

MENDELOVA UNIVERZITA V BRNĚ

Fakulta regionálního rozvoje a mezinárodních studií

Analýza kvality života ve městě Kolín po výstavbě TPCA

Bakalářská práce

Autor: Irena Königsmarková

Vedoucí práce: PhDr. Mgr. Josef Smolík, Ph.D., MBA

Brno 2016

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem práci: *Analýza kvality života ve městě Kolín po výstavbě TPCA*

vypracovala samostatně a veškeré použité prameny a informace uvádím v seznamu použité literatury. Souhlasím, aby moje práce byla zveřejněna v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách ve znění pozdějších předpisů a v souladu s platnou Směrnicí o zveřejňování vysokoškolských závěrečných prací.

Jsem si vědoma, že se na moji práci vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., autorský zákon, a že Mendelova univerzita v Brně má právo na uzavření licenční smlouvy a užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona.

Dále se zavazuji, že před sepsáním licenční smlouvy o využití díla jinou osobou (subjektem) si vyžádám písemné stanovisko univerzity, že předmětná licenční smlouva není v rozporu s oprávněnými zájmy univerzity, a zavazuji se uhradit případný příspěvek na úhradu nákladů spojených se vznikem díla, a to až do jejich skutečné výše.

V Brně dne

Podpis

Na tomto místě bych velice ráda poděkovala vedoucímu mé bakalářské práce, PhDr. Josefu Smolíkovi, Ph.D., MBA, za cenné rady a připomínky, odborné vedení a čas věnovaný konzultacím bakalářské práce.

ABSTRACT

This bachelor thesis contains analysis about quality of life in the Kolín city after the TPCA was built. Main topics are about how quality of life has changed since TPCA was built and which all aspect of local habitants life TPCA influenced. Practical part is focused on TPCA economic start and problems connected with it. Further, the change of chosen demographic pointer is showed before and after company creation. In the last part was created questionnaire from local habitants and the results are evaluated. Research was made for the purpose of local's habitants satisfaction rate with TPCA company.

KEYWORDS

Quality of life, migration, partnership, Corporate Social Responsibility

ABSTRAKT

Bakalářská práce je zaměřena na analýzu kvality života ve městě Kolín po výstavbě TPCA. Zabývá se vlivem výstavby automobilové továrny na úroveň kvality života kolínských obyvatel, a aspekty, které ji ovlivňují. Práce obsahuje literární rešerši přibližující jednotlivé aspekty, které mohou mít vliv na úroveň kvality života místních obyvatel. Praktická část bakalářské práce je zaměřena na úvod do problematiky týkající se zahájení ekonomické činnosti společnosti TPCA. Dále uvádí vybraný demografický ukazatel a jeho změnu po výstavbě automobilky a následně představuje získané výsledky dotazníkového šetření, které jsou v závěru práce zhodnoceny a na jejichž základě jsou provedena doporučení. Primární výzkum byl zaměřen na spokojenost kolínských obyvatel s činností TPCA. Výzkum byl proveden formou dotazníkového šetření.

KLÍČOVÁ SLOVA

Kvalita života, migrace, partnerství, koncept společenské odpovědnosti firem

Obsah

1	ÚVOD	10
2	CÍL PRÁCE	12
3	TEORETICKÁ ČÁST: vymezení pojmů	13
3.1	Vymezení pojmu kvalita života	13
3.1.1	Historie formování pojmu „kvalita života“	13
3.1.2	Využití pojmu v různých vědních oborech.....	14
3.1.3	Hodnocení úrovně kvality života	15
3.2	Faktory ovlivňující kvalitu života po výstavbě TPCA.....	16
3.2.4	Ubytovací kapacita ve městě Kolín	17
3.2.5	Migrace ve Středočeském kraji.....	18
3.2.6	Automobilový průmysl a jeho vliv na kvalitu života	19
3.2.7	Kvalita ovzduší	19
3.2.8	TPCA, její metody výroby a vliv na životní prostředí.....	22
3.2.9	Kaizen	23
3.2.10	Kriminalita	26
3.3	Partnerství pro Kolínsko	27
3.3.11	Koncept společenské odpovědnosti	27
3.3.12	Partnerství	28
3.3.13	Partnerství pro Kolínsko a jeho činnost v regionu.....	29
3.4	Sociologický výzkum.....	30
3.5	Metody sběru dat.....	30
3.5.1	Techniky sběru dat.....	32
3.5.2	Typy otázek v dotazníku	33
3.5.3	Výzkumný vzorek.....	34
4	METODIKA	35
4.1	Etapy výzkumu.....	35

5	VLASTNÍ PRÁCE	37
5.1	Úvod do problematiky.....	37
5.1.1	Zahájení činnosti strategické aliance	37
5.1	Vybraný demografický ukazatel	39
5.1.2	Míra migračního salda	39
5.2	Výsledky primárního výzkumu dotazníkového šetření.....	40
5.2.3	Charakteristika výběrového souboru respondentů.....	40
5.2.4	Výsledky dotazníkového šetření.....	41
6	DISKUZE	52
7	ZÁVĚR	55
	LITERATURA	56
	Seznam zkratk	61
	Seznam obrázků.....	62
	Seznam grafů	63
	Seznam tabulek	64
	PŘÍLOHY	65
	Příloha č. 1: Dotazník	65

1 ÚVOD

Dnešní globalizovaná společnost spotřebovává stále větší množství statků a služeb k uspokojení svých potřeb. Každý ze spotřebitelů má od poptávaných produktů odlišná očekávání a různé preference požadovaných vlastností produktu. Na poptávku spotřebitelů reaguje velké množství firem zastupující stranu nabídky na trhu. Firmy, které chtějí uspět na tak rozmanitém trhu, musí být konkurenceschopné, čehož mohou dosáhnout pouze tak, že budou pohotově reagovat na současné trendy a poskytovat své produkty v očekávané kvalitě a dostatečném množství.

Velké nadnárodní společnosti tak velice často odštěpují část své výroby či vytvoří novou a umísťují je do strategicky vhodných území poskytující ideální prostředí pro svou činnost. Vhodnými aspekty pro lokalizaci výrobního závodu mohou být například dobrá dostupnost do místa výroby, dostupné vstupní zdroje, či levná pracovní síla snižující vstupní náklady výroby. Vstup těchto společností na trh může mít vliv na okolní prostředí, ve kterém je lokalizována výroba, a na samotné obyvatelé. Jedním z příkladů může být migrace nových obyvatel v důsledku tvorby pracovních míst, se kterou může být spojena zvýšená kriminalita či nehodovost. Pozitivním aspektem mohou být nové investice, nová pracovní místa i celkové zlepšení ekonomické situace řešené oblasti.

Příkladem takové nadnárodní společnosti, která přemístila svou výrobu, může být právě společnost Toyota Peugeot Citroën Automobile, s. r. o., která svůj výrobní závod umístila do okresu Kolín z důvodu strategické polohy.

Bakalářská práce je zaměřena na vyhodnocení úrovně kvality života ve městě Kolín po výstavbě nadnárodní automobilové továrny TPCA. Vstup tak velkého průmyslového subjektu na určité území může vyvolat některé ze změn, které mohou být jak pozitivního tak negativního charakteru. V teoretické části bakalářské práce budou nejprve vysvětleny základní pojmy týkající se kvality života, historie vzniku pojmu, využití sousloví v různých vědních disciplínách a základní metody jeho vyhodnocení.

Dále jsou uvedeny a přiblíženy aspekty determinující kvalitu života, jako například: migrace, vliv na ekonomickou úroveň, kriminalita či vliv výstavby na životní prostředí. Druhá část této bakalářské práce poskytuje informace z realizovaného výzkumného šetření, které proběhlo za účelem zjistit, jaký měla výstavba TPCA vliv na kvalitu života občanů města Kolín a jejich názory na dění ve městě zprostředkované firmou TPCA a zjistit preference občanů týkající se budoucího rozvoje města Kolín.

2 CÍL PRÁCE

Cílem bakalářské práce je zhodnotit kvalitu života občanů města Kolín po výstavbě nadnárodní společnosti Toyota Peugeot Citroën Automobile, s. r. o. Vyhodnotit změnu některých demografických ukazatelů týkajících okresu Kolín před a po zahájení činnosti společnosti a zjistit názory kolínských obyvatel na působení automobilky v regionu.

V rámci řešení této bakalářské práce byly formulovány dílčí cíle:

- Vysvětlit pojem kvalita života v kontextu s vědními obory, které ji využívají. Přiblížit vznik tohoto sousloví a upřesnit metody měření indikátorů ovlivňujících úroveň kvality života.
- Charakterizovat aspekty, které mohou mít vliv na úroveň kvality života obyvatel a následně přiblížit přístup firmy a jejího vlivu na kvalitu života.
- Analyzovat změnu vybraného demografického ukazatele po výstavbě TPCA.
- Provést primární výzkum názorů obyvatel na působení firmy v okresu Kolín a zjistit preference respondentů na budoucí rozvoj města Kolín.

Názory obyvatel kolínského regionu budou zjišťovány pomocí terénního dotazníkového šetření a vybrané demografické ukazatele byly zhodnoceny pomocí sekundárního výzkumu dat.

3 TEORETICKÁ ČÁST: vymezení pojmů

3.1 Vymezení pojmu kvalita života

V rámci bakalářské práce se setkáváme s pojmem „kvalita života“, který je poměrně špatně specifikovatelným a operacionalizovatelným termínem. Barták (2010) definuje kvalitu života jako určitou úroveň blaha či klidu, jež vnímá konkrétní jedinec nebo sociální skupina. V současné době stále více roste pozornost věnovaná právě tomuto aspektu, který se prolíná v různých oblastech lidského života a můžeme se s ním tak setkat v různých vědních disciplínách. V následujících částech teoretického oddílu práce si uvedeme základní oblasti lidského života, ve kterých se s tímto pojmem můžeme setkat a v praktické části práce se pokusíme analyzovat různé oblasti života kolínských občanů, které byly ovlivněny výstavbou TPCA.

3.1.1 Historie formování pojmu „kvalita života“

Nejprve si velice stručně uvedeme základní a zároveň nejdůležitější milníky vzniku pojmu kvalita života. Z historického hlediska je termín kvalita života poměrně novým pojmem, který byl dle Payna (2005) poprvé zaznamenán v období 20. let. Sousedství se objevilo v důsledku otázek týkajících se ekonomického vývoje a postavení státu v oblasti podpory nižších společenských vrstev. Tyto vrstvy se potýkaly s problémem zajistit si základní zdroje obživy a stát tak musel řešit otázku dotační podpory kvality života špatně finančně zajištěných obyvatel. Boj s chudobou tak přinesl první impuls ke sledování lidské životní úrovně a řešení otázek kvality života světové populace.

K následnému využití termínu „kvalita života“ došlo v 60. letech 20. století ve Spojených státech amerických v rámci tamní domácí politiky. Šubrt a kol. (2008) uvádí, že expanzivní hospodářství, ke kterému došlo v poválečném období, přineslo negativní dopady na kvalitu života v důsledku nadměrného plýtvání naturálních zdrojů.

Spotřeba přírodních zdrojů vedla ke zhoršení stavu životního prostředí, které se následně projevilo například deforestací, degradací půdy, znečištěním vod či ovzduší a klimatickými změnami. Tyto faktory nadále prohlubují globální ekologickou krizi, a zhoršují tak podmínky ke kvalitnímu způsobu života.

Nyní je téma globální ekologické krize velmi řešeným tématem, které by mělo zajímat celou světovou společnost, již se nevyhnutelně týká. O deset let později se dle Payna (2010) sousloví objevilo v Německu při tvorbě politického programu, který se zaměřoval na kvalitu života ovlivněnou například příjmem německých občanů, jejich majetkem či mírou nezaměstnanosti, kriminality a dalšími řešenými aspekty, které s pojmem kvalita života úzce souvisí. Následně tento termín v sociologické společnosti zobecněl a využívá se dodnes v různých vědních disciplínách.

3.1.2 Využití pojmu v různých vědních oborech

Kvalita života je téma, které se dotýká široké škály vědních oborů a stránek lidského života. Čevela a kol. (2014) označuje tento pojem za uplatnitelný v různých oblastech a vědách, kterými mohou být například: ekonomie, regionální politika, sociologie, psychologie, politologie, zdravotnictví aj. Zároveň existuje mnoho různých faktorů, které mohou její úroveň přímo či nepřímo ovlivňovat.

Ke kvalitnímu životu patří z pohledu zdravotnictví možnost vykonávat každodenní lidskou činnost, schopnost mobility, seberealizace a uplatnění v osobním životě. Tyto na jednu stranu nehmotné, ale základní aspekty lidského života jsou pacientovi někdy bohužel nenávratně odepřeny, což může snížit úroveň kvality jeho života. Naproti tomu z ekonomického hlediska se globalizované světové společenství zaměřuje na vlastnictví hmotných statků, které přinášejí vlastníkům určité potěšení a uspokojení. Konzumní společnost tak v dnešní době spotřebovává nespočet statků a služeb, které považuje ve svém životě za nezbytné (VÚBP, 2007). Psychologický přístup hodnotí dle Vaďurové a Mühlpachra (2005) aspekty, které mají vliv na úroveň kvality života jako například, plnění lidských potřeb, seberealizace či lidská práni.

Velmi stručně ji tedy můžeme definovat jako jakousi osobní pohodu. Za negativní faktory, které snižují úroveň kvality života, můžeme považovat například různé deprese, poruchy nálad nebo některá životní traumata. V rámci této bakalářské práce se s kvalitou života setkáváme spíše ze sociologického hlediska či z pohledu regionálního rozvoje. Zaměříme se také na různé demografické ukazatele a jejich změny, které nám pomohou pochopit vliv výstavby TPCA na území Kolínského regionu na úroveň kvality života obyvatel.

3.1.3 Hodnocení úrovně kvality života

Kvalitu života jako takovou dle Murgaše a kol. (2013) nelze měřit, můžeme pouze sledovat její indikátory a proměnné a ty následně porovnávat a hodnotit. V důsledku rozšíření řešeného pojmu se objevuje stále více metod, které napomáhají vyhodnocovat tyto aspekty a proměnné. Čevela a kol. (2014) uvádí některé z metod, kterými mohou například být například různá dotazníková šetření, testy či škálové otázky.

V rámci hodnocení kvality života jsou sledována dvě hlediska, kterými jsou *objektivní* (prostorová) a *subjektivní* (osobní) stránka kvality života. Objektivní hledisko bývá hodnoceno z pohledu materiálního zabezpečení, fyzického zdraví či sociálního statusu. Naproti tomu subjektivní hledisko pozoruje jedinec sám, kdy vnímá své postavení ve společnosti a řídí se svým hodnotovým systémem (Vaďurová, Mühlpachr, 2005). Komplexně tedy sledovaný jev nejsme schopni měřit přímo, nýbrž pomocí komplexního modelu kvality života, který hodnotí rovnou tři úrovně, a to bazální, individuálně specifickou a elitní (Dvořáková, 2006).

3.2 Faktory ovlivňující kvalitu života po výstavbě TPCA

V případě města Kolín budeme v praktické části zkoumat faktory, které ovlivnily kvalitu života z pohledu regionálního rozvoje. Vstup automobilové továrny na trh a do samotného kolínského okresu může vyvolat nespočet změn na trhu práce, změn přírodních podmínek či struktury obyvatelstva, se kterou může souviset například zvýšená kriminalita.

Přírůstek obyvatel ve městě může mít jak přínosný, tak i negativní vliv a to v oblastech základních lidských potřeb, interakce mezi stálými a novými občany, či z hlediska ekonomické úrovně. Ekonomická úroveň regionu je ovlivněna především věkovou strukturou obyvatelstva, která určuje potřebu a samotnou poptávku odlišných statků a služeb. Lidé v produktivním věku využívají jiné služby než důchodci nebo děti v předškolním věku. Těmto skupinám tedy musí být zajištěny takové služby, které jim umožní pozitivně a vhodně trávit svůj volný čas. Lidé v postproduktivním věku jistě uvítají příjemná a klidná místa k odpočinku, kterými mohou být městské parky, či budou poptávat sociální služby usnadňující jejich každodenní život. Pracující lidé bezpochyby rádi využijí nové možnosti trávení volného času v podobě různých kulturních zařízení, vysokého výběru restaurací, či širokou škálu sportovních aktivit. Pro děti je nutné vybudovat hřiště k vhodnému trávení volného času aktivním způsobem, či zajistit vzdělávací a jiné kroužky.

Regiony můžeme rozlišovat na dva druhy, a to na imigrační a emigrační. V případě regionu Kolín se jedná spíše o imigrační region, kde v krátkodobém měřítku může mít příliv nových obyvatel vliv na nedostatečnou kapacitu regionu. S příchodem nových obyvatel souvisí situace v oblasti bydlení, vzdělání, zdravotnictví a ostatních služeb. Například v oblasti bydlení dochází v krátkodobém měřítku ke zvyšování cen nemovitostí, které souvisí s nedostatečnou ubytovací kapacitou. V dlouhodobém horizontu můžeme v takovém regionu naopak sledovat pozitivní jev v podobě zvyšování průměrných příjmů regionu a vyšší poptávku po službách malých firem vyvolanou zvýšením počtu obyvatel a jejich příjmů (Redlichová, 2013).

3.2.4 Ubytovací kapacita ve městě Kolín

V případě města Kolín se situace s nedostatkem ubytovací kapacity musela po výstavbě TPCA neprodleně řešit. Firma se v roce 2005 se státem a městem Kolín dohodla, že vláda vypomůže městu Kolín a to tak získá od státu 151 milionů korun na výstavbu nových bytů pro TPCA. Celkem mělo být vystavěno 850 nových bytů určených výhradně zaměstnancům automobilky. První část bytů v Kolíně vznikla přestavbou kasáren a druhá polovina měla být vystavěna na zemědělské ploše nedaleko kolínské vodárny (Idnes.cz, 2005a).

Město Kolín se tak pustilo do výstavby nových bytů s příslibem státní investice 151 milionů korun. Vláda svůj slib ale nedodržela a neuvolnila finanční prostředky určené k výstavbě vodárenského sídliště. Město Kolín bylo nuceno uhradit výstavbu z městského rozpočtu a vypůjčit si přes 400 milionů korun. Město se tak dostalo do rekordního dluhu. Město Kolín se tak stalo nejzadluženějším městem České republiky. Firma TPCA obdržela jen 140 nových bytů a potýkala se tak s problémem nedostatečné ubytovací kapacity určené pro zaměstnance. Tento stav vyvolal nespokojenost a následné výpovědi ze strany pracovníků (Idnes.cz, 2005b). Po finální dostavbě výše uvedeného sídliště naopak nastal problém spojený s nezájmem o nové byty. Bydlení bylo totiž pro zaměstnance s tak nízkým příjmem příliš drahé a nedosažitelné. Zároveň musela TPCA snížit výrobu a propustila tak veliké množství zaměstnanců. Neobsazených bytů v té době bylo přibližně 80. Bohužel se ale jednalo o byty, které byly určeny výhradně pro zaměstnance TPCA a i přes to, že o bydlení mělo zájem nespočet kolínských rodin, nemohly být jimi využity. Kolín tak nemohl umořit svůj dluh v podobě finančních prostředků získaných z pronájmu nových bytů (Ihned, 2012). V roce 2012 byl dluh vyčíslen na 890 milionů korun, které musí město splatit do roku 2020. Celkový dluh se rovnal přibližně ročnímu rozpočtu města a v přepočtu na jednoho obyvatele města 29 tisíc korun (Ihned, 2012). Městu Kolín se nakonec podařilo dohodnout s vládou a bylo mu umožněno nabídnout volné ubytovací kapacity občanům města, čímž se situace na nějaký čas vyřešila. V dnešní době management TPCA řeší problém s nedostatkem ubytovacích kapacit. Město Kolín ale odmítá povolit jakékoliv nové stavební práce za účelem ubytování zaměstnanců TPCA.

3.2.5 Migrace ve Středočeském kraji

Migrace, někdy je také označována pojmem *prostorová mobilita*, popisuje pohyb osob či skupin obyvatel v geograficky vymezeném prostoru. Změna místa pobytu může být přechodného či trvalého charakteru. V sociologii se označení migrace využívá v několika významech, a to: jako přechod jedince či skupiny z jedné společnosti do jiné nebo jako každá změna bydliště (Jandourek, 2012). Prostorová mobilita může mít vliv na úroveň kvality života obyvatel regionu.

Se vznikem TPCA se jistě změnila i struktura obyvatel v důsledku tvorby nových pracovních míst. Bartoňová a kol. (2010) tvrdí, že právě nejvíce migračně aktivním regionem se v posledních letech stal region středočeský, který zahrnuje oblasti Praha a střední Čechy. Jedná se o vzájemně silně provázaný ekonomický prostor, vyznačující se stabilně velmi vysokým migračním obratem, vysokým migračním saldem a vysokou migrační účinností. Střední Čechy jsou přirozeným širokým zázemím hlavního města a to zvláště okresy, které se vyskytují v blízkém okolí Prahy. Obyvatelé těchto okresů mají obvykle výhodu spojenou s dostupností pracovních míst a služeb, které se nacházejí v zázemí hlavního města Prahy. V případě města Kolín je dopravní dostupnost do hlavního města velmi dobrá a to hlavně proto, že je Kolín významným železničním uzlem v rámci České republiky.

Jedním z hlavních důvodů stěhování obyvatelstva jsou jistě výhodné pracovní příležitosti dané vyšší reálné mzdy. Dalšími faktory migrace obyvatel mohou být například levné bydlení, citové vazby či vhodné životní podmínky a zároveň dobrý stav životního prostředí. Výše zmíněné determinanty migrace můžeme rozčlenit na push a pull faktory. Push faktory, kterými může být například vysoká míra nezaměstnanosti či málo pracovních příležitostí, vyvolávají v lidech potřebu migrace. Naopak pull faktory jsou v podstatě důvody ke změně bydliště. Mohou jimi být například vysoké mzdy, nízké náklady na bydlení či větší počet volných pracovních míst (Redlichová, 2013).

3.2.6 Automobilový průmysl a jeho vliv na kvalitu života

Počátek průmyslové revoluce přinesl nový poznatek o zjednodušení průmyslové výroby. Byla vyřešena otázka jakým způsobem přeměnit chemickou energii paliva na energii tepelnou a mechanickou prostřednictvím využití parního stroje. Tato skutečnost vedla k výraznému nárůstu celosvětové spotřeby energie. Příkladem tohoto plýtvání mohou být ušlechtilá kapalná paliva a zemní plyn (Jeníček a kol., 2010). Páteřním odvětvím českého průmyslu byl k roku 2015 průmysl automobilový, jehož podíl na tvorbě přidané hodnoty se pohyboval zhruba okolo 30 procent (ČSÚ, 2015). Automobilové odvětví průmyslu se zaměřuje na výrobu, vývoj, marketing a následný prodej motorových vozidel, kterými jsou například osobní či nákladní automobil, autobus, motocykl nebo samostatné náhradní díly pro ně určené (Čížínská, 2010). Automobilový průmysl ale může nenávratně způsobit znečištění životního prostředí, které může být jedním z hlavních aspektů snižujících úroveň kvality života obyvatel daného regionu.

Dle Jeníčka (2010) dochází k znečištění životního prostředí úměrně s rozvojem průmyslové výroby, výstavbou elektráren, rozvojem sídliště, nešetřného nakládání s odpady a zhuštěním silniční dopravní sítě. Mezi nejčastější typy znečištění v důsledku průmyslové výroby patří znečištění ovzduší, vod či půd. Po roce 1989 se stav životního prostředí v České republice změnil ve všech výše zmíněných oblastech (Bittner, 2013). Automobilový průmysl primárně ohrožuje a snižuje kvalitu ovzduší, kterému se budeme dále věnovat.

3.2.7 Kvalita ovzduší

Ovzduší je jednou z nejpodstatnějších složek životního prostředí, jehož důležitost bývá velmi často podceňována, i přes to, že obklopuje každého z nás a má přímý vliv na lidské zdraví. Po pádu komunistického režimu se jeho stav nikterak nezlepšil, nýbrž došlo k prohloubení jeho znečištění zapříčiněné rozvojem průmyslu a důsledkem silniční dopravy (Bittner, 2013).

Ochrana ovzduší je vymezena v Zákoně o ochraně ovzduší č. 201/2012 Sb., který ji popisuje jako „*předcházení znečišťování ovzduší a snižování úrovně znečišťování tak, aby byla omezena rizika pro lidské zdraví způsobená znečištěním ovzduší, snížení zátěže životního prostředí látkami vnášenými do ovzduší a poškozujícími ekosystémy a vytvoření předpokladů pro regeneraci složek životního prostředí postižených v důsledku znečištění ovzduší.*“

Účelem ochrany ovzduší je tedy samotné předcházení vzniku škodlivin vypouštěných stacionárními a mobilními zdroji znečištění do ovzduší, čímž se sníží riziko poškození lidského zdraví. Dalším aspektem ochrany ovzduší je vytvoření předpokladu k regeneraci složek životního prostředí (Tuháček a kol., 2015).

Foltýn a Jeníček (2010) rozdělují zdroje znečištění z pohledu jeho původců. Producenty znečištění mohou být lidé v důsledku své činnosti, toto znečištění můžeme označit jako antropogenní. Kontaminace ovzduší může ale také vzniknout přírodní cestou. Jedním z hlavních antropogenních zdrojů znečišťujících ovzduší je energetický průmysl spalující fosilní paliva, ropu a zemní plyn. Dalšími zdroji znečištění mohou být automobilový, chemický či metalurgický průmysl, silniční doprava vypouštějící do ovzduší výfukové plyny či domácnosti spalující nevhodné látky ve svých topeništích. Přírodními zdroji znečištění mohou být například vichřice produkující prachové částice, či výbuch sopky.

V důsledku antropogenního znečišťování ovzduší stacionárními zdroji jsou do vzduchu vypouštěny škodlivé látky. Příkladem může být oxid siřičitý způsobující smog londýnského typu nebo kyselá dešť, oxid dusíku, oxid uhelnatý nebo poléhavý prach (Foltýn, Jeníček, 2010). Všechny tyto látky mohou mít přímý vliv na lidský organismus a nenávratně tak způsobit zdravotní obtíže. Oxid siřičitý vyvolává respirační potíže ve formě dráždivého kašle způsobené podrážděním sliznice či různé formy slzení. Patří k nejnebezpečnějším a zároveň nejrozšířenějším exhalacím vypouštěným do ovzduší, které způsobují kyselá dešť a poškozují tak vegetaci. Jeho vznik je připisován ke spalování nevhodného materiálu jako je například nekvalitní uhlí, ropa či zemní plyn (Streblová, 2012). V posledních letech se v rámci restrukturalizace národního hospodářství podařilo jeho imisní koncentraci snížit.

Automobilový průmysl je dle Hodače a Kotrby (2011) kardinálním odvětvím produkující oxid uhličitý. Nárůst emisí vyprodukovaných v silniční dopravě kompenzuje snížení škodlivin produkovaných průmyslovými stacionárními zdroji.

3.2.7.1 Kvalita životního prostředí ve městě Kolín

S příchodem průmyslové výroby přichází zhoršování stavu životního prostředí v důsledku využívání ekologicky nešetrných materiálů a technologií. Novodobá konzumní společnost spotřebovává širokou škálu statků a služeb, které dnešní nabídka není schopna šetrně vyprodukovat. Keller (1997) tvrdí, že období konce 19. století přineslo hlubší význam pozorování přírodních jevů a vývoje ekologických principů.

Řešený správní obvod je především zaměřen na průmyslovou výrobu a zemědělství. Průmysl je převážně koncentrován v oblasti města Kolína a to v důsledku dobré dostupnosti dodavatelských sítí (ČSÚ, 2016). V první polovině 19. století zde byla Janem Pernerelem vystavěna železniční trať, která z města Kolín vytvořila celostátně významný železniční uzel. Město Kolín se totiž nachází ve velmi dostupné lokalitě Středočeského kraje a zároveň i celé republiky.

V posledních letech se město potýká s problémem znečištění ovzduší. Tato situace může být způsobena velkými průmyslovými stacionárními zdroji vyskytujícími se v okolí města. V roce 2013 byl v okrese Kolín naměřen vysoký podíl SO₂, čímž se okres Kolín stal čtvrtým nejvíce znečištěným okresem z celého Středočeského kraje. První příčku znečištění ovzduší oxidem siřičitým dlouhodobě udržuje okres Mělník, který je díky energetickému a chemickému průmyslu nejvíce znečištěným okresem Středočeského kraje. Druhým nejvíce znečištěným regionem se stal okres Kladno a třetí příčku již dlouhodobě udržuje okres Příbram (Tab. 1).

Tab. 1: Emise hlavních znečišťujících látek ve Středočeském kraji

Středočeský kraj						
Okres	TZL	SO ₂	NO _x	CO	VOC	NH ₃
	[t/rok]	[t/rok]	[t/rok]	[t/rok]	[t/rok]	[t/rok]
Benešov	70,7	133,5	242,6	152,2	130,3	4,3
Beroun	31,6	27,3	159,2	853,5	208,8	0,0
Kladno	81,3	2 783,5	1 876,9	505,2	200,5	0,0
Kolín	42,7	1 166,8	499,0	159,3	268,8	11,8
Kutná Hora	93,3	494,8	317,4	260,6	287,0	0,0
Mělník	501,8	9 642,0	6 553,8	803,7	999,6	24,4
Mladá Boleslav	88,4	763,3	676,9	482,4	1 147,3	1,2
Nymburk	15,0	176,1	140,9	66,6	270,6	1,1
Praha-východ	122,3	15,7	48,4	46,7	91,8	0,0
Praha-západ	20,8	79,0	53,6	61,3	21,6	0,0
Příbram	46,9	1 180,3	564,7	273,3	91,1	0,0
Rakovník	58,9	238,4	126,5	148,0	50,6	0,0

Zdroj: (Český hydrometeorologický úřad, 2013)

3.2.8 TPCA, její metody výroby a vliv na životní prostředí

Důležitým aspektem provozu firmy TPCA je šetrnost k životnímu prostředí a trvalému udržitelnému rozvoji. „*Trvale udržitelný rozvoj je takový rozvoj, který uspokojuje potřeby přítomnosti, aniž by oslaboval možnosti budoucích generací naplňovat jejich vlastní potřeby.*“ (Brundtland, 1991: 279)

Strategie trvale udržitelného rozvoje byla vládou přijata v roce 2004. Základními cíli byly stanoveny například systematická podpora recyklace, minimalizace zájmů mezi hospodářskými aktivitami, ochrana životního prostředí a kulturního dědictví, podpora udržitelného rozvoje obcí a ochrana ovzduší (Vochozka a Mulač, 2012).

3.2.9 Kaizen

Co se týče životního prostředí a efektivity továrny na výrobu automobilů, dodržuje TPCA metodu postupného zlepšování Kaizen, která je založena na japonských kulturních tradicích. Janišová a kol. (2013) definuje Kaizen, spíše jako filosofii zastřešující různé činnosti podporující zlepšování procesů ve firmě, nežli jako určitou metodu. Filosofie pocházející z Japonska překládá slovo Kaizen jako „nepřetržitý proces malých pokroků“, kterými mohou být například aspekty ovlivňující produktivitu práce, týmovou práci, nebo činnosti spojené s kontrolou kvality výroby a samotných výrobků. Kaizen klade na první místo kvalitu výrobku dosaženou nízkými vstupními náklady v požadovaném čase určeném klientem.

Strategie vznikla krátce po druhé světové válce. Japonsko se stalo světovou hospodářskou velmocí a zároveň důležitým producentem v oblasti průmyslové výroby. S příchodem nových výrobků ale vzniká i zodpovědnost za jejich vznik. Metoda Kaizen, kterou dlouhodobě využívá japonská automobilka Toyota a následně i řešená firma TPCA, se snaží eliminovat vzniklé škody na životním prostředí pomocí určitých pravidel chování ve firmě a tuto metodu využívá nespočet japonských výrobních firem. Manažer podniku by měl klást důraz na samotný výrobní proces a jeho logistiku (Masaaki, 1986). Důležitou rolí chodu firmy je orientace na zákazníka, kontrola kvality, disciplína na pracovišti, kooperace vedení s pracovníky, celková kontrola kvality a její postupné zlepšování.

Model strategie neustálého zlepšování byl definován Japoncem Masaaki Imai a stal se nejdůležitějším procesem japonského řízení firem a jakýmsi klíčem k úspěchu a konkurenceschopnosti. Management firmy se musí naučit implementovat základní koncept a systém realizace strategie Kaizen. Jedná se o alternativní a inovativní strategii řízení firmy, která je charakteristická svými dílčími činnostmi. Filosofie je založena na kulturním přizpůsobení zaměstnanců a samotného managementu. Zaměstnanci mohou podávat vlastní návrhy ke zlepšení výroby čímž je jim poskytnuta důvěra rozvíjející jejich vlastní iniciativu k práci.

Jedná se o efektivní, kontrolovatelný proces výroby, jemuž jsou školeni všichni zaměstnanci. Cílem je vyvolat pocit sounáležitosti a dobré pracovní vztahy, pomalé, ale stabilní zlepšování chodu firmy s nulovými defekty (Paraschivescu, Cotirlet, 2015).

Zaměstnanci automobilky se musí v rámci této filosofie řídit těmito základními pravidly chování na pracovišti (Smalley, Kato, 2011):

- *Podílej se na rozvoji a blahobytu země, ve které pracuješ, a věrně ji služ.*
- *Buď neustále o krok dopředu díky své kreativitě, zvědavosti a snaze o zdokonalení.*
- *Chovej se prakticky a vyhni se lehkovážnosti.*
- *Buď laskavý, velkorysý a usiluj o příjemnou a domácí atmosféru na pracovišti.*
- *Chovej se uctivě a buď vděčný za maličkosti.*

Obrázek 1 Pyramida priorit filosofie Kaizen



Zdroj: (Paraschivescu, Cotirlet, 2015: 12)

3.2.9.1 Just-in-time

System, který je šetrný k životnímu prostředí, a zároveň pomáhá snižovat výrobní náklady, se nazývá Just-in-time. Jde o metodu, kdy je každý výrobní proces perfektně logisticky rozvržen. Jednotlivé dodávky materiálu jsou naplánovány takovým způsobem, že je není potřeba nikterak skladovat, nýbrž přicházejí „právě včas“. Tento způsob eliminuje náklady spojené se skladovacími prostory a zároveň při výrobě nevznikají odpady z přebytečného materiálu. V případě TPCA to tedy znamená, že je vyrobeno jen potřebné množství komponentů na výrobu automobilů, které jsou v daný okamžik dodány dodavateli a nevznikají tak přebytečné odpady (Matolín, 2006).

TPCA se v důsledku této moderní koncepce stále daří snižovat případné ztráty a efektivně zvyšovat svou produkci. Každý zaměstnanec této továrny na výrobu automobilů je zároveň zodpovědný za kvalitu své práce a je povinen zastavit celou výrobní linku pokud zaznamená sebemenší problém či závadu na produktech. Tento unikátní přístup garantuje nekompromisní produkční kvalitu a zároveň je šetrný k životnímu prostředí, jelikož se vyhýbá přílišným energetickým ztrátám. TPCA zároveň dbá na snižování odpadů a jejich následnou dokonalou recyklaci. Každý zaměstnanec se musí systematicky vzdělávat v oblasti třídění odpadů a ekonomického využívání papíru a energií (Matolín, 2006).

Společnost TPCA byla za svůj šetrný přístup odměněna certifikátem BAT společně s mezinárodním certifikátem řízení ochrany přírody normy ISO 14001:2004.

3.2.10 Kriminalita

Na kvalitu života kolínských občanů mají bezpochyby přímý vliv kriminální činy spáchané na území města. Pojem může představovat jakýsi soubor forem chování jedinců, které je trestním právem posuzováno za trestný čin. Jedná se o společensky nebezpečný jev, který v dnešní době vyžaduje zvýšenou míru pozornosti (Fischer, Škoda, 2014). Příchod nových občanů do určité oblasti může zvýšit pravděpodobnost výskytu kriminálních činů v důsledku střetu různých kultur. K aspektům ovlivňujícím kvalitu života nepochybně patří i pocit bezpečí, který může být ohrožen v důsledku delikvence páchané v oblasti bydliště jedince.

Otázky týkající se kriminality a jejího výskytu se v konfrontaci s kvalitou života stávají v posledních letech velmi aktuálními. Zločinnost byla zkoumána již v 19. století ale první posun v poznání delikvence a zločinnosti byl zaznamenán až v období chicagské školy. V té době byly zkoumány patologické jevy na určitém území v důsledku imigračního charakteru. V důsledku stěhování docházelo ke střetu různých kultur. Na přelomu sedmdesátých let 20. století došlo k vyvrcholení sociálních problémů, které byly spojeny s neblahou hospodářskou situací, která v té době vedla k recesi. Lidé si nemohli dovolit nakupovat takové množství statků a služeb aby naplnili své základní lidské potřeby. Chudoba vedla ke zvýšení počtu kriminálních činů (Temelová a kol., 2012).

Kriminalitu můžeme rozlišit pomocí dvou pojetí, kterými jsou užší legální pojetí či sociologické pojetí kriminality (Zoubková a kol., 2011). Trestné činy nám mohou poukázat na interakci lidí s prostředím, ve kterém se nacházejí.

3.3 Partnerství pro Kolínsko

Společnost TPCA vytvořila na počátku svého působení grantový program s názvem Partnerství pro Kolínsko, jehož posláním je upevňovat dobré vztahy mezi automobilkou a celým regionem. Hlavním mottem automobilky je „být dobrým sousedem“, a tak se již více než deset let snaží podporovat rozvojové projekty kolínského regionu a být ekologicky šetrný. V této části bakalářské práce se budeme věnovat právě samotnému pojmu partnerství a konceptu společenské odpovědnosti, jež je velmi aktuálním tématem. Následně si přiblížíme rozvojové činnosti společnosti v regionu Kolín a v praktické části bakalářské práce se budeme soustředit na vliv grantového programu Partnerství pro Kolínsko na kvalitu života místních občanů.

3.3.11 Koncept společenské odpovědnosti

V dnešní době stále více firem využívá koncept společenské odpovědnosti, který se zaměřuje na činnosti podporující trvale udržitelný rozvoj. Jedná se o žádoucí propojení ekonomických a společenských zájmů. Podniky mohou svou činností například podpořit hostitelský region v jeho dalším rozvoji či šetrně působit na životní prostředí (Kašparová, Kunz, 2013). Koncept společenské odpovědnosti neboli CSR dodržuje také firma TPCA.

Koncept je zaměřen na tři oblasti, kterými jsou ekonomická, sociální a environmentální oblast podpory. Být společensky odpovědný je v zájmu samotné firmy a to z důvodu zvýšení produktivity práce založené na loajalitě zaměstnanců. Firmy dobrovolně integrují sociální a ekologická hlediska do každodenního chodu firmy. Zájem o tento koncept mají samotní zákazníci, zaměstnanci i management firmy. Důvodem vzniku konceptu se staly environmentální problémy. Být zodpovědný za svou činnost je stále více veřejností uznávaným způsobem podnikání (Aras, Crowther, 2009).

3.3.12 Partnerství

Partnerství je velice často využívaným nástrojem podpory rozvoje regionů. Řízení veřejné správy je v praxi obvykle založeno na vztazích a dohodách mezi jeho zástupci, ekonomickými subjekty a samotnými obyvateli (Trhlínová, 2014). Velice často je možné partnerství utvořit v rámci vztahů mezi regionem a podnikatelským subjektem, jako je to v případě kolínského regionu a firmy TPCA.

Partnerství poskytuje řadu výhod, pro obě zúčastněné strany. V případě regionu se jedná o nové finanční prostředky vhodné pro následný rozvoj území. Pro firmu tak může být přínosný kladný vztah s hostitelským regionem, poskytující příliv lidských zdrojů. *„Partnerství chápáné jako součinnost určitého množství subjektů při dosahování určitého společného cíle umožňuje dosahovat synergického efektu, zejména díky možnostem dosahovat úspor z rozsahu, využíváním možností ke sdružování prostředků, vzájemnou výpomocí nebo společným řešením problémů.“* (Dušek 2010 : 40)

Participace a společné partnerství přináší komplexnější pojetí programů rozvoje a rozhodování o něm. Velice často strategická řízení vycházejí ze zájmu a iniciativy obyvatelů neboli endogenním přístupem. Samotní obyvatelé totiž nejlépe dokážou rozhodnout, která opatření či nové projekty potřebují zrealizovat (Ježek, 2007). Pokud má dle Dijka (2006) tento systém participace fungovat, je nutné ji vnímat jako přirozenou část života všech občanů. Jednotliví občané by se měli naučit zapojit do rozhodování týkající se rozvojových opatření a projektů.

Impulsy vzniku takového partnerství mohou být iniciovány zdola, shora či na základě finančních podnětů. *Bottom-up* neboli zdola vznikají v důsledku společné potřeby lepší koordinace či spolupráce na daném území. Velice často tato rozhodnutí vznikají na základě potřeby občanů či samotného regionu. Princip *bottom-down* (shora) je velice často iniciován představiteli různých institucí, kteří zvolí řešenou oblast. Finanční podněty jsou obvykle zaštitěny více partnery (Trhlínová, 2014). V následující kapitole se budeme věnovat partnerství vytvořené mezi subjekty TPCA a regionem Kolín. Tento grantový program byl vytvořen za účelem podpory dobrých vztahů mezi výše uvedenými subjekty.

3.3.13 Partnerství pro Kolínsko a jeho činnost v regionu

V rámci dobrých vztahů mezi regionem a firmou byl vytvořen grantový program „TPCA pro Kolínsko“ jehož prostřednictvím jsou každoročně investovány 4 miliony korun určené k rozvoji regionu. Řešenými oblastmi jsou například péče o životní prostředí, aktivní život obyvatel Kolínska nebo bezpečná doprava a zdraví občanů. Firma již stihla za dobu svého působení v regionu, investovat téměř 110 milionů korun do více než 550 projektů. Systém výběru projektů funguje na principu internetové ankety, kde mohou občané hlasovat pro navržené projekty. Z nejvíce podporovaných projektů pak některé zvolí a následně schválí výběrová komise a zašle k realizaci.

Pro rok 2016 bylo navrženo 18 projektů, z nichž uspěly:

- *Vraťme mníka jednovousého zpět do rybníka*
- *Oživení sklenářova dolíku*
- *Kozlové do toho*
- *Proměny města Kolína*
- *Sokole leť, máš sportovní rozlet!*
- *Interaktivní vzdělávací centrum*

Mezi vůbec neznámější již realizované projekty patří například výstavba lávky propojující Kmochův ostrov, obnova historické řepařské drážky. Řepařská drážka dle Plcha (2010) tvoří velmi zajímavou část historie průmyslových drah. V rámci projektu se podařilo obnovit až dvou kilometrový úsek tratě. Drážka je velmi oblíbená především mezi rodinami s malými dětmi a je často využívána pro účely školních výletů.

TPCA se v rámci projektů realizovaných z grantového programu také zaměřuje na podporu kolínských sportovních klubů a samotného rozvoje sportu. Mezi realizované sportovní projekty patří například Atletím, atletíš, atletíme, Z Kozlíků Kozlové a projekt Žijeme basketbalem. Firma pro své zaměstnance také pořádá různé sportovní akce, kterými jsou například cyklistické závody, orientační běhy a jiné aktivity.

3.4 Sociologický výzkum

Sociologický výzkum zodpovídá odpovědi na výzkumné otázky, které vznikají interakcí mezilidských vztahů. Primárním cílem sociologického výzkumu je tedy sběr dat týkajících se společnosti či lidského chování a následně tato zjištěná data vyhodnotit a porovnat. Výzkum je možné provádět pomocí dvou způsobů a to *kvalitativní* či *kvantitativní metodou* (Baum a kol., 2014). Je velice důležité umět správně zvolit vhodnou metodu zkoumání, která bude aplikovatelná na typ našeho výzkumu.

3.5 Metody sběru dat

Nejznámějšími metodami sociologického výzkumu jsou tedy výše zmíněná kvantitativní a kvalitativní metoda sběru dat. Dalšími metodami může být například primární či sekundární sběr informací, nebo harddata a softdata, která zachycují jednotlivé výsledky činností a chování (Foret, Stávková, 2003).

Foret (2008) ve své publikaci definuje sociologické metody výzkumu jako:

- *Primární výzkum* je zjišťování dat u konkrétních jednotek a respondentů. Sběr dat probíhá v terénu a velice často si jej autoři realizují sami nebo za pomoci tazatele. Primární výzkum můžeme dále rozčlenit na kvantitativní a kvalitativní metody.
- *Sekundární výzkum* se často provádí dodatečně a zpracovává data, která již byla původně někým shromážděna a zpracována za účelem primárního výzkumu. Při zpracovávání sekundárních dat můžeme využít data agregovaná nebo neagregovaná.
- *Kvantitativní metoda* zkoumá rozsáhlé měřitelné soubory. Snaží se zachycovat vzorek aplikovatelně na základní soubor.
- *Kvalitativní metoda* sleduje poznání více do hloubky za pomoci individuálních či skupinových rozhovorů.
- *Harddata*
- *Softdata*

3.5.13.2 Kvantitativní metoda

Kvantitativní výzkum je takový výzkum, který je objektivní. Důležitým předpokladem kvantitativního výzkumu je tedy jakási nestrannost autora. Autor není součástí zkoumaného prostředí, nýbrž zde figuruje jako takzvaný badatel. Kvantitativní metoda využívá statistického srovnávání dat pomocí různých matematických modelů. Výstupem kvantitativního šetření je široká škála měřitelných dat v komparaci vztahu mezi jednotlivými proměnnými a typem respondenta. Kvantitativní způsob je často spojován s tzv. hypoteticko-deduktivním principem (Punch, 2003).

Metoda využívá různé techniky, kterými může být například velmi často využívaný dotazník. Dotazník obsahuje otázky tvořené pomocí hypotéz. Tyto otázky jsou respondentovi pokládány v různých formách, kterými mohou být otevřené či uzavřené typy otázek (Baum a kol., 2014).

3.5.13.3 Kvalitativní metoda

Kvalitativní výzkum je zaměřen na zjišťování velmi podrobných dat týkajících se určité problematiky. Tato metoda přináší hlubší poznání sociálního problému a častokrát dává prostor vyjádřit respondentův názor osobnějším způsobem (Giddens, 2013). Kvalitativní výzkum využívá metodu řízených rozhovorů, které jsou pokládány badatelem. Oproti kvalitativnímu výzkumu je kvantitativní způsob zjišťování dat subjektivnější, kde důležitým předpokladem jsou velmi dobré komunikační schopnosti badatele. Ten musí být schopen strukturovaně přemýšlet. Kvalitativní techniku zjišťování dat můžeme také označit jako nenumerickou metodu (Baum a kol., 2014).

V dnešní době se často využívají tzv. smíšené metody, kde je kvantitativní metoda doplněna o metodu kvalitativní a naopak. Sociologický výzkum musí být sestaven tak, aby byla zvolena metoda vhodná pro zjišťování dat. V sociologickém výzkumu se využívá veliké množství různých metod, které musí být vhodně použity. Mezi hlavní využívané metody patří terénní výzkum, experiment, výzkum založený na dokumentech a dotazníková šetření (Giddens, 2013). Nejčastěji se ale používají různé kombinace šetření vhodné ke konkrétnímu sociologickému výzkumu.

3.5.1 Techniky sběru dat

Při realizaci sociologického výzkumu je dle Dismana (2000) možné využít širokou škálu technik sběru dat.

- *Přímé pozorování* se provádí pomocí sledování vybraných jevů a jejich následné zapisování.
- *Rozhovor* je možné provádět standardizovanou či nestandardizovanou formou, individuálně nebo v určité skupině respondentů. Je možné ho provádět telefonickou i osobní formou.
- *Dotazník* je velice častou technikou sběru dat, jehož prostřednictvím odpovídají respondenti do tištěného či internetového formuláře.
- *Analýza dokumentů* je využívána při vyhodnocování již existujících dokumentů, které byly vytvořeny za nějakým účelem. Z těchto dokumentů můžeme vypořizovat indicie lidského chování.

3.5.1.4 Dotazníkové šetření

Dotazníkové šetření umožňuje vyhodnocovat větší množství zjišťovaných informací od více oslovených respondentů. Často se využívá ke srovnávání vztahů mezi odpověďmi a odpovídajícími respondenty. Nevýhodou může být například nereprezentativnost dotazovaného vzorku respondentů či povrchnost a nekonkrétnost otázek použitých v dotazníku. V tomto případě se může stát, že budou odpovědi málo konkrétní či se nám vůbec nevrátí. Kladené otázky musí být srozumitelné a jednoznačné aby je dotazovaný respondent správně pochopil. Dotazníková šetření jsou nejrozšířenějším typem kvantitativního výzkumu. Zároveň je dostatek metod proveditelnosti a to například papírovou formou dotazníku či v elektronické formě, lze provádět i telefonicky či ústně (Giddens, 2014).

Při volbě dotazníkového šetření je velice důležité zvolit správný typ struktury kladených otázek. Standardizované otázky umožňují rychlejší a pohodlnější vyplnění dotazníku a zároveň jsou vhodnější při vyhodnocování dotazníku. Omezení tkví v nemožnosti vyjádření respondentova vlastního názoru a samotný dotazník je velice strohý.

Otevřené otázky naopak tuto možnost vyjádření názorů respondentů poskytují, ale jejich vyhodnocení je poměrně složité a to z důvodu velmi širokého množství odpovědí. Kompromisem těchto metod jsou polo-strukturované dotazníky, které se skládají ze standardizovaných otázek i otázek otevřených či polo-uzavřených. Tato varianta dotazníku je velice oblíbená a často využívaná.

3.5.2 Typy otázek v dotazníku

V sociologickém výzkumu se dle Foreta (2003) rozlišují dva typy otázek a to *otevřené* a *uzavřené*. Otevřené otázky můžeme také označit za otázky volné či nestandardizované a uzavřené naopak za standardizované neboli řízené. Kombinací těchto otázek lze vytvořit otázky *polootvřené*.

Otevřené otázky jsou respondentovy pokládány bez možnosti výběru varianty odpovědi a respondent se tak může reprezentovat vlastními slovy. Nevýhodou těchto otázek je obtížné vyhodnocení a zároveň neochota respondenta zdoluhavě odpovídat. Výhodou je respondentovo zamyšlení nad daným tématem. Otázky můžeme formulovat mnoha způsoby a to například volně, kdy je respondentovi ponechána volnost při volbě odpovědi, asociálně atd.

Uzavřené otázky mají předem formulované varianty odpovědí, ze kterých si respondent vybírá tu nejvýstižnější. Jistou výhodou je průkaznost odpovědí, rychlé a snadné vyplnění a následné vyhodnocení. Nevýhodou těchto otázek je sugestivní vliv na respondenta, který může často vést k jeho ovlivnění. Zároveň mohou vést k nahodilému vyplnění. Uzavřené otázky můžeme dále rozlišovat na dichotomické připouštějící dvě varianty odpovědí (ano-ne), výběrové s možností jedné alternativy odpovědi, výčtové poskytující výběru několika variant odpovědí či polytomické s uvedením pořadí alternativ. Velice často se využívá takzvané škálování, které poskytuje možnost vyhodnocení názorů respondenta.

Polootvřené otázky jsou velice často využívány právě v případě, že by užití otázek uzavřených vedlo k nahodilému vyplnění. Z pravidla se uvádí varianta „jiné“, která respondentovi umožňuje prezentovat svůj konkrétní názor.

3.5.3 Výzkumný vzorek

Důležitým aspektem věrohodnosti dat sociologického výzkumu je volba vhodného reprezentativního vzorku respondentů. Dle výsledků zkoumání sledovaného vzorku následně aplikujeme výsledek průzkumu na základní soubor čili na samotnou populaci. Zkoumaný vzorek respondentů tak musí být jakousi zmenšenou verzí řešené populace. Obvyklým problémem sběru dat je bezpochyby její neznalost.

Problém zkreslení reprezentativnosti vzorku je vhodné řešit volbou sledování *náhodného vzorku* respondentů. Sledování náhodného vzorku obvykle velice obtížné až nereálné provést jelikož neznáme strukturu celé populace. Jakousi alternativou náhodného zkoumání může být zkoumání *příležitostného vzorku*, jež je zaměřeno na respondenty, kteří jsou k dispozici. Jinak takový soubor můžeme nazvat vzorkem nahodilým či užitečným. V rámci použití této metody musíme dbát na to, abychom zvolili vhodné respondenty a přílišně negeneralizovali. Dalším typem může být *stratifikovaný (proporční) vzorek* respondentů, který se využívá při zkoumání veřejného mínění či politických preferencí či *skupinový vzorek* (Walker, 2013).

Při zkoumání souboru lze dle Reichela (2009) dojít k dvěma způsobům volby vhodného vzorku a to pomocí *monografické studie* či *vyčerpávajícím způsobem*. Při využití monografické studie je zkoumán jednotný vzorek, kterým může být například firma, škola, instituce. Vyčerpávající (úplný, totální) způsob zkoumání, jinak také cenzus se zaměřuje na větší počet zkoumaných jednotek.

4 METODIKA

Cílem praktické části bakalářské práce je zhodnocení hlavního a jednotlivých dílčích cílů na základě analýzy a syntézy. Literární rešerše je podkladem pro zhodnocení části vlastní práce. Výzkum byl proveden terénním šetřením pomocí tzv. PAPI metody.

4.1 Etapy výzkumu

Přípravná etapa výzkumu zahrnovala studium odborné literatury, týkající se dané problematiky, na jehož základě byla vypracována literární rešerše sloužící jako podklad pro zpracování vlastní práce. Tato etapa zahrnovala i volbu cíle výzkumu, volbu vhodného vzorku respondentů a metodu výzkumu. Nejprve byl proveden předvýzkum na menším vzorku respondentů, kterým bylo 10 tázaných respondentů. Předvýzkum byl zaměřen na srozumitelnost a jednoznačnost otázek, přičemž byly zjištěny dvě špatně položené otázky. Na základě výsledků předvýzkumu a názorů dotazovaných na formu dotazníku byly tyto otázky upraveny do finální podoby.

Následující neboli realizační etapa zahrnovala samotné dotazování. Výzkum probíhal v měsících března a dubna pomocí tzv. PAPI metody. Celkem bylo nasbíráno 126 responsí, které byly následně vyhodnoceny. V úvodu dotazníku byli respondenti seznámeni se základními informacemi a účelem dotazníku. Respondenti byli také seznámeni se zajištěním anonymity.

Dotazník obsahoval 18 otázek rozdělených do čtyř tematických okruhů, kterými jsou:

- *Partnerství „TPCA pro Kolínsko“*
- *Názory na bytovou výstavbu určenou pro zaměstnance TPCA*
- *Spokojenost respondentů s úrovní kvality života ve městě Kolín*
- *Demografické údaje respondentů*

V rámci výzkumného šetření byla využita jedna filtrační uzavřená otázka týkající se respondentova bydliště pro účel reprezentativnosti dat. Respondenti, kteří na tuto otázku odpověděli možností *b) ne* byli automaticky vyřazeni. Uzavřené otázky byly využity ve všech okruzích, ale převážně nejčastěji se vyskytovaly v okruhu týkajícího se demografických údajů o respondentech.

V dotazníku byla využita pouze jedna nepovinná otevřená otázka týkající se názoru obyvatel na zlepšení kvality života ve městě Kolín, a otázky uzavřené či polozavřené. Otevřená otázka byla položena za účelem zjištění vlastních názorů respondentů. V tematickém okruhu Partnerství „TPCA pro Kolínsko“ byly využity některé škálové otázky týkající preferencí volby projektů respondenty. Dále byly využity polozavřené otázky nabízející alternativní odpověď s možností vlastního návrhu odpovědi. Tematický okruh týkající se partnerství automobilky TPCA a města Kolín byl využit také za účelem zjištění priorit respondentů týkající se budoucího rozvoje města.

5 VLASTNÍ PRÁCE

5.1 Úvod do problematiky

Bakalářská práce se zabývá problematikou kvality života ve městě Kolín po výstavbě nadnárodní automobilové továrny Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech s. r. o. (dále jen TPCA). Rozhodnutí o založení této strategické aliance a výstavbě továrny na výrobu automobilů takového měřítka se dotklo životů nejen samotných obyvatel kolínského regionu ale celého Středočeského kraje. S příchodem nadnárodní společnosti může souviset nespočet faktorů majících vliv na kvalitu života občanů města Kolín, kterými mohou být například: tvorba nových pracovních míst, zvýšená kriminalita, migrace, snížení úrovně nezaměstnanosti, snížení kvality životního prostředí a v neposlední řadě konfrontace společnosti a regionu, ve kterém se firma nachází.

5.1.1 Zahájení činnosti strategické aliance

Strategická aliance firem PSA Peugeot Citroën a Japan Toyota Motor Corporation vznikla v roce 2002. TPCA je tedy poměrně mladou nadnárodní společností, jejíž hlavní činností je výroba malých ekologických motorových automobilů a jejich motorů. Jedná se o jeden ze tří nejvýznamnějších automobilových závodů v České republice. O svůj post se dělí s firmou Škoda Auto a. s. a Hyundai Motor Manufacturing Czech s. r. o. (Kadlecová, 2012).

Výrobní závod byl postaven na tzv. „Zelené louce“ u Kolína, jež byla zvolena v rámci výběrového řízení z důvodu výhodné lokality. Region byl vybrán z řady strategických důvodů, kterými jsou: vhodná poloha uprostřed České republiky a zároveň i Evropy, významný železniční uzel, dlouhodobá průmyslová tradice regionu a dostupnost levné pracovní síly, napojení na důležité železniční a silniční tepny, blízkost kvalifikovaných a ověřených dodavatelů, a v neposlední řadě podpora investic vládní politikou (Machková, 2009).

Výstavba továrny byla dokončena v únoru roku 2004 a následně v roce 2005 byla zahájena výroba malých automobilů (Žížalová, 2008). TPCA je tzv. Joint venture společností, kterou můžeme také označit jako alianci dvou zahraničních subjektů. Toto spojení vytváří úplně nový třetí subjekt, který je vytvořen za účelem prodeje nebo vývojem specifického produktu. Obvykle tak vzniká nová právní, organizační jednotka. (Odcházal, Dědina, 2007). V případě automobilky TPCA se jedná o výrobu malých motorových automobilů značek Peugeot, Citroën a Toyota, které jsou vhodné k městskému provozu. Pyšní se nízkou spotřebou a šetrností k životnímu prostředí v důsledku využití ekologických technologií.

Vybudování tak velkého výrobního komplexu přináší řadu investic určených k pokrytí vstupních nákladů, které v případě TPCA nebyly malé. Nejprve dvě výše zmíněné zahraniční firmy vložily do společného podnikání kapitál ve výši celkem 1,3 miliard Euro. Tyto finanční prostředky byly následně přerozděleny, a přibližně 650 milionů Euro bylo přiděleno na samotný vývoj automobilové technologie v mateřských státech. Dále bylo téměř 400 milionů Euro určeno pro nákup potřebných technologií v zahraničí a 170 milionů Euro k nákupu strojního parku, a tak „jen“ 80 milionů Euro bylo vynaloženo na samotnou výstavbu výrobního závodu v České republice. Investice byla vládou vítána a tak společně s městem Kolín uvolnili přibližně 2,5 miliardy Kč na přípravu stavebního pozemku (Žížalová, 2008).

V počátcích svého působení se TPCA potýkala se značným problémem získávání pracovníků. Jednalo se o vysokou fluktuaci, která musela být v nutných případech kompenzována najímáním pracovníků či brigádníků z takzvaných personálních agentur. Jedním z hlavních důvodů neobsazenosti a neatraktivnosti pracovních míst byly nízké mzdy zaměstnanců pohybující se nízko pod úroveň minimální mzdy ve Středočeském kraji. Obyvatelé Středočeského kraje jsou totiž zvyklí na standardně vyšší průměrný příjem. Nábor pracovníků byl zahájen v roce 2003, kdy firma zaměstnávala přibližně 300 osob. V období před zahájením výroby, zaměstnávala firma přibližně 1 500 pracovníků a svého vytyčeného cíle dosáhla společnost již koncem roku 2005 (Žížalová, 2008).

Obrázek 2: Logo firmy TPCA



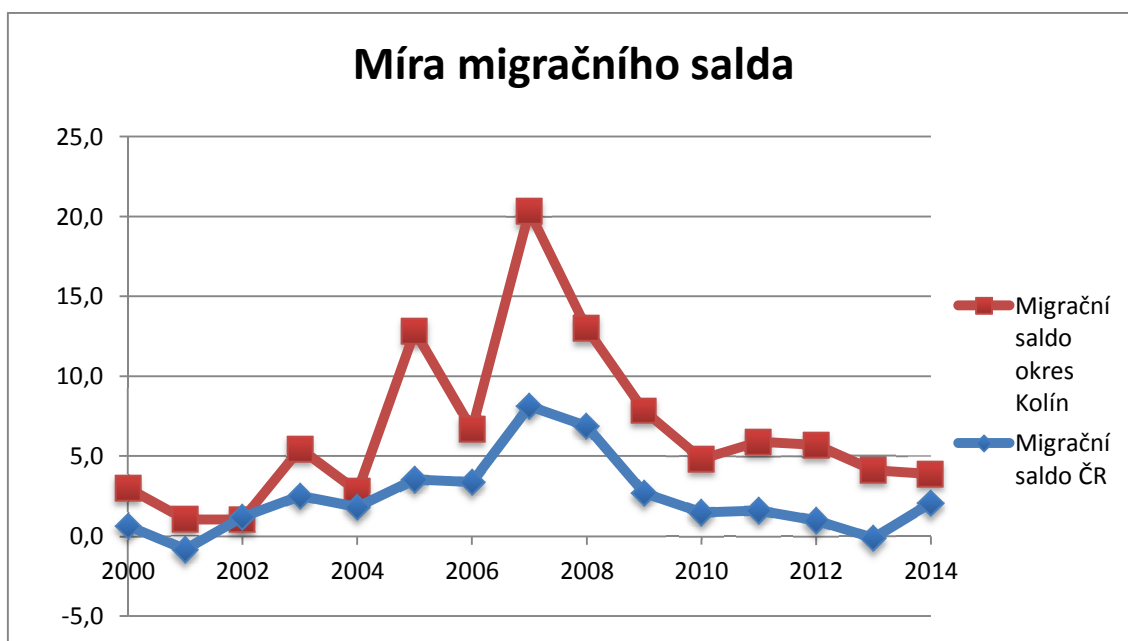
Zdroj: www.tpca.cz

5.1 Vybraný demografický ukazatel

V této části bakalářské práce se zaměříme na konkrétní demografický ukazatel a jeho změnu v období po zahájení výrobní činnosti firmy TPCA. Konkrétně se zaměříme na ukazatel: míra migračního salda.

5.1.2 Míra migračního salda

Na základě níže uvedeného grafu můžeme zpozorovat že, přibližně do roku 2002 měl přírůstek počtu obyvatel stěhováním v okrese Kolín mírně sestupnou tendenci, která se nijak zvlášť nelišila od migračního salda v České republice. Následně přišlo zvýšení počtu přistěhovaných obyvatel a to zejména v letech 2004 až 2005. Největší skokový nárůst počtu obyvatel stěhováním v ORP Kolín je ale zaznamenán v letech 2006 až 2007, kdy se populace meziročně rapidně zvýšila a to v důsledku přistěhování nových obyvatel. Tento vývoj může úzce souviset s rozvojem průmyslu v okrese Kolín a to konkrétně se zahájením a rozšířením výroby v TPCA (Vochodský a Klvačová, 2013).



Graf č. 1: Míra migračního salda v okrese Kolín v období 2000 - 2014

Zdroj: ČSÚ – Statistická ročenka ČR, Vybrané ukazatele okres Kolín

5.2 Výsledky primárního výzkumu dotazníkového šetření

5.2.3 Charakteristika výběrového souboru respondentů

Tab. 2: Pohlaví respondentů

Pohlaví	Absolutní četnost	Relativní četnost	Modální hodnota
Muž	56	44,44 %	Žena
Žena	70	55,56 %	

Zdroj: vlastní zpracování

Tab. 3: Vzdělání respondentů

Vzdělání	Absolutní četnost	Relativní četnost	Modální hodnota
Základní	4	3,17 %	Středoškolské s maturitou
Středoškolské s maturitou	74	58,73 %	
Vyšší odborné	21	16,67 %	
Vysokoškolské	27	21,43 %	

Zdroj: vlastní zpracování

Tab. 4: Věk respondentů

Věk	Absolutní četnost	Relativní četnost	Modální hodnota
18-27 let	48	38,10 %	18-27 let
28-37 let	23	18,25 %	
38-47 let	19	15,08 %	
48-57 let	10	7,94 %	
58-67 let	12	9,52 %	
68 a více let	14	11,11 %	

Zdroj: vlastní zpracování

Výběrový soubor obsahující 128 respondentů reprezentuje obyvatele města Kolín. V rámci sociologického výzkumu byly zjišťovány základní charakteristiky o respondentech, které obsahují informace o pohlaví, dosaženého vzdělání a věku respondentů. Tyto demografické charakteristiky jsou podrobně zpracovány v tabulkách č. 2 – 3. Dotazníkového šetření se zúčastnilo téměř 56 % žen a 44 % mužů.

Nejčetnější věkovou kategorií se stali respondenti ve věku 18-27 let. Jedná se o skupinu respondentů, která byla nejvíce ochotná zúčastnit se výzkumu. Druhou nejčetnější skupinou respondentů se stali lidé ve věku 28-37 let. Výzkum byl prováděn v ranních hodinách na nejvíce frekventovaných místech a to na kolínském náměstí, u obchodního domu Futurum a v okolí kolínského nádraží.

5.2.4 Výsledky dotazníkového šetření

Vnímáte některou ze změn po výstavbě automobilky TPCA? Označte jednu nebo více odpovědí. V případě, že vnímáte i jiné ze změn vyplňte je prosím do políčka h).

Tab. 5: Změny po výstavbě automobilky

Odpověď	Počet	Lokálně %
Zhuštěná doprava	83	65,87%
Nové pracovní příležitosti	75	59,52%
Zvýšená kriminalita	61	48,41%
Nové finanční zdroje	59	46,83%
Zhoršení kvality ŽP	27	21,43%
Zlepšení infrastruktury	16	12,70%
Jiné	2	1,58%

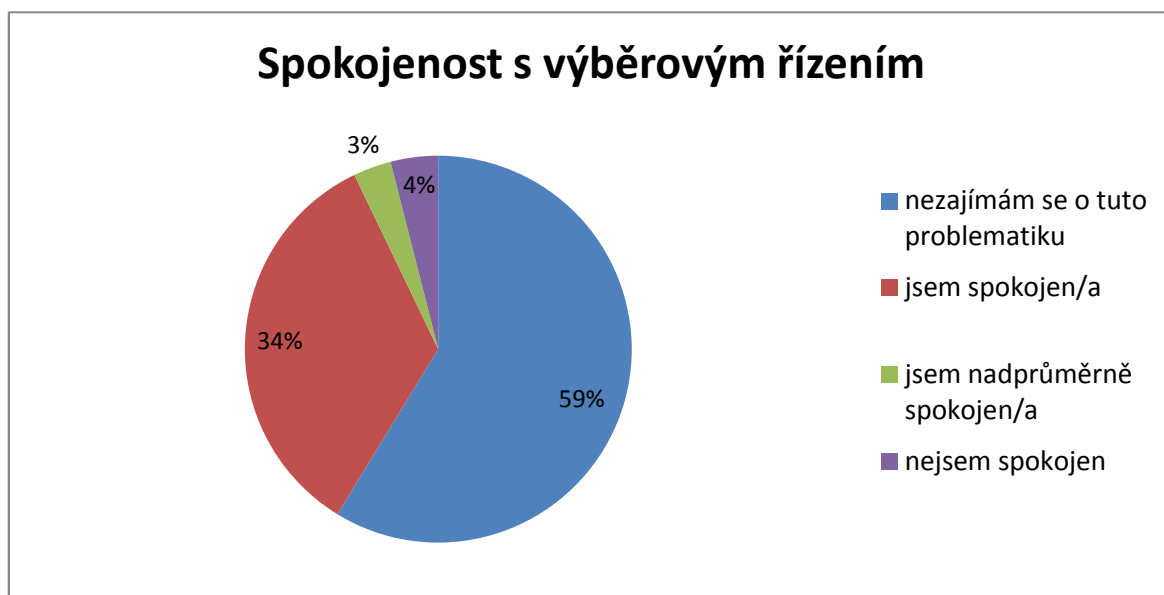
Zdroj: vlastní zpracování

Největším z problémů pozorovaných po výstavbě TPCA je dle odpovědí respondentů zhuštěná intenzita dopravy, která byla uvedena 83 respondenty. Z nichž 55 % tvořily ženy, a 45 % tvořili muži. Druhou nejčastější odpovědí byla zvolena možnost nové pracovní příležitosti vzniklé činností automobilky, kterou ze 75 % volili muži a z 25 % ženy. Tato skutečnost může být zapříčiněna právě tím, že TPCA nabízí volné pracovní pozice vhodné převážně pro muže. Dalším nejčastějším vzniklým aspektem po výstavbě TPCA respondenti uvedli zvýšenou kriminalitu na území obce. Nejméně často volili dotazovaní odpověď zlepšení infrastruktury, což potvrzuje zhoršený stav silničních komunikací v důsledku zhuštěné silniční dopravy. Možnost „jiné“ zvolili jen dva respondenti, kteří si stěžovali na znečištěné ovzduší a výskyt bezdomovců.

Slyšel/a jste někdy o grantovém programu „TPCA pro Kolínsko“?

Z důvodu výše řešené problematiky partnerství byla respondentům v dotazníku položena otázka „Slyšel/a jste někdy o grantovém programu „TPCA pro Kolínsko?“., která měla za úkol zjistit úroveň informovanosti kolínských obyvatel o zapojení činnosti TPCA do veřejného dění ve městě. Respondentů, kteří zvolili možnost **ano**, bylo 79 % a možnost **ne**, bylo zbývajících 21 %. Z nichž 18 neboli 67 % respondentů bylo žen a zbývajících 9 respondentů neboli 33 % bylo mužů.

Jak jste spokojen/a s výběrovým řízením projektů z programu „TPCA pro Kolínsko“? Pokud zvolíte možnost d) uveďte prosím důvod.



Graf č. 2: Spokojenost obyvatel města Kolín s výběrovým řízením projektů

Zdroj: vlastní zpracování

Respondenti z 59 % uvedli, že se o problematiku týkající se výběrového řízení projektů nezajímají. Zbývajících 41 % dotazovaných respondentů uvedlo, že se o danou problematiku zajímá, z nichž 82,5 % je s výběrovým řízením spokojeno, zbývajících 7,5 % uvedlo, že nemají žádné výhrady a jsou nadprůměrně spokojeni s volbou projektů. Zbývajících 10 % odpovědělo, že s formou výběrového řízení nejsou spokojeni.

Některými z důvodu nespokojenosti s výběrovým řízením byly například nevhodný způsob hlasování přes internet. Který je nevhodný zejména pro starší občany nemající možnost nebo neumí využívat internetové hlasování, Druhou nejčastější výhradou respondentů se stal nízký finanční obnos poskytovaný firmou. Respondenti také tvrdí, že dle jejich názoru uspějí jen ty projekty, pro které je uspořádána reklamní kampaň, což je dle jejich názoru nespravedlivé jelikož většina zájemců o financování svého projektu nemá tu možnost se veřejně propagovat.

Zvolte 1-5 projektů, které vás zaujaly v roce 2015.

Tab. 6: Projekty pro rok 2015

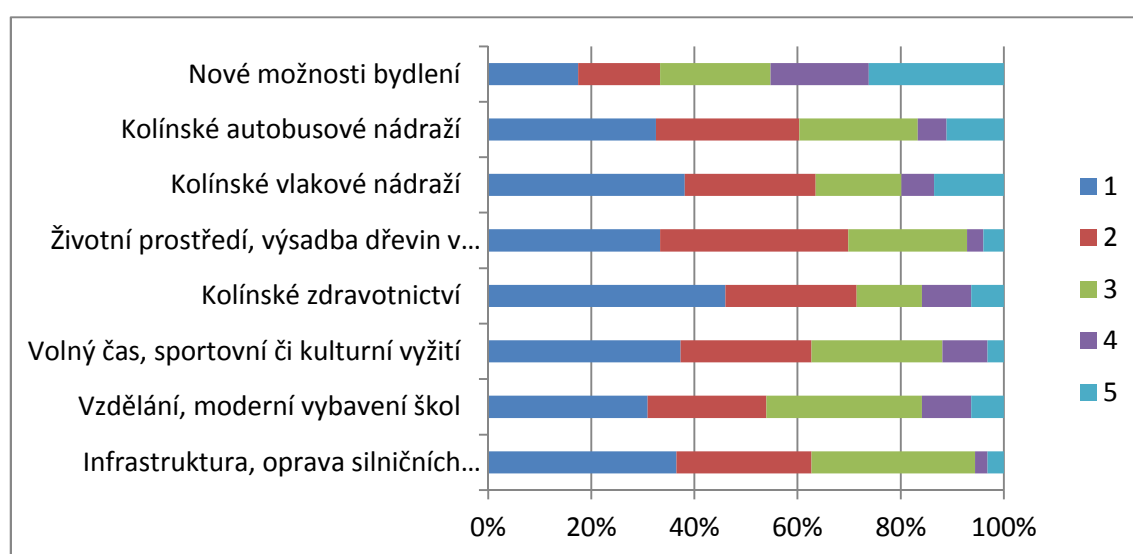
Odpověď	Počet	Lokálně %
Řepařskou do Býchor za odpočinkem	49	38,89
Bezpečně pro děti	38	30,16
Bavíme se a sportujeme v Kolíně	34	26,98
Podlipansko sází stromy	25	19,84
Atletím, atletíš, atletíme	22	17,46
Na nový most po laně	21	16,47
Z Kozlíků Kozlové	21	16,67
Zálabí pobaví	20	15,87
Žijeme basketbalem	20	15,87
Technika nás baví - Centrum Merkur	15	11,90
S počítačem se nám učí lépe	12	9,52
Hoří! Už víš co dělat?	11	8,73
Nebonáves v novém	8	6,35

Zdroj: vlastní zpracování

Kolínští obyvatelé měli možnost vyjádřit své preference volených projektů pro rok 2015. Nejčastější odpovědí respondentů se stal projekt Řepařkou do Býchor za odpočinkem. Ze 49 respondentů, kteří zvolili tuto možnost, bylo 28 žen a 21 mužů. Kategorie 18-27 let tvořila největší zastoupení při volbě této odpovědi, a to 36,73 %. Z této věkové kategorie bylo 72 % žen a 28% mužů. Nejmenší zastoupení při volbě této odpovědi měla věková kategorie 68 a více let, která zastávala jen 6 % respondentů.

Druhou nejčastěji volenou možností se stala odpověď 'Bezpečně pro děti', kterou upřednostnilo 38 respondentů. Nejčastějšími věkovými kategoriemi se staly kategorie 18-27 a 28-37 let. Dohromady tvořily 63 % respondentů. V případě věkové kategorie 18-27 let zvolilo tuto možnost téměř 85 % žen a jen 15% mužů. U věkové kategorie 27-28 let tvořily ženy 55 % a muži 45 %. Ostatní věkové kategorie tvořily dohromady téměř 37 %. Nejméně častou odpovědí se stala možnost 'Nebojávě v novém', kterou zvolilo pouze 6,35 % respondentů.

Zvolte prosím svou prioritu oblastí, do kterých by podle Vás bylo vhodné pomocí programu „TPCA pro Kolínsko“ investovat volné finanční prostředky.



Graf č. 3: Preference respondentů (1 – nejvíce preferovaný, 5 – nejméně preferovaný)

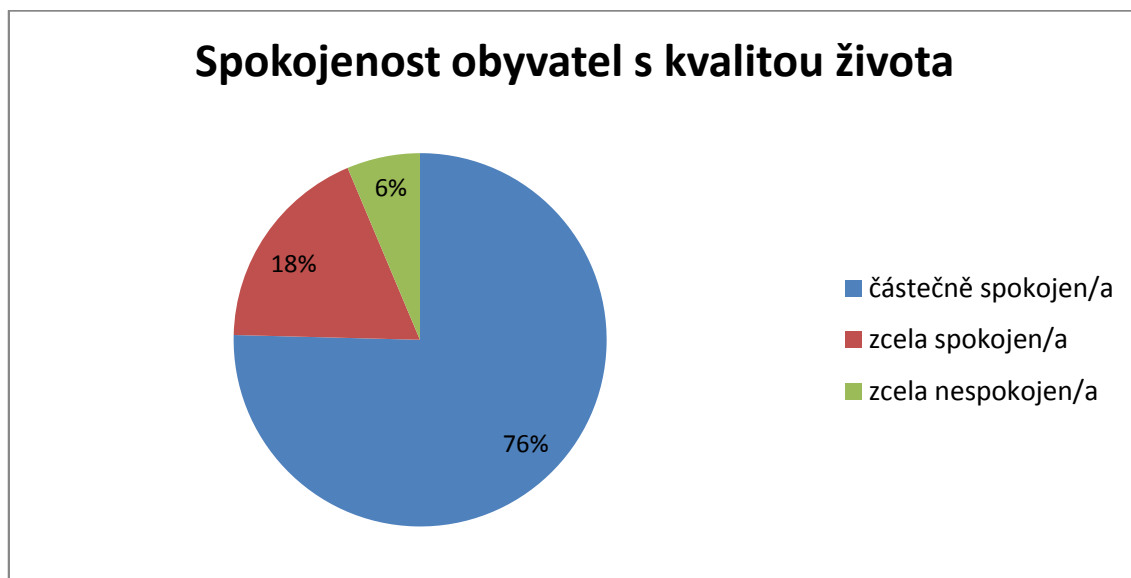
Zdroj: vlastní zpracování

V rámci bakalářské práce byla do dotazníku vložena otázka týkající se budoucího rozvoje města Kolín a jednotlivých preferencí oblastí, do kterých by bylo dle respondentů vhodné investovat volné finanční prostředky poskytované grantovým programem „TPCA pro Kolínsko“. Nejvíce preferovanými oblastmi byly dle respondentů Kolínské zdravotnictví, infrastruktura a oprava silničních komunikací ve městě Kolín. Dalšími preferovanými oblastmi jsou oprava vlakového nádraží a oblast volného času a kulturního vyžití. Nejméně preferovanými oblastmi se stala oblast týkající moderního vybavení škol a možnosti nového bydlení.

Uved'te jeden projekt financovaný TPCA, který využíváte.

Většina respondentů na tuto otázku odpověděla, že žádný z projektů financovaných firmou TPCA nevyužívají, nebo o něm doposud nevěděli. Ačkoliv je dle odpovědí respondentů velmi málo projektů, které jsou využívány, je jedním z nejznámějších projektů výstavba lávky propojující Kmochův ostrov s kolínským Zálábím. Dalšími projekty, o kterých měli respondenti povědomí, se staly cyklostezky vybudované firmou TPCA, mateřská škola v Ovčárech, výstavba hřiště v Ovčárech, SDH Veltruby, posilovací hřiště, Řepařská drážka, revitalizace Kmochova ostrova. Dále respondenti zmínili, že využívají projekt Atletím, atletíš, atletíme a pravidelně navštěvují kulturní akci Beat fest pořádanou firmou TPCA.

Do jaké míry jste spokojen/a s kvalitou života ve městě Kolín?



Graf č. 4: Spokojenost obyvatel města s kvalitou úrovně jejich života

Zdroj: vlastní zpracování

Nejčtenější odpovědí na otázku týkající se spokojenosti respondentů s kvalitou života ve městě Kolín, se stala odpověď „částečně spokojen/a“. Možnost byla zvolena 95 respondenty, z nichž téměř 56 procent tvořily ženy. Nejvíce zastoupenými věkovými kategoriemi se stali respondenti ve věku 18 – 27 let a 38 – 47 let. Druhou nejčtenější odpovědí se stala možnost „zcela spokojen/a“, kterou zvolilo 23

respondentů, z nichž 61 % bylo žen. Skupinou tvořící největší podíl této odpovědi byla skupina respondentů ve věku 28 - 37 let, a to 30 %. Respondenti ve věku 48 – 57 let naopak zastoupili nejmenší podíl respondentů při volbě této odpovědi, a to jen 4 %. Nejméně často volili respondenti odpověď „**zcela nespokojen/a**“. Absolutní četnost volby této odpovědi bylo 8 respondentů, z nichž 63 % bylo mužů.

Jste obeznámen/a s finanční situací města Kolín vzniklou v důsledku výstavby nových bytů původně určených zaměstnancům automobilky TPCA?

V rámci dotazníkového šetření byla respondentům položena otázka týkající se zadlužení města v důsledku výstavby „vodárenského sídliště“. Otázka byla do dotazníku zařazena z důvodu řešeného tématu v teoretické části bakalářské práce. Účelem volené odpovědi bylo zjistit úroveň informovanosti kolínských obyvatel o finanční situaci města a jejich samotný zájem o dění ve městě.

Odpovědi respondentů byly následující:

- 45 % respondentů nemělo o zadlužení města Kolín v důsledku výstavby nových bytů povědomí
- 55 % respondentů je se situací obeznámeno

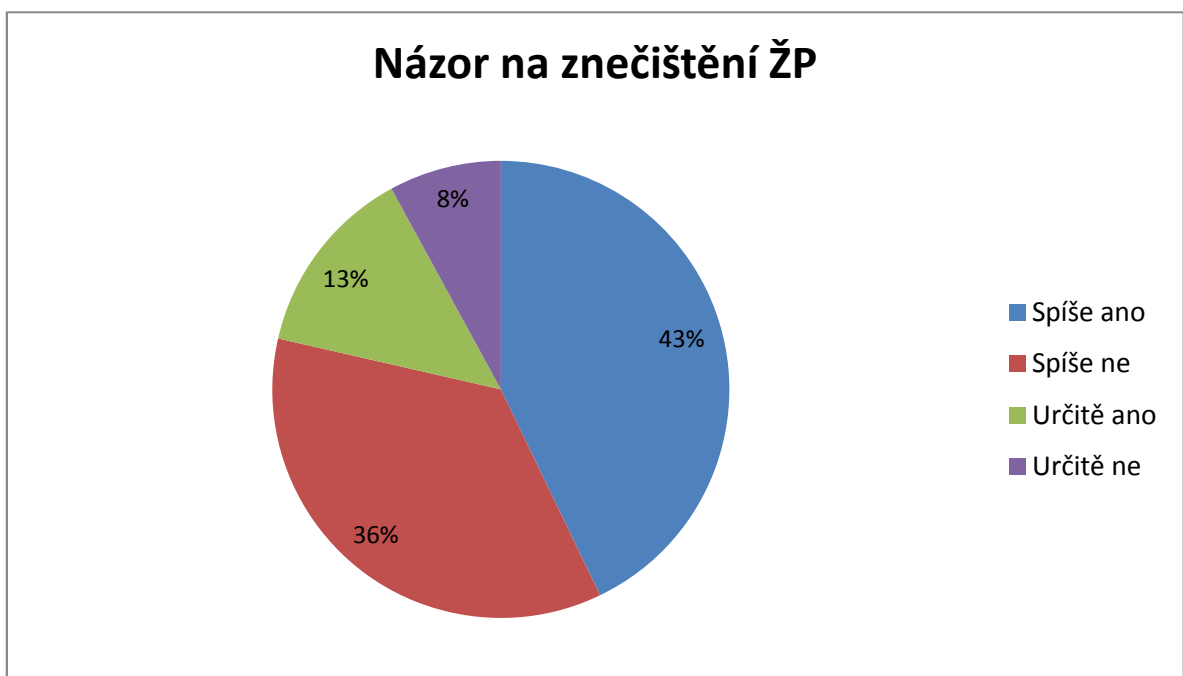
Myslíte si, že zadlužení města Kolín a s ním spojené omezení městského rozpočtu, ovlivňuje úroveň kvality života místních občanů?

V návaznosti na předchozí otázku vztahující se k situaci zadluženosti města Kolín, byla respondentům položena otázka „Myslíte si, že zadlužení města Kolín a s ním spojené omezení městského rozpočtu, ovlivňuje úroveň kvality života místních občanů?“. Respondenti měli možnost vyjádřit svůj názor na vliv omezeného městského rozpočtu na úroveň kvality jejich života. Se snížením úrovně kvality života ve městě Kolín v důsledku omezeného městského rozpočtu **souhlasilo** téměř 63 % dotazovaných respondentů, 19% s tímto tvrzením **nesouhlasí** a zbývajících 18 % dotazovaných uvedlo, že se o tuto problematiku nezajímá.

**Myslíte si, že je v oblasti „vodárenského sídliště“ dostatečná občanská vybavenost?
Pokud zvolíte možnost určitě ne, napište důvod.**

Respondenti ze 45 % odpověděli, že jsou **spíše spokojeni** s občanskou vybaveností na území vodárenského sídliště. Naopak 41 % respondentů zvolilo odpověď **spíše ne**. Odpověď **určitě ano** zvolilo 12 % respondentů a zbylá 2 % respondentů uvedla, že nejsou vůbec spokojena. Dva z respondentů, kteří zvolili odpověď **určitě ne**, uvedli, že v řešené oblasti postrádají volná parkovací místa a jeden z nich také uvedl, že by na sídlišti uvítal alespoň malý obchod.

Myslíte si, že se po výstavbě TPCA zhoršilo životní prostředí?



Graf č. 5: Názor na znečištění životního prostředí v řešené oblasti

Zdroj: vlastní zpracování

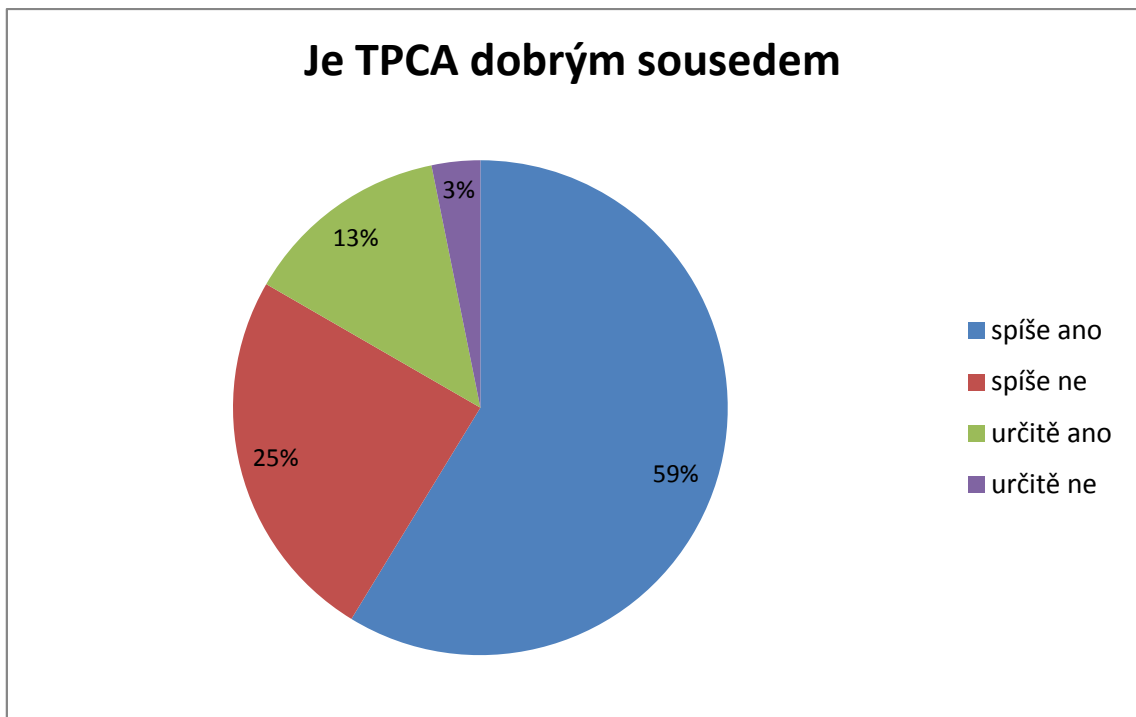
Možnosti odpovědí na tuto otázku jsou v dotazníku podrobněji specifikovány a to tímto způsobem:

- *Určitě ano* – automobilový průmysl znečišťuje ovzduší
- *Spíše ano* – zvětšila se zastavěná plocha a přišli jsme o důležitou zeleň

- *Spíše ne* – TPCA využívá vhodné technologické postupy výroby šetrné k životnímu prostředí
- *Určitě ne* – TPCA pomohla Kolínu recyklovat odpady

Nejčtenější odpovědí se stala možnost **spíše ano** zastoupená 43 % respondentů. Respondenti si stěžovali na rozšíření zastavěné plochy a ztrátu zeleně. Věková struktura respondentů, kteří zvolili tuto možnost je následující: 64 % respondentů ve věku 18-27 let, 7,4 % respondentů ve věku 28-37 let, 38-47 let, 48-57let, 58-67 let a 12% respondentů ve věku 68 a více let.

TPCA zastává motto „Být dobrým sousedem“, řídí se dle Vašeho názoru tímto mottem?



Graf č. 6: Názor respondentů na chování firmy TPCA

Zdroj: vlastní zpracování

Nejčtenější skupinou, která uvedla odpověď **spíše ano**, se stala skupina ve věku 18-27 let. Druhou nejčastější skupinou volící tuto odpověď se stala věková kategorie 28-37 let. Dohromady tyto skupiny tvoří téměř 62 %.

Navštěvujete kulturní akce financované firmou TPCA? – př. Beat festival či sportovní aktivity?

Na otázku týkající se kulturních a sportovních akcí konaných pod záštitou automobilky odpovědělo 52 % respondentů, že tyto aktivity navštěvují a zbylých 48 % respondentů zvolilo odpověď ne. Z respondentů, kteří zvolili odpověď ano, byla téměř polovina ve věku 18-27 let. Druhou nejčetnější skupinou navštěvující tyto aktivity jsou lidé ve věku 28-30 let tvořící 15 %. Nejméně častou skupinou, která zodpověděla možnost ano, jsou respondenti ve věku 48-57 let, kterých bylo jen 4,5 %. Respondenti ve věku 38-47 let tvoří část 12 %, 58-67 tvoří část 11 % a lidé z nejstarší věkové kategorie tvoří 7,5 %.

Co by se dalo dle Vašeho názoru ve městě Kolín vylepšit?

Respondenti měli možnost vyjádřit svůj názor týkající se změn a vylepšení ve městě Kolín u nepovinné otázky „Co by se dalo dle Vašeho názoru ve městě Kolín vylepšit?“. Z dotazovaných respondentů téměř 34 % tuto možnost využilo.

Odpovědi respondentů:

- „Bylo by vhodné zrekonstruovat vlakové a autobusové nádraží. Stávající stav je až katastrofální.“
- „Obnovit zeleň ve městě, vybudovat parky a sportovní plochy.“
- „ Zřídit dostatečné parkovací prostory, někdy je až nemožné v odpoledních hodinách zaparkovat“.
- „Vybudovat park v místě u 4. základní školy.“
- „Město Kolín by mělo zřídit nějaké aktivity pro přilákání turismu, který by přispěl k vyrovnání městského dluhu.“
- „Silniční komunikace jsou v katastrofálním stavu, je potřeba investovat finanční prostředky do opravy silnic“.
- „Opravit chodníky, které jsou dlouhodobě obzvláště v některých lokalitách ve velmi žalostném stavu“.

- „Dbát na větší čistotu chodníků a ulic, a to především v centru města.“
- „Pokud by byly volné finanční prostředky, bylo by dobré dořešit situaci s prostranstvím a objektem bývalého pivovaru (zámku).
- „Vylepšit situaci chodníků a přechodů pro chodce“.
- „Rozšířit možnosti kulturního využití pro různé věkové kategorie.“
- „Zrekonstruovat historické památky – např.: kostelík Všech svatých, interbloky domů na náměstí, hradby ve městě aj.“
- „Kolín potřebuje opravit vlakové a autobusové nádraží a postavit multifunkční halu.“
- „Zlepšit práci městské policie.“
- „Zrušit herny a snížit tak kriminalitu.“
- „Je zde málo turistických cílů a atraktivit, které by mohly přilákat případné turisty. I jako obyvatelka jezdím většinou na výlet mimo Kolín. Pokud se mě někdo zeptá co je v Kolíně zajímavého, většinou nevím co odpovědět.“
- „Opravit silnice, zkvalitnit restaurační zařízení, vysázet více stromků a květin.“
- „Vzhledem ke zvýšenému vandalismu rozšířit více hlídek PČR v nočních hodinách na sídlišti.“
- „V Kolíně je nedostatečné sportovní zázemí. Zároveň by bylo vhodné zrealizovat více společenských akcí.“
- „Snížení kriminality, zklidnění dopravy.“
- „Snížení hustoty dopravy ve městě. Zlepšení životního prostředí.“
- „Zálabská část Kolína je velmi špatně občansky vybavená a výhledově nejsou žádné zámky toho, že by se měla tato situace změnit. Je tu nedostatečné množství dětských hřišť, obchodů, bankomatů aj. zařízení.
- „Prvotně by bylo dobré zrekonstruovat vlakové nádraží.“
- „Zlepšit kvalitu ovzduší. Kolín jakožto průmyslové město nevyniká dobrou kvalitou životního prostředí.“
- „Postarat se o větší bezpečnost na kolínském vlakovém nádraží. Ve večerních hodinách se zde vyskytují bezdomovci.“
- „Vybudovat obchodní dům na Zálabí. Zřídit zde i bankomaty.“

- „Zřídit bezpečné cyklostezky jelikož ty stávající rozhodně bezpečné nejsou. Příkladem může být třeba ta vedoucí přes Starý most či vedoucí přes Pražskou ulici. Pro cyklisty by bylo vhodné pořídit stojany na kola vyskytující se v záběru kamerového systému.“
- „Zdravotnictví.“
- „Vlakové nádraží, silnice, autobusové nádraží.“
- „Oprava silničních komunikací. Stávající stav je až katastrofální.“
- „Silniční komunikace.“
- „Doprava v Kolíně je strašně zahlcená. Tato situace se musí neprodleně řešit, a to i včetně nedostatečných parkovacích míst.“
- „Úprava zálabského nábřeží od Radimského mlýna až po lávku. „
- „Více kulturních akcí.“
- „Parky, více zeleně.“
- „Doprava.“
- „Občanská vybavenost na Zálabí.“
- „Potlačení vandalství a kriminality obecně.“
- „Sociálně slabší obyvatelé mají problém s integrací. Zvýšit počet policejních hlídek v nočních hodinách a zřídit bezpečnostní kamerový systém.“
- „Nákup a rozmístění bezpečnostních kamer po městě.“

Velice často respondenti odpovídali, že by bylo vhodné zkvalitnit stav silničních komunikací. Problém stavu komunikací by mohl být vyvolán v důsledku vysoké hustoty silniční dopravy. Dalším z témat, které by respondenti rádi vyřešili je situace týkající se autobusového a vlakového nádraží. Budova vlakového nádraží by měla dle respondentů co nejdříve projít revitalizací. Zároveň by kolínští obyvatelé chtěli snížit kriminalitu na kritických místech města Kolín pomocí kamerových systémů či větším počtem výjezdů PČR.

6 DISKUZE

V důsledku vysoké spotřeby a samotné poptávky, vzniká na straně nabídky na dnešním tak rozmanitém trhu konkurenční boj firem. Společnosti, které by se rády udržely na trhu, musí provádět jistá opatření zajišťující svou konkurenceschopnost. Spotřebitelé mají možnost vybírat ze široké škály různých produktů v odlišné kvalitě a za různé ceny. Tato kritéria ale nejsou jediným aspektem pro volbu vhodného distributora požadovaného produktu. Spotřebitelé totiž v dnešní době stále více podléhají různým trendům, jako jsou například vliv společnosti a její činnosti na životní prostředí či environmentální šetrnost samotného produktu.

Tento trend stále více ovlivňuje činnost firem na trhu. Aby byly firmy konkurenceschopné, velice často umisťují svou výrobu do strategicky vhodných lokalit za účelem snížení výrobních nákladů. Tyto oblasti poskytují levnou pracovní sílu či nízké vstupní náklady. V rámci svého přemístění výroby ale zasahují do přirozeného vývoje oblastí, do kterých byly lokalizovány. V rámci podpory těchto regionů někdy firmy dodržují určitá pravidla chování označované termínem „Koncept společenské odpovědnosti firem“. Podnikatelské subjekty dodržující koncept společenské odpovědnosti firem implementují určité principy chování do každodenních činností podniku (Kunz, 2012). Dodržují také jakási partnerství s hostitelským regionem za účelem jeho podpory a udržení dobrých vztahů.

Příkladem takové společnosti může být právě firma TPCA. Automobilka v roce 2005 lokalizovala svou výrobu do Středočeského kraje konkrétně do okresu Kolín. Firma v rámci podpory dobrých vztahů s regionem vytvořila grantový program určený pro finanční podporu města Kolín, který každoročně financuje vybrané projekty. Jedním z vlivů zavedení výrobního závodu v okrese Kolín je zřejmě zvýšení počtu přistěhovalých v období let 2004 až 2005 (viz graf č. 1). S příchodem nových obyvatel může následně souviset například zvýšená kriminalita, zhuštění silniční dopravy či jiné aspekty mající vliv na úroveň kvality života stávajících obyvatel.

V případě příchodu firmy TPCA byl dle respondentů nejčastěji zaznamenán problém týkající se zhuštěné silniční dopravy a nedokonalé infrastruktury (viz tabulka č. 5). Respondenti tuto problematiku potvrdili také ve svých odpovědích na otevřenou otázku „Co by se dalo dle Vašeho názoru ve městě Kolín vylepšit?“.

Vybrané odpovědi respondentů, vztahující se k problematice zhuštěné silniční dopravy, které by respondenti rádi vyřešili:

- „Doprava v Kolíně je strašně zahlcená. Tato situace se musí neprodleně řešit, a to i včetně nedostatečných parkovacích míst.“
- „Snížení hustoty dopravy ve městě. Zlepšení životního prostředí.“
- „Silniční komunikace jsou v katastrofálním stavu, je potřeba investovat finanční prostředky do opravy silnic.“
- „Doprava.“

S dopravou úzce souvisí i čistota komunikací a ulic, která je dle respondentů nevyhovující. Příkladem mohou být následující odpovědi respondentů:

- „Oprava silničních komunikací. Stávající stav je až katastrofální.“
- „Opravit chodníky, které jsou dlouhodobě obzvláště v některých lokalitách ve velmi žalostném stavu“.
- „Dbát na větší čistotu chodníků a ulic, a to především v centru města.“
- „Vylepšit situaci chodníků a přechodů pro chodce“.

V rámci podpory regionu pod záštitou grantového programu „TPCA pro Kolínsko“ by respondenti uvítali financování projektu zaměřeného na zlepšení situace v oblasti infrastruktury a opravy silničních komunikací ve městě Kolín (viz graf č. 3).

Druhou změnou vzniklou po výstavbě TPCA, která byla často respondenty zmiňována, je vznik nových pracovních příležitostí. Nové pracovní příležitosti skýtají příležitost obyvatelům periferních oblastí s nízkou životní úrovní. TPCA poskytuje mnoho pracovních míst a to zejména pro muže.

Z respondentů, kteří zvolili tuto možnost, je téměř 75 % mužů a jen 25 % žen (viz tabulka č. 5). S příchodem nových pracovních sil bylo nutné rozšířit ubytovací kapacitu ve městě Kolín a to konkrétně výstavbou nových bytů v okolí kolínské vodárny.

Počín výstavby nového sídliště ale způsobil zadlužení města, se kterým úzce souvisí omezení městského rozpočtu. Ačkoliv téměř 45 % respondentů nemělo o zadlužení města Kolín ponětí, byla nejméně preferovanou oblastí, do které by bylo vhodné investovat volné finanční prostředky oblast „nové možnosti bydlení“ (viz graf č. 3). Což potvrzuje, že respondenti nesouhlasí s další výstavbou nových bytů.

Respondenti dále poukázali na potřebu rekonstrukce kolínského vlakového nádraží, které je již delší dobu potřeba zrekonstruovat. V rámci grantového programu by bylo vhodné financovat projekt zaměřený na tuto problematiku. Což potvrzují i odpovědi respondentů (viz graf č. 3). Tuto skutečnost potvrzují i odpovědi na otázku „Co by se dalo dle Vašeho názoru ve městě Kolín vylepšit?“.

- „Bylo by vhodné zrekonstruovat vlakové a autobusové nádraží. Stávající stav je až katastrofální.“
- „Vlakové nádraží, silnice, autobusové nádraží.“
- „Postarat se o větší bezpečnost na kolínském vlakovém nádraží. Ve večerních hodinách se zde vyskytují bezdomovci.“

Dalšími oblastmi, do kterých by bylo dle respondentů vhodné investovat volné finanční prostředky z grantového programu TPCA pro Kolínsko se staly oblasti trávení volného času, sportovního vyžití, zlepšení životního prostředí a revitalizace parků.

7 ZÁVĚR

V souvislosti s rozsáhlou nabídkou výrobků produkovaných širokou škálou distributorů vzniká na trhu konkurenční boj firem, ve kterém není jednoduché uspět. Management firem tak musí provádět různá opatření k zajištění prosperujícího chodu svých společností. Mezi častá řešení patří lokalizace výroby do strategicky vhodných oblastí napomáhající ke snížení vstupních nákladů. Umístěním takové firmy do nové lokality vzniká konfrontace s okolním prostředím, která může být jak pozitivního tak negativního charakteru. Pozitivními jevy mohou být například nové pracovní příležitosti, nové investice či zvýšení ekonomické stability regionu. Negativním jevem může být například zvýšená kriminalita v důsledku migrace nových obyvatel i zvýšení dopravního zatížení. Firmy umístěné do nového prostředí se tak velice často snaží podpořit hostitelskou oblast různými programy v rámci konceptu společenské odpovědnosti firem.

Lokalizace firmy TPCA do města Kolín jistě způsobila řadu změn, které ovlivnily kvalitu života kolínských obyvatel. Automobilka vytvořila s městem Kolín partnerství „TPCA pro Kolínsko“ jehož prostřednictvím podporuje projekty kolínských obyvatel. Grantový program TPCA pro Kolínsko poskytuje kolínským obyvatelům volné finanční prostředky k financování těchto vybraných projektů. Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech s.r.o. se řídí principy konceptu společenské odpovědnosti firem a zároveň dodržuje metody postupného zlepšování Kaizen.

Na základě primárního výzkumu lze konstatovat, že jedním z hlavních problémů po výstavbě TPCA je situace zadlužení města Kolín v důsledku výstavby nových bytů. Problém omezeného městského rozpočtu snižuje úroveň kvality života místních obyvatel a to zejména při omezené možnosti financování potřebných projektů jako jsou například: infrastruktura, kolínské nádraží, či vhodné způsoby trávení volného času ačkoliv se problém nedostatku finančních prostředků v posledních letech daří řešit.

LITERATURA

ARAS, Güler a David CROWTHER. *Global perspectives on corporate governance and CSR*. Burlington, Vt: Gower, 2009. Corporate social responsibility series.

ART SMALLEY AND ISAO KATO. *Implementing kaizen: the core of Toyota's lean skill set*. Boca Raton: Taylor & Francis, 2011.

BARTÁK, Miroslav. *Ekonomika zdraví*. 1. vyd. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2010. 224 s. ISBN 978-80-7357-503-8

BARTOŇOVÁ, Dagmar. *Demografická situace České republiky: proměny a kontexty 1993-2008*. vyd. 1. Praha: Sociologické nakladatelství (SLON), 2010, 238 s. ISBN 978-80-7419-024-7.

BAUM, Detlef. *Výzkumné metody v sociální práci*. 1. vyd. Ostrava: Ostravská univerzita v Ostravě, 2014. ISBN 978-80-7464-390-3

BÍZEK, Vladislav. *Aplikace modelů v oblasti životního prostředí*. Praha: CENIA, 2011. ISBN 978-80-85-85087-88-8.

ČEVELA, Rostislav a Libuše ČELEDVÁ. *Sociální gerontologie: východiska ke zdravotní politice a podpoře zdraví ve stáří*. Praha: Grada, 2014. ISBN 978-80-247-4544-2.

DĚDINA, Jiří a Jiří ODCHÁZEL. *Management a moderní organizování firmy*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 2007. ISBN 978-80-247-2149-1.

DIJK, Meine Pieter van. *Managing cities in Developing Countries. The theory and Practice of Urban Management*. Cheltenham: Edward Elgar Publishing, 2012 s. 2006.

DISMAN, Miroslav. *Jak se vyrábí sociologická znalost: příručka pro uživatele*. 3. vyd. Praha: Karolinum, 2000. ISBN 80-246-0139-7.

DUFEK, Jiří a Jan KRÁLÍK. *Historie automobilů Škoda: od roku 1905 do současnosti*. První vydání. Praha: Grada Publishing, 2016, s. 215. ISBN 978-80-247-4878-8.

DUŠEK, Jiří. *Faktory regionálního růstu a rozvoje: (se zaměřením na spolupráci měst a obcí ve Středočeském kraji)*. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií. 100s. 2011. ISBN 978-80-87472-13-2.

DVOŘÁKOVÁ, Zuzana, Lucie VÁCLAVKOVÁ a Lenka SVOBODOVÁ. *Svět práce a kvalita života: vliv změn světa práce na kvalitu života: výzkumný projekt v rámci programu Moderní společnost a její proměny*. 1. vyd. Praha: Výzkumný ústav bezpečnosti práce, 2006. ISBN 80-86973-08-5.

EMELOVÁ, Jana., Lucie POSPÍŠILOVÁ a Martin OUŘEDNÍČEK (eds.). *Nové sociálně prostorové nerovnosti, lokální rozvoj a kvalita života*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2012. ISBN 978-80-7380-378-0.

FORET, Miroslav a Jana STÁVKOVÁ. *Marketingový výzkum: jak poznávat své zákazníky*. Praha: Grada, 2003. Manažer. ISBN 80-247-0385-8.

FORET, Miroslav. *Marketingový průzkum: poznáváme svoje zákazníky*. Brno: Computer Press, 2008. Praxe manažera (Computer Press). ISBN 978-80-251-2183-2.

IMAI, M. *Kaizen: the key to Japan's competitive success*. 1st ed. New York, N.Y.:Mc Graw-Hill, 1986.

JANDOUREK, J. *Sociologický slovník*. vyd. 1. Praha: Portál, 2001. 281 s. ISBN 80-7178-535-0.

JANIŠOVÁ, Dana a Mirko KŘIVÁNEK. *Velká kniha o řízení firmy: [praktické postupy pro úspěšný rozvoj]*. 1. vyd. Praha: Grada, 2013. ISBN 978-80-247-4337-0.

JEŽEK, Jiří. *Budování konkurenceschopnosti měst a regionů v teorii a v praxi*. 1. vyd. Plzeň: Západočeská univerzita v Plzni. 2007. 258 s. ISBN 978-80-7043-632-5

KAŠPAROVÁ, Klára a Vilém KUNZ. *Moderní přístupy ke společenské odpovědnosti firem a CSR reportování*. 1. vyd. Praha: Grada, 2013. Management (Grada). ISBN 978-80-247-4480-3.

Kolín dluží za byty pro TPCA miliardu, prázdné byty ale nesmí prodat. In: *Idnes.cz* [online]. Praha: idnes.cz, 2012 [cit. 2016-12-18]. Dostupné z: Kolín dluží za byty pro TPCA miliardu, prázdné byty ale nesmí prodat Zdroj: http://praha.idnes.cz/kolin-dluzi-za-byty-pro-tpca-miliardu-prazdne-byty-ale-nesmi-prodat-1pj-/praha-zpravy.aspx?c=A120308_1744973_praha-zpravy_ab

KUNZ, V. *Společenská odpovědnost firem*. Praha: Grada, 2012. Expert (Grada). ISBN 978-80-247-3983-0.

MACHKOVÁ, Hana. *Mezinárodní marketing: nové trendy a reflexe změn ve světě*. 3., aktual. a přeprac. vyd. Praha: Grada Publishing, 2009. Expert (Grada Publishing). ISBN 978-80-247-2986-2.

Naše společná budoucnost: světová komise pro životní prostředí a rozvoj. 1. vyd. Překlad Pavel Korčák. Praha: Academia, 1991. ISBN 80-85368-07-2.

PAYNE, Jan. *Kvalita života a zdraví*. 1. vyd. V Praze: Triton, 2005. ISBN 80-7254-657-0.

PLCH, Milan. *Kam na železnici*. 1. vyd. Brno: Computer Press, 2010. Kam v České republice (Computer Press). ISBN 978-80-251-2741-4.

PUNCH, Keith. *Základy kvantitativního šetření*. Praha: Portál, 2008. ISBN 978-80-7367-381-9.

REDLICOVÁ, Radka. *Regionální ekonomika: pro bakalářské studium*. Brno: Mendelova univerzita v Brně, 2013. ISBN 978-80-7375-779-3.

REICHEL, Jiří. *Kapitoly metodologie sociálních výzkumů*. Praha: Grada, 2009. Sociologie (Grada). ISBN 978-80-247-3006-6.

STREBLOVÁ, Eva. *Souhrnné texty z chemie: pro přípravu k přijímacím zkouškám (přírodovědné obory, lékařství)*. 3., upr. vyd. Praha: Karolinum, 2013. Učební texty Univerzity Karlovy v Praze. ISBN 978-80-246-2242-2.

Svět práce a kvalita života v globalizované ekonomice: sborník z mezinárodní konference: projekt „Vliv změn světa práce na kvalitu života“ programu MPSV „Moderní společnost a její proměny“. 1. vyd. Praha: Výzkumný ústav bezpečnosti práce, 2007. ISBN 978-80-86973-45-6.

ŠUBRT, Jiří. *Soudobá sociologie*. Praha: Karolinum, 2014. ISBN 978-80-246-2558-4.

ŠUMAN-HREBLAY, Marián. *Dvě století českých automobilů*. V Brně: CPress, 2015. ISBN 978-80-264-0716-4.

TUHÁČEK, Miloš a Jitka JELÍNKOVÁ. *Právo životního prostředí: praktický průvodce*. Praha: Grada, 2015. Právo pro každého (Grada). ISBN 978-80-247-5464-2.

VAĎUROVÁ, Helena a Pavel MÜHLPACHR. *Kvalita života: teoretická a metodologická východiska*. Brno: Masarykova univerzita, 2005. ISBN 80-210-3754-7.

VAVREČKA KEMPNÁ, Lucie. *Škodovky do celého světa: export automobilů L&K a Škoda v letech 1905-1991*. [2. vyd.]. Praha: Národní technické muzeum, 2013. Práce z dějin techniky a přírodních věd. ISBN 978-80-7037-220-3.

Vláda přiklepla Kolínu peníze na byty. In: *Idnes.cz* [online]. Praha: idnes.cz, 2005 [cit. 2016-12-18]. Dostupné z: http://ekonomika.idnes.cz/vlada-priklepla-kolinu-penize-na-byty-d84-/ekonomika.aspx?c=A050608_163639_ekonomika_ven

Vláda rozhodne o bytech pro automobilku v Kolíně. In: *Idnes.cz* [online]. Praha: idnes.cz, 2005 [cit. 2016-12-18]. Dostupné z: http://ekonomika.idnes.cz/vlada-rozhodne-o-bytech-pro-automobilku-v-koline-f6j-/ekonomika.aspx?c=A050608_095407_ekonomika_plz

Vláda rozhodne o bytech pro automobilku v Kolíně. In: *Ihned.cz* [online]. Praha: Hospodářské noviny, 2012 [cit. 2016-12-18]. Dostupné z: <http://domaci.ihned.cz/c1-54356620-zazrak-tpca-se-nekonal-z-kolina-je-nejzadluzenejsi-mesto-v-zemi>

VOCHODSKÝ, Ivan a Petra Klvačová. Sociálně demografická analýza pro potřeby komunitního plánování sociálních a navázaných služeb spádového území pro SO ORP Kolín. In: Mukolin [online]. Kolín esfcr, 2016 [cit. 2016-12-18]. Dostupné z: http://www.mukolin.cz/prilohy/Texty/3037/38sda_orp_kolin.pdf

VOCHOZKA, Marek a Petr MULAČ. *Podniková ekonomika*. Praha: Grada, 2012. Finanční řízení. ISBN 978-80-247-4372-1.

VOLEK, Petr a Jan PŘENOSIL. *Veřejná správa*. V Brně: Mendelova zemědělská a lesnická univerzita, 2005. ISBN 80-7157-847-9.

WALKER, Ian. *Výzkumné metody a statistika*. Praha: Grada, 2013. Z pohledu psychologie. ISBN 978-80-247-3920-5.

ZOUBKOVÁ, Ivana. *Kriminologický slovník*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2011. ISBN 978-80-7380-312-4.

Seznam zkratk

TPCA – Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech s. r. o.

PSA – francouzský automobilový koncern

CSR – koncept společenské odpovědnosti firem

Seznam obrázků

Obrázek 1 Pyramida priorit filosofie Kaizen.....	24
Obrázek 2: Logo firmy TPCA	38

Seznam grafů

Graf č. 1: Míra migračního salda v okrese Kolín v období 2000 - 2014.....	39
Graf č. 2: Spokojenost obyvatel města Kolín s výběrovým řízením projektů.....	42
Graf č. 3: Preference respondentů.....	45
Graf č. 4: Spokojenost obyvatel města s kvalitou úrovně jejich života.....	45
Graf č. 5: Názor na znečištění životního prostředí v řešené oblasti	47
Graf č. 6: Názor respondentů na chování firmy TPCA	48

Seznam tabulek

Tab. 1: Emise hlavních znečišťujících látek ve Středočeském kraji	22
Tab. 2: Pohlaví respondentů	40
Tab. 3: Vzdělání respondentů	40
Tab. 4: Věk respondentů	40
Tab. 5: Změny po výstavbě automobilky	41
Tab. 6: Projekty pro rok 2015	43

PŘÍLOHY

Příloha č. 1: Dotazník

1) Jste občanem města Kolín?

- a) ano
- b) ne

2) Vnímáte některou ze změn po výstavbě automobilky TPCA? Označte jednu nebo více odpovědí. V případě, že vnímáte i jiné změny vyplňte je prosím do políčka h).

- a) zvýšená kriminalita
- b) zhuštěná doprava
- c) nové pracovní příležitosti
- d) zlepšení kvality infrastruktury
- e) nové finanční zdroje poskytované grantovým programem „TPCA pro Kolínsko“
- f) zhoršení kvality životního prostředí

3) Slyšel/a jste někdy o grantovém programu „Partnerství pro Kolín“?

- a) ano
- b) ne

4) Do jaké míry jste spokojeni s výběrovým řízením projektů z programu - „Partnerství pro Kolín“? Pokud zvolíte možnost: d) uveďte prosím důvod.

- a) nezajímám se o tuto problematiku
- b) jsem spokojen/a
- c) jsem nadprůměrně spokojen/a
- d) nejsem spokojen/a

5) Zvolte 1-5 projektů, které Vás zaujaly v roce 2015.

- a) Řeparkou do Býchor za odpočinkem
- b) Bezpečně pro děti
- c) Bavíme se a sportujeme v Kolíně
- d) Podlipansko sází stromy
- e) Atletím, atletíš, atletíme
- f) Na nový most po laně
- g) Z Kozlíků Kozlové
- h) Zálabí pobaví
- ch) Žijeme basketbalem
- i) Technika nás baví – Centrum Merkur
- j) S počítačem se nám učí lépe
- k) Hoří! Už víš co dělat?
- l) Nebonáves v novém

6) Zvolte prosím svou prioritu oblasti, do kterých by podle Vás bylo vhodné pomocí programu „TPCA pro Kolínsko“ investovat volné finanční prostředky.

- a) Nové možnosti bydlení
- b) Kolínské autobusové nádraží
- c) Kolínské vlakové nádraží
- d) Životní prostředí, výsadba dřevin v parcích
- e) Kolínské zdravotnictví
- f) Volný čas, sportovní či kulturní vyžití
- g) Vzdělání, moderní vybavení škol
- h) Infrastruktura, oprava silničních komunikací

- 7) Uveďte jeden projekt financovaný firmou TPCA, který využíváte.
- 8) Do jaké míry jste spokojen/a s úrovní kvality vašeho života ve městě Kolín?
- a) zcela spokojen/a
 - b) částečně spokojen/a
 - c) zcela nespokojen/a
- 9) Jste obeznámen/a s finanční situací města Kolín vzniklou v důsledku výstavby nových bytů původně určených zaměstnancům automobilky TPCA.
- a) ano
 - b) nejsem obeznámen/a
- 10) Myslíte si, že zadlužení města Kolín a s ním omezení městského rozpočtu ovlivňuje úroveň kvality života místních občanů?
- a) ano
 - b) ne
 - c) nevím
- 11) Myslíte si, že je v oblasti „vodárenského sídliště“ dostatečná občanská vybavenost?
Pokud zvolíte odpověď d) uveďte, co vám na sídlišti schází.
- a) určitě ano
 - b) spíše ano
 - c) spíše ne
 - d) určitě ne protože:

12) Myslíte si, že se po výstavbě TPCA zhoršilo životní prostředí v kolínském regionu?

- a) určitě ano – automobilový průmysl znečišťuje ovzduší
- b) spíše ano – zvětšila se zastavěná plocha a přišli jsme o důležitou zeleň
- c) spíše ne – TPCA využívá vhodné technologické postupy výroby šetrné k životnímu prostředí
- d) určitě ne – TPCA pomohla kolínskému regionu recyklovat odpady

13) TPCA zastává motto „Být dobrým sousedem“, řídí se dle Vašeho názoru tímto mottem?

- a) určitě ano
- b) spíše ano
- c) spíše ne
- d) určitě ne

14) Navštěvujete kulturní akce financované TPCA? – př. Beat Festival či sportovní aktivity?

- a) ano
- b) ne

15) Co by se dalo dle Vašeho názoru ve městě Kolín vylepšit?

16) Váš věk:

- a) 18 – 27 let
- b) 28 – 37 let
- c) 38 – 47 let
- d) 48 – 57 let
- e) 58 – 67 let
- f) 68 a více let

17) Pohlaví:

- a) žena
- b) muž

18) Nejvyšší dosažené vzdělání:

- a) základní
- b) středoškolské s maturitou
- c) vyšší odborné
- d) vysokoškolské