

# Kvalita života v obcích s obchvaty

Pojem kvality života používaný v souvislosti s problematikou životního stylu patří mezi ty nejrůzněji definované a také nejobtížněji definovatelné. Jednou z příčin je problematická uchopitelnost tak velice široké a rozmanité a v konečném důsledku svým způsobem hodnotící kategorie, jiný důvod můžeme najít v obecném používání daného pojmu v nejrůznějších souvislostech v oblasti nejen vědecké, ale i politické a publicistické a dokonce i marketingové a reklamní.

Často bývá poukazováno na to, že vymezení není třeba, protože každý ví, co je „život“ a každý ví, co je „kvalita“. Problém je v tom, že i kdyby to každý věděl, každý to „ví jinak“, každý má pod danými pojmy poněkud jinou představu.

Rovněž je časté negativní vymezování kvality života – zjednodušeně řečeno: kvalita života není to, co je „kvantitativní“. Pojetí kvality života zde de facto stojí na srovnání „kvality“ a „kvantity“, přičemž „kvantitou“ se ve zjednodušeném vyjádření rozumí veškeré charakteristiky existence společnosti a života jednotlivce, které mají kvantitativní, to znamená ekonomickou povahu.

Koncepce kvality života se orientují velice často na to, co je důležité či zásadní pro život (životní styl) člověka za jeho ekonomickým základem, přičemž velice často docházejí fakticky až k pojetí základních hodnot, zde se ovšem jednotliví autoři významně liší. Na úrovni převážně empirické bývá potom kvalita života posuzována podle různých indikátorů: ukazatelů životního prostředí, zdraví a nemoci, bydlení,

rekreace a volného času, mezilidských vztahů, sociálních i technologických charakteristik práce, možnosti podílet se na veřejných záležitostech, sociálních jistot, občanských svobod atd.

Pojem kvality života má i tzv. subjektivní rozměr – pocíťované kvality života: subjektivní prožívání a pocity jednotlivce, stav vědomí subjektu a jeho vlastní hodnocení (zde se často operuje s pojmy v plném slova smyslu subjektivními, a proto obtížně postižitelnými, jako je spokojenost a štěstí či naopak).

Druhou dimenzí životního stylu je pojem životní úroveň. Neexistuje všeobecně přijatá definice pojmu životní úroveň, která by přesně stanovila věcný obsah a způsob jejího vyjádření v jednom souhrnném ukazateli nebo alespoň v ustálené soustavě dílčích indikátorů. Podle nejobvyklejšího a nejrozšířenějšího pojetí se životní úroveň rozumí stupeň uspokojování životních potřeb obyvatelstva (v daném stádiu vývoje ekonomiky) a souhrn podmínek, za nichž jsou tyto potřeby uspokojovány. To znamená, že na rozdíl od obecného povědomí se nebude týkat jen bezprostřední spotřeby zboží a služeb jednotlivcem/skupinou/společností, ale i položek, které ovlivňují subjektivně či objektivně životní úroveň a její vnímání a nejsou závislé na jedinci, jako jsou především veřejné služby a kvalita životního prostředí.

Veřejné služby, jejichž rozsah i kvalita ovlivňuje životní úroveň, mají charakter tzv. veřejného statku. Veřejný statek (v ekonomii) označuje veřejně financované komodity, z nichž mají nebo mohou mít prospěch všichni členové společnosti a u kterých není možné nebo účelné stanovit podíl jednotlivých spotřebitelů na jejich užití, případně u kterých není věcně možné nebo ekonomicky či jinak účelné kohokoliv vylučovat z jejich spotřeby. Klasickými příklady jsou silnice, mosty, kanalizace, veřejné osvětlení, zdravotní prevence, možnosti přístupu ke vzdělání, pracovní podmínky, možnosti seberealizace, možnosti kulturního trávení volného času a podobně.

Názornější představu o konkrétním obsahu životní úrovně je možné si utvořit na základě struktury životní úrovně, která má několik podskupin:



- spotřeba hmotných statků obyvatelstvem,
- spotřeba obyvatelstvem placených služeb (komunální služby, obchodní síť, úroveň spojů ...),
- úroveň bydlení,
- zaměstnanost a pracovní podmínky,
- úroveň školství,
- úroveň zdravotní péče,
- komplex sociálního zabezpečení,
- rozsah volného času a podmínky jeho využití,
- úroveň životního prostředí.

Pro zkoumání životního způsobu (či jeho změny a dopadů na psychiku jedince) je životní úroveň jedním z podkladových stavebních prvků – kvantitativní základ životní úrovně je v životním způsobu zkoumán v širších kvalitativních souvislostech.

## Snížení dopravy díky obchvatům

Záměr výstavby obchvatů je součástí dlouhodobé koncepce investorů usilující o postupné zlepšování dopravních podmínek celých tras. Kromě postupné homogenizace a odstraňování doprav-



ních závad dochází k postupnému vyloučení průběhu silnic v průtazích obcí a sídelních celků s cílem ochrany životního prostředí obyvatel. Malé obce bojují o obchvaty i několik let, lidem se v noci kvůli hluku špatně usíná, ráno pak obhlíží praskliny ve fasádách a zaprášené záclony perou pořád dokola. To vše v důsledku nárůstu hlavně kamionové dopravy.

Prospěch mohou mít všichni občané, zejména maminky s dětmi, starší občané, ekologové, jednoznačně se sníží exhalace a hladina hluku, sníží se počet dopravních nehod s jejich následky na život, zdraví, materiál.

Obchvaty mají ovšem i svou stinnou stránku. Neprospěch z obchvatů se týká především obchodníků všeho druhu včetně občerstvení, tranzitního ubytování a různých služeb – například pneuservisy, benzínové stanice a neznámkové opravy, které se přesunou jinam, občané ztratí příjmy z reklam (na domech i na jejich pozemcích).

Mohou zaniknout některé služby – zvýší se nezaměstnanost, nebo některé z nich budou přemístěny do nových míst „za obcí“ s nutností docházet nebo dojíždět za prací. Nelze přitom předpokládat, že ke každé provozovně pojedou ráno a odpoledne autobus, tak se zaměstnancům prodlouží doba cesty do práce a zvýší se náklady na dopravu.

Z klidové, převážně zemědělské či v současnosti i turisticky zajímavé oblasti se stane oblast s rušným provozem pro turistiku méně zajímavá.

Náklady na údržbu komunikací vyšších stupňů již nebudou prioritou pro kraj či stát (komunikace v obci se může stát komunikací nižšího stupně).

Náhodní turisté se jen tak nezastaví, není-li v obci významná památka, ze žijící obce se stane obec zapomenutá. Obecně asi získají občané daně obce méně peněz, méně odvedou daní, ale budou požadovat zajištění stejných služeb. Dá se předpokládat nižší ochota vyšších správních celků podílet se na spolufinancování dopravní infrastruktury a různých přeložek inženýrských sítí. Více investic zůstane přímo na obci.

Sníží se pozornost dětí k dopravě, možná se projeví nižší tlak na dodržování předpisů a obecně na bezpečnost dětí – „vždyť již tady nic nejezdí, tak to risknu...“

U obce, která má dobrou infrastrukturu: škola, lékaři, knihovny, restaurace a ostatní a je vhodná k bydlení, tak může dojít k rozvoji rezidenčního bydlení a zvýšení počtu obyvatel. U méně atraktivních obcí tomu ale může být naopak a odklon dopravy může znamenat nižší zájem o bydlení a postupný odchod obyvatel s dopady na příjmovou stránku obcí v oblasti přímých dotací i výběru daní a poplatků. Dále je možné předpokládat odchod řemeslníků, služeb a podobně.

Dopady samozřejmě budou dlouhodobé, avšak obtížně napravitelné bez velkých investic, na které ale dnes a v nejbližších letech obce nebudou mít dostatečné finanční prostředky.

*Mgr. Ingrid Matoušková, Ph.D., Foto: Karel Smejkal a redakce*



# KARDEX

ONE FOR ALL.

 **PowerPickGlobal**

Pozvánka na seminář  
**„Softwarová řešení  
pro logistiku“ 22.4.2010,**  
Sál D Kongresového centra BVV,  
Veletřní 1, Brno

Přijměte naše pozvání na setkání  
věnované progresivním metodám  
skladování a nejnovějším  
trendům v oblasti skladování.

Rádi bychom Vám také představili  
nejnovější přírůstek do rodiny produktů  
Kardex – inteligentní software **Kardex  
PowerPick Global**. Každý z účastníků  
bude mít možnost v praxi si ověřit jeho  
fungování a výhody, které přináší. Na  
seminář bude také navazovat návštěva  
logistického centra jednoho z našich  
prestižních zákazníků, společnosti Bosch  
Rexroth.

#### Program:

- 9:30 – 10:00 Registrace účastníků  
a občerstvení
- 10:00 – 10:15 Zahájení semináře a slovo  
ředitele  
(Pavel Kraus, Kardex s.r.o.)
- 10:15 – 11:00 Kardex PowerPick Global  
– nová generace softwaru  
Kardex a jeho využití v praxi  
(Sebastian Thiesen a Bohumil  
Tejnický, Kardex)
- 11:00 – 11:45 Technologie Pick to Light  
a nejnovější trendy v logistice  
(zástupce společnosti KBS)
- 11:45 – 12:30 „Simple Automation“ aneb  
automatizace v praxi  
(Martin Danisz, Kardex s.r.o.)
- 12:30 – 13:00 Skladové hospodářství ve  
spol. Bosch Rexroth  
(zástupce spol. Bosch  
Rexroth)
- 13:00 – 14:00 Občerstvení
- 14:30 – 15:15 Návštěva logistického centra  
Bosch Rexroth spojená  
s praktickou ukázkou  
fungování systému  
PowerPick Global

V případě Vašeho zájmu nás kontaktujte  
telefonicky na čísle **595 701 180** nebo  
e-mailem: [blejsalova@kardex.cz](mailto:blejsalova@kardex.cz)



[www.kardex.cz](http://www.kardex.cz)



# Quality of Life in Towns with Bypasses

The term quality of life used in relation to life style ranks among the most variously defined terms that are at the same time really hard to define. One of the reasons is the problematic "workability" of the broad, multifarious and eventually evaluative category, another reason can be found in the general use of the term in various contexts not only in the field of science but also politics, journalism or even marketing and advertising.

People often say a definition is not necessary as everybody knows what "life" and what "quality" are. The thing is that even if everybody knows, everybody knows "differently", everybody imagines something different under the above mentioned terms.

Similarly, quality of life is often defined negatively – simply said, quality of life is everything that is not "quantitative". The approach to quality of life is de facto based on a comparison of "quality" and "quantity", while "quantity" is in a simplified fashion understood as all characteristics of society existence and life of individuals showing quantitative, which means economic, features.

The concepts of quality of life very frequently focus on what is important or crucial for life (life style) of people next to its economic basis, and in fact very often come to the understanding of basic values; in that respect, however, individual authors have very different views. On the empiric level, quality of life is usually assessed based on various indicators: environment, health and diseases, housing standard, recreation and leisure time, human relations, social and technological characteristics of work, possibilities to participate in public affairs, social security, civic liberties, etc.

The term of quality of life has a subjective dimension too – perceived qualities of life: subjective feelings of individuals, state of consciousness of the person and his/her own evaluation (however, terms used in that respect such as happiness and satisfaction are highly subjective and thus hardly perceptible).

The second dimension of life style is the term "living standard". There is no generally accepted definition, which would exactly determine the factual content and method of its formulation in a single general indicator or at least a stable set of partial indicators. According to the most common and widespread understanding, living standard means the level of satisfying of people's necessities of life (in the given phase of economic development) and a set of conditions under which those needs are satisfied. It means that in contrast to general understanding, it doesn't apply only to direct consumption of goods and services by

individuals/groups/society, but also to items that subjectively and objectively affect the living standard and its perception and do not depend on individual, such as public services and quality of the environment.

Public services, whose extent and quality affect living standard, are characterised as public domains. Public domains (in economics) means commodities financed from public resources that bring or can bring benefits to all society members, and in relation to which it is impossible to determine the share of individual consumers in their utilisation, or in case of which it is not sensible to exclude anybody from their consumption. Examples include roads, bridges, sewerage systems, street lighting, health precaution, access to education, work conditions, etc.

The living standard structure has several subgroups:

- consumption of material goods by inhabitants,
- consumption of services paid by inhabitants (municipal utilities, retail network, communications level...),
- housing level,
- employment and work conditions,
- level of education system,
- level of healthcare,
- social security complex,
- quantity of leisure time and conditions of its utilisation,
- level of the environment.

Living standard is one of the basic structural members of examination of life style (or its changes and impacts on individual's psyche) – the quantitative basis of living standard is examined in broader qualitative contexts.

## Traffic reduction thanks to bypasses

The plan to build bypasses forms a part of investors' long-term conception aiming to gradually improve traffic conditions of routes as a whole. In addition to gradual homogenisation and elimination of traffic impediments, roads are gradually rerouted to out of centres of municipalities with the aim to protect the inhabitants' environment. Small towns struggle for bypasses for years, people have difficulties to fall asleep due to noise, in the morning they

inspect cracks in facades and wash dust-covered curtains all over again. All of that due to an increase of mainly truck transport.

Bypasses can bring benefits to all citizens, especially mothers with young children, senior citizens, environmentalists – exhalations and noise levels clearly decrease, the number of car accidents goes down together with their impacts on people's life, health and material assets.

However, bypasses have also drawbacks. Disadvantages arising from bypasses apply mainly to businesses of all kinds including snack bars, transit accommodation services and various other services – tyre services, petrol stations and generic garages that can be transferred to other places, people lose income from advertising (on their houses or land).

Some businesses may even cease to exist – it means increasing unemployment rate – or removed to new locations "out of the town", which means a necessity to commute to work. It cannot be expected that there will be a bus connection every morning or afternoon, and employees will therefore spend more time travelling to work and their transport expenses will increase.

A quiet, mainly agricultural area or a location that is currently attractive to tourists may turn into a busy place, which is not so attractive any more. Expenses for maintenance of roads will not be a priority for the regional authority or the state anymore (as the road in the town can become a road of a lower class).

Accidental tourists will not stop by in the town if there is no important sight to see, a living town will become a forgotten town. In general, the town citizens are likely to get less money; they will pay fewer taxes, but at the same time require the same level of services.

Higher level administration authorities can be expected to be less willing to co-finance the transport infrastructure and relaying of civil engineering services. More investments will have to be paid by the town itself.

Children will pay less attention to traffic, there may be less emphasis put on observance of traffic rules and on children's safety in general. "The traffic is not so bad, I can risk it..."

In case of a town having quality infrastructure: schools, doctors, libraries, restaurants, etc. and is good to live in, a bypass can promote development of residential housing and population growth. However, in case of less attractive municipalities it can be the other way round and rerouting of traffic may lead to lower interest in living in the town and gradual moving of citizens out of the town with adverse impacts on the income of the town (direct subventions, collection of taxes and charges). Similarly, dislocation of trades, services, etc. can be expected too.

Impacts will naturally be long-term, however, hardly rectifiable without big investments that municipalities won't be able to afford today and in the upcoming years. ■

*Mgr. Ingrid Matoušková, Ph.D.*