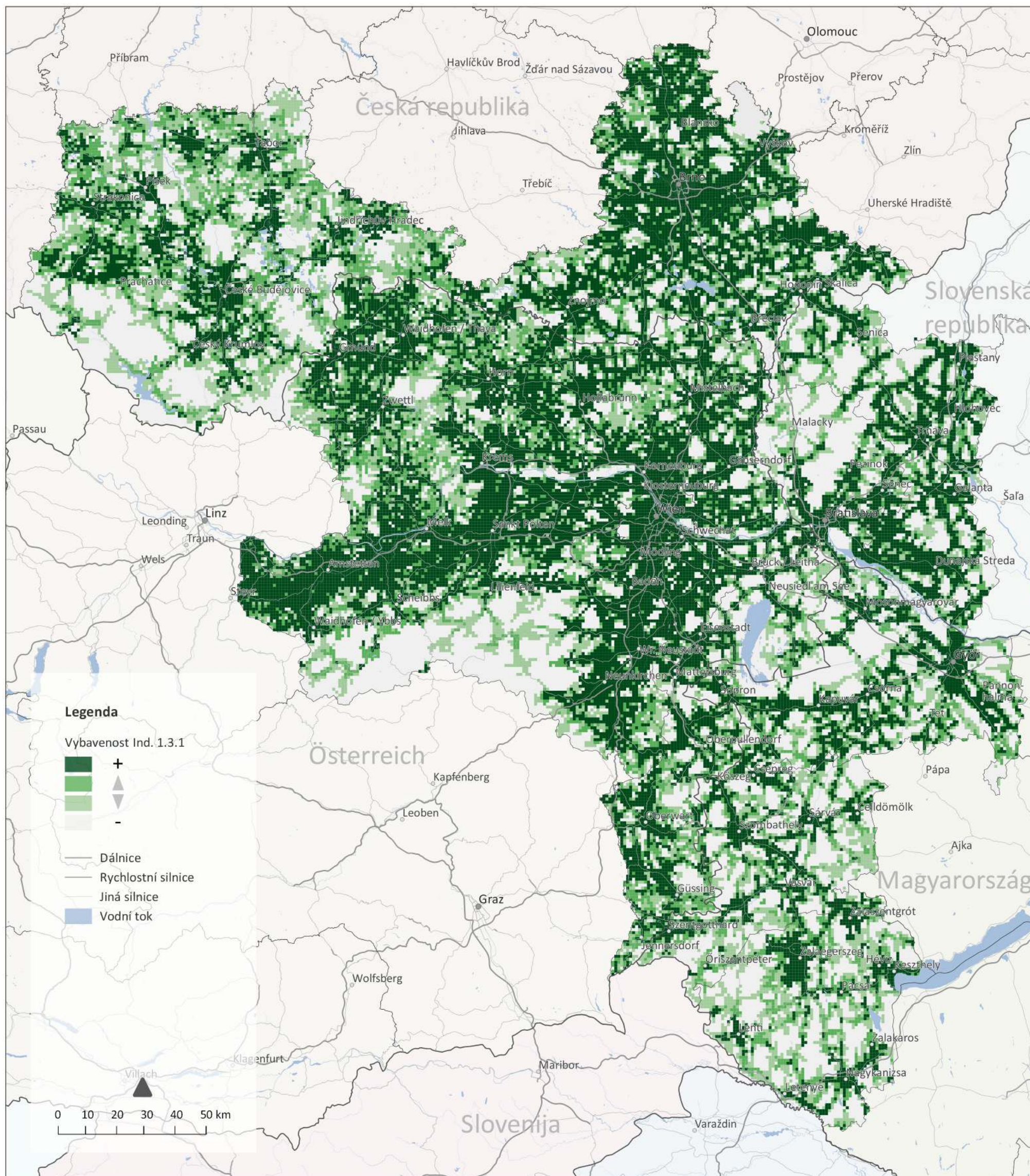
Univerzity a vysoké školy jsou nejvyššími zařízeními vzdělávací soustavy. Pro výpočty byla primárně použita sídla univerzit, bez ohledu na sídla fakult. Sídla jednotlivých fakult byla do výpočtů zahrnuta pouze v tom případě, že se nacházejí v jiné obci (případně dokonce kraji nebo zemi) než sídlo celé univerzity, což je případ, se kterým se můžeme setkat v České republice. Při posuzování potenciálu dostupnosti jednotlivých buněk v rastru byly zahrnuty univerzity nacházející se do 30 minut dojezdové vzdálenosti.

Největší centra osídlení v zájmovém území, tedy Bratislava, Brno a Vídeň vykazují nejvyšší kvalitu vybavenosti univerzitami a vysokými školami. Ale i jiná místa jako

Eisenstadt, Trnava, Oberwart – Szombathely, Krems– St. Pölten a především České Budějovice a Győr mají dobré hodnoty. Díky soukromým odborným vysokým školám se nabízí možnost absolvovat vysokoškolské studium i mimo tradiční univerzitní sídla. Sídla těchto zařízení se však přesto nacházejí především v centrech, a tak existují projektová území, která do 30 minut nemají dostupné žádné vysokoškolské zařízení. Jsou to například okrajové oblasti Jihočeského kraje, území mezi Győrem a Soproni a části dolnorakouského Waldviertelu i Weinviertelu. Nápadné jsou přeshraniční spádové oblasti univerzit, které sídlí v blízkosti hranic, například ve Znojmě, Bratislavě nebo Soproni.

ERRAM cross-border - Indikátor 1.3.1

Matrice dojezdových časů: IAD 2013 Časová hranice: 10 min Funkce mezního příspěvku: sigmoidní 2/4 jen tuzemsko



Vybavenost mateřskými školami a družinami

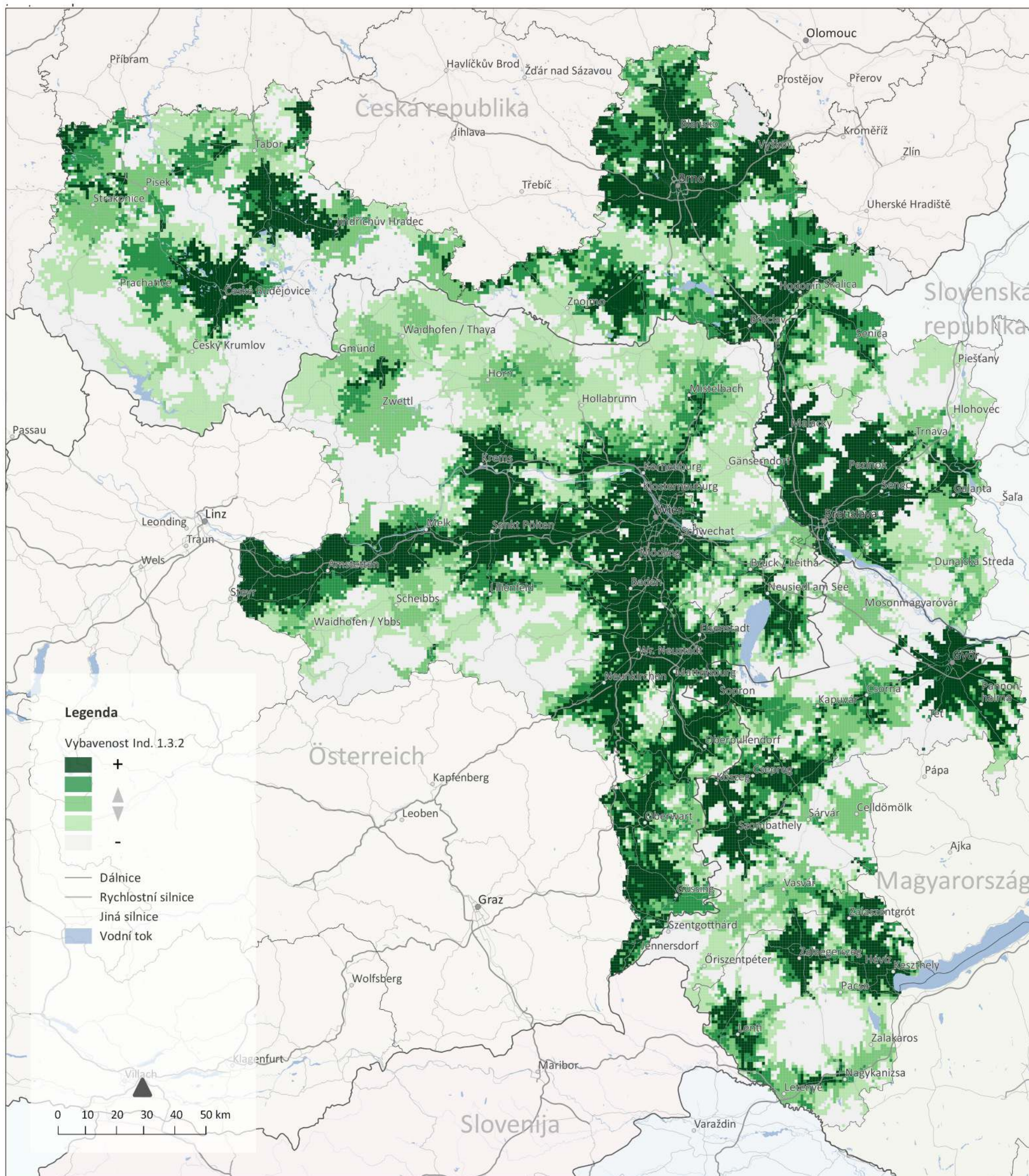
Dostupnost mateřských škol a družin v bezprostřední blízkosti bydliště je významná v hodnocení kvality vybavenosti dané lokality z pohledu potřeb rodin s malými dětmi. Tento požadavek znázorňuje časová hranice dostupnosti 10 minut. První a druhé zařízení tohoto typu dostupné do 10 minut přispívá ke kvalitě vybavenosti téměř plnou mírou, zatímco čtvrté a každé další zařízení tohoto typu navyšuje kvalitu vybavenosti dané lokality už jen zanedbatelně. Kvůli existujícím jazykovým překážkám a odlišným formám organizace péče o děti v jednotlivých

zemích byly zohledňovány vždy pouze tuzemské mateřské školy a družiny. Výsledek indikátoru ukazuje, že téměř celé zájmové území je vybaveno alespoň jedním zařízením péče o děti ve vzdálenosti do 10 minut. Mimo regionální centra osídlení a sídelní aglomerace je kvalita vybavenosti nižší, protože na řadě míst chybí možnost volby. Pouze obyvatelé velmi malých periferních obcí nedosáhnou v dané časové hranici ani jednoho zařízení. Velmi malou vybavenost mateřskými školami vykazuje také Třeboňsko a Novohradsko v Jihočeském kraji.

PÉČE O SENIORY

ERRAM cross-border - Indikátor 1.3.2

Matrice dojezdových časů: IAD 2013 Časová hranice: 20 min Funkce mezního příspěvku: sigmoidní 2/4



Vybavenost zařízení péče o seniory

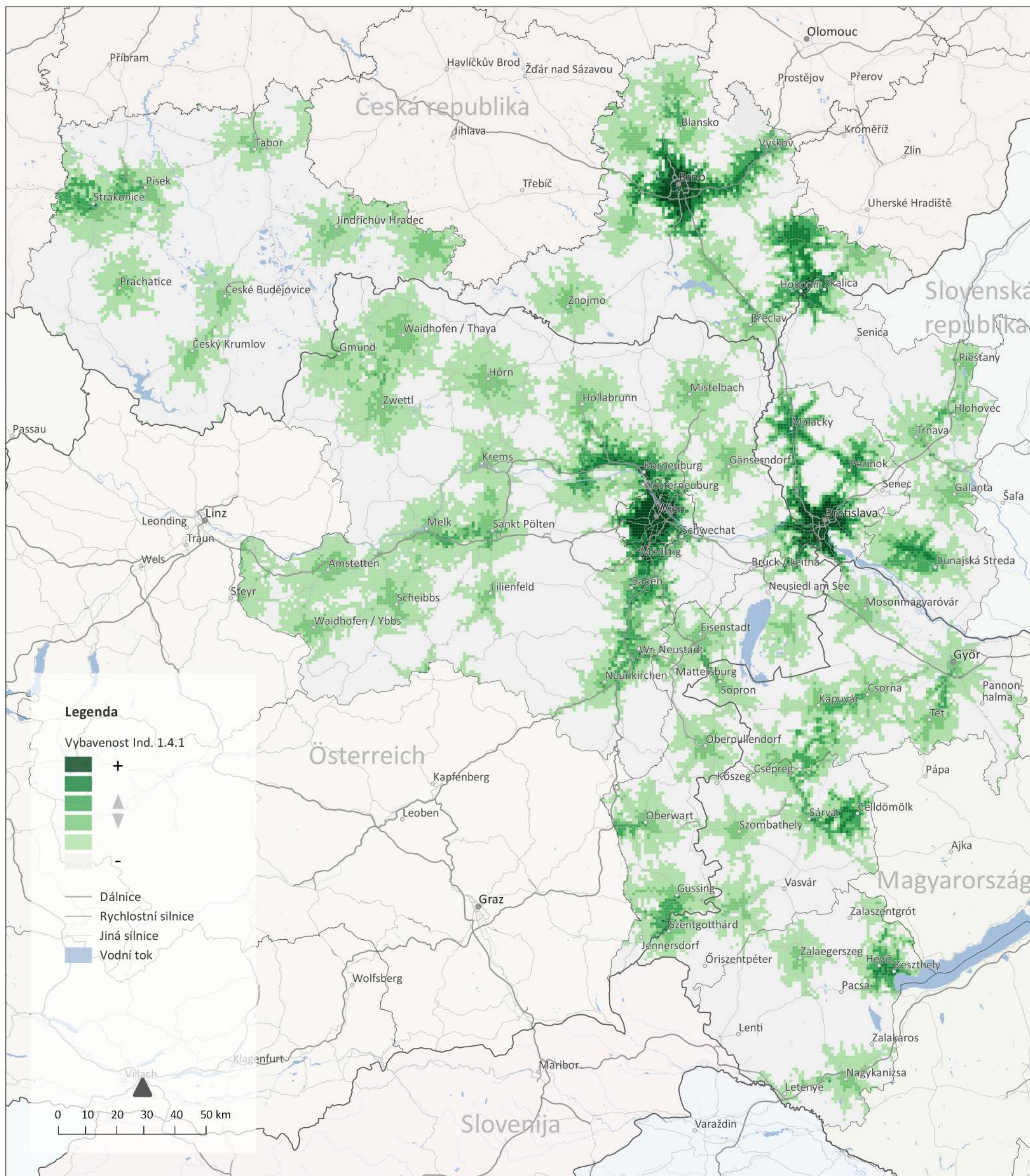
Domovy pro seniory a domy s pečovatelskou službou se nacházejí především v regionálních centrech osídlení. Snahou bylo zachovat alespoň řádově blízkost s dosavadním bydlištěm a udržet tak vazbu s konkrétním regionem, která mj. umožní příbuzným přijíždět na pravidelné návštěvy. Pro pozitivní přínos ke kvalitě vybavenosti dané lokality proto byla zvolena časová hranice 20 minut. I v tomto indikátoru jsou zohledňována pouze tuzemská zařízení. Zatímco v mnoha částech zájmového území je základní vybavenost zajištěna

alespoň jedním zařízením, Burgenland a Jihomoravský kraj mají často v časové hranici dostupná zařízení dvě. V některých částech Jihočeského kraje, Trnavského samosprávného kraje a Dolního Rakouska, ale i v maďarských komitátech nacházejících se ve velké vzdálenosti od regionálních center osídlení, není ve zvolené časové hranici dostupné ani jedno zařízení poskytující péči o seniory. Jako příklad můžeme uvést území Třeboňska a Novohradsko v Jihočeském kraji nebo jižní oblasti Waldviertelu.

NEMOCNICE

ERRAM cross-border - Indikátor 1.4.1

Matrice dojezdových časů: IAD 2013 Časová hranice: 20 min Funkce mezního příspěvku: sigmoidní 2/4 Funkce dostupnosti: parabola 20/1



Vybavenost nemocnicemi

V tomto indikátoru jsou zohledněna zařízení, která poskytují základní lékařskou péči. Do databáze ERRAM byly zařazeny pouze ty nemocnice, které mají vedle dalších oddělení oddělení interny a chirurgie. Specializované kliniky, např. neurologie, se tedy ve výpočtech nezohledňují. Ve vybavenosti nemocnicemi hraje prostorová blízkost relativně velkou roli, a proto byla zvolena časová hranice dostupnosti 20 minut – je to kratší doba než u jiných zařízení centrálních míst. Přímá blízkost je výše vážena pomocí funkce dosažitelnosti (parabola 20/1, tedy lineárně klesající příspěvek do 20 minut).

Vysokou kvalitu z pohledu vybavenosti nemocnicemi mají velká centra: Bratislava, Brno a Vídeň, poměrně dobrá dostupnost nemocnic je také v příměstských oblastech.

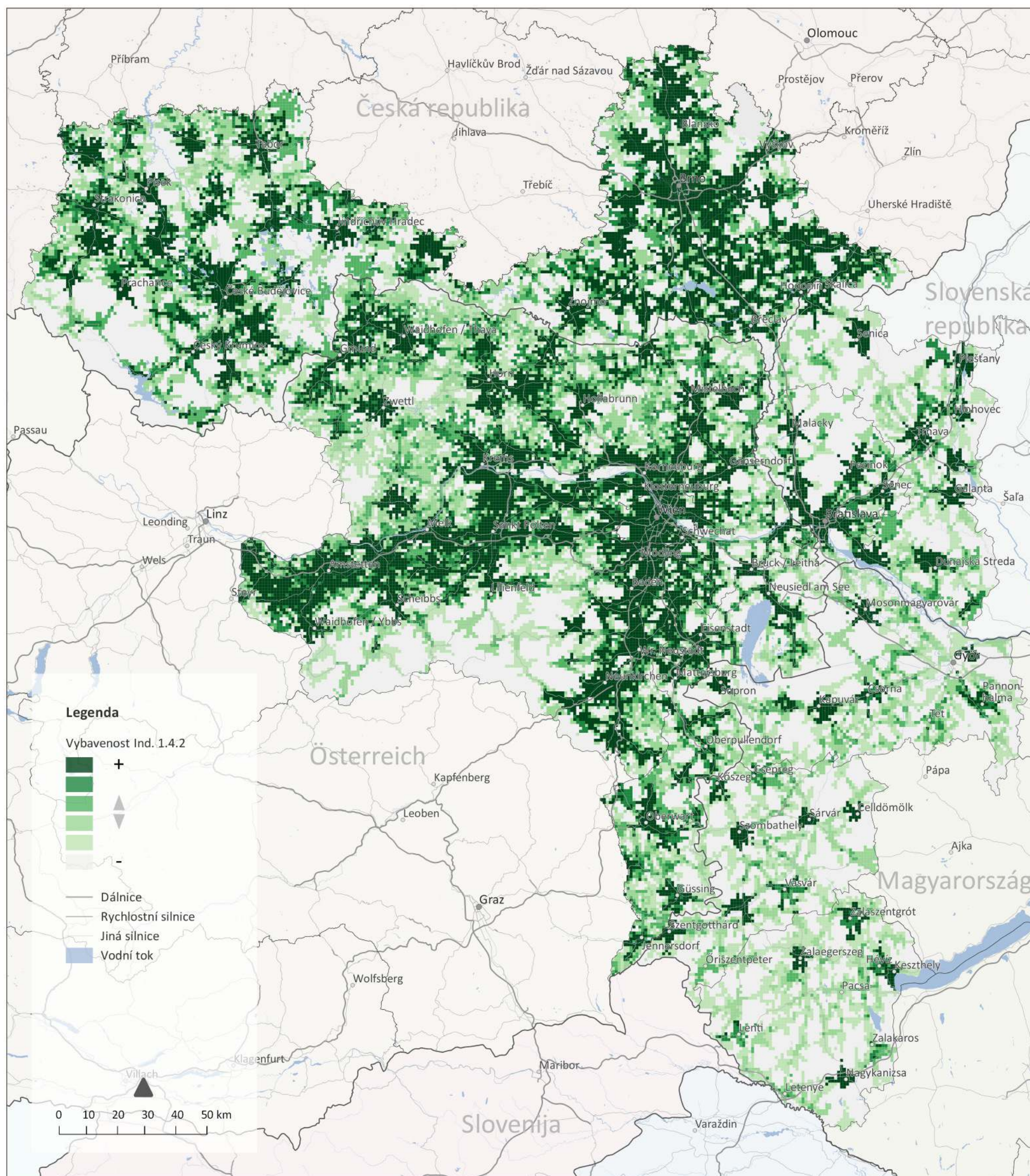
Kromě těchto center a kromě nemocnic nacházejících se v regionálních centrech osídlení lze v zájmovém území najít také oblasti, ve kterých není do 20 minut dostupná žádná nemocnice – například některé oblasti Jihočeského kraje, severní oblasti Dolního Rakouska a oblasti v komitátu Zala. Souhrnně lze konstatovat, že u tohoto indikátoru mají zřejmou výhodu centra osídlení oproti periferním oblastem.

Tento indikátor je možné využít jako typický příklad vhodného přeshraničního vyhodnocení indikátoru. Jedná se zde o vyjádření dostupnosti nemocničního zařízení napříč státními hranicemi, např. nemocnice Gmünd, která zajišťuje dostupnost této služby i pro české pacienty (České Velenice), což již dokonce funguje i v praxi, nejen výpočtem tohoto indikátoru.

VŠEOBECNÍ LÉKAŘI

ERRAM cross-border - Indikátor 1.4.2

Matrice dojezdových časů: IAD 2013 Časová hranice: 10 min Funkce mezního příspěvku: sigmoidní 2/5 jen tuzemsko



Vybavenost všeobecnými lékaři

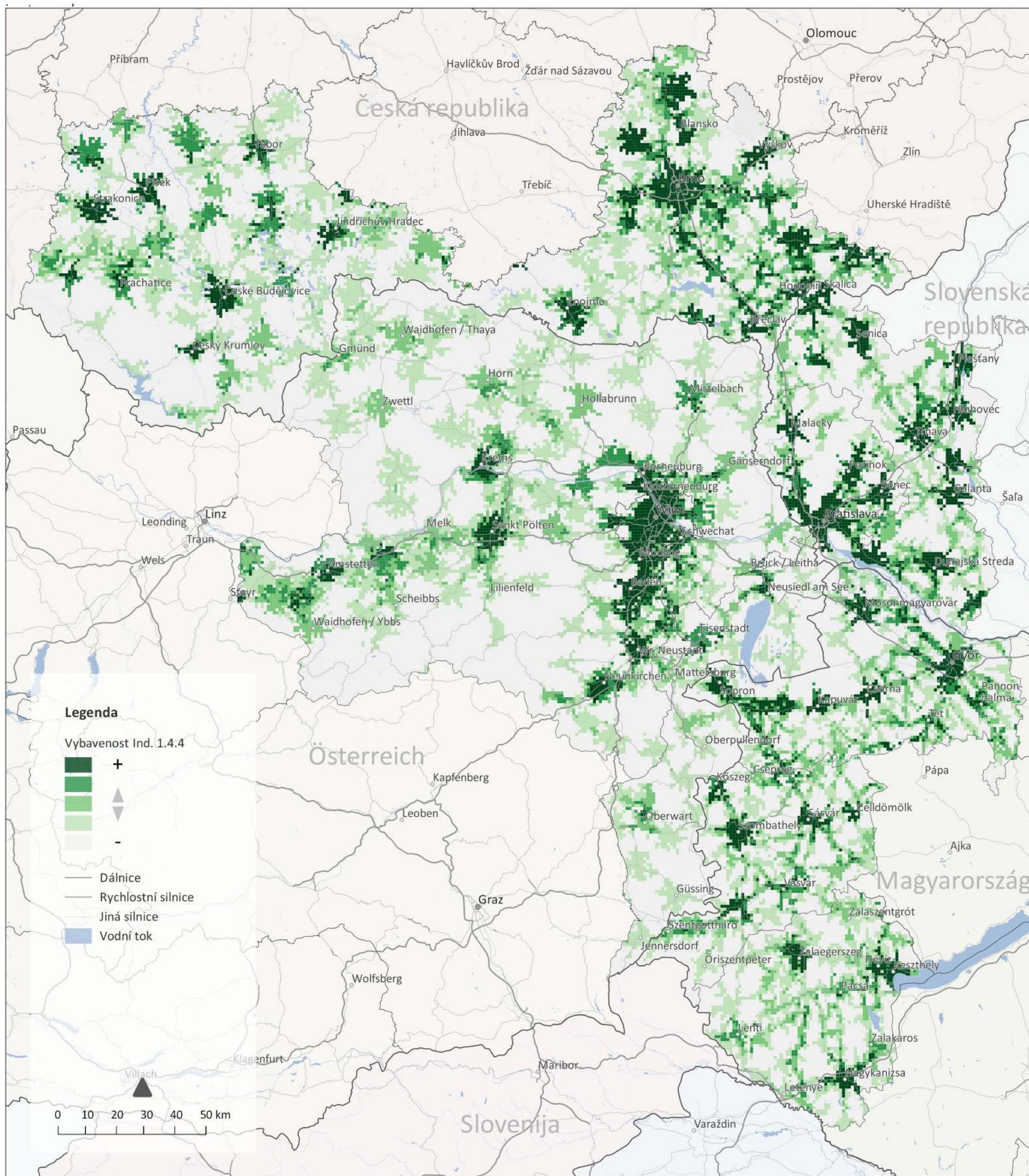
Dostupnost všeobecného lékaře je významnou součástí dosažitelnosti základní lékařské péče. Prostorová blízkost nejbližšího lékaře je mimořádně důležitá, a proto byla pro tento indikátor zvolena časová hranice dostupnosti deset minut. I když základní péči může v odpovídající kvalitě zajistit také jeden dostupný lékař, poskytuje každý další dostupný lékař nejen možnost volby, ale zvyšuje i časovou dostupnost lékařské péče. Proto byli pro funkci mezní hodnoty zvoleni 2 dostupní všeobecní lékaři jako hodnota 99% a 5 dostupných všeobecných lékařů jako hodnota 1%. Kvůli rozdílnosti systémů sociálního a zdravotního pojištění byli

ve výpočtech vždy zohledněni pouze domácí lékaři a tento indikátor nebyl vyhodnocován přeshraničně. Prakticky celé zájmové území je pokryto základními službami lékařské péče. Také v malých městech již většinou ordinují alespoň dva lékaři poskytující základní lékařskou péči, pouze ve venkovských oblastech je dostupný většinou pouze jeden všeobecný lékař. Ve velmi odlehlých oblastech jako jsou Karpaty nebo Šumava, není do 10 minut dostupný ani jeden všeobecný lékař. Nejlepší dostupnost všeobecných lékařů se nachází v Dolním Rakousku podél hustě osídlené západní a jižní osy a také v Brně a jeho okolí.

LÉKÁRNY

ERRAM cross-border - Indikátor 1.4.4

Matrice dojezdových časů: IAD 2013 Časová hranice: 10 min Funkce mezního příspěvku: sigmoidní 1/4



Vybavenost lékárnami

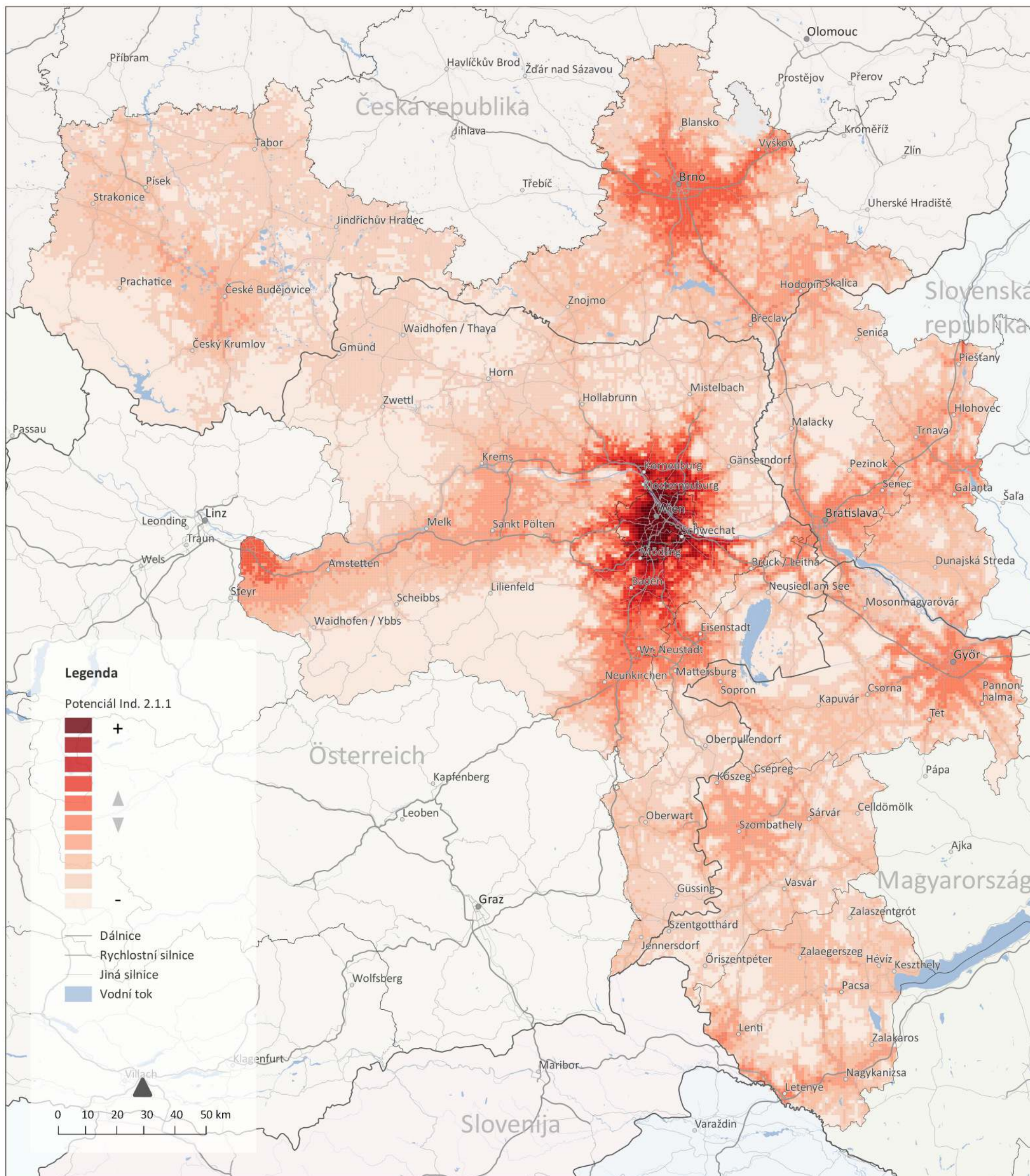
Kromě nemocnic a lékařů hraje dostupnost lékáren v bezprostřední blízkosti bydliště (časová hranice dostupnosti 10 minut) významnou roli pro kvalitu vybavenosti dané lokality zdravotnickou péčí. Už první dostupná lékárna zajišťuje potřebnou základní vybavenost, a proto byla funkce mezního příspěvku stanovena hranicí 1 dostupná lékárna (99 %) a 4 dostupné lékárny (1 %). Kvůli odlišným úpravám při vydávání léků na recept a jiných úkonech v jednotlivých zemích zapojených do projektu jsou v tomto výpočtu zohledňovány vždy jen domácí lékárny.

Znárodnění výpočtu indikátoru na mapě ukazuje, že se lékárny nacházejí především v regionálních centrech osídlení a obcích se střediskovou funkcí. Přísná pravidla jsou příčinou toho, že v Rakousku v mnoha menších městech funguje pouze jedna nebo dvě lékárny, zatímco v jiných zemích zapojených do projektu jich je více. V celém zájmovém území se ve venkovských oblastech nacházejí mezery v zásobování. Tyto oblasti mohou být zásobovány léky prostřednictvím praktických lékařů nebo domácími lékárnami (i když v České republice se jedná spíše o výjimku), což ale daný indikátor nedokáže zohlednit.

POTENCIÁL PRACOVNÍCH SIL (UKONČENÉ ZÁKLADNÍ VZDĚLÁNÍ)

ERRAM cross-border - Indikátor 2.1.1

Matrice dojezdových časů: IAD 2013 Časová hranice: 10 min



Potenciál pracovních sil s ukončeným základním vzděláním

Má-li ERRAM sloužit i jako nástroj marketingu a analýzy lokalit vhodných pro podnikatelskou sféru, je potřebné zohledňovat takové faktory lokalit jako je například potenciál pracovních sil. Kromě potenciálních pracovníků přímo ve zvolené lokalitě jsou ve výpočtu tohoto indikátoru zohledňovány i osoby, pro které je dojíždění do dané lokality časově únosné (do 30 minut). Různé typy podniků kladou různé požadavky na potenciální zaměstnance, a z tohoto důvodu zde jako příklad uvádíme rozdělení potenciálu pracovních sil do tří indikátorů, a to podle nejvyššího dosaženého vzdělání.

V případě obyvatelstva s ukončeným základním vzděláním výsledky výpočtů ERRAM potvrzují očekávání, že se nejsilnější potenciál takto vzdělaných osob

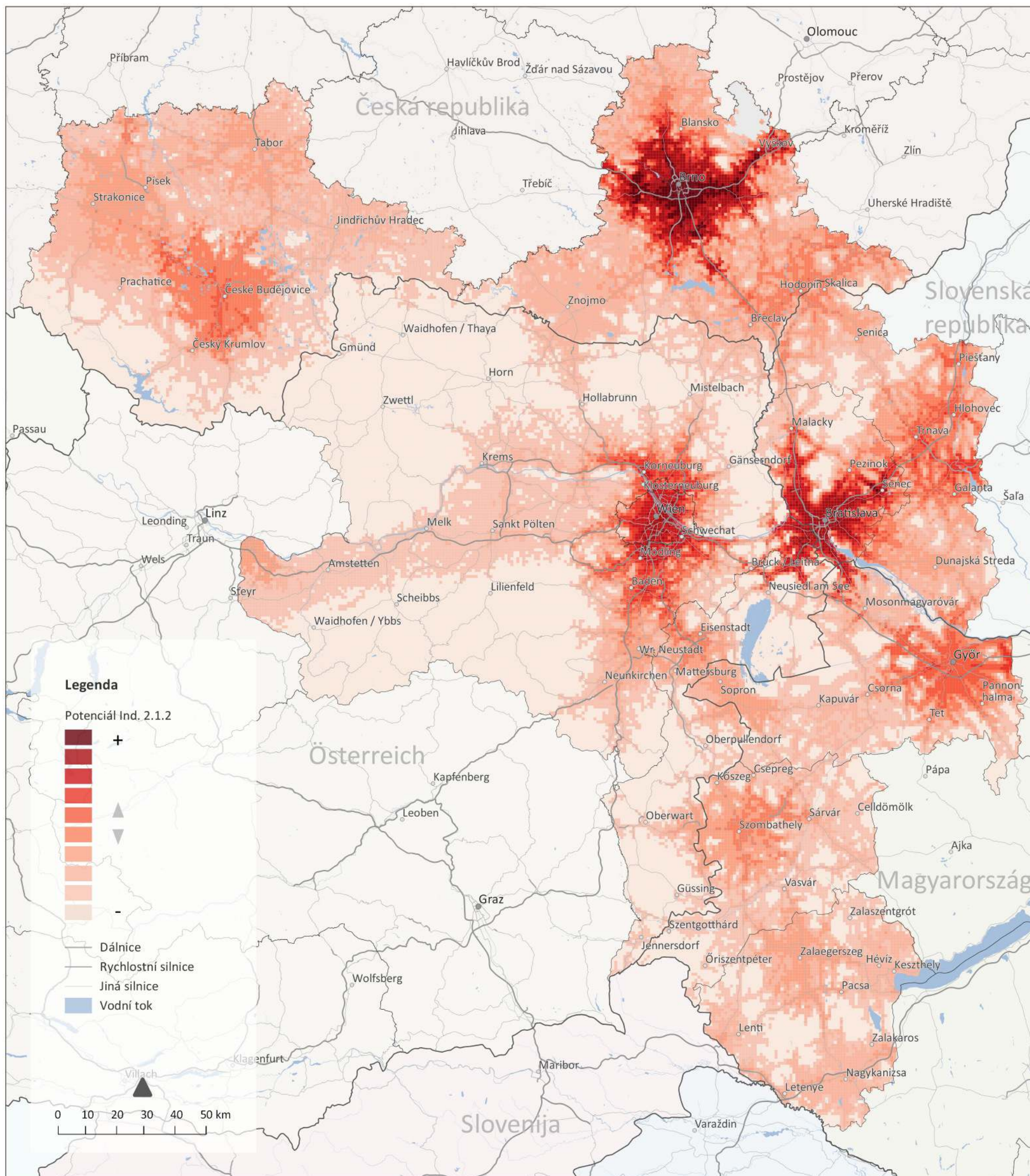
koncentruje v hustě osídlených aglomeracích (Brno, Bratislava, Vídeň).

I mimo tato centra osídlení však lze nalézt lokality (například podél západní železniční trasy Westbahn v Dolním Rakousku anebo jižní oblasti Jihomoravského kraje), které rovněž disponují poměrně velkým potenciálem konkurenceschopnosti. Tato skutečnost alespoň z části souvisí s relativně vysokým podílem obyvatelstva s tímto stupněm vzdělání v oblastech s velkou vzdáleností od regionálních center osídlení. V případě Jihomoravského kraje vysvětluje tuto skutečnost spojení jižních částí kraje s Brnem prostřednictvím dálnice D2, která umožňuje dojezd do Brna do časové hranice 30 minut.

POTENCIÁL PRACOVNÍCH SIL (STŘEDNÍ NEBO VYŠŠÍ ODBORNÁ ŠKOLA)

ERRAM cross-border - Indikátor 2.1.2

Matrice dojezdových časů: IAD 2013 Časová hranice: 30 min



Potenciál pracovních sil s ukončeným vzděláním na střední nebo vyšší odborné škole

Odborně kvalifikovaní zaměstnanci jsou páteří úspěšného podniku. Disponibilita těchto pracovníků s ukončeným vzděláním na střední nebo vyšší odborné škole proto v této souvislosti představuje pro jednotlivé lokality významný faktor. O to důležitější pak je, aby potenciální pracovní síly nebyly zohledňovány vždy pouze a jedině v rámci jedné lokality, ale v rámci vzdálenosti, která je pro ni přijatelná z hlediska dojíždění (zde například 30 minut).

Stejně jako u indikátoru 2.1.1 se ukazuje, že nejvyšší potenciál dostupnosti se

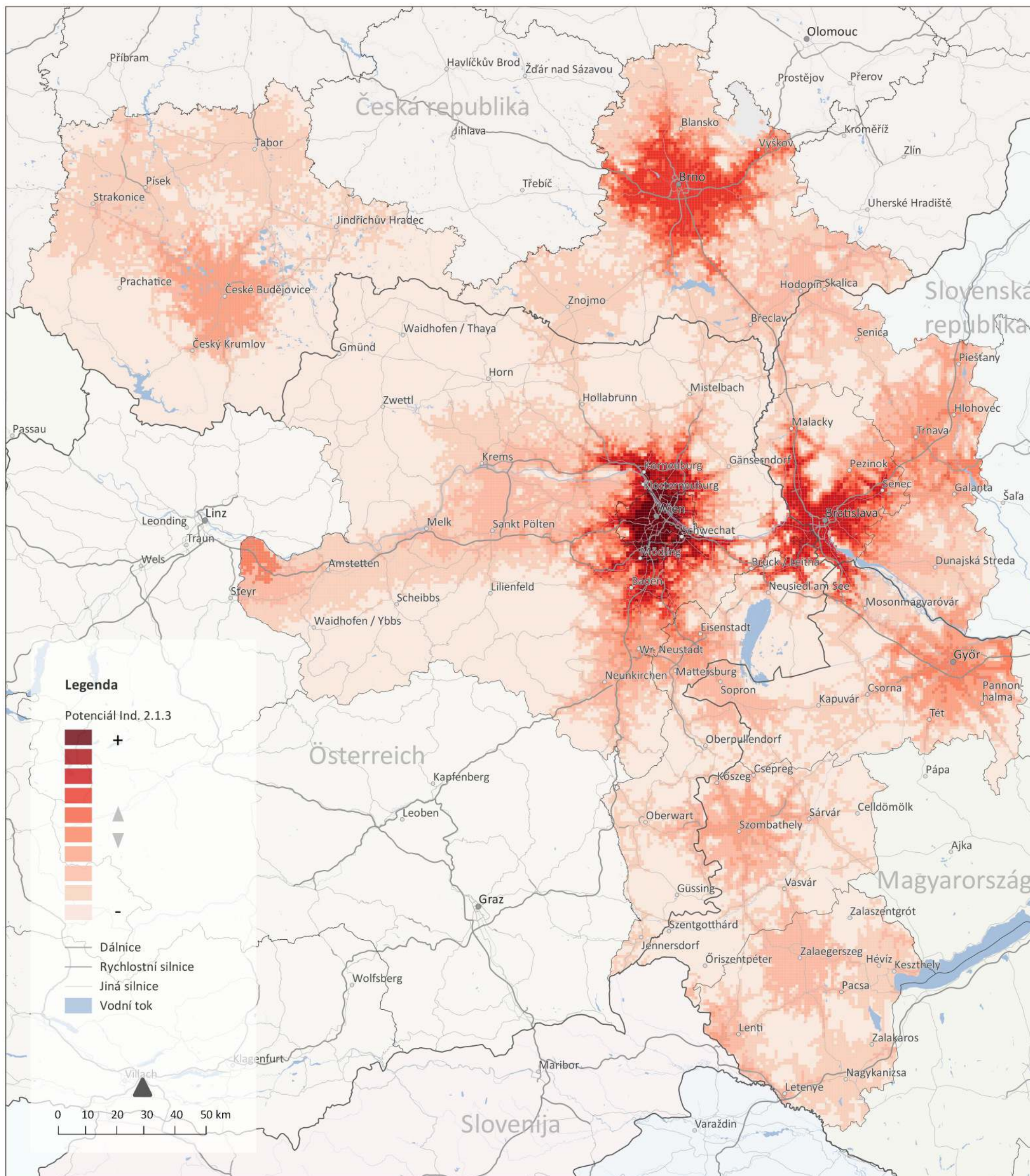
nachází ve velkých centrech osídlení (vzhledem k počtu obyvatel jde zejména o Vídeň, Brno, Bratislavu a jejich bezprostřední okolí). I jiné regiony jako například okolí Českých Budějovic a Győr uvšak vykazují dobrý potenciál.

Na rozdíl od pracovníků s ukončeným základním vzděláním je u absolventů středních a vyšších odborných škol v rakouské části zájmového území možné rozeznat mírné rozměnění potenciálu v oblastech s velkou vzdáleností od center osídlení.

POTENCIÁL PRACOVNÍCH SIL (UKONČENÉ VYSOKOŠKOLSKÉ VZDĚLÁNÍ)

ERRAM cross-border - Indikátor 2.1.3

Matrice dojezdových časů: IAD 2013 Časová hranice: 30 min



Potenciál pracovních sil s vysokoškolským vzděláním

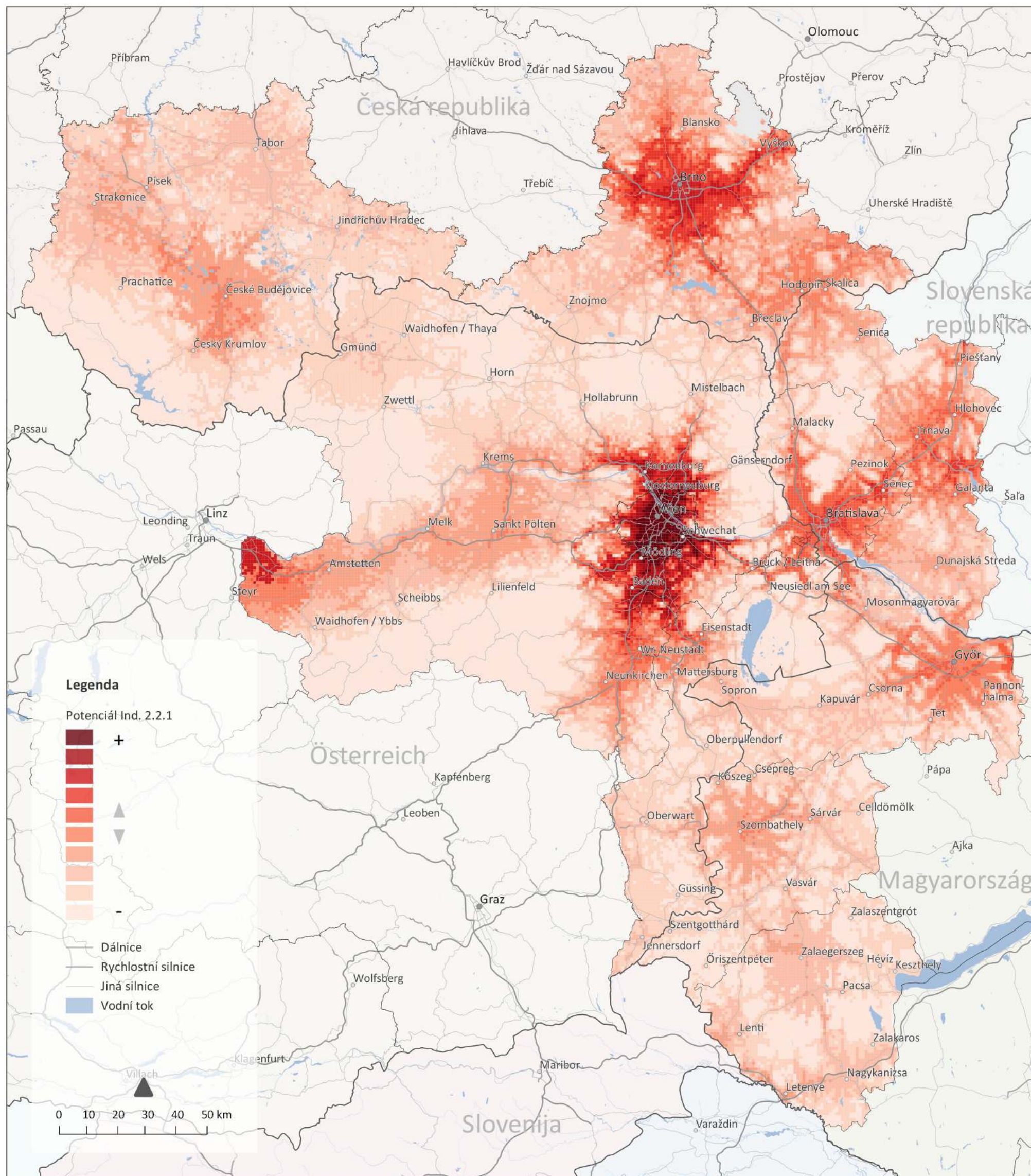
Mnoho typů podniků především v sektoru služeb pro svou činnost nutně potřebuje vysoce kvalifikované zaměstnance. Na tento požadavek lze reagovat definováním speciálního indikátoru – pracující obyvatelstvo s ukončeným vzděláním na univerzitě anebo odborné vysoké škole. Výpočet se opět provádí jako potenciál pracovníků s dostupností maximálně 30 minut z dané lokality. Ve srovnání s oběma předchozími indikátory (pracující obyvatelstvo s ukončeným

základním vzděláním/s ukončeným vzděláním na střední nebo vyšší odborné škole) se ukazuje ještě mnohem zřetelnější koncentrace vysokých potenciálových hodnot ve velkých centrech osídlení, která jsou současně také nejvýznamnějšími univerzitními sídly. V periferních regionech lze oproti tomu zaznamenat příznačně nižší podíly osob s vysokoškolským nebo univerzitním vzděláním.

ZAMĚSTNANCI V SEKUNDÁRNÍM SEKTORU

ERRAM cross-border - Indikátor 2.2.1

Matrice dojezdových časů: IAD 2013 Časová hranice: 30 min



Zaměstnanci v sekundárním sektoru (výroba)

Krátká vzdálenost z místa bydliště na místo výkonu práce není relevantní pouze pro obyvatele v souvislosti s nabídkou potenciálních pracovních míst, ale také pro podniky, jelikož odráží ekonomickou činnost regionu. V projektu ERRAM Cross-Border byla v případě tohoto indikátoru zvolena časová hranice 30 minut. Tento indikátor bere v potaz zaměstnance v sekundárním sektoru, tedy ve zpracovatelském průmyslu.

V rakouské části zájmového území se projevuje dominantní postavení Vídně

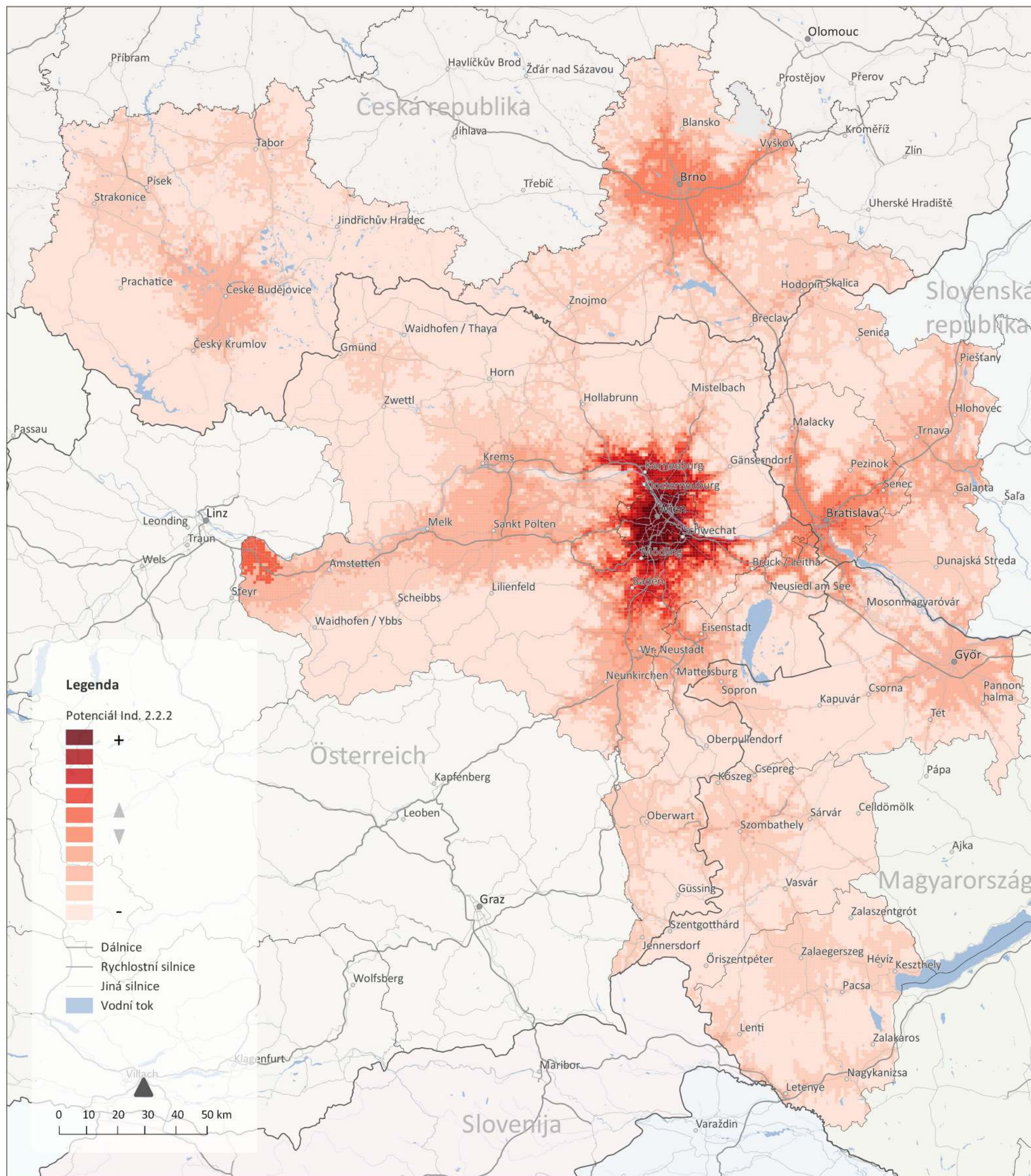
a jejího okolí, ale také zřetelný vliv Lince, jež zasahuje i do západní části Dolního Rakouska. Také okolí Brna, Bratislavy a Győru stejně jako velké části Trnavského samosprávného kraje vykazuje vysoké hodnoty.

Oproti tomu je v některých okrajových částech Jihomoravského kraje, severní části Dolního Rakouska, jižních oblastech Burgenlandu a komitátech Vas a Zala, a dále i v Jihočeském kraji dostupný výrazně nižší počet pracovních míst v sekundárním sektoru.

ZAMĚSTNANCI V TERCIÁRNÍM SEKTORU

ERRAM cross-border - Indikátor 2.2.2

Matrice dojezdových časů: IAD 2013 Časová hranice: 30 min



Zaměstnanci v terciárním sektoru (služby)

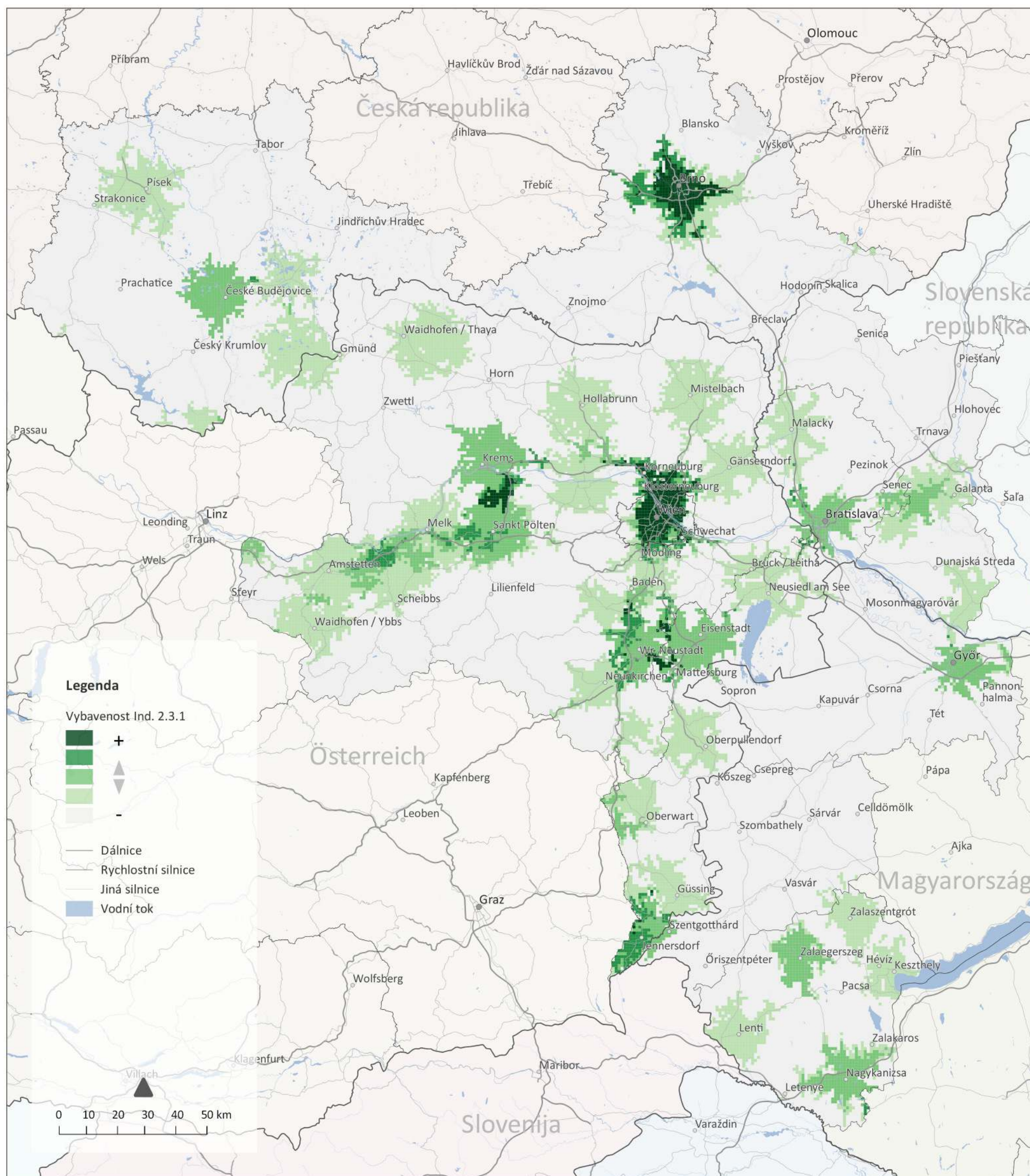
Tento druhý indikátor hospodářské struktury zohledňuje zaměstnance pracující v terciárním sektoru, tedy v sektoru služeb s dostupností do 30 minut. Takto definovaný indikátor samozřejmě pokrývá velice širokou oblast hospodářské činnosti, a proto může být pro projektové partnery velice účelné provést detailní vyhodnocení konkrétních otázek, což je jim díky nástroji ERRAM ArcGIS Add-In umožněno. V rámci projektu byl v jednotlivých regionech vyhodnocován například potenciál dostupnosti v kreativní ekonomice.

U terciárního sektoru se v porovnání s předchozím indikátorem projevuje ještě zřetelnější koncentrace na prostor Vídně. Dobrých hodnot dosahují také Brno a Bratislava a jejich okolí. Jiné oblasti, které dosahovaly vysokých hodnot u zaměstnanců v sekundárním sektoru, jako například Trnavský samosprávný kraj, se nacházejí daleko za výše jmenovanými regiony. Celkově se v tomto vyhodnocení, které zohledňuje pracovní místa v absolutních číslech, ukazuje poměrně nízký potenciál ve všech periferních oblastech zájmového území.

IMPULZNÍ ZAŘÍZENÍ

ERRAM cross-border - Indikátor 2.3.1

Matrice dojezdových časů: IAD 2013 Časová hranice: 20 min Funkce mezního příspěvku: sigmoidní 2/4



Dostupnost impulzních zařízení

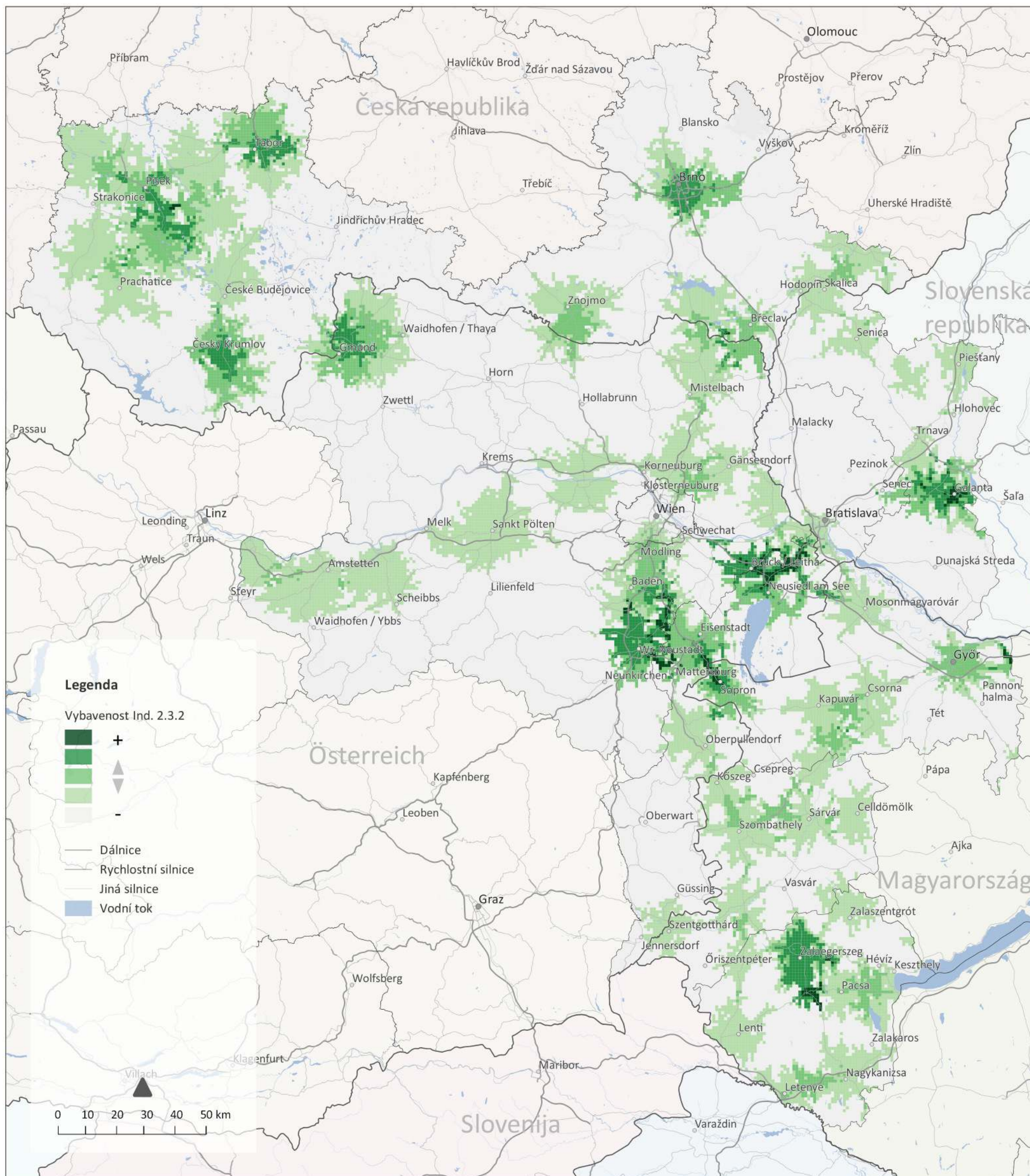
Impulzní zařízení (inkubátory, zakladatelská centra, technologická centra apod.) jsou osvědčeným prostředkem pro podporu hospodářství, mnohdy v propojení s výzkumem vysokých škol. Pomáhají nově založeným a mladým firmám, zavedeným podnikům v daném místě pak otevírají nové možnosti spolupráce. Dostupnost impulzních zařízení je tedy pro dané lokality důležitým faktorem, který se má odrazit v tomto indikátoru (u časového limitu dostupnosti 20 minut). V rakouské části zájmového území se většinou příslušné zemské agentury na podporu hospodářských aktivit starají o širokou nabídku impulzních zařízení.

V Dolním Rakousku a Burgenlandu tak v mnoha regionálních centrech existují impulzní centra, často s regionálně přizpůsobeným obsahovým a tematickým zaměřením. Také v Jihočeském kraji, ve slovenské části zájmového území a v komitátu Zala se nachází celá řada impulzních zařízení. V Jihomoravském kraji jsou impulzní zařízení na rozdíl od regionů uvedených v předchozím textu soustředěny do Brna, jakožto centra regionu. V maďarském komitátu Vas není známá existence obdobných zařízení.

BUSINESS PARKY

ERRAM cross-border - Indikátor 2.3.2

Matrice dojezdových časů: IAD 2013 Časová hranice: 20 min Funkce mezního příspěvku: sigmoidní 2/4



Dostupnost business parků

Vedle impulzních zařízení představují business parky (průmyslové zóny, technologické parky) další nástroj, který je možné využít pro podporu hospodářských aktivit. Na rozdíl od jednoduchých podnikových areálů, ve kterých jsou k dispozici vyhrazené pozemky, se business park navíc vyznačuje společnou administrativou, má jednotný marketing, připravenou infrastrukturu a nabízí podnikům další služby. Společná lokalita navíc nabízí různorodé možnosti spolupráce mezi podniky se sídlem v business parku.

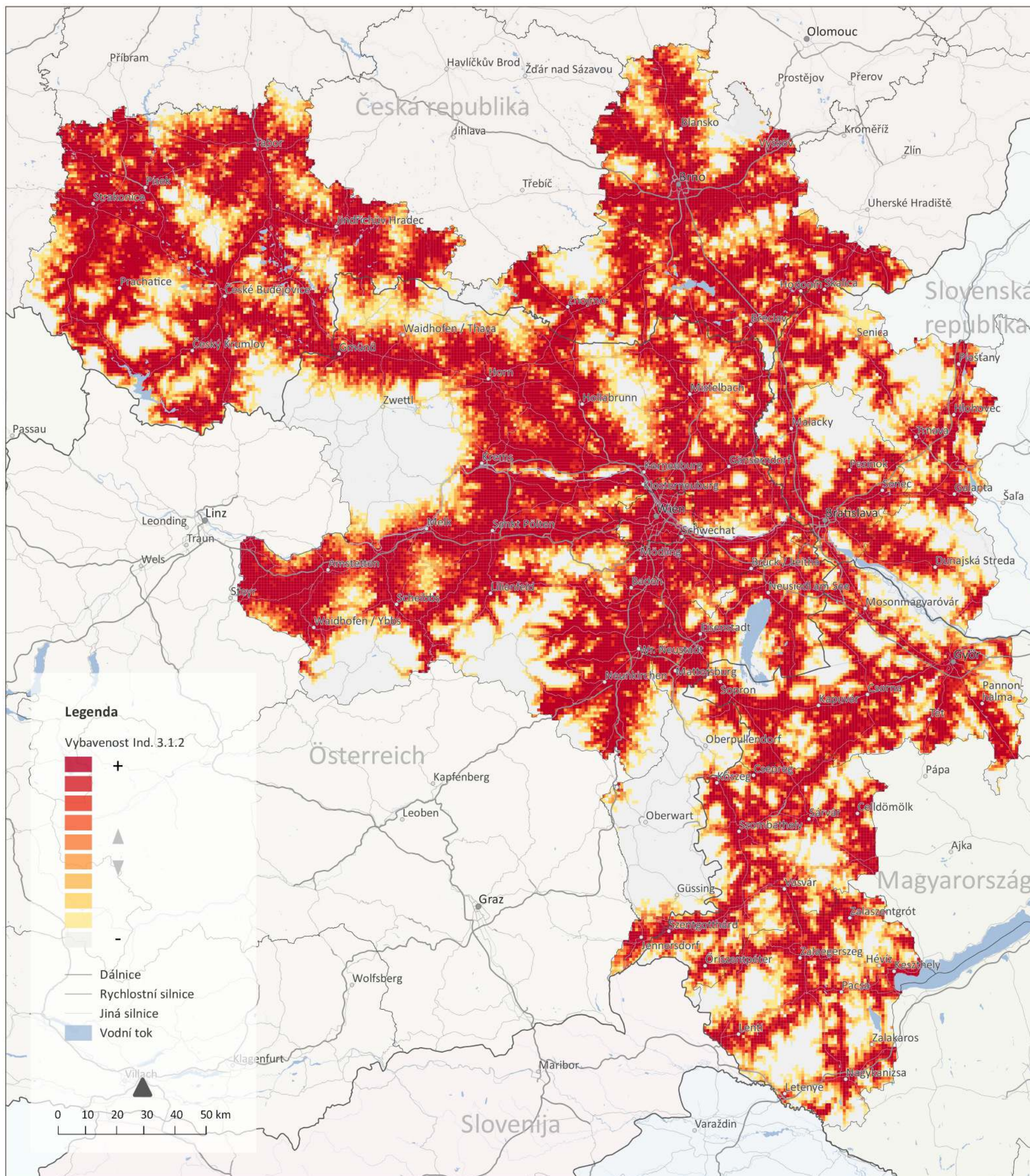
V celém zájmovém území jsou business parky zainteresovaným podnikům

k dispozici. Nacházejí se jak v centrech (Brno) tak i v periferních lokalitách. Přesto, že je zájmové území pokryto zařízeními tohoto druhu poměrně rovnoměrně, je možné identifikovat jistá centra vývoje. Například v Dolním Rakousku jsou soustředěna na jih od Vídně až po WienerNeustadt, ale také v Burgenlandu v oblasti kolem Parndorfu, Neusiedlu am See a Kittsee. V Jihočeském kraji jsou business parky poměrně rovnoměrně rozmístěné, výjimku tvoří východní část kraje. Na území Jihomoravského kraje jsou business parky soustředěny zejména v blízkosti významných center osídlení (např. Brno).

NÁDRAŽÍ (OSOBNÍ DOPRAVA)

ERRAM cross-border - Indikátor 3.1.2

Matrice dojezdových časů: IAD 2013 Funkce dostupnosti: sigmoidní 5/20



Dostupnost nádraží

Železniční síť zahrnující osobní dopravu zásadním způsobem rozšiřuje nabídku veřejné dopravy. Dostupnost nádraží není relevantní jen pro kvalitu života a mobilitu populace, ale tvoří také významný faktor výběru lokality pro jednotlivé podniky. Aby se silněji zdůraznila bezprostřední blízkost, byla pro výpočet indikátoru zvolena funkce dostupnosti s parametry 5/20 (plný příspěvek do 5 minut vzdálenosti, nad 5 minut klesá až po 20 minut).

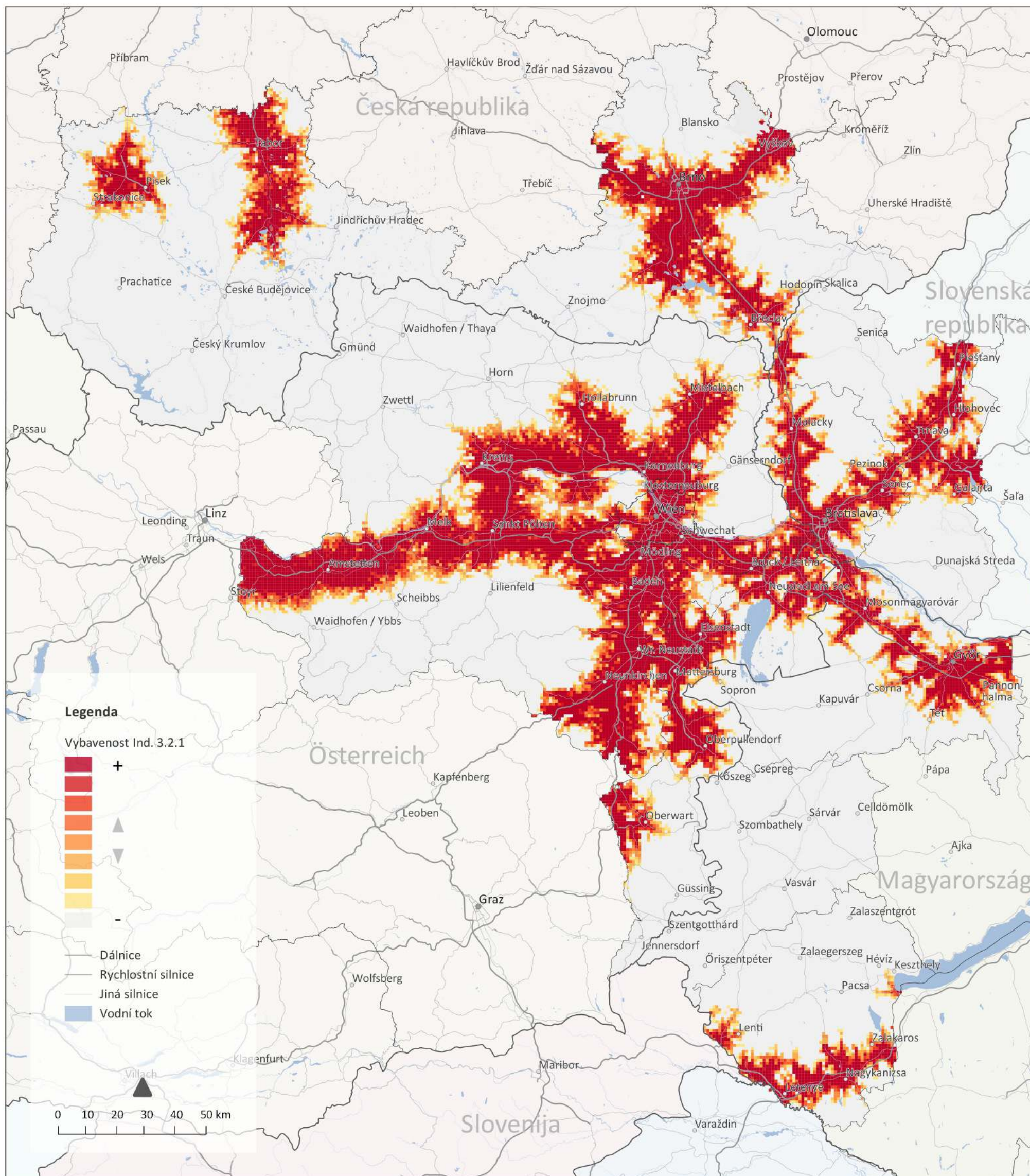
Výsledek výpočtu tohoto indikátoru znázorňuje spojení jednotlivých center prostřednictvím železniční sítě. Například Vídeň, Győr, Brno, České Budějovice

nebo také Wiener Neustadt lze označit jako železniční uzly. Je rovněž možno vysledovat, které železniční trasy plní hlavní a které vedlejší funkci (například rakouská západní a jižní trasa Westbahn a Südbahn). Po zrušení vedlejších tras v uplynulých letech lze identifikovat také oblasti bez napojení na železnici, jako například ve Waldviertelu nebo v jižním Burgenlandu a na Znojemsku. Lze rovněž identifikovat chybějící přeshraniční propojení železnic, např. mezi Jihočeským krajem a Waldviertel. Tuto situaci kompenzují alternativní nabídky autobusové dopravy, ty jsou však zohledněny v jiných indikátorech.

PŘIPOJENÍ (NÁJEZDY NA DÁLNICE / RYCHLOSTNÍ SILNICE)

ERRAM cross-border - Indikátor 3.2.1

Matrice dojezdových časů: IAD 2013 Funkce dostupnosti: sigmoidní 10/20



Dostupnost připojení

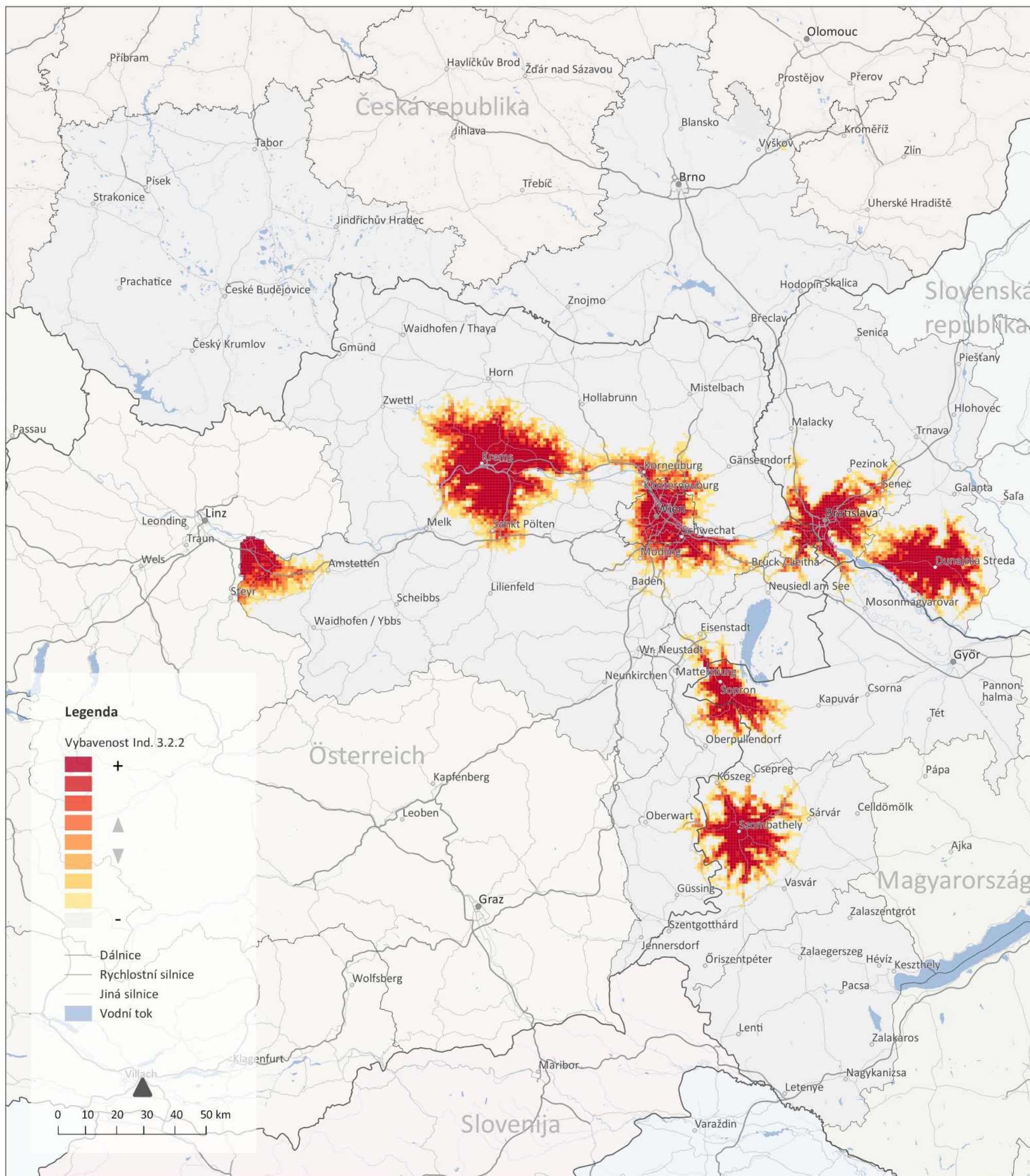
Tento indikátor, který zobrazuje dostupnost míst s připojením na síť dálnic a rychlostních silnic, má maximální význam pro formulování otázek relevantních pro podniky při hodnocení potenciálu lokality a jejich marketingu. Obzvláště pro podniky například obchodního zaměření, výroby nebo logistiky, je bezprostřední blízkost k prioritní síti dálnic a rychlostních silnic rozhodujícím faktorem pro výběr dané lokality. Tato blízkost se v indikátoru znázorňuje funkcí dostupnosti, u které připojení na dálnici nebo rychlostní silnici do 10 minut vzdálenosti přispívá plnou mírou ke kvalitě lokality, ta však postupně klesá a u 20 minut se dostává na hodnotu 0.

Z důvodu husté sítě dálnic a rychlostních silnic disponuje konglomerace kolem Vídně nejlepším připojením. Dálnice s adekvátní hustotou připojení se nacházejí také v okolí Brna a Bratislavy. Mnoho oblastí v zájmovém území naproti tomu v současné době nemá k dispozici žádné přímé připojení na síť dálnic a rychlostních silnic, jedná se například o části Jihomoravského a Jihočeského kraje, severozápadní část Dolního Rakouska a komitát Vas v Maďarsku. Z výsledků jasně vyplývá, že v Jihočeském kraji chybí dálniční propojení ve směru sever – jih přes České Budějovice ve směru na Linz a v Jihomoravském kraji chybí část dálničního propojení mezi Brnem a Vídní (R52).

INTERMODÁLNÍ LOGISTICKÉ UZLY

ERRAM cross-border - Indikátor 3.2.2

Matrice dojezdových časů: IAD 2013 Funkce dostupnosti: sigmoidní 15/30



Dostupnost intermodálních logistických uzlů

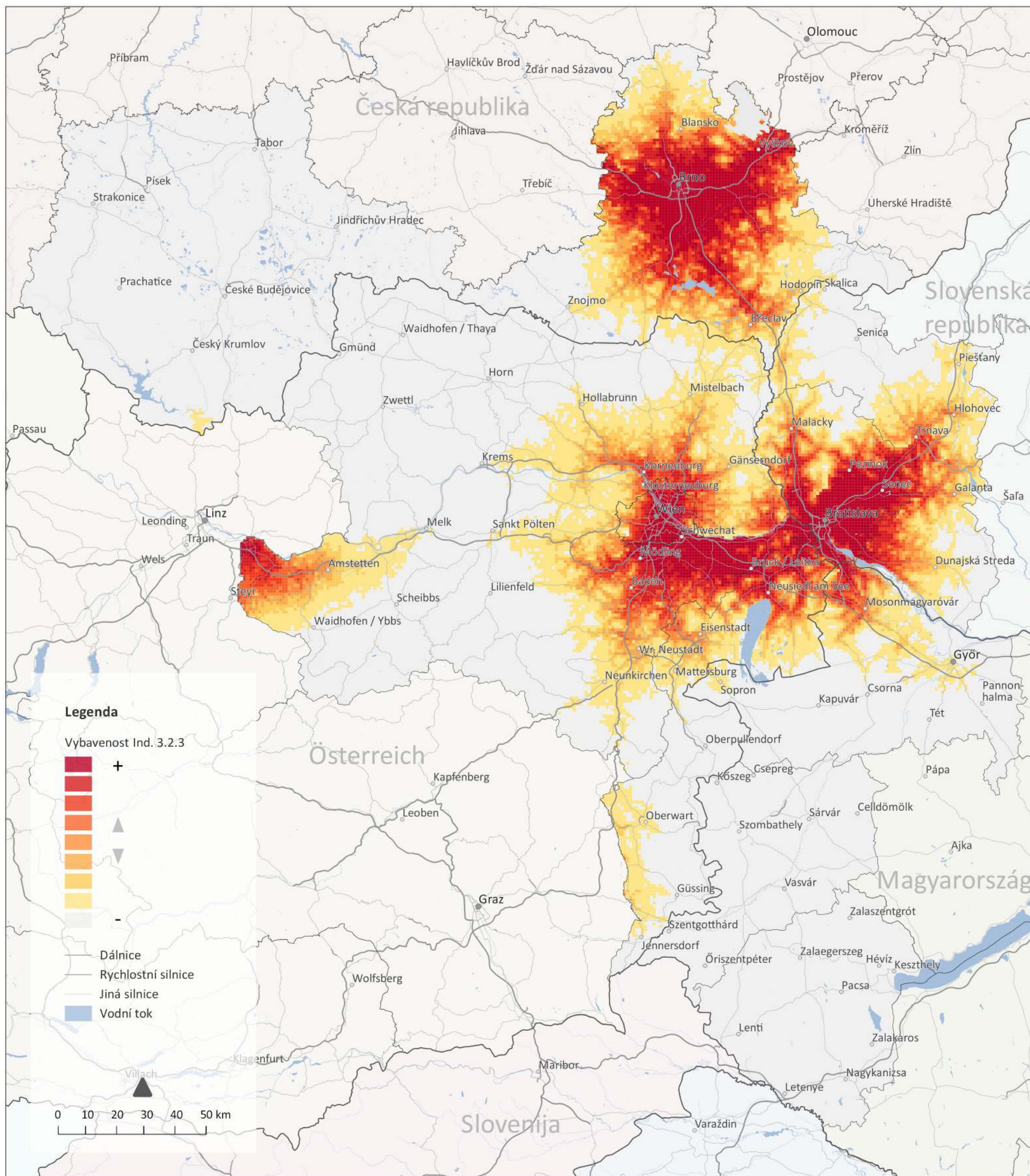
Blízkost k intermodálním logistickým uzlům (s možností překládky mezi kamiony, železnicí a/nebo lodí) je dalším faktorem ovlivňujícím kvalitu lokality pro přepravní a podobné podniky. Aby měla tato zařízení pozitivní dopad na kvalitu lokality, měla by se nacházet v prostorové blízkosti k příslušným lokalitám podniků. V kalkulaci indikátoru byla vybrána funkce dostupnosti, u které logistické uzly jsou dostupné během 15 minut, přispívají plnou mírou, jež se však s dobou jízdy až 30 minut snižuje na nulovou hodnotu.

Pro výpočet indikátorů byla zohledněna zařízení, definovaná Visegrádskou skupinou (viz <http://www.visegradgroup.eu>), který byla doplněna o data za rakouské území. Celkem se v zájmovém území nachází jen malý počet důležitých intermodálních logistických uzlů. Zatímco trimodální logistické uzly se soustředí hlavně na dunajský prostor, nacházejí se zařízení pro překládku ze silnice na železnici a naopak také v Soproni, Szombathely a Dunajské Středě. Žádná zařízení tohoto typu se nenacházejí v Jihočeském a Jihomoravském kraji a v Burgenlandu.

MEZINÁRODNÍ LETIŠTĚ

ERRAM cross-border - Indikátor 3.2.3

Matrice dojezdových časů: IAD 2013 Funkce dostupnosti: sigmoidní 15/60



Dostupnost mezinárodních letišť

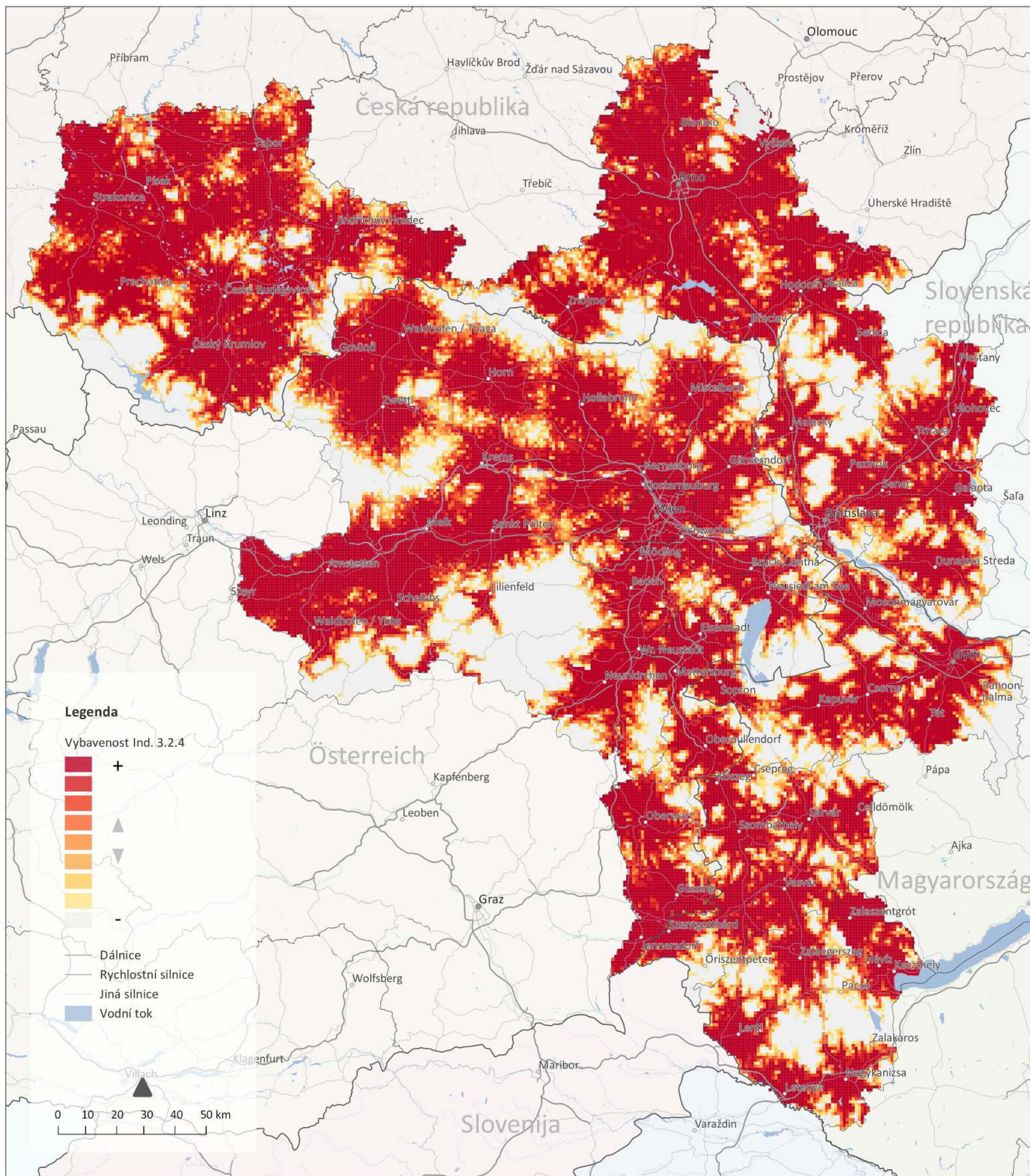
Důležitý indikátor kvality dopravního napojení, který je relevantní jak pro obyvatelstvo, tak pro ekonomiku, představuje dostupnost mezinárodních letišť. Podle definice tento indikátor zahrnuje všechna letiště s celoročními mezinárodními linkovými spojeními (ne charterové lety / přeprava podle potřeby). Dostupnost letiště do 15 minut byla definována jako nejvíce přispívající ke kvalitě lokality, která pak klesá a s dostupností 60 minut dosahuje hodnoty 0. Obě letiště Vídeň – Schwechat a Mezinárodní letiště M. R. Štefánika Bratislava zaujímají v zájmovém území centrální polohu a mají dosah daleko do přilehlého okolí, čímž přispívají ke kvalitě lokalit ve východní části Dolního Rakouska, v severní části Burgenlandu, v Bratislavském a Trnavském

samosprávném kraji a na severozápadě komitátů Győr-Moson-Sopron. Z důvodu bariérové funkce Dunaje je dostupnost letiště Vídeň – Schwechat ze severního směru omezena. Letiště Brno-Tuřany tyto překážky nemá, a proto disponuje prostorově velkou spádovou oblastí. Rovněž letiště nacházející se mimo zájmové území, jako letiště Linec -Hörsching a Štýrský Hradec –Thalerhof, jsou z některých částí zájmového území dostupná během 60 minut. V podstatě celý Jihočeský kraj nemá dostupné ve stanovených intervalech žádné letiště, dokonce ani letiště v Linci nebo v Praze. Jedním z důvodů může být i neexistence kapacitního dopravního napojení ve směru na zmíněná letiště (plánovaná dálnice D3 a rychlostní silnice R3, R4).

CENTRÁLNÍ MÍSTA

ERRAM cross-border - Indikátor 3.2.4

Matrice dojezdových časů: IAD 2013 Funkce dostupnosti: sigmoidní 15/30 jen tuzemsko



Centrální místa

Centrální místa se vyznačují vysokou koncentrací zařízení poskytujících veřejné služby a úřadů (finanční úřady, servis trhu práce, popř. úřady práce, zdravotní pojišťovny, správní úřady atd.), kulturních a sportovních zařízení, které jsou významným faktorem ovlivňujícím kvalitu života v dané lokalitě jak z pohledu obyvatelstva, tak z pohledu podnikatelů. V jiných indikátorech však ještě nebyla samostatně zobrazena. V regionech, které se zapojily do projektu, existují velice rozdílné definice těchto centrálních míst. Pro tento indikátor byly zvoleny pokud možno podobné typy, přičemž jako předloha sloužilo centrální místo, stupeň III podle dolnorakouské definice (program územního plánování centrálních míst, zemský zákoník LGBl. 8000/24-1). V ČR bylo využito sídelní struktury z územně

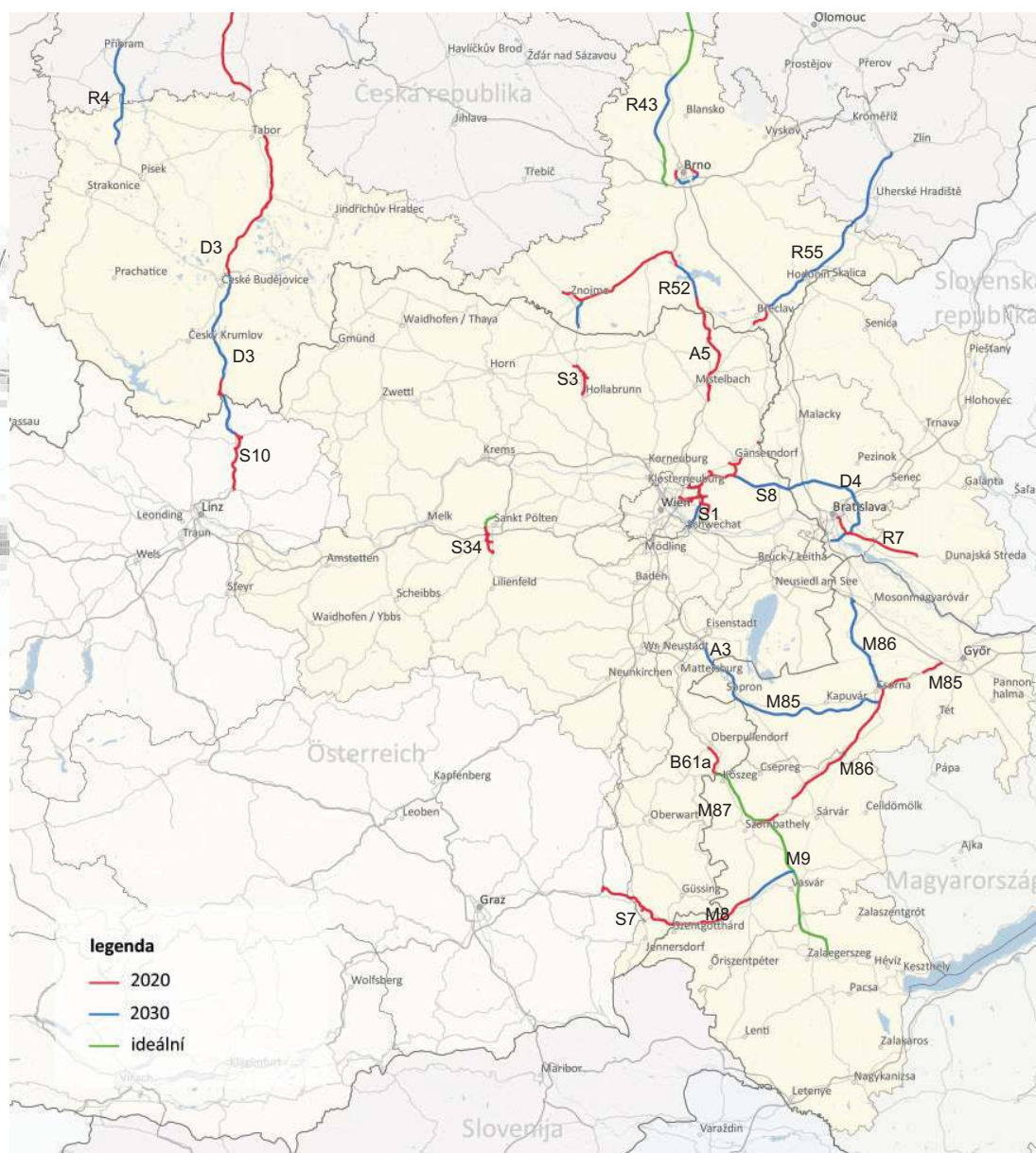
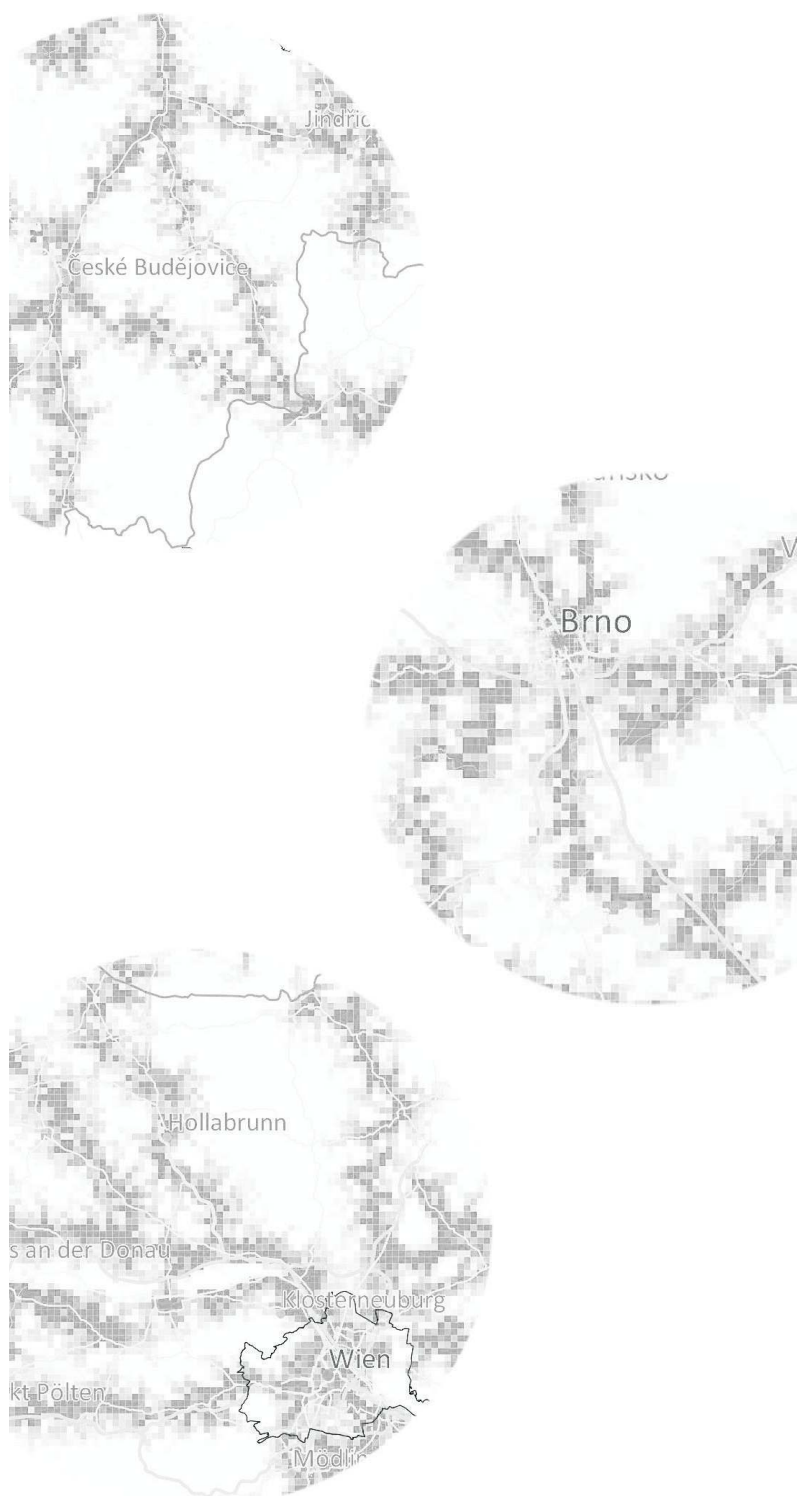
analytických podkladů krajů (zpracováno dle Metodického sdělení Ministerstva pro místní rozvoj ČR).

Celé zájmové území projektu působí z pohledu tohoto indikátoru poměrně homogenním dojmem. Zatímco ve velkých konglomeracích jako například například v České republice v oblastech okolo Brna nebo v Rakousku kolem Vídně a podél osy rakouské železnice směrem na západ (Westbahn) a na jih (Südbahn) jsou téměř celoplošně centrální místa dostupná v rámci časového limitu 30 minut. V prostoru mezi těmito hustě osídlenými oblastmi vznikají proluky s horší časovou dostupností centra – např. podél státních hranic Rakouska s Českou republikou a dále na území Alp a Šumavy.

PLÁNOVANÉ PŘÍPADY

V následujících letech budou ve všech regionech zájmového území realizovány velké projekty silniční infrastruktury, např. nové úseky dálnic a rychlostních silnic. Matrice jízdních dob byla proto propočtena nejen pro stávající silniční síť (k roku 2013), ale také pro výhledový stav dopravní sítě v letech 2020 a 2030 a pro tzv. ideální síť s realizovanými plánovanými dopravními záměry. Cílem je vyhodnotit účinek těchto projektů na dostupnost i na kvalitu vybavenosti a jízdních dob.

Výhledový stav k roku 2020 obsahuje všechny projektové záměry, které se již realizují nebo jejichž realizace je v následujících letech zajištěna. Ve výhledovém stavu k roku 2030 jsou zohledněny dlouhodobější projekty, jejichž financování a realizace je například dle politických vyjádření velmi pravděpodobná. V ideální síti se všemi realizovanými záměry byly kromě výše uvedeného promyšlena i další možná teoretická opatření.



PLÁNOVANÉ PŘÍPADY LETIŠTĚ 90 minut

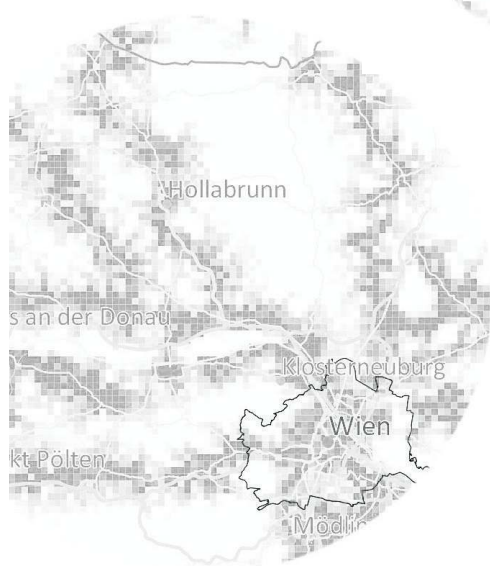
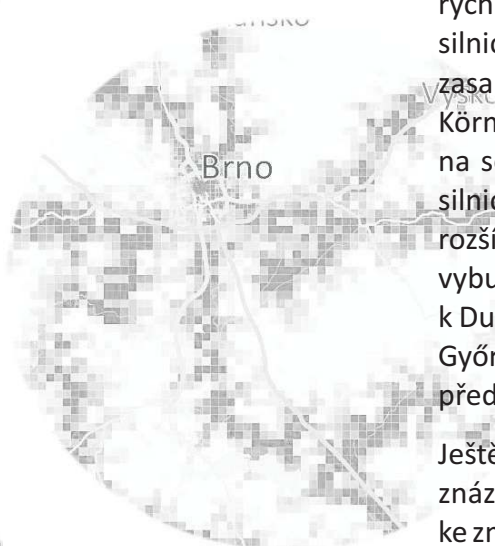
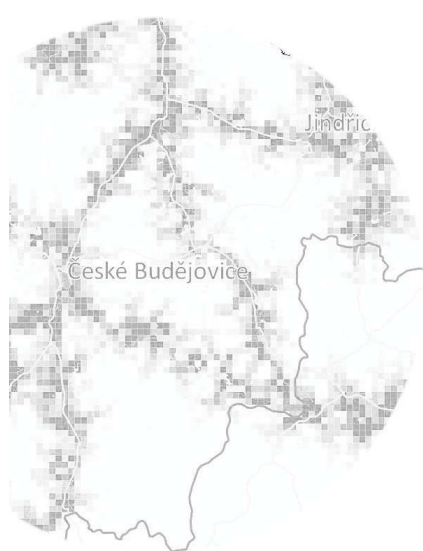
Prvním indikátorem, který má ukázat dopady realizace plánovaných záměrů výstavby silniční infrastruktury v zájmovém území, je dostupnost mezinárodních letišť. Aby bylo možné dopad výstavby infrastruktury lépe zobrazit, byl vůči indikátoru (3.2.3 Mezinárodní letiště) použit pro výpočet vyšší časový limit 90 minut. Pro funkci dostupnosti byla použita parabola s parametry 1 a 90, což odpovídá lineárnímu poklesu kvality vybavenosti se vzdáleností do 90 minut.

Ve výchozím stavu se ukazuje, že pro velkou část území na severovýchodě zájmového území (východní Dolní Rakousko, severní Burgenland, Bratislavský a Trnavský samosprávný kraj a Jihomoravský kraj stejně jako velké části komitátu Győr-Moson-Sopron) jsou dostupná zmíněná tři letiště, která se nacházejí v zájmovém území. Pro část severního Dolního Rakouska a okrajovou jižní část Jihočeského kraje je v časovém rámci 90 minut dostupné letiště v Linci a pro velkou část jižního Burgenlandu je dostupné letiště ve Štýrském Hradci (Grazu).

Zlepšující dostupnost se postupně přes různé stupně výstavby až po ideální síť zřetelně odráží na výsledku výpočtu. Spádové oblasti letiště Praha a Linec, které se dříve dotýkaly pouze okrajových částí Jihočeského kraje, se nyní v oblasti Tábor - České Budějovice překrývají. Je to způsobeno hlavně v důsledku výstavby, popř. prodloužení rychlostní silnice Mühlviertler Schnellstraße S10 a vybudování navazující rychlostní silnice R3 a dálnice D3. Spádová oblast letiště Štýrský Hradec (Graz) zase nyní zřetelně zasahuje dál na východ až hluboko do komitátu Vas (S7, vybudování Szentgotthard-Körmend). Letiště Vídeň-Schwechat je nyní lépe dostupné především pro oblasti na sever od Dunaje. Rozhodující roli zde hraje projekt překročení Lobau, rychlostní silnice Marchfeld Schnellstraße S8 a severovýchodní obchvat Bratislavy. Znatelně rozšířit svou spádovou oblast by mohla také letiště Brno (především díky uvažovanému vybudování silnice R43 severním směrem) a Bratislava (projekty na jihovýchod směrem k Dunajské Středě). Dostupností obou letišť je nyní téměř úplně pokryt rovněž komitát Győr-Moson-Sopron a zlepšení to přináší i severní části komitátu Vas, což by bylo především zásluhou realizace záměrů v oblasti Csorna směrem na jih.

Ještě jasněji rozlišit změny v dostupnosti mezinárodních letišť umožňuje výsledné znázornění rozdílů. Na mapě jsou zabarveny všechny rastrové buňky, ve kterých došlo ke změně díky vybudování nové silniční sítě (plánovaný případ „ideální síť“).

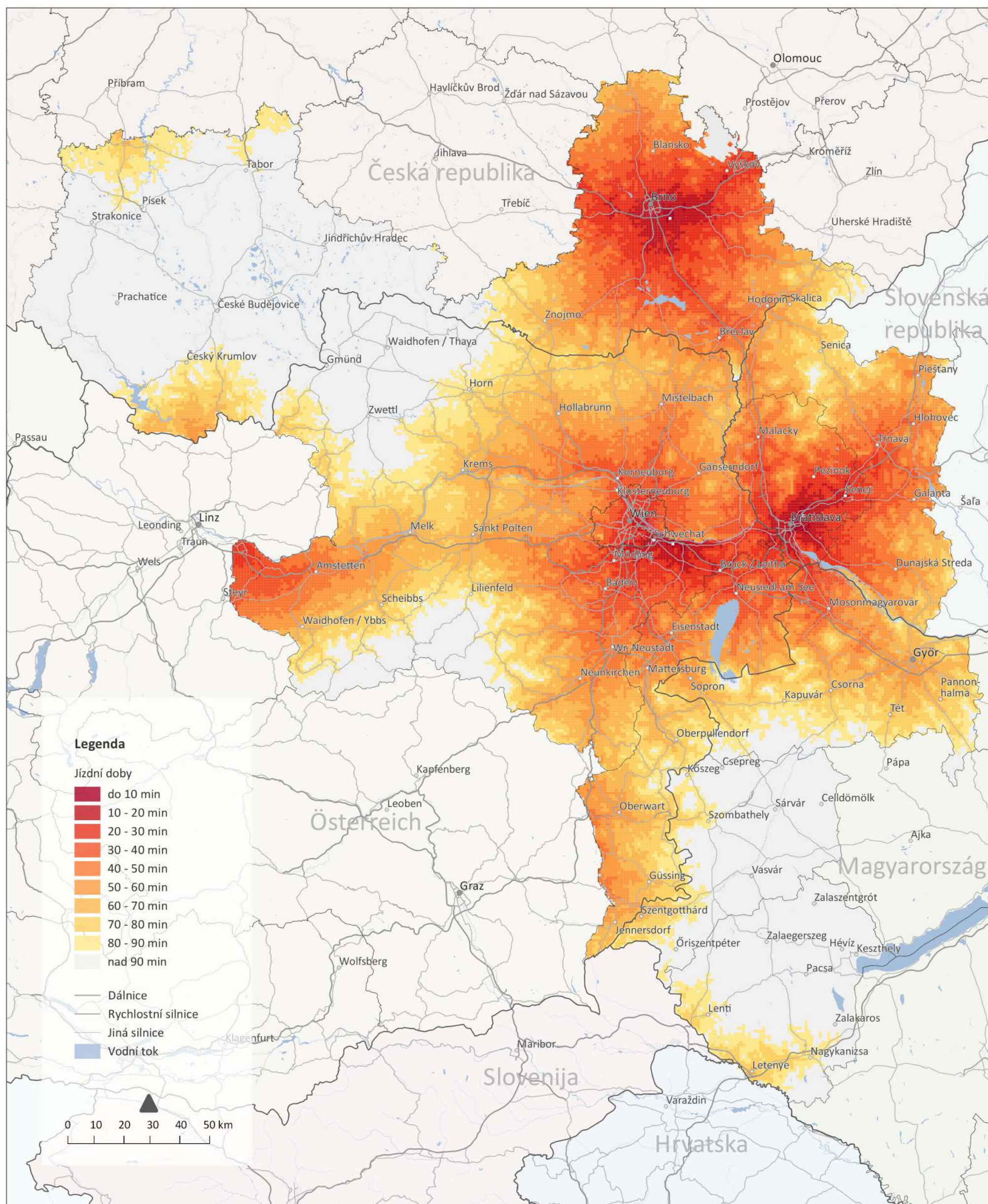
Zájmové území je zobrazeno tak, že letiště Praha na severozápadě a letiště Záhřeb na jihu jsou dostupné během 90 minut.



MEZINÁRODNÍ LETIŠTĚ

Stávající síť 2013

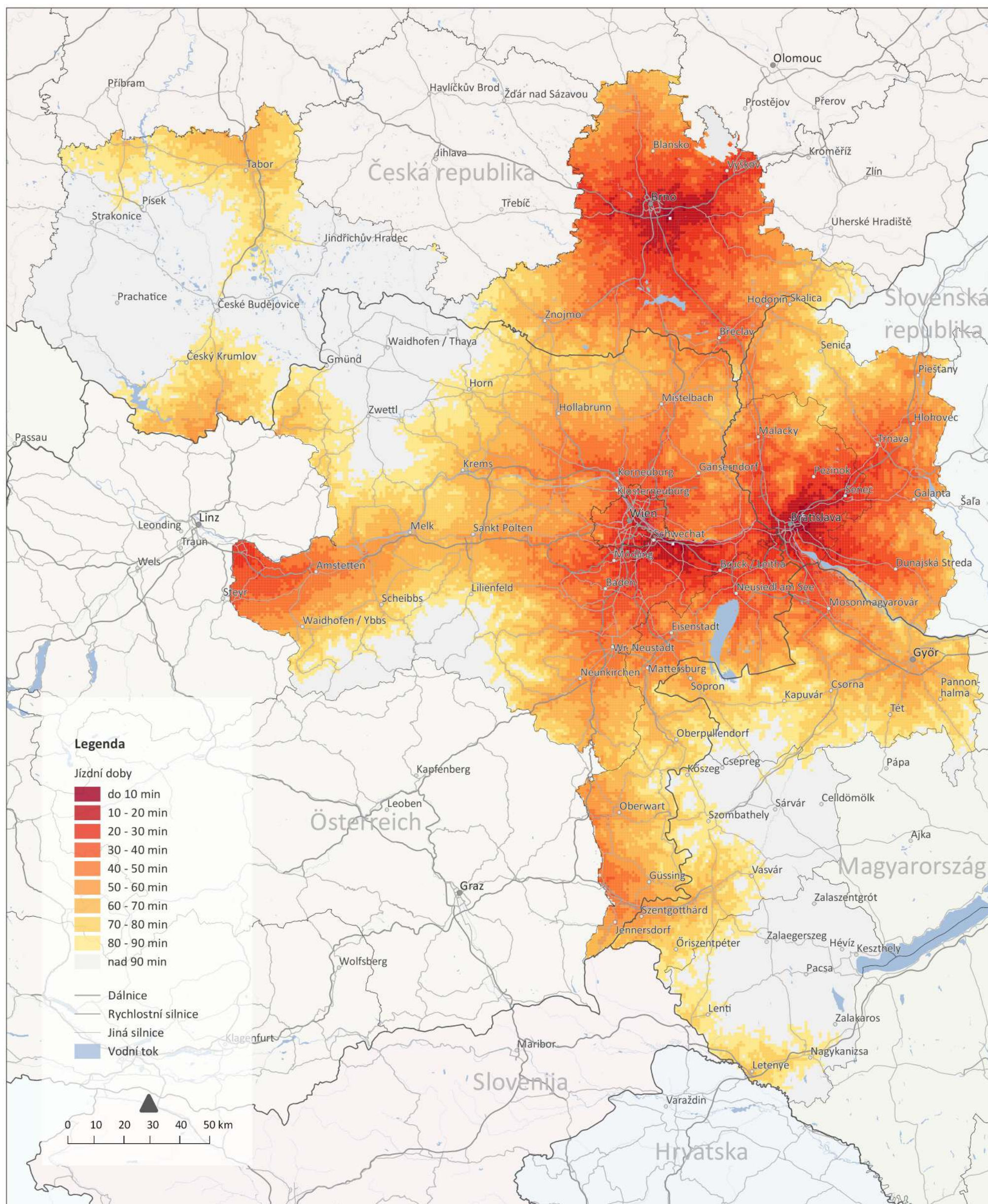
Matrice dojezdových časů: IAD 2013 Časová hranice: 90 min



MEZINÁRODNÍ LETIŠTĚ

Plánovaný případ 2020

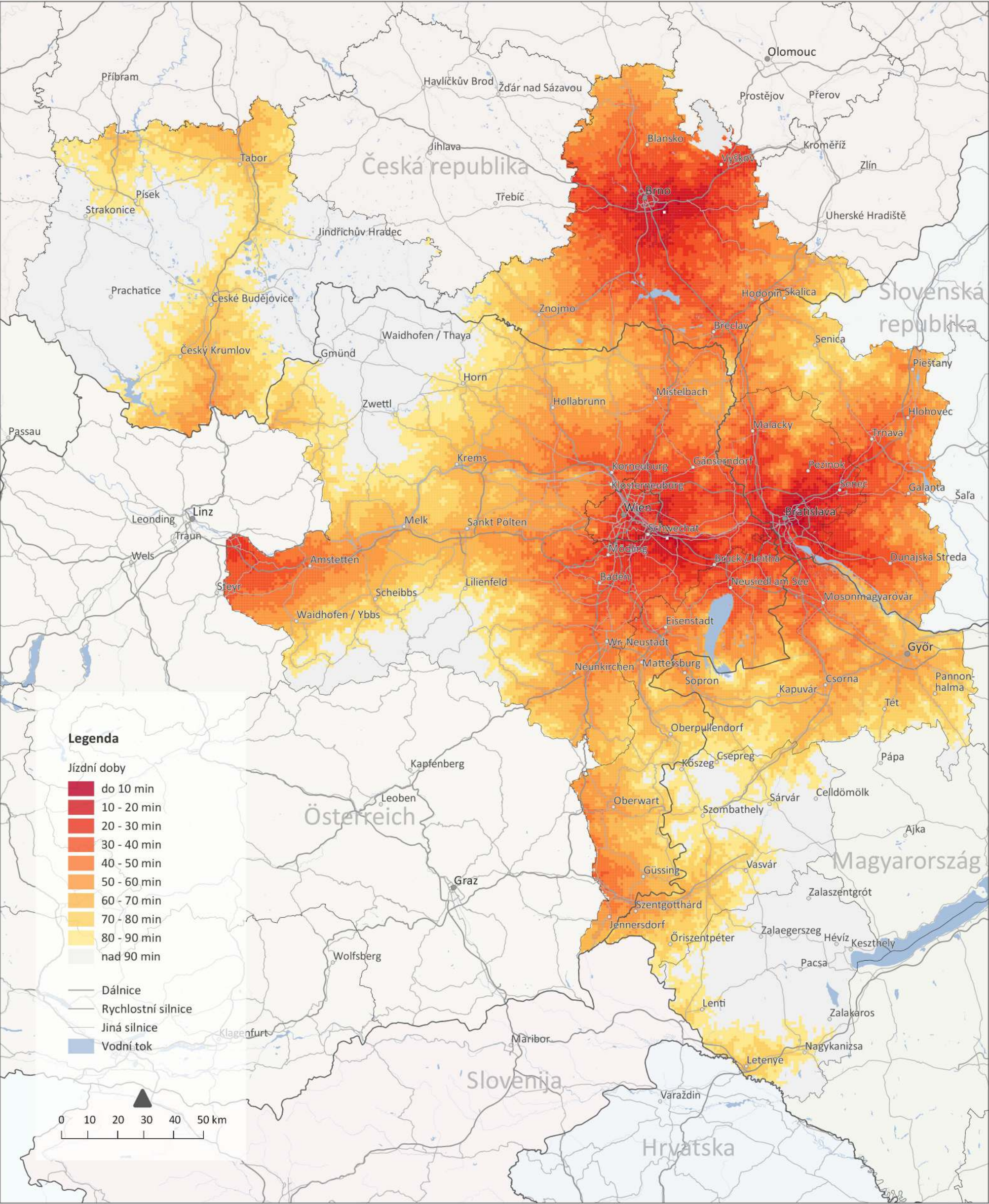
Matrice dojezdových časů: IAD 2020 Časová hranice: 90 min



MEZINÁRODNÍ LETIŠTĚ

Plánovaný případ 2030

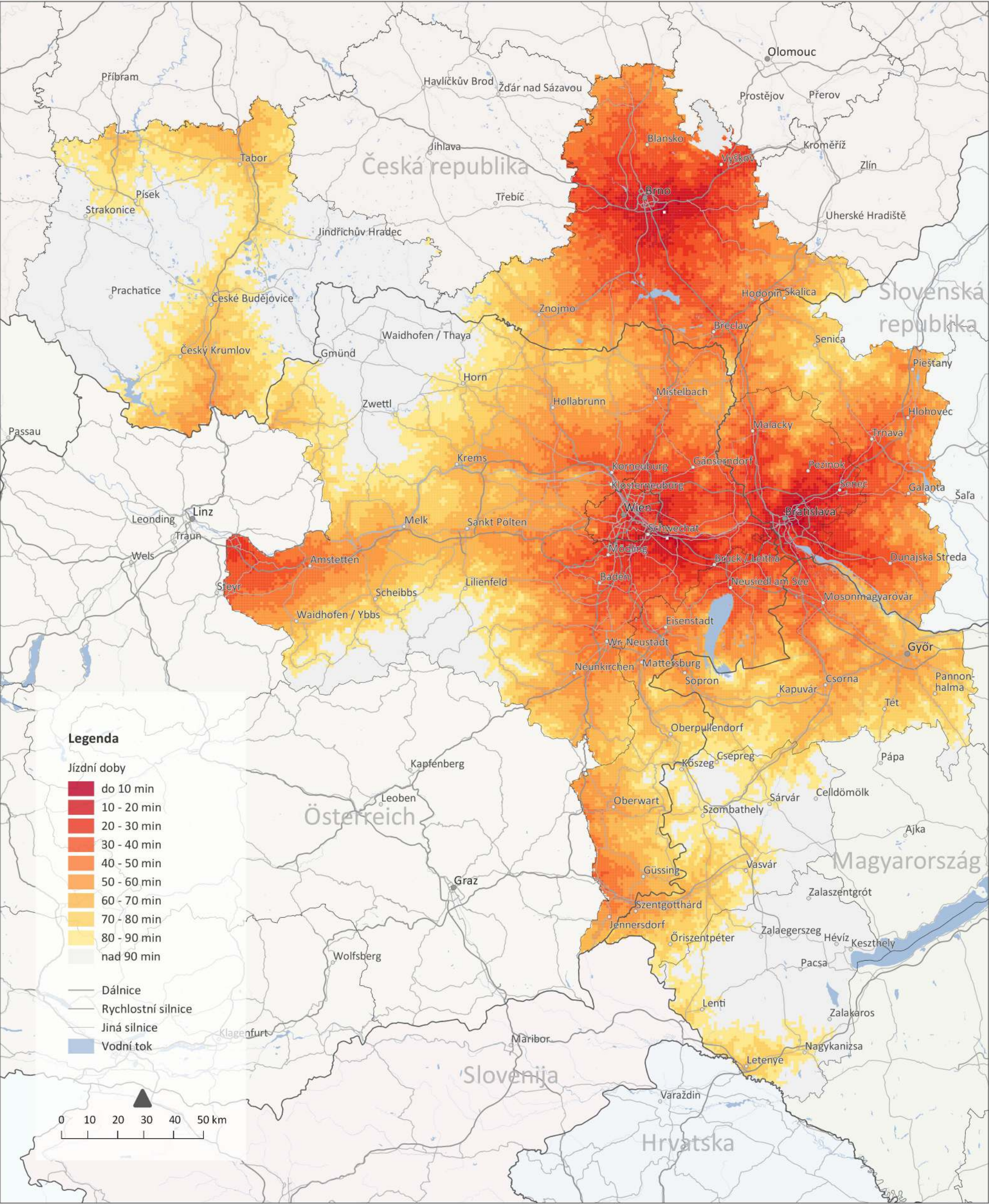
Matrice dojezdových časů: IAD 2030 Časová hranice: 90 min



MEZINÁRODNÍ LETIŠTĚ

Plánovaný případ "ideální síť"

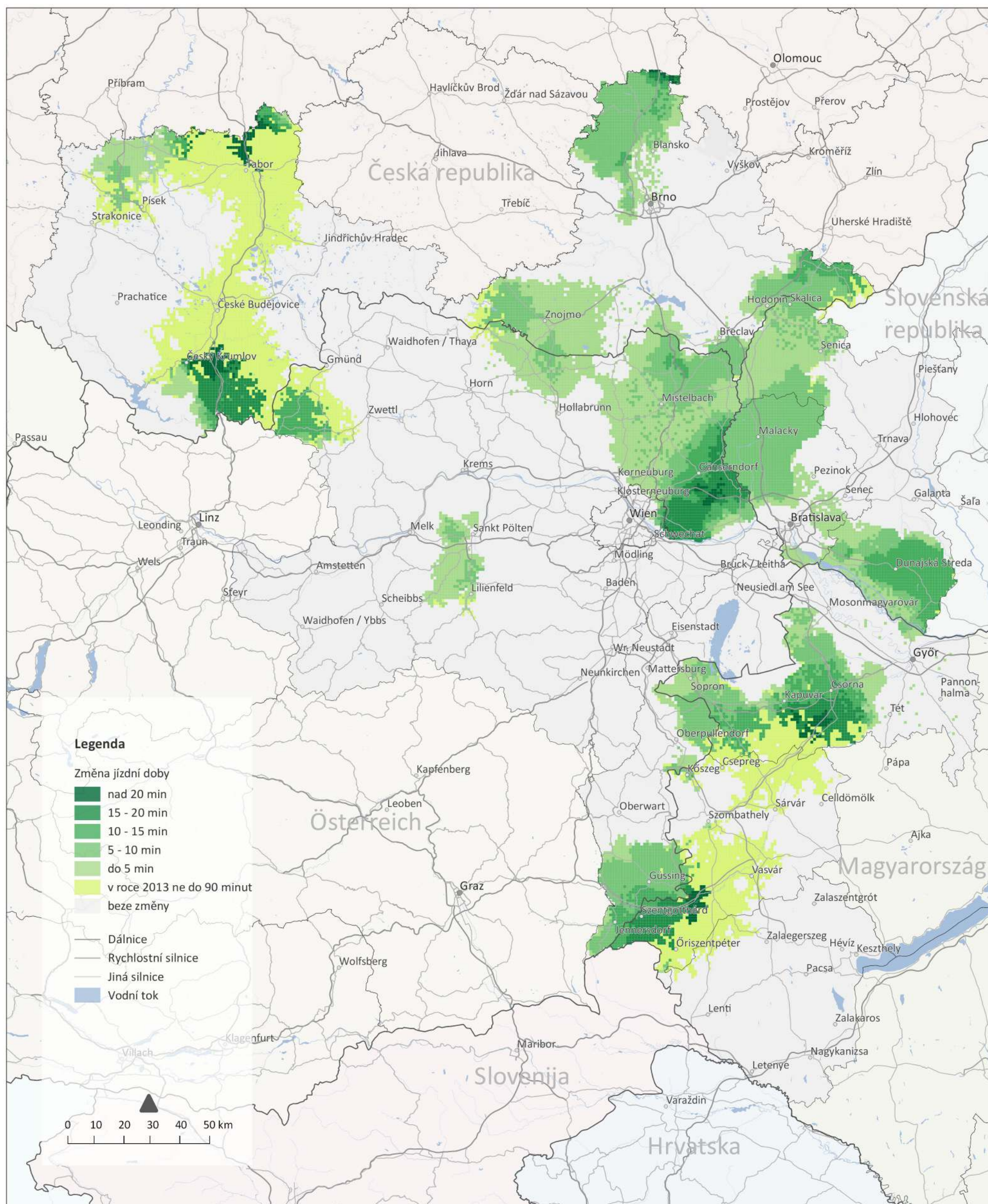
Matrice dojezdových časů: IAD ideální Časová hranice: 90 min



MEZINÁRODNÍ LETIŠTĚ

Rozdíl Stávající síť 2013 - Plánovaný případ "ideální síť"

Matrice dojezdových časů: IAD 2013 / IAD ideální Časová hranice: 90 min



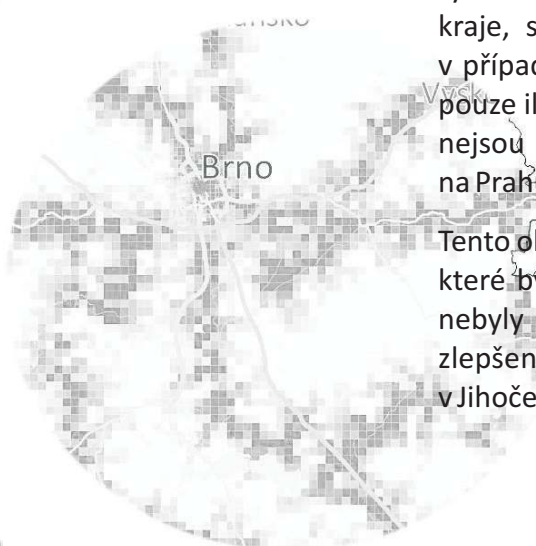
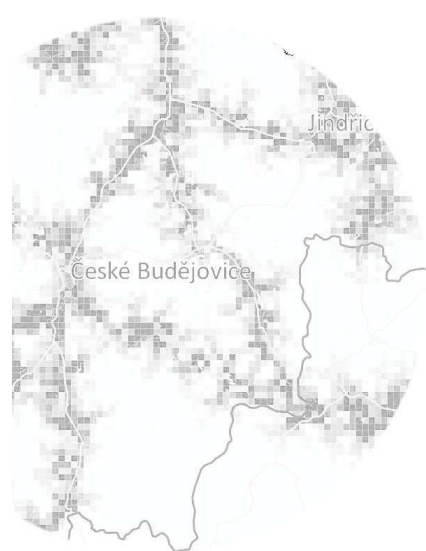
PLÁNOVANÉ PŘÍPADY NAPOJENÍ

Druhý indikátor používaný pro zobrazení předpokládaných změn, ke kterým má dojít po realizaci plánovaných infrastrukturních projektů v projektovém území, je blízkost k napojení na síť dálnic a rychlostních silnic. Hodnota indikátoru je zobrazena jako funkce dostupnosti – dostupnost napojení do 10 minut přispívá ke kvalitě lokality plnou měrou, s rostoucí vzdáleností klesá a u doby 20 minut dosahuje hodnoty 0.

Indikátor napojení, který je, jak již bylo uvedeno, velmi důležitý pro podnikatelskou sféru při hodnocení lokality a marketingu lokality, byl následně zobrazen ve stávající síti a v plánovaných případech pro roky 2020 a 2030 a v síti ideální. Aby změna byla názorná a rozlišitelná na první pohled, v závěrečné mapě byl znázorněn rozdíl mezi stávající sítí 2013 a plánovaným stavem k roku 2030.

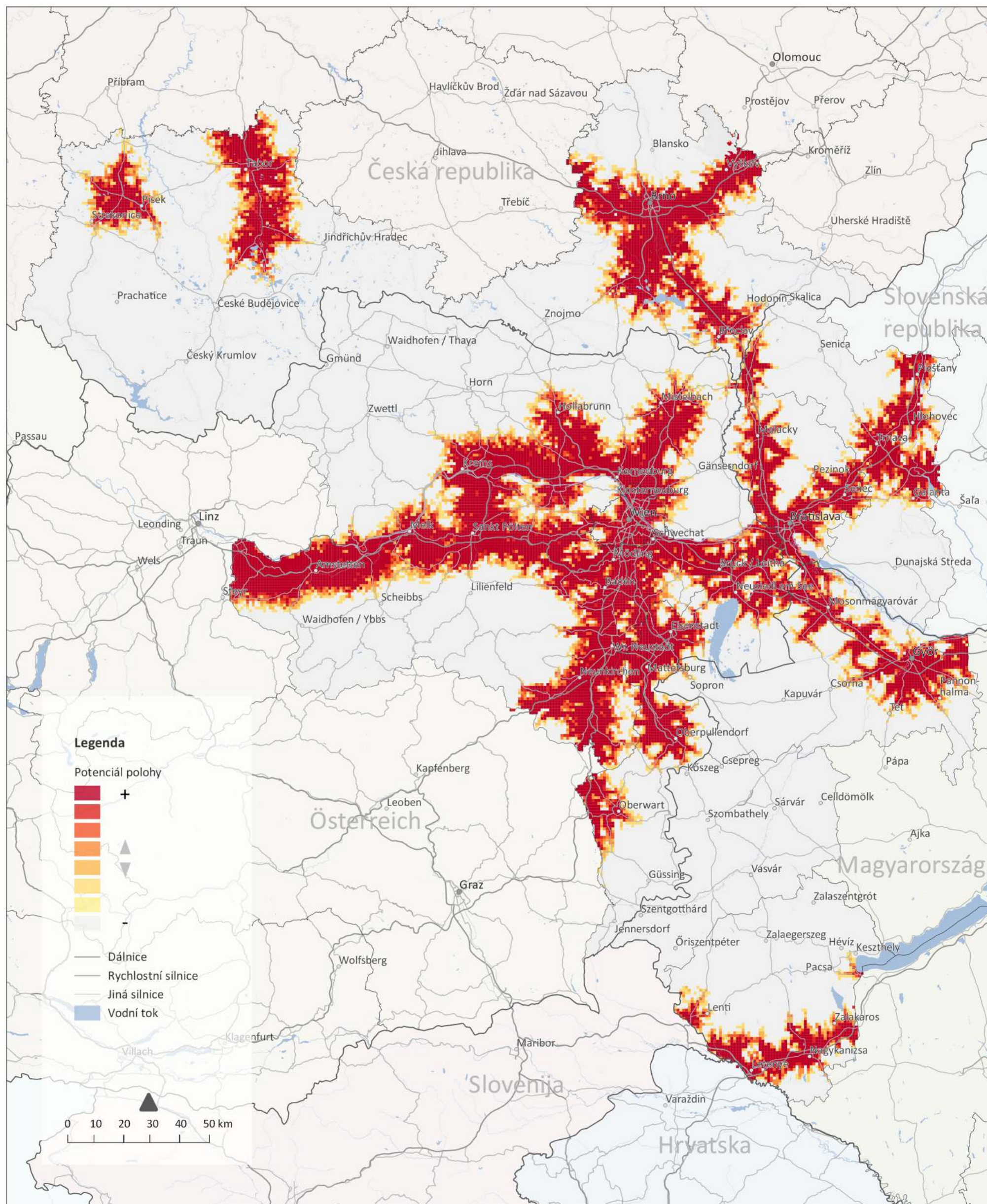
V aktuální síti je z důvodu hustoty sítě dálnic a rychlostních silnic sjezdy a nájezdy nejlépe vybavena konglomerace kolem Vídně. Také v okolí Bratislavy a Brna vede několik dálnic s dostatečnou hustotou sjezdů a nájezdů. Velká část zájmového území naopak v současné době nedisponuje žádným napojením na síť dálnic nebo rychlostních silnic. V této souvislosti je zvláště nutno zmínit velkou část Jihočeského kraje, severozápadního Dolního Rakouska a v Maďarsku pak komitát Vas. Navíc v případě Jihočeského kraje je napojení na kapacitní silniční síť v severní části kraje pouze iluzorní, jelikož se jedná pouze o krátké úseky dálnice a rychlostní silnice, které nejsou napojeny na celostátní dálniční síť (chybí vybudování propojení ve směru na Prahu).

Tento obraz se výstavbou v plánovaných případech postupně změní. Zvláště ty regiony, které byly doposud napojeny na síť dálnic a rychlostních silnic jen okrajově anebo nebyly napojeny vůbec, budou přirozeně profitovat z učiněných opatření. Výrazné zlepšení lze tedy v případě realizace těchto opatření konstatovat například v Jihočeském kraji podél D3 a R3 a v také v západomaďarských komitátech.



Stávající síť 2013

Matrice dojezdových časů: IAD 2013 Funkce dostupnosti: sigmoidní 10/20



Plánovaný případ 2020

[illegible]

Plánovaný případ 2030

The map illustrates the potential of the Danube river basin in Central Europe. The color scale indicates the potential level, with red representing the highest potential and yellow representing the lowest. The Danube river is shown in blue, and its potential is highest in the central and eastern parts of the basin. The map also shows the surrounding countries and major cities, providing a geographical context for the data.

Legenda

Potenciál polohy

- +
- ▲
- ▼
-

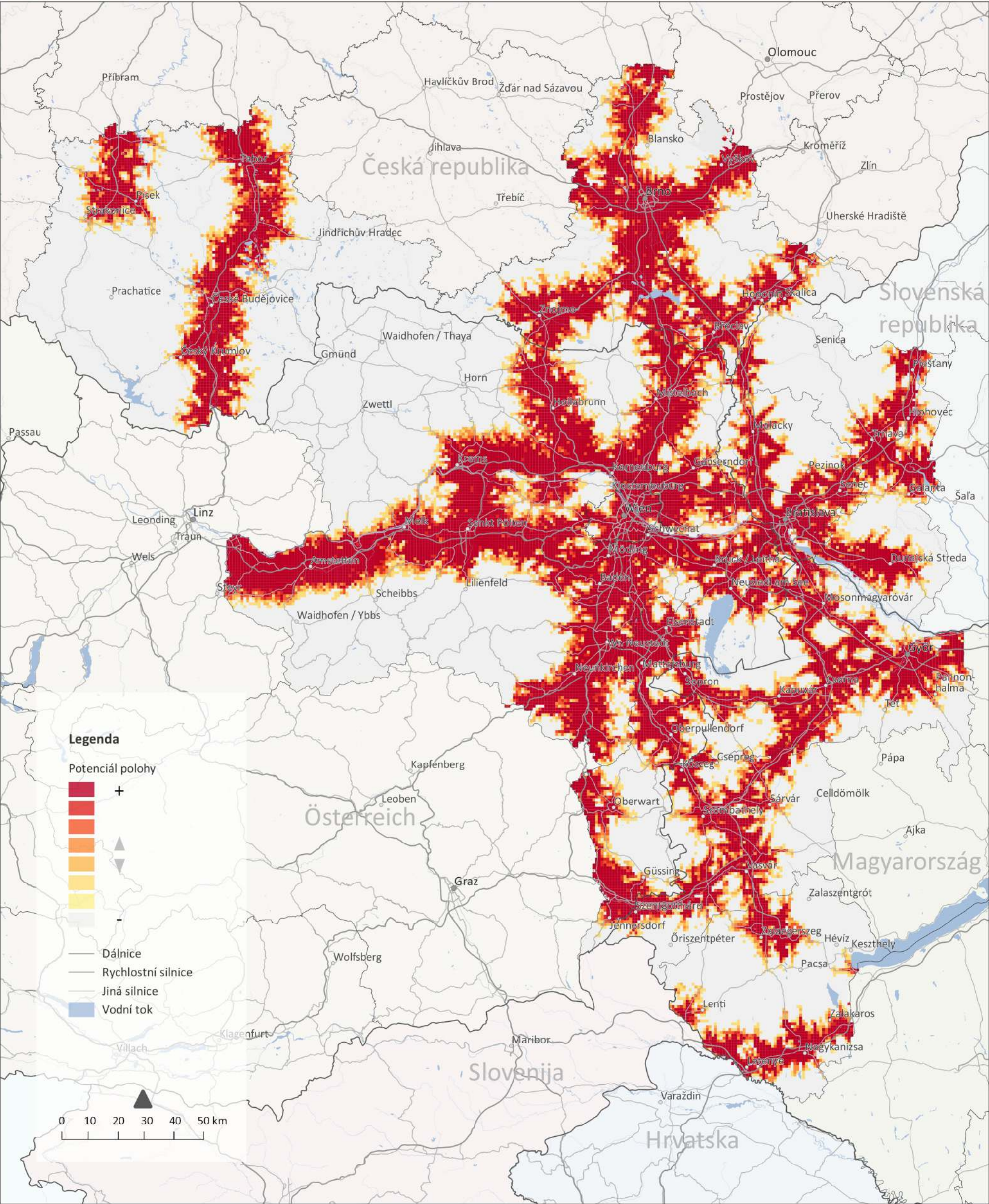
— Dálnice
— Rychlostní silnice
— Jiná silnice
— Vodní tok

0 10 20 30 40 50 km

NAPOJENÍ

Plánovaný případ "ideální síť"

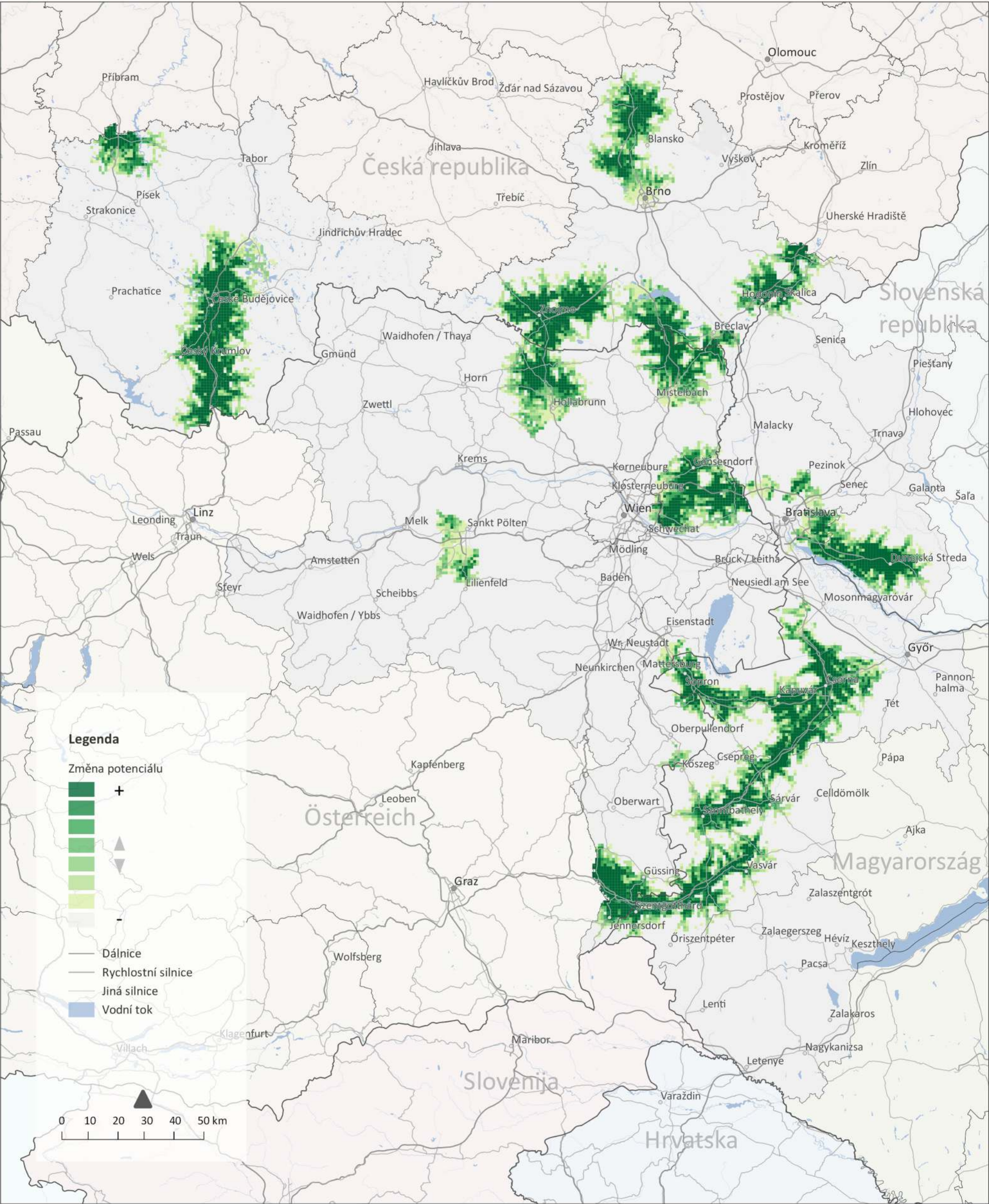
Matrice dojezdových časů: IAD ideální Funkce dostupnosti: sigmoidní 10/20



NAPOJENÍ

Rozdíl Stávající síť 2013 - Plánovaný případ 2030

Matrice dojezdových časů: IAD 2013 / IAD 2030 Funkce dostupnosti: sigmoidní 10/20

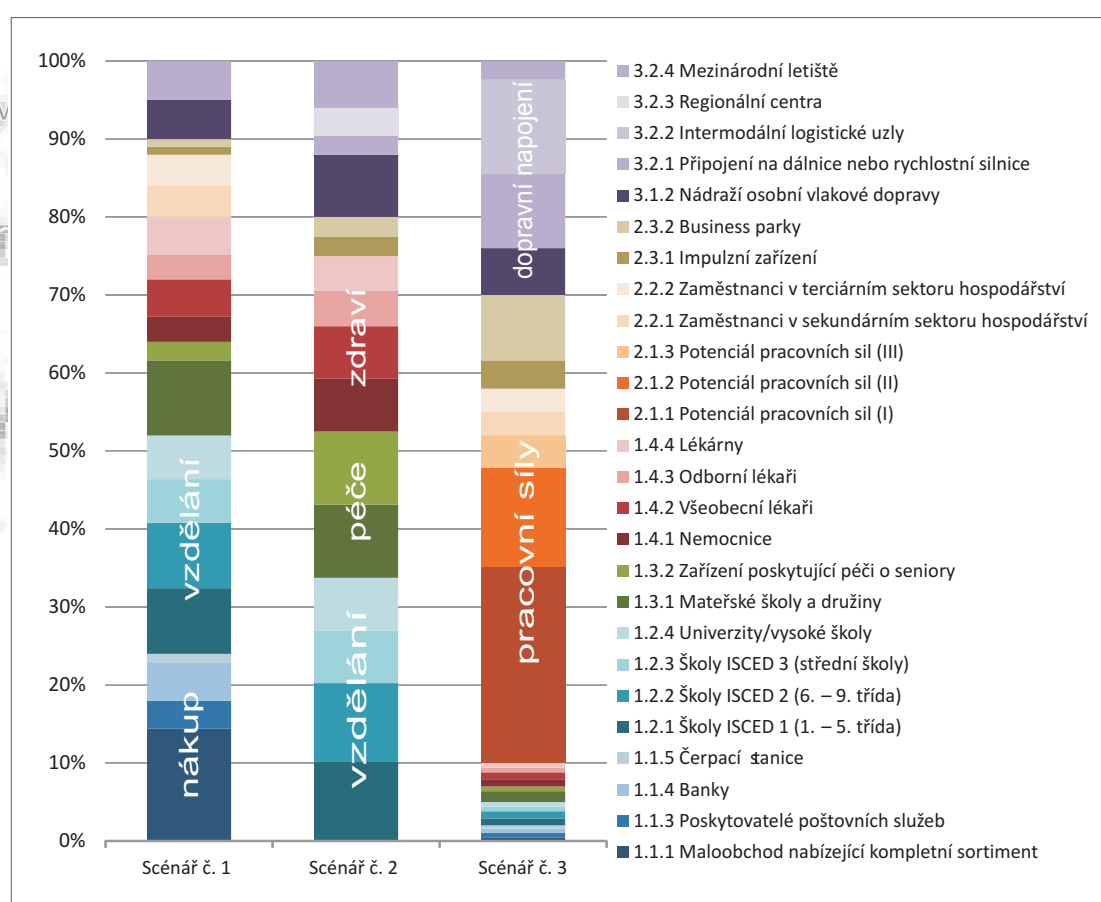
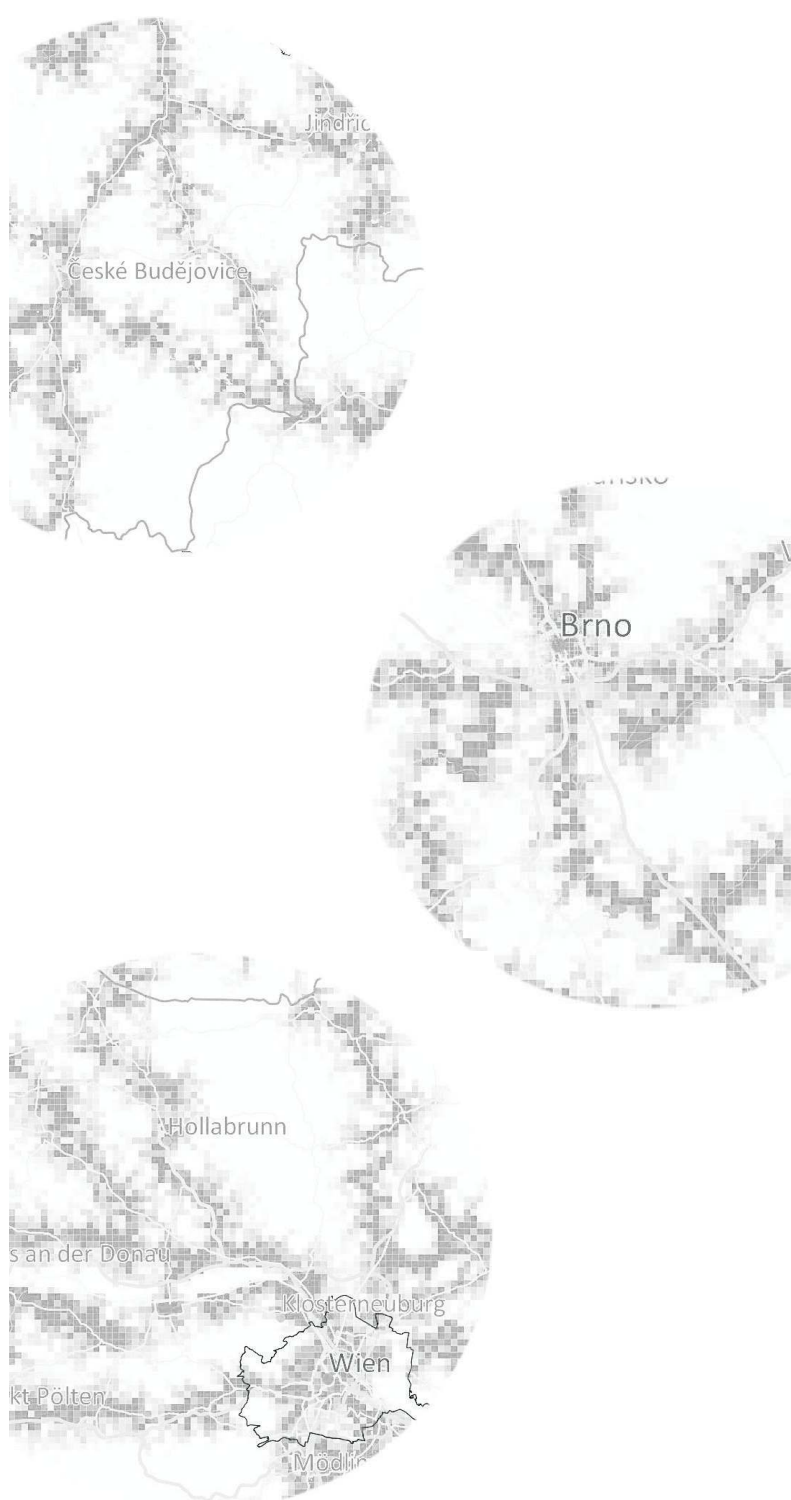


SCÉNÁŘE

Klíčovou částí kalkulace ERRAMu představují scénáře. Vážené sdružování vybraných indikátorů může poskytnout odpovědi na nejrůznější otázky.

Pro názornou ukázkou možností ERRAMu byly v projektu definovány tři scénáře a spolu s projektovými partnery byly stanoveny k jednotlivým indikátorům zahrnutým do výpočtů jednotlivých scénářů konkrétní váhy. Tyto scénáře vychází z indikátorů vypracovaných v projektu a představují názorné vysvětlení k různým typům otázek.

Scénář č. 1 jako možný příklad aplikace ERRAMu zobrazuje kvalitu života mladých rodin. Scénář č. 2 má ukázat, že možné pole působnosti představuje také zkoumání kvality vybavení dostupnými veřejnými službami. Použití v oblasti analýzy území a výběru vhodné lokality pro podniky ve výrobní sféře ukazuje scénář č. 3. Indikátory a váhy pro jednotlivé scénáře, které byly stanoveny společně všemi partnery projektu, jsou shrnuty ve schématu uvedeném níže.



SCÉNÁŘ Č. 1

Kvalita života pro mladé rodiny

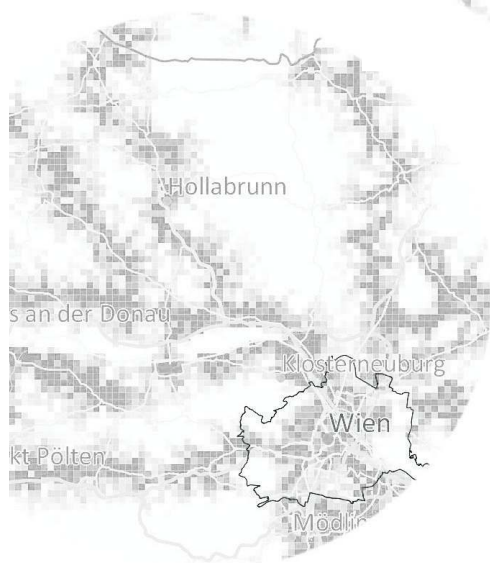
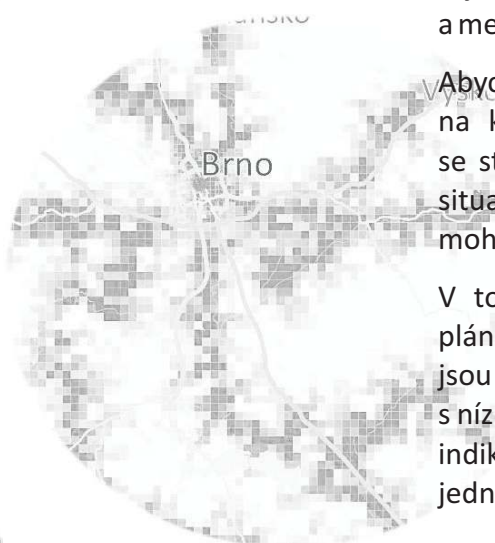
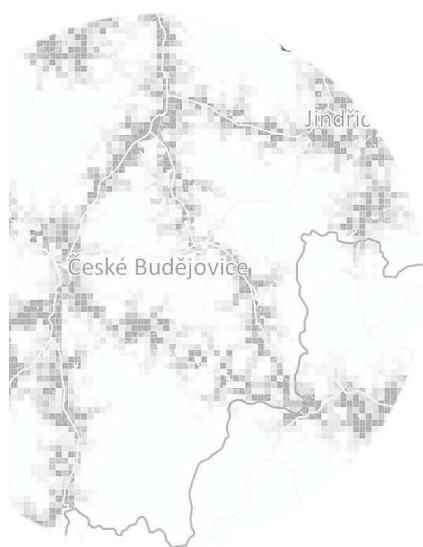
Dobrým příkladem použití ERRAMu je srovnání kvality života v jednotlivých regionech. V tomto případě bylo zvoleno vážení zobrazující kvalitu života pro mladé rodiny.

Důležitým faktorem lokality v této souvislosti je například blízkost vzdělávacích institucí. Na významu tu samozřejmě nabývá dostupnost zařízení denní péče o děti (mateřské školy a družiny). Jako důležité byly pro kvalitu života mladých rodin hodnoceny rovněž možnosti nákupu, dostupnost pracovišť a napojení na veřejnou dopravu (železnice). Ekonomická infrastruktura je naopak vážena jako méně významná. Na tomto místě je třeba opět připomenout, že volba indikátorů a jejich vážení byly exemplárně stanoveny po odsouhlasení partnery projektu. Mohou tak být jednotně prezentovány jako možnost použití ERRAMu. Dále bude záležet na uživatelích ERRAMu, kteří budou moci libovolně měnit vážení a případně i přidávat další indikátory.

Výsledky vyhodnocení tohoto scénáře ukazují, že kvalita života pro mladé rodiny je velice dobrá nejen ve velkých centrech a konglomeracích disponujících širokou nabídkou služeb, ale také v regionálních centrech osídlení a jejich okolí v celém zájmovém území. Jen zcela periferní oblasti s nedostatkem vzdělávacích zařízení a menší nabídkou pracovišť vykazují zřetelně nižší hodnoty.

Abychom ukázali, jak se odrazí realizace plánovaných infrastrukturních záměrů na kvalitě života mladých rodin, byl následně proveden také výpočet scénáře se stejným vážením, avšak ve výhledovém stavu k roku 2030. Znázornění různých situací (plánovaných případů) má pomoci lépe rozeznat rozdíly, které by do území mohla přinést realizace zmíněných silničních záměrů.

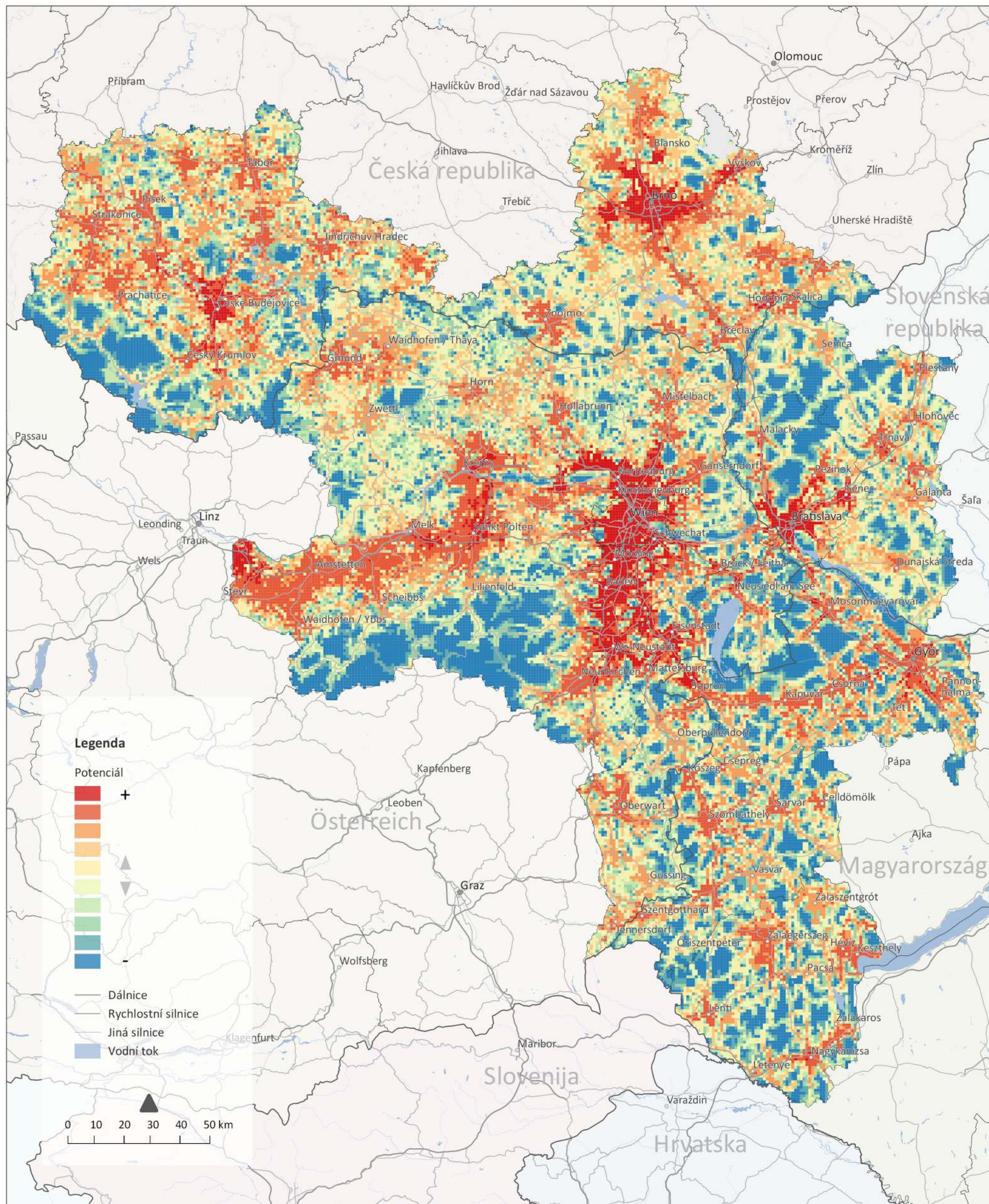
V tomto scénáři je sice možno identifikovat určitá zlepšení, zvláště v blízkosti plánovaných záměrů dopravních staveb. Ve srovnání s následujícími vzorovými scénáři jsou však tyto změny relativně nízké. Lze to vysvětlit vysokým vážením indikátorů s nízkým časovým limitem – to znamená, že zde dosahuje vysokého hodnocení mnoho indikátorů s časovým limitem deset minut, které nebudou zlepšením dostupnosti mezi jednotlivými místy výrazně ovlivněny.



KVALITA ŽIVOTA PRO MLADÉ RODINY

Scénář 1

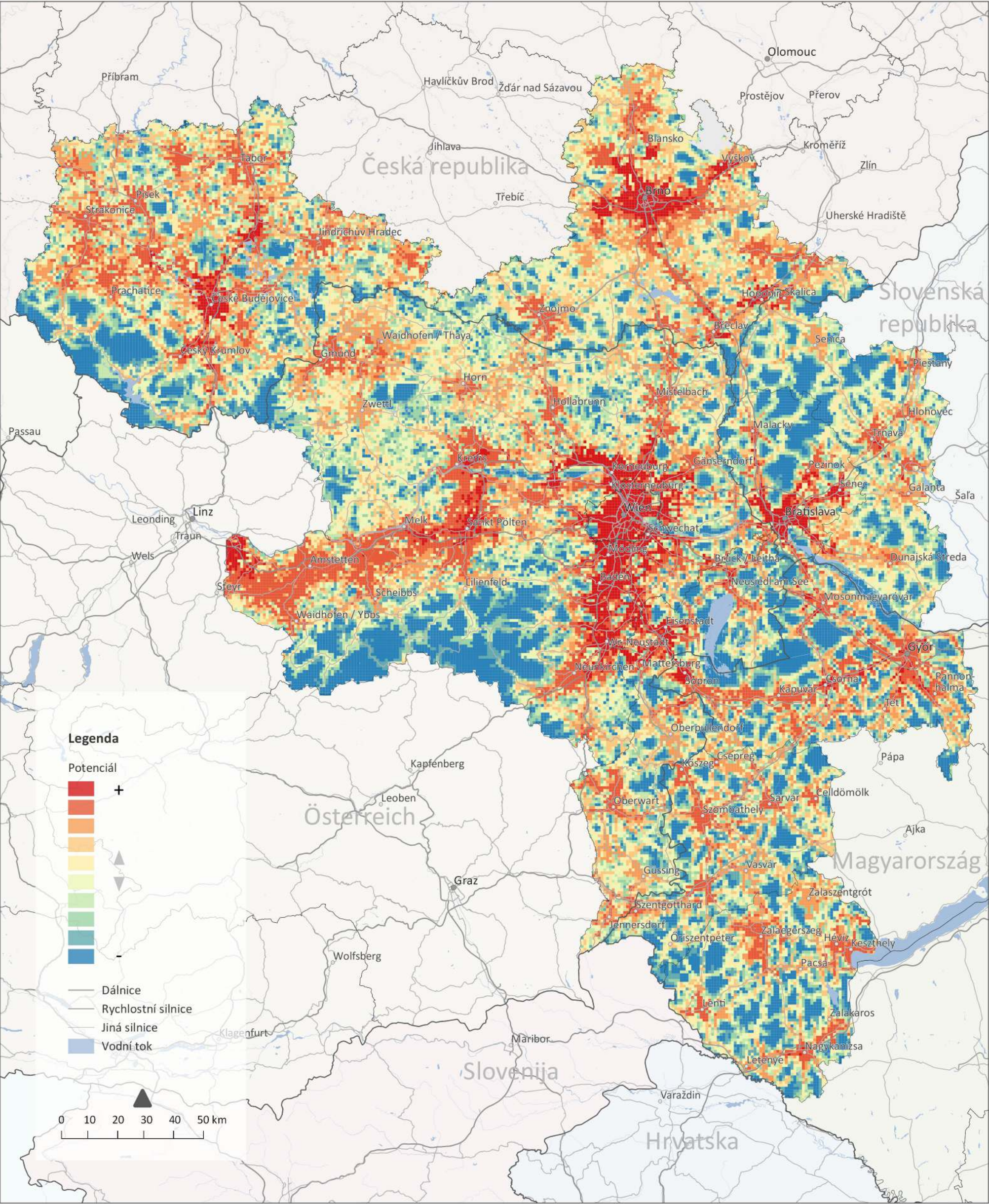
Matrice dojezdových časů: IAD 2013



KVALITA ŽIVOTA PRO MLADÉ RODINY

Scénář 1

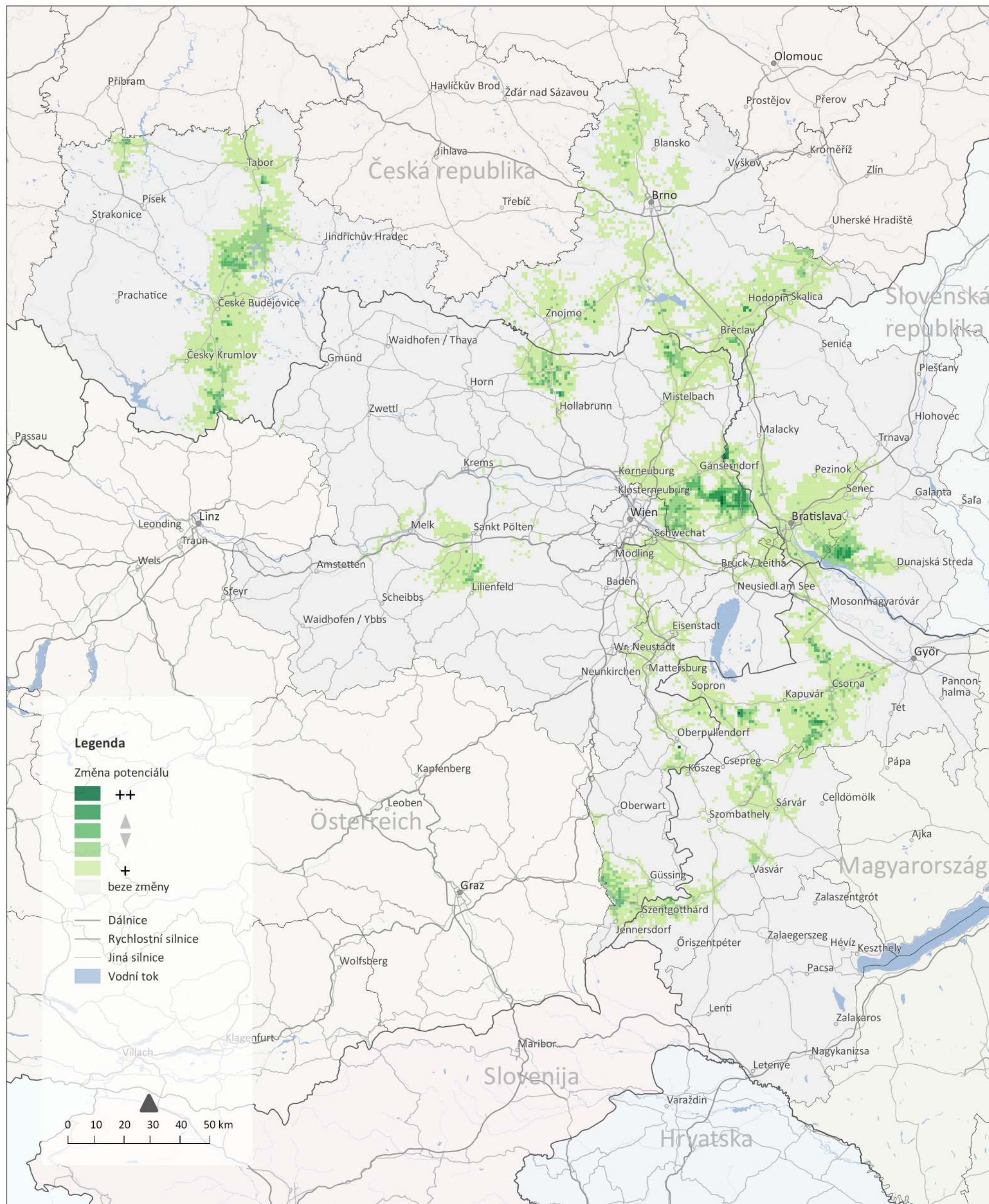
Matrice dojezdových časů: IAD 2030



KVALITA ŽIVOTA PRO MLADÉ RODINY

Scénář 1 - Rozdíl Stávající síť 2013 - plánovaný případ 2030

Matrice dojezdových časů: IAD 2013 / IAD 2030



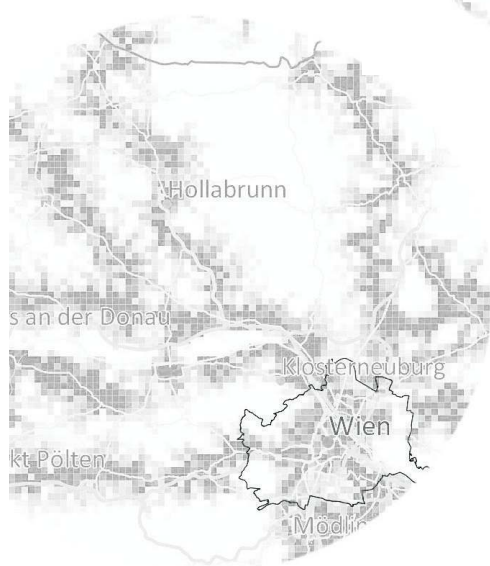
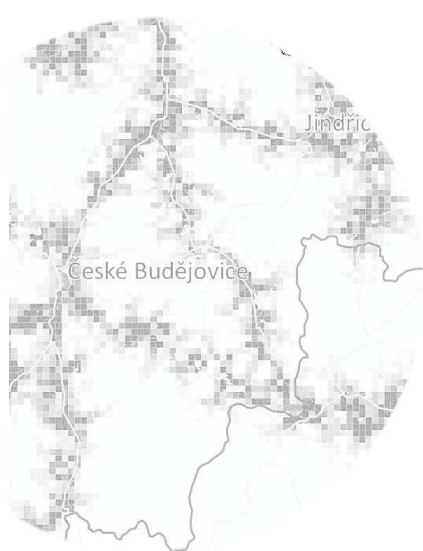
SCÉNÁŘ Č. 2

Kvalita vybavenosti veřejnými službami

Druhý příklad použití ERRAMu je scénář „Kvalita vybavenosti veřejnými službami“. V rozšířeném pojetí veřejných služeb zde byla vysoce vážena především zařízení sociální infrastruktury, od zdravotnických zařízení přes vzdělávací instituce až po pečovatelská zařízení a zařízení denní péče. Důležitý faktor v tomto scénáři představuje také dopravní infrastruktura – jak ve veřejné, tak i v individuální automobilové dopravě. Nezohledněna anebo jen velmi málo byla zohledněna naproti tomu zařízení zásobování obyvatelstva zbožím a službami krátkodobé a střednědobé potřeby v blízkosti bydliště (např. supermarkety) a na druhé straně ekonomicky relevantní indikátory jako dostupná pracovní místa nebo pracovní síly.

Ve srovnání s prvním scénářem, kvalitou života pro mladé rodiny, tento scénář ukazuje trochu odlišný obraz. Velká centra a konglomerace vykazují na základě velkého počtu veřejných zařízení nejvyšší potenciální hodnoty na rozdíl od ostatního území. Regionální centra sice také dosahují poměrně dobrých hodnot, ale ve srovnání se scénářem č. 1 tyto hodnoty oproti prostorům kolem Vídně, Brna a Bratislavy znatelně klesají. I v tomto scénáři platí, že malá, periferní místa vykazují v celém zájmovém území nejnižší potenciální hodnoty. Mezi regiony přitom nelze identifikovat významné rozdíly.

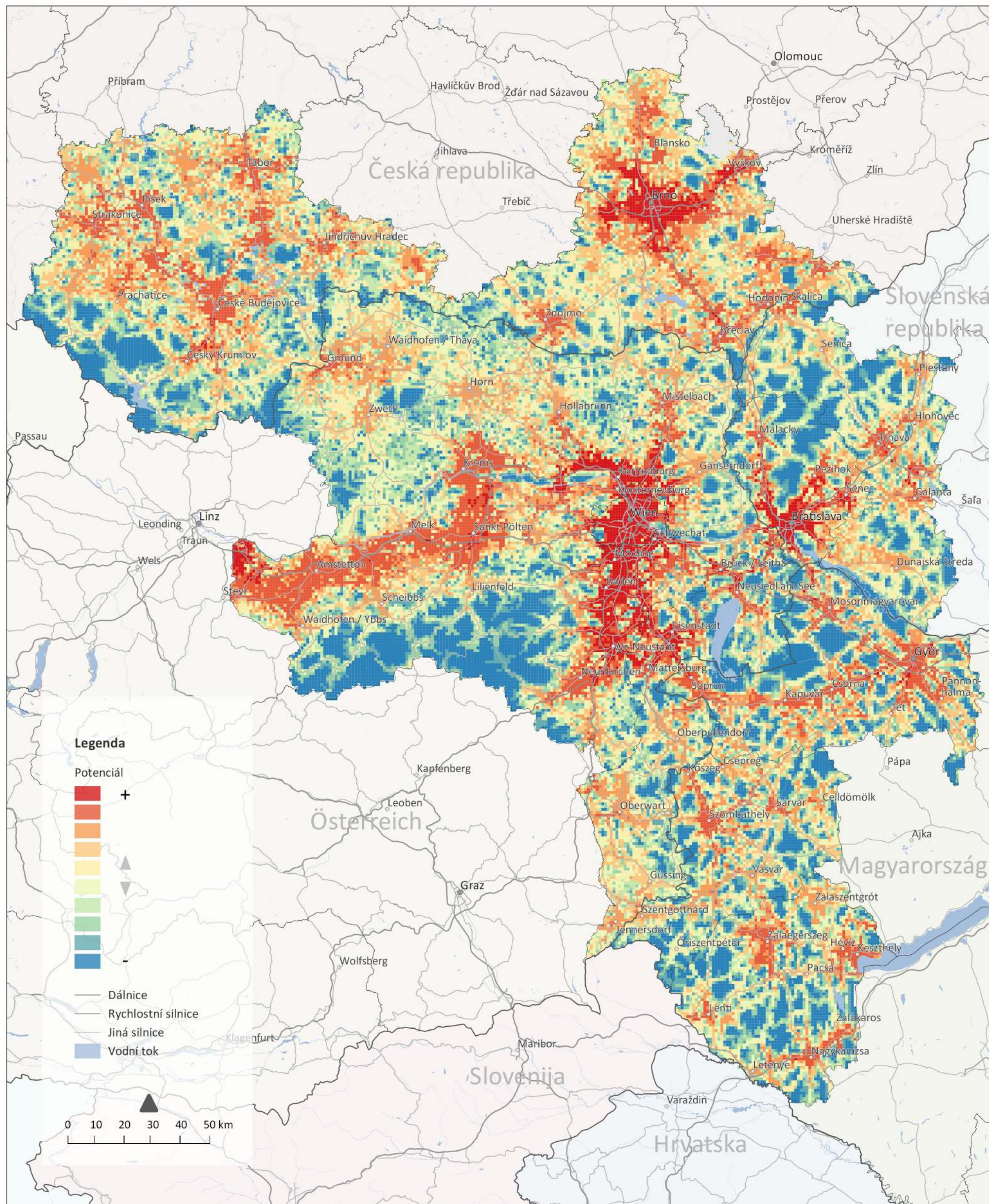
Pro tento scénář byl proveden další výpočet v plánovaném případě k roku 2030, aby se znázornily dopady plánované výstavby dopravní infrastruktury. Znázornění rozdílů umožňuje i zde identifikaci zlepšení. Na rozdíl od prvního scénáře jsou tu znatelná zřetelnější zlepšení díky výstavbě nových komunikací. To lze vysvětlit vyšším vážením indikátorů s vyšším časovým limitem (např. nemocnice, univerzity, letiště). Právě na trasách mezi jednotlivými sídlami je jednoznačně citelná úspora doby jízdy. Významná zlepšení se jeví např. v Marchfeldu nebo v Jihočeském kraji podél dálnice D3, resp. rychlostní silnice R3.



KVALITA VYBAVENOSTI VEŘEJNÝMI SLUŽBAMI

Scénář 2

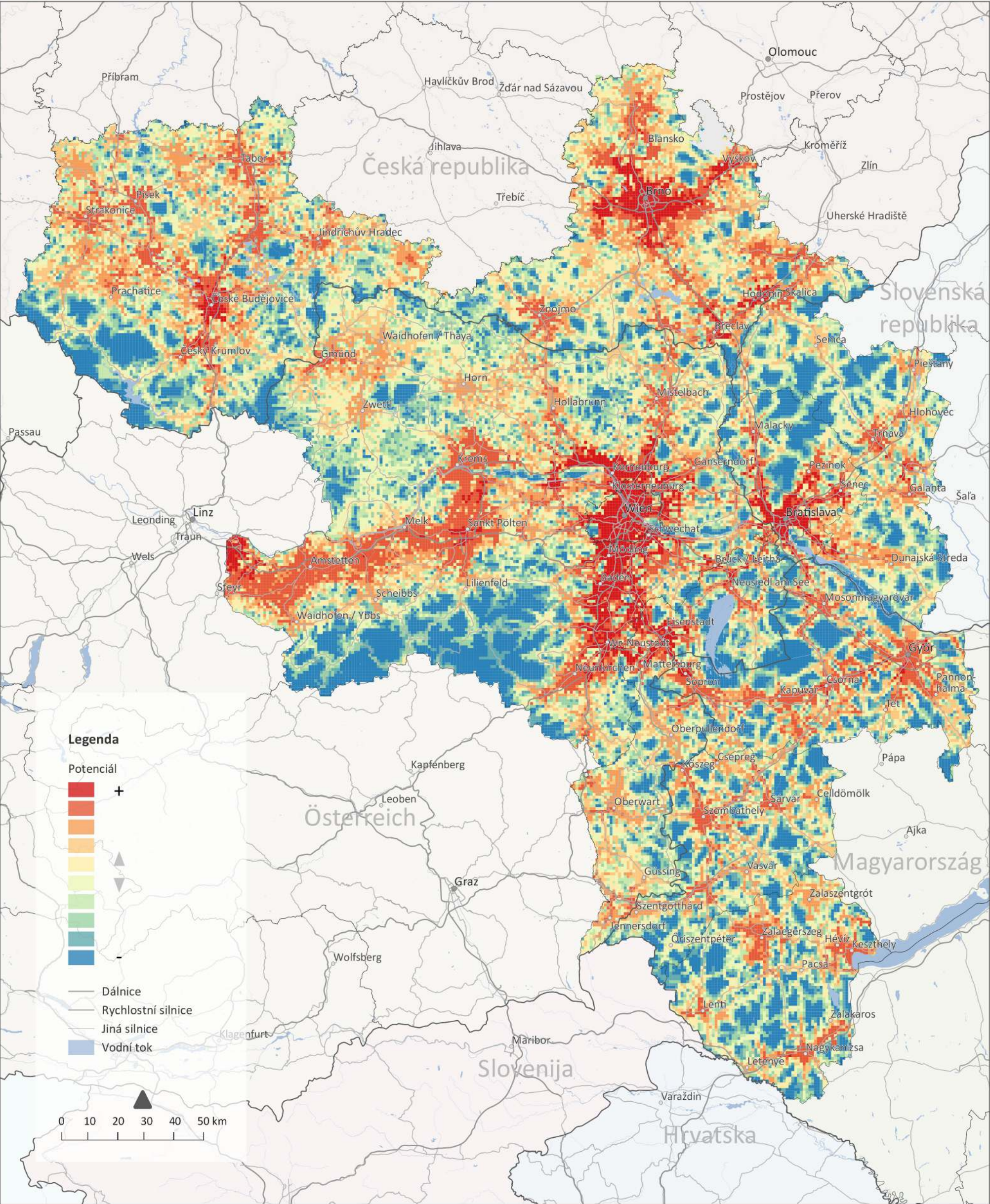
Matrice dojezdových časů: IAD 2013



KVALITA VYBAVENOSTI VEŘEJNÝMI SLUŽBAMI

Scénář 2

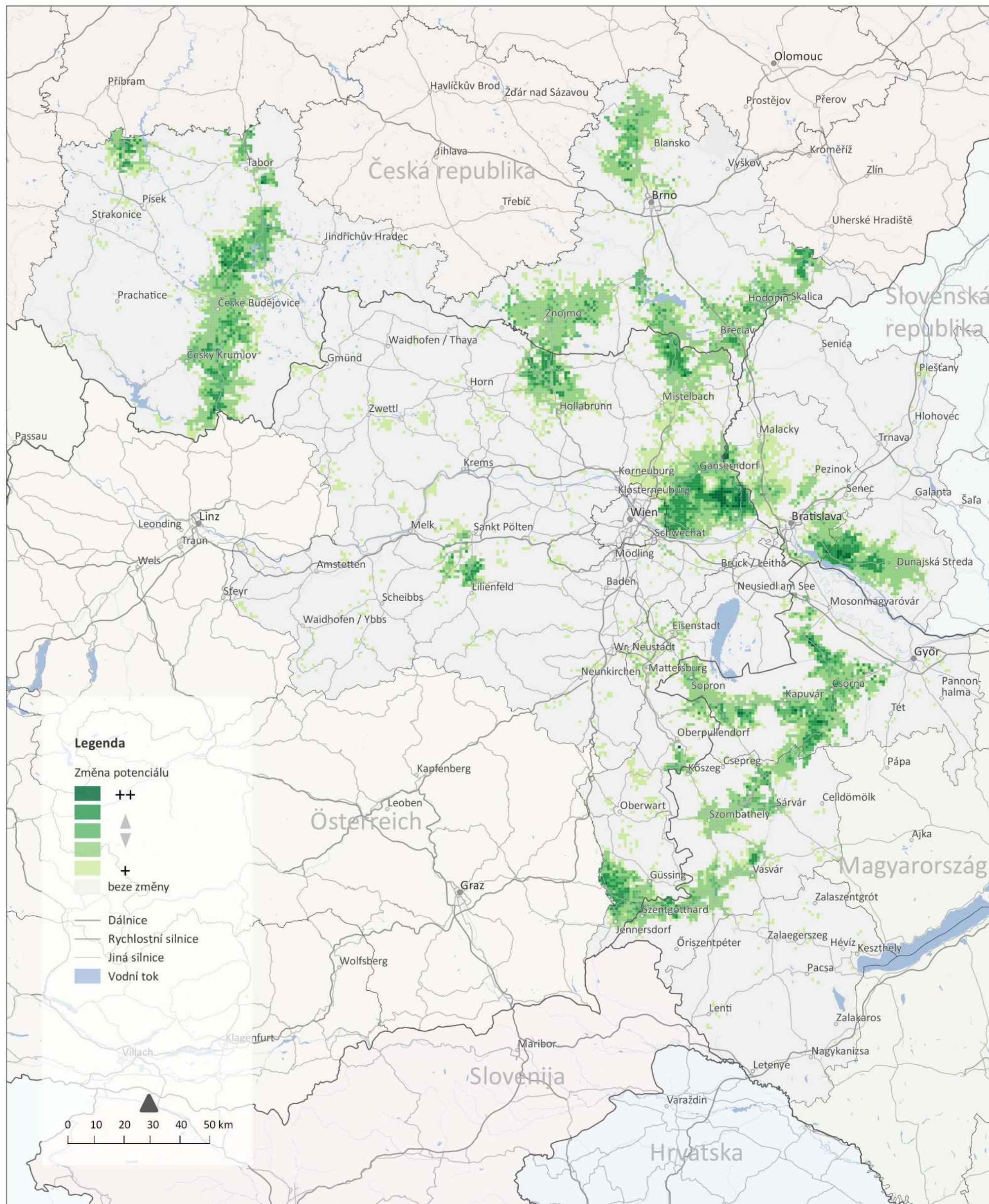
Matrice dojezdových časů: IAD 2030



KVALITA VYBAVENOSTI VEŘEJNÝMI SLUŽBAMI

Scénář 2 - Rozdíl Stávající síť 2013 - plánovaný případ 2030

Matrice dojezdových časů: IAD 2013 / IAD 2030



SCÉNÁŘ Č. 3

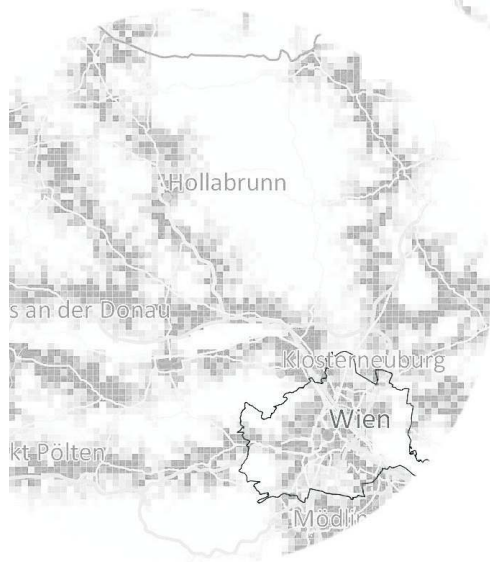
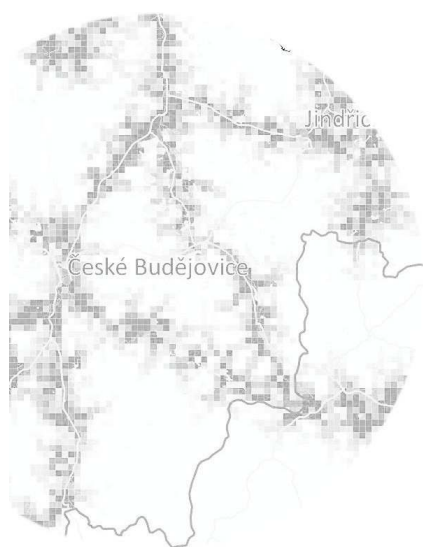
Potenciál území pro výrobní podniky

Třetí scénář příkladů má znázornit, jak může být ERRAM použit v oblasti hodnocení lokality a marketingu lokality pro podniky s personálně náročnou výrobou. Na rozdíl od obou předchozích scénářů zde hraje centrální roli potenciál pracovní síly. Obzvláště populace v produktivním věku (15–65 let) s nejvyšším ukončeným základním vzděláním, dostupná během 30 minut, byla hodnocena vysokým vážením. Kromě toho má pro tento typ podniku význam také dopravní napojení, například blízkost k místům napojení na síť dálnic a rychlostních silnic anebo k intermodálním logistickým uzlům.

Ve výsledcích hodnocení scénáře se jasně odráží odlišné vážení zohledněných indikátorů. Na rozdíl od obou předchozích scénářů v tomto případě dominuje město Vídeň s nadměrně vysokým potenciálem pracovních sil. Jen Bratislava a Brno vykazují srovnatelné hodnoty. Mimo největší města v zájmovém území dosahují obdobně dobrých hodnot jen středně velká města s výborným dopravním napojením. Jako příklady je zde možno uvést v Maďarsku Győr nebo Szombathely, v Rakousku prostory St. Pölten-Krems a Eisenstadt-Wr. Neustadt anebo v Jihočeském kraji oblast kolem Tábora a Písku. Horší výsledné hodnoty pro krajské město České Budějovice jsou způsobeny neexistujícím napojením na dálniční síť, tedy špatnou dopravní dostupností.

I pro tento scénář byl proveden výpočet v pro plánovaný stav k roku 2030 s cílem identifikovat možná zlepšení zásluhou budování plánovaných opatření v silniční infrastruktuře. Znázornění rozdílu hodnocení scénáře mezi stávající silniční sítí a plánovaným případem 2030 tento způsob nahlížení doplňuje.

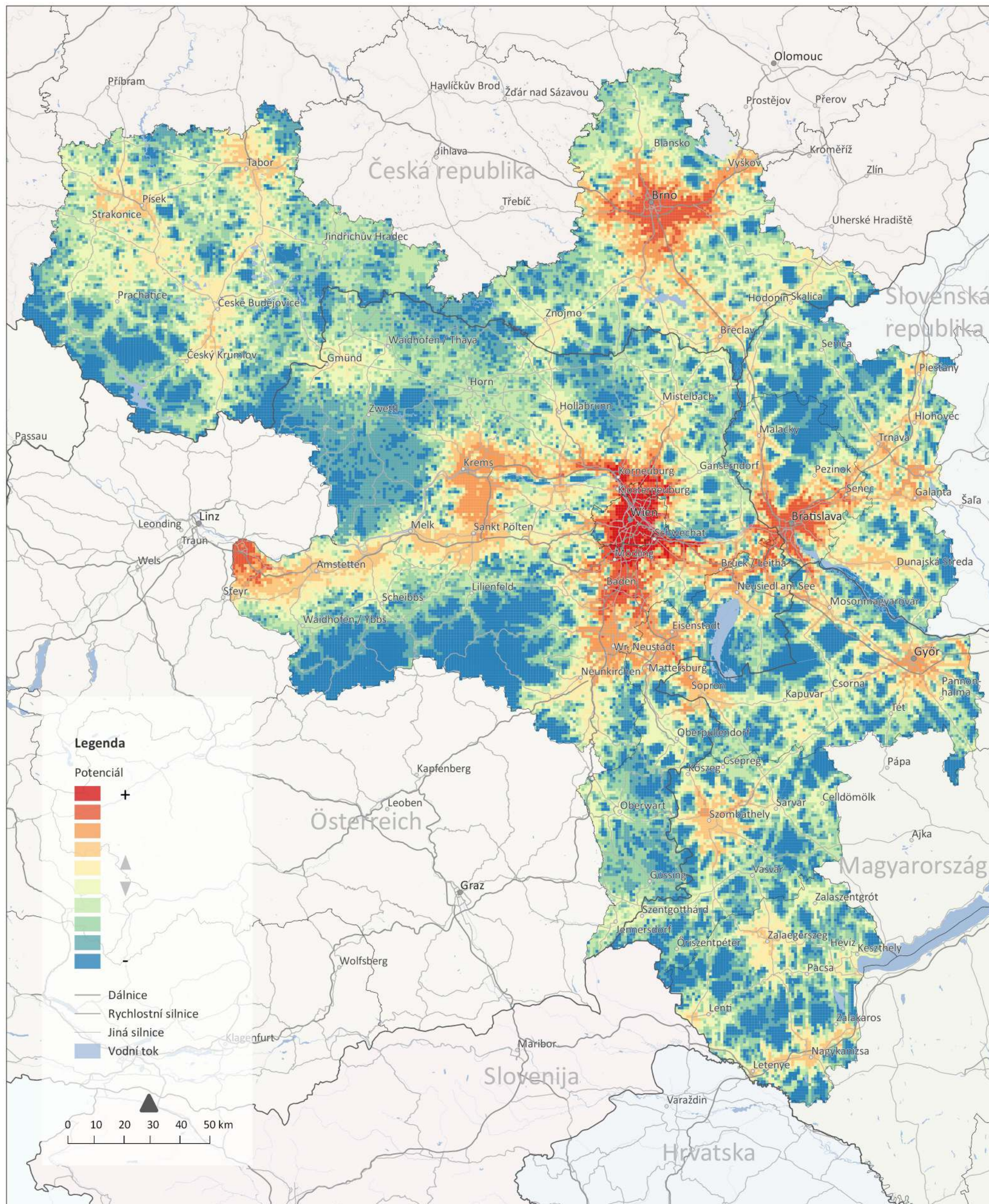
Vysokým vážením potenciálů pracovních sil, které byly v projektu všechny definovány časovým limitem 30 minut, ukazují na značný dopad realizace opatření v silniční infrastruktuře v mnoha částech zájmového území. Zvláště oblasti, ze kterých je možno se během pouhých 30 minut dostat do největších center osídlení, prezentují masivní zlepšení kvality lokalit. Zvláště Marchfeld v Dolním Rakousku a prostor na jihovýchod od Bratislavy zde pozitivně vyčnívají, dále lze vysledovat významné zlepšení potenciálu lokalit v okolí Českých Budějovic.



POTENCIÁL ÚZEMÍ PRO VÝROBNÍ PODNIKY

Scénář 3

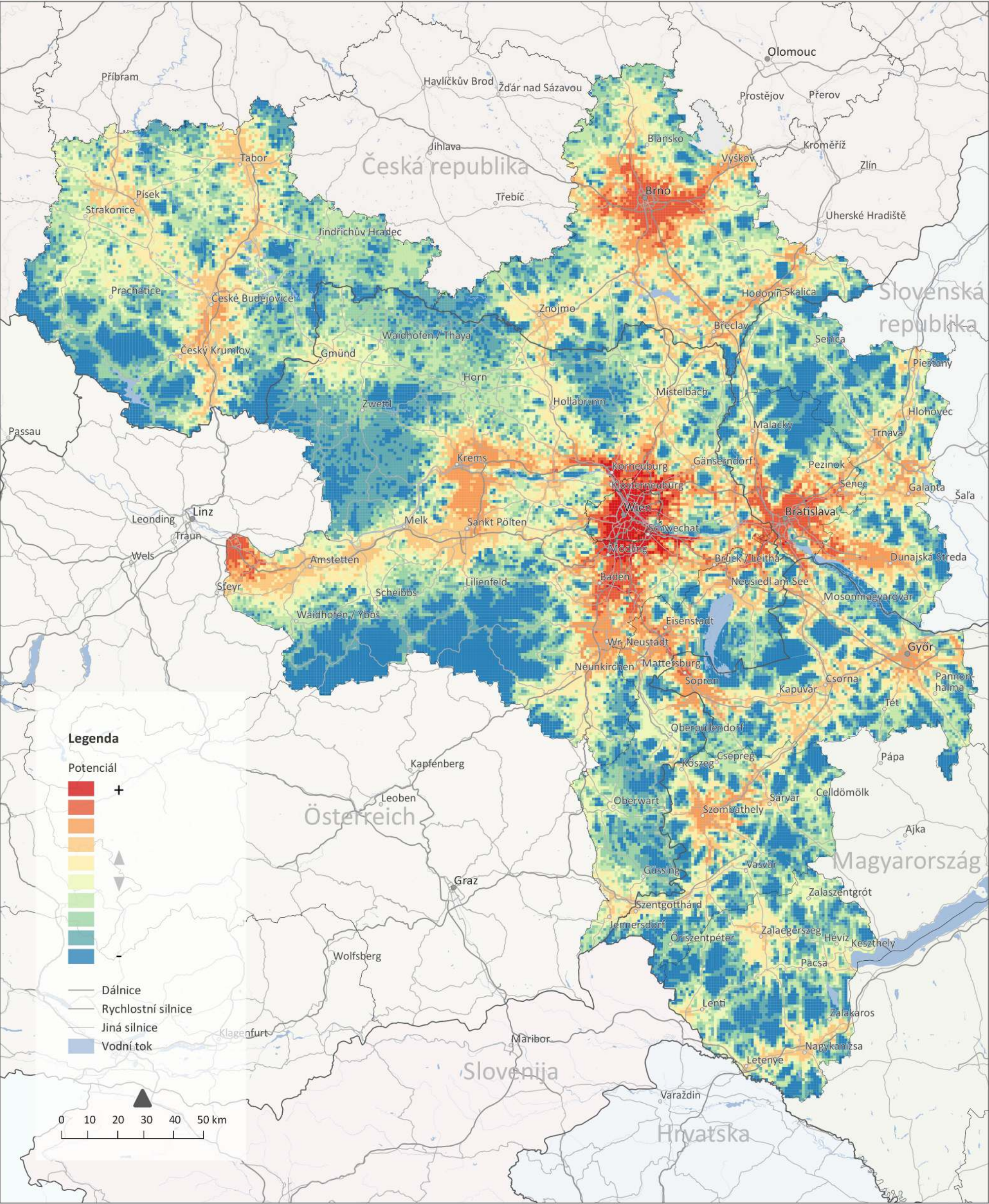
Matrice dojezdových časů: IAD 2013



POTENCIÁL ÚZEMÍ PRO VÝROBNÍ PODNIKY

Scénář 3

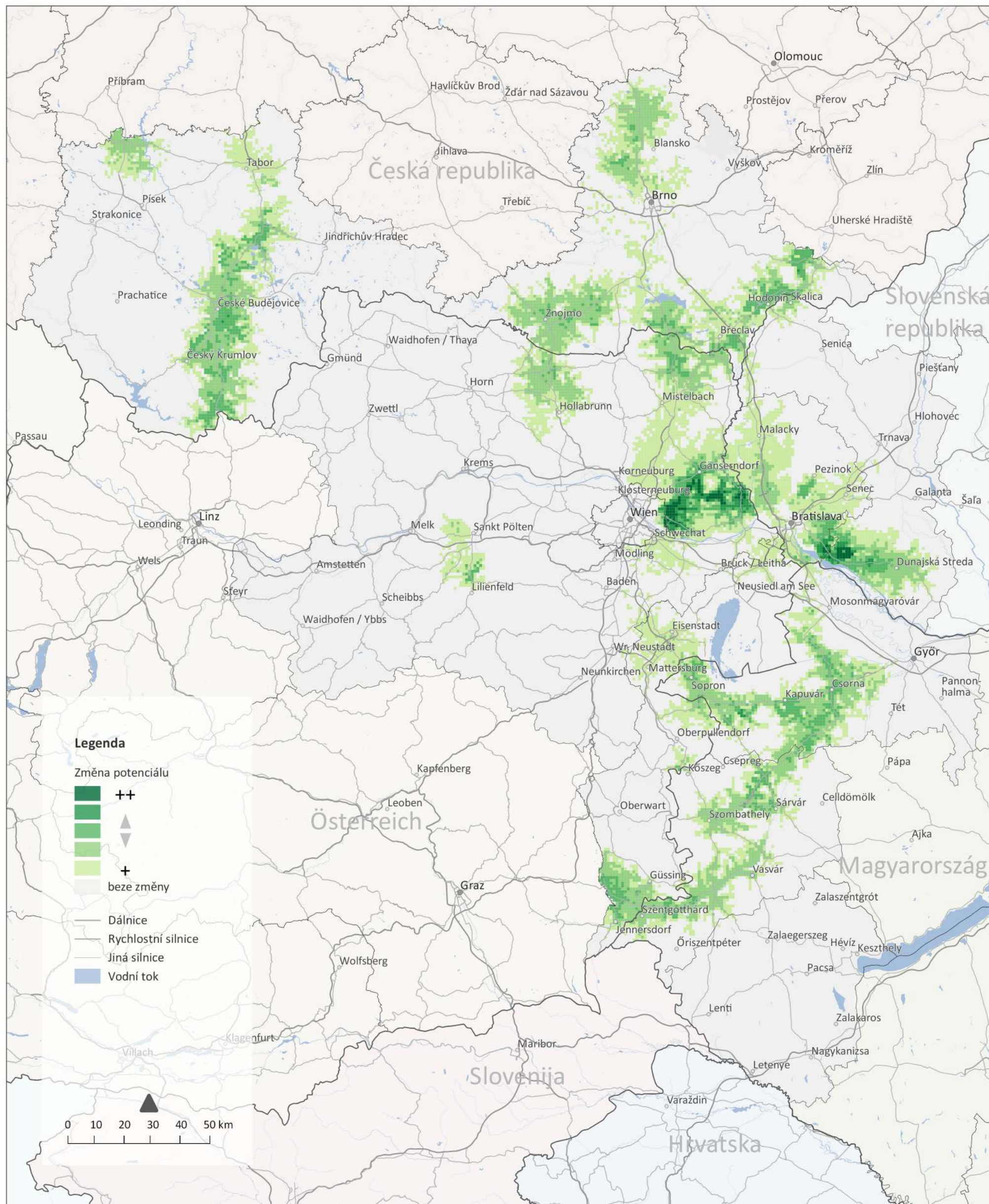
Matrice dojezdových časů: IAD 2030



POTENCIÁL ÚZEMÍ PRO VÝROBNÍ PODNIKY

Scénář 3 - Rozdíl Stávající síť 2013 - plánovaný případ 2030

Matrice dojezdových časů: IAD 2013 / IAD 2030

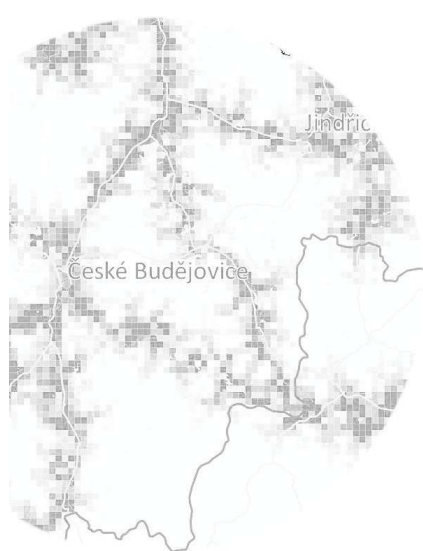


EXKURS Evropská integrace

Je možno vycházet z toho, že díky postupující evropské integraci bude docházet ke stále intenzivnějšímu přeshraničnímu využívání zařízení. Dnes je to již znatelné v některých oblastech, jako například v denní péči o děti, na školách anebo u lékařů. V jiných oblastech jako například ve veřejné správě to zatím nelze odhadnout. Vzhledem k výše uvedenému pak u znázorněných výsledků hodnocení ERRAMu, v závislosti na současné situaci, byly při výpočtu indikátorů zohledněny buď přeshraniční souvislosti (např. nákup, čerpací stanice, univerzity, nemocnice, odborní lékaři, potenciál pracovních sil atd.) anebo jen souvislosti vnitrostátní (např. poštovní služby, základní školy, péče o seniory, banky, lékárny atd.)

Abychom ukázali, k jakým zlepšením může v území dojít díky přeshraničnímu využívání jednotlivých typů zařízení, byla pro výpočet zvolena pouze zdravotnická zařízení, tedy lékaři všeobecného lékařství, odborní lékaři, nemocnice a lékárny (stejně vysoké vážení indikátorů). V jednom případě byla u všech indikátorů zohledněna pouze tuzemská zařízení, ve druhém případě byl aplikován přeshraniční úhel pohledu. Také zde byla pro znázornění rozdílů vytvořena další rozdílová mapa.

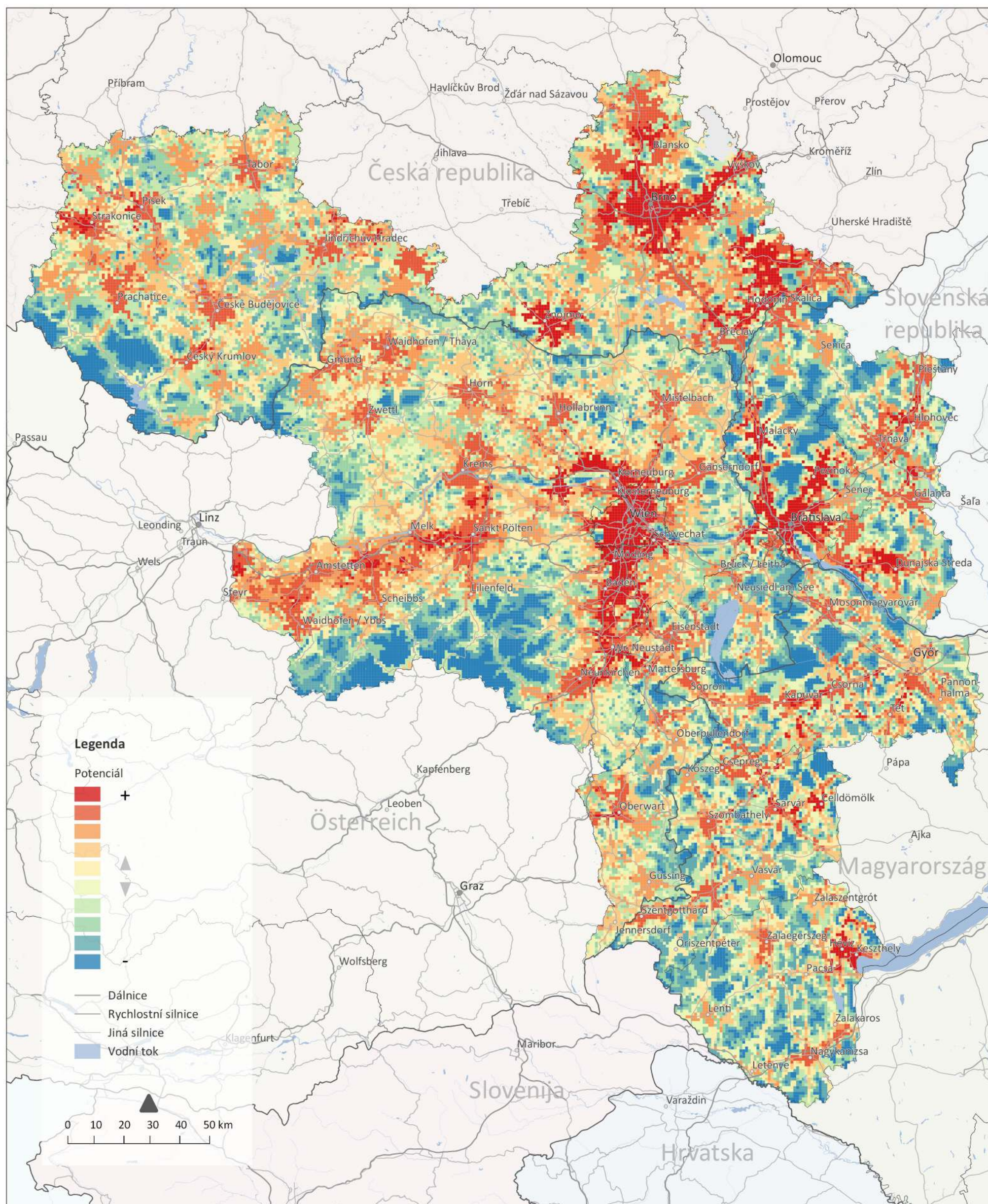
Rozdílný způsob nahlížení na přeshraniční posuzování ukazuje, že například v území podél hranic mezi Rakouskem a Českou republikou nebo také mezi Rakouskem a Maďarskem dochází k jasnému zlepšení potenciálu území. Jinak ale vypadá obraz na hranici mezi Rakouskem a Slovenskem a mezi Maďarskem a Slovenskem. Zde je možné z důvodů přírodních bariér, konkrétně řek Dunaj a Morava, a kvůli omezeným možnostem přejíždění přes tyto vodní toky, docílit jen menších zlepšení.



POTENCIÁLNÍ ZDRAVOTNICKÝCH ZAŘÍZENÍ

Výpočet vždy jen se zohledněním tuzemských zařízení

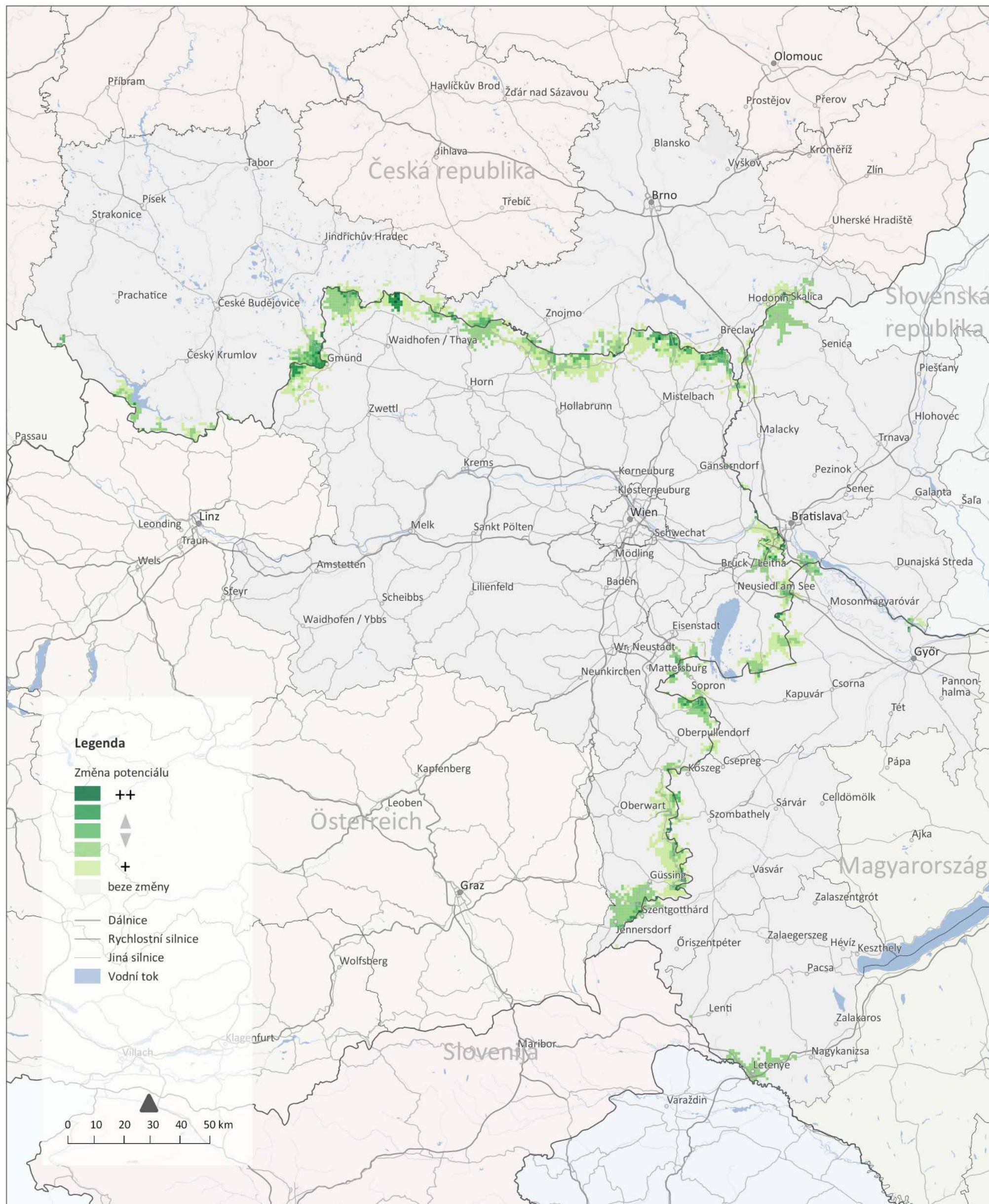
Matrice dojezdových časů: IAD 2013



POTENCIÁLNÍ ZDRAVOTNICKÝCH ZAŘÍZENÍ

Změna kvůli přeshraničnímu úhlu pohledu

Matrice dojezdových časů: IAD 2013



IMPRESSUM

VEDOUCÍ PARTNER

Weinviertel Management
Hauptstraße 31
2225 Zistersdorf

Kontaktní osoba

DI Markus Weindl
Tel +43 2532 2818
markus.weindl@euregio-weinviertel.eu
www.euregio-weinviertel.eu

PROJEKTOVÝ PARTNER

Úřad Dolnorakouské zemské vlády
oddělení pro územní plánování
a regionální politiku
Landhausplatz 1, 3109 Sankt Pölten

Kontaktní osoba

Mag. Simon Ortner
Tel +43 2742 9005 11620
simon.ortner@noel.gv.at
www.noel.gv.at

PROJEKTOVÝ PARTNER

Jihočeský kraj - Krajský úřad
Jihočeského kraje
U Zimního stadionu 1952/2
370 76 České Budějovice

Kontaktní osoba

Ing. Romana Vačkářová
Tel +420 386 720 387
vackarova@kraj-jihocesky.cz
www.kraj-jihocesky.cz

PROJEKTOVÝ PARTNER

Jihomoravský kraj - Krajský úřad
Jihomoravského kraje
Žerotínovo nám. 3/5
601 82 Brno

Kontaktní osoba

Bc. Nikola Janíková
Tel +420 541 651 319
janikova.nikola@kr-jihomoravsky.cz
www.kr-jihomoravsky.cz

Odborné zpracování:

VERRACON GmbH
Verkehr - Erreichbarkeit - Raum - Consulting
A-1010 Wien, Eschenbachgasse 11
office@verracon.at
www.verracon.at

VÍCE INFORMACÍ NA

www.raumordnung-noe.at/index.php?id=318

Sankt Pölten, červen 2014



EUROPEAN UNION
European Regional
Development Fund



EUROPEAN TERRITORIAL CO-OPERATION
AUSTRIA-CZECH REPUBLIC 2007-2013
Gemeinsam mehr erreichen. Společně dosáhneme více.