

MILAN JEŘÁBEK, KATEŘINA KUČERA, BERNHARD MÜLLER, JAN PŘIKRYL

VNÍMÁNÍ SOCIOEKONOMICKÉHO VÝVOJE V ČESKO-SASKÉM POHRANIČÍ – PŘÍPADOVÁ STUDIE NA LOKÁLNÍ ÚROVNI MĚST KRASLICE – KLINGENTHAL

M. Jeřábek, K. Kucera, B. Müller, J. Přikryl: *Perception of social-economic development in the Czech-Saxon borderland – case study on the local level of the towns of Kraslice and Klingenthal*. Geografie – Sborník ČGS, 105, 1, pp. 19 – 33 (2000). As an example of observation of social-economic development in the borderland as a specific territorial type can be given a study of changes in two neighbouring towns at the Czech-German (Saxon) border, that has been in the last years in the centre of research interest of several institutions. This contribution is one of the outputs of the international project „Borderland as a space of mediation“ backed by the German Federal Foundation for Environment in Osnabrück and solved by a work community including universities, research institutions and consulting companies. The findings obtained by inquiring population show the complicated character of the present development (at microregional/local level), ambiguous perception of running processes and a different degree of readiness to co-operation.

KEY WORDS: border – borderland – trans-border co-operation – border crossing.

Príspevek vznikl v rámci projektu „Pohraničí jako prostor zprostředkování“, realizovaného v letech 1997-99 za podpory Deutsche Bundesstiftung Umwelt Osnabrück (Az 09601).

1. Německo-český projekt „Pohraničí jako prostor zprostředkování“

Problematickou pohraničí se zabývají různé instituce, v neposlední řadě je pak předmětem zájmu výzkumné sféry. Samotná tematika nabízí rozmanité přístupy od „čisté vědy“ až po jednoznačnou aplikaci na konkrétní podmínky. Na sledování současné situace se podílejí instituce po obou stranách hranice. Často však pracují nezávisle na sobě, přestože o sobě vzájemně „vědí“ a řeší obdobné záležitosti. Pozitivním příkladem propojení vědeckých aktivit a jejich orientace na praktické potřeby územní samosprávy může být mezinárodní česko-německý projekt, podporovaný Německou spolkovou nadací životního prostředí (Deutsche Bundesstiftung Umwelt) v Osnabrücku. Právě potřeba společného přístupu k řešení společných otázek přivedla ke zrodu pracovní společnosti, v němž českou stranu reprezentuje Sociologický ústav AV ČR (zastoupený pracovištěm v Ústí nad Labem) a organizace Proodos Praha zaměřená na poradenství pro obce. Na německé straně vystupuje a zároveň celý projekt koordinuje Institut pro prostorový ekologický rozvoj (Institut für ökologische Raumentwicklung) v Drážďanech, podílí se rovněž katedra prostorového uspořádání (Lehrstuhl Raumordnung) Technické univerzity tamtéž.

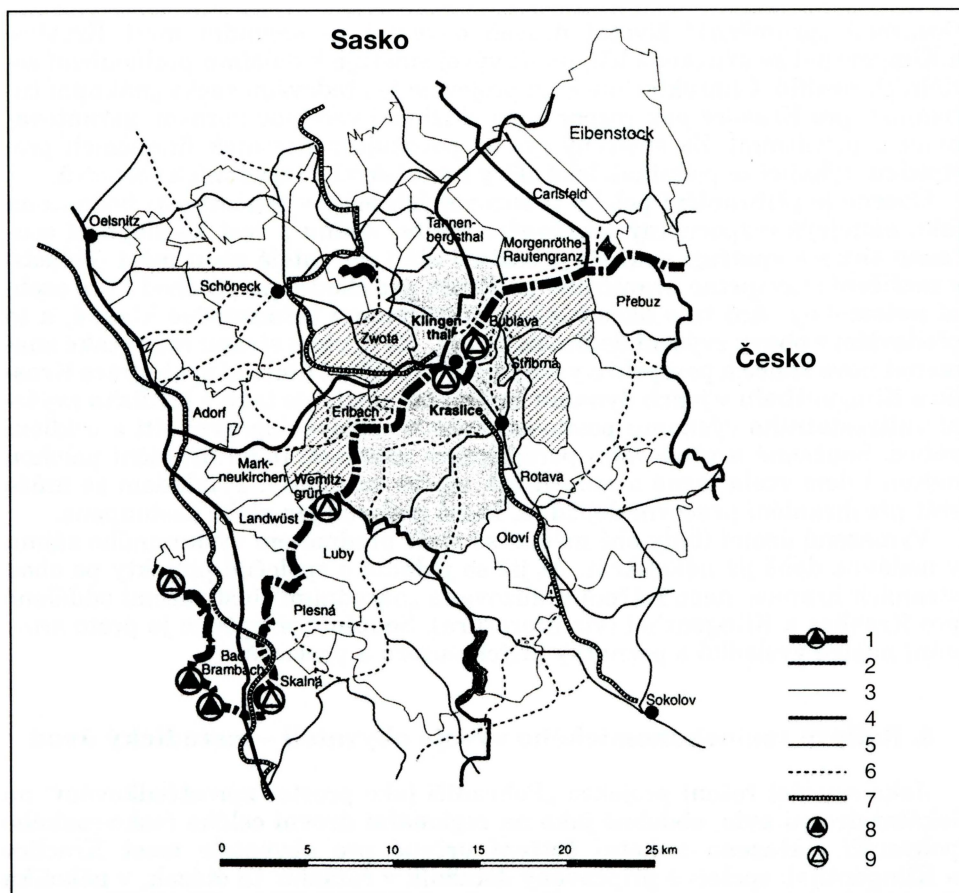
Ústřední myšlenkou projektu, realizovaného v letech 1997-99, je vnímání „Pohraničí jako prostoru zprostředkování“¹⁾. Obsahově se soustřeďuje na utváření přeshraničního rozvoje a navržení a prověření modelových možností prohloubení kooperačních vztahů na komunální úrovni. V první fázi projektu byly analyzovány dosavadní poznatky s cílem posoudit funkční formy přeshraniční spolupráce zejména na úseku regionálního rozvoje a životního prostředí, prověřit možnosti využití již dnes existujícího instrumentaria a případně specifikovat a pro praxi doporučit nové přístupy a opatření. (Shrnutí hlavních výsledků celého projektu obsahuje závěrečná zpráva pro DBU, uvedená v literatuře, která by v průběhu roku 2000 měla být k dispozici také v češtině.) Nedílnou součástí této fáze se stalo dotazníkové šetření určené pro starosty měst a obcí v 15 kilometrovém pásu podél česko-saské hranice. Získané poznatky jsou – současně s tímto příspěvkem (počátkem roku 2000) – publikovány řešitelským kolektivem vyčerpávajícím způsobem ve formě samostatných studií v rámci ústavních edičních řad (Pracovní texty SoÚ, Themenhefte IÖR).

2. Stručná charakteristika příhraničního území Kraslice – Klingenthal

Druhou výzkumnou rovinu představuje případová studie prostoru Kraslice a Klingenthal (obr. 1), partnerských měst na západě česko-saského pohraničí v euroregionu Egrensis. Historie vzájemného ovlivňování obou měst sahá do středověku. Na přelomu 16. a 17. století území dnešního Klingenthalu začalo být osidlováno především protestanty vyhnanými z Čech resp. nedalekých Kraslic. Přinesli s sebou znalosti ve sklářském oboru a výrobě hudebních nástrojů, a tak další vývoj byl do určité míry podobný. Za připomenutí stojí národnostní složení našeho města: v roce 1930 žilo v Kraslicích pouze 1,6 % obyvatel československé národnosti, při posledním sčítání 1991 je součet Čechů, Slováků a Moravanů 91 %. Až do roku 1938 zdejší území (resp. koridor) hrálo důležitou roli v tranzitu i místním styku. Silniční a železniční přechod patřil k nejfrekventovanějším v Krušných horách, četné byly samozřejmě i kontakty bezprostředně příhraniční (občanské, institucionální i výrobní). Po druhé světové válce již přechody obnoveny nebyly, přestože intravilánem obě města tehdy téměř srůstala (později došlo na naší straně k demolici domů a objektů).

Také v současném socioekonomickém vývoji můžeme sledovat spíše společné rysy než specifikovat rozdíly. Jedná se o města přibližně stejné populační velikosti: v závěru 90. let žilo v Kraslicích bezmála 10 tisíc a v Klingenthalu přes 11 tisíc obyvatel. Pro demografický vývoj je typický úbytek obyvatelstva způsobený zejména značným vystěhovalectvím. Zatímco na německé straně se zřetelně projevuje stárnutí obyvatelstva, na české straně se dosud projevují důsledky poválečného odsunu a s tím související nestabilita obyvatelstva a vysoký migrační obrát. Strukturální změny v hospodářské sféře, známé z nových spolkových zemí i jiných oblastí Česka, zde nabývají nebývalých rozměrů a problémů. S trochou nadsázky lze bohužel konstatovat, že tradiční odvětví – díky odbytovým problémům, nízké konkurenceschopnosti a „zúročení“ periferní polohy z hlediska obou států – až na výjimky nepřežila 90. léta. (Na-

¹⁾ Úplný název projektu má v podtitulu: Trvale udržitelný rozvoj území zajišťovaný mezi-obecní spoluprací na příkladu ekologicky citlivé krajiny v česko-saském pohraničí.



Obr. 1 – Přehledná mapa případové oblasti Kraslice – Klingenthal (v rámci projektu „pohraničí jako projekt zprostředkování“). 1 – státní hranice s přechodem, 2 – okresní hranice, 3 – hranice obcí, 4 – hlavní silnice, 5 – vedlejší silnice, 6 – spojovací silnice, 7 – železnice, 8 – hraniční přechod silnice a železnice, 9 – hraniční přechod pro pěší.

příklad v tradiční výrobě akordeonů a foukacích harmonik klesl v Klingenthalu počet pracovníků z 6,5 tisíc na 200). Negativním dopadem je v sociální sféře mimořádná míra nezaměstnanosti (v době výzkumu v Kraslicích přes 10 %, zatímco v Klingenthalu dosahovala téměř dvojnásobné hodnoty). Ekonomický propad způsobuje nízkou daňovou výtežnost, která se v případě Klingenthalu podílela dokonce na zavedení dočasné nucené správy městských záležitostí.

Bezprostřední okolí obou měst se vyznačuje přírodně poměrně nenarušenou krajinou, pro níž je typické pestré střídání menších lesních a travnatých ploch. Důležitý rozvojový faktor této oblasti tak představoval, představuje či mohl by představovat cestovní ruch. Ani toto odvětví se však neubránílo po roce 1990 poklesu ve výkonech (v přínosu) a dnes využívá jen zlomek skutečného potenciálu (zimní turistika, tradice, pamětihodnosti, infrastruktura). Zejména na saské straně došlo k výraznému poklesu využití, na české straně vzhledem k nedostatečné infrastruktuře má dosud cestovní ruch jen okrajový význam.

Dosažená „průměrná“ životní úroveň obyvatel ve srovnání měst Kraslice a Klingenthal se přirozeně liší, navíc vývoj směřuje k dalšímu prohloubení sociálních rozdílů. Charakteristickým projevem je především saský „nákupní turismus“, pro Kraslice pak rozpor mezi službami veřejnou správou garantovanými a privátními. Za společný rys se považuje nedostatek finančních prostředků, týkající se podnikatelské sféry i městských či územních rozpočtů.

Obecně je příhraniční poloha posuzovaných měst v současnosti hodnocena jako nanejvýš rozporuplný lokalizační faktor. Jednu z cest ke zlepšení současné situace spatřují političtí představitelé i obyvatelé obou měst (oblastí) v rozšíření stávajícího hraničního přechodu pro chodce na přechod i pro osobní automobily. Ani tato akce však není přijímána jednoznačně kladně, a to především z obavy zvýšení dopravní zátěže. Na druhou stranu může také znamenat nové šance a perspektivy nejen pro vytváření funkční spolupráce Kraslic a Klingenthalu v jejich dynamické provázanosti, ale také z hlediska zvýšení vnitrostátního významu postavení měst v celkové dopravní síti a osídlení vůbec. Současné a především perspektivní možnosti dané hraniční polohou nejsou lidem zcela jasné a musejí být teprve rozvinuty. Příkladem se může stát přeshraniční pracovní dojíždka, která je dosud jen slabě zastoupena.

Vymezené území (tedy obě města) se stalo předmětem výzkumného zájmu v nedávné době již několikrát. Ať již se jednalo o společné projekty po obou stranách hranice, nebo šetření realizovaná „národními“ institucemi odděleně pro Kraslice a Klingenthal (viz literatura). Součástí příspěvku je proto srovnání našich výsledků s poznatky jiných autorů a pracovišť.

3. Reflexe socioekonomického vývoje obyvateli – metodický úvod

Jako součást řešení projektu „Pohraničí jako prostor zprostředkování“ na lokální úrovni bylo, obdobně jako na regionální úrovni celého česko-saského pohraničí, zařazeno anketní šetření určené pro obyvatele měst Kraslice a Klingenthal: společně připravený dotazník v rozsahu 18 otázek, v několika případech dále strukturovaný. Zaměřil se jak na otázky lokálního rozvoje obou měst, tak především na formy, možnosti a konkrétní záležitosti přeshraniční spolupráce.

Terénní sběr byl realizován na české straně v prosinci 1998, na saské straně v lednu 1999. Respondenti byli určeni na základě náhodného výběru, v Kraslicích prostřednictvím voličských seznamů v létě proběhlých komunálních voleb, v Klingenthalu s využitím registru obyvatel. Vzhledem k územní odlehlosti některých místních částí se výzkum soustředil pouze na jádrové části obou měst. Nepředpokládáme však zkreslení výsledků, neboť „vynechané“ části mají jen nepatrný podíl na populaci v obou městech (např. v Kraslicích nedosahuje ani desetiny). Vlastní sběr vykonali studenti vysokých škol, a to Ekonomické fakulty Západočeské univerzity v Chebu a studenti geografie Technické univerzity v Drážďanech. Základní soubor na české straně čítá 425 dotazníků (tj. zhruba 7 % obyvatel starších 18 let), na saské straně 173 dotazníků (což odpovídá 2 % dospělých obyvatel)²⁾. Základní metodou bude

²⁾ Rozdílné poměrné zastoupení je způsobeno větším počtem studentů z české strany, a tím možností vyplnit anketu osobně s dotazovanými. Ve vyhodnocení poznatků získaných anketním šetřením bude postupováno samostatně za oba soubory, vzhledem k jejich rozdílné velikosti nevytváříme jeden celek. Bohužel velikost souborů, především na saské straně, nám neumožňuje využít třídění druhého stupně, které by nám napomohlo osvětlit některé souvislosti.

srovnání výsledků, hledání podobností či naopak rozdílností ve výpovědích obyvatel Kraslic a Klingenthalu.

Před vlastním posouzením je nezbytné představit strukturu respondentů, neboť složení respondentů – zejména podle věku a vzdělání, případně ekonomické aktivity – může a nepochybně také podmiňuje názory a postoje dotazovaných. Složení sledovaných souborů podle následujících ukazatelů odpovídá složení veškerého obyvatelstva obou měst. Z hlediska pohlaví si jsou oba soubory velmi podobné, vždy převažují mírně ženy (Kraslice 57 %, Klingenthal 52 %). Ve věkové struktuře zaznamenáváme dosti podstatné rozdíly, když klingenthalští respondenti jsou výrazně starší. Například v nejmladší skupině do 30 let věku je v Kraslicích 25 % a v Klingenthalu jen 14 % respondentů, naproti tomu v nejstarší skupině osob (60+) je poměr opačný a rozdíl ještě výraznější: Kraslice jen 19 a Klingenthal 36 %. Srovnání vzdělanostní skladby je poměrně obtížné, vzhledem k odlišnému vzdělávacímu systému v Česku a Sasku. Polovina (v Kraslicích) resp. 60 % (v Klingenthalu) respondentů se zde narodila, zbytek se přistěhoval. Plná čtvrtina dotazovaných se přistěhovala do roku 1950, dalším nejdůležitějším obdobím pro Kraslice jsou 80. léta (20 %), pro Klingenthal 70. léta (26 %). Společenská angažovanost je v obou městech relativně malá, přesto v Klingenthalu 2,5 krát vyšší než v Kraslicích (25 % resp. 10 % respondentů je členem nějaké společenské organizace).

Z ekonomicky aktivních jich většina pracuje v místě bydliště, podstatně více však v Kraslicích (76 oproti 54 % v Klingenthalu). V kategoriích ekonomicky aktivních převažují „nižší“ skupiny, tj. dělník/manuální pracovník a provozní pracovník/nižší zaměstnanec (55 % v Kraslicích, 80 % v Klingenthalu). Respondenti kraslického souboru vykazují větší zastoupení „vyšších“ („samostatnějších“) kategorií. Klingenthalský soubor má výraznější podíl ekonomicky neaktivních, téměř polovinu všech respondentů oproti 30 % v Kraslicích. Jejich vnitřní struktura je v podstatě shodná.

Identifikační údaje je možné doplnit prvními poznatky ze šetření, demonstřujícími vazbu k místu stávajícího bydliště a spokojenosti s životem zde (případně při zahrnutí vlastní finanční situace respondenta resp. jeho domácnosti). Za pozitivní výsledek můžeme označit skutečnost, že naprostá většina obyvatel – zastoupených soubory dotazovaných obou měst – cítí značné sepětí s Kraslicemi resp. Klingenthalem. Téměř polovina kraslických považuje město zcela za svůj domov. Shodný podíl klingenthalských respondentů se přiklonil k mírnější formě, tj. odpovědi „je mi tu dobře“. Součet těchto dvou odpovědí tak zahrnuje sedm z deseti respondentů v Kraslicích a dokonce více než osm z deseti v Klingenthalu. Krasličtí mají na základě vyhodnocení navazující volné otázky (odpovědi) poměrně často také vztah k jinému místu (např. rodišti), zatímco klingenthalští odkazují spíše na zdejší déletrvající pobyt.

Obdobných výsledků bylo dosaženo při anketním šetření prováděném společně Pedagogickou fakultou Západočeské univerzity Plzeň (J. Dokoupil) a geografickým pracovištěm Univerzity Chemnitz – P. Jurczek (1997)³⁾. V obou městech převažuje spokojenost (kolem 70 %), srovnatelná s celým česko-saským pohraničím resp. ostatními sledovanými páry obcí bezprostředně oddělených státní hranicí.

³⁾ Šetření bylo realizováno celkem ve 12 obcích a městech podél česko-saské hranice, vytvářejících vždy páry bezprostředně u hranice (I) nebo dále od ní (II). Z české strany se týkala těchto lokalit: Kraslice, Potůčky, Vejprty (I) a Nejdek, Jáchymov, Klášterec n.O. (II), z německé strany: Klingenthal, Johanngeorgenstadt, Bärenstein (I) a Schwarzenberg, Oberwiesenthal, Scheibenberg (II).

Sem lze zařadit taktéž posouzení finanční situace domácností respondentů, také ta jistě ovlivňuje odpovědi. Zde jsou klingenthalští dokonce výrazně spokojenější, když dvě třetiny respondentů ji vnímají jako spíše dobrou (známka 2 v pětistupňové škále), což přispívá k celkové známce 2,30. Polovina kraslických se přiklání k prostřední hodnotě (3, slovně vyjádřené „tak napůl“), v podstatě shodně s průměrnou hodnotou 3,04.

4. Hodnocení situace související se změnami v 90. letech

První v tomto příspěvku prezentované téma se zabývá v obecné poloze hodnocením změn na lokální úrovni, které souvisejí s otevřením hranic po roce 1990. Pro obyvatele měst Kraslice a Klingenthal je příznačné, že situaci vnímají nejednoznačně, tj. v obou případech se více než polovina respondentů přiklonila v třístupňové škále k neutrálnímu hodnocení (při průměrné známce 1,88 resp. 1,77). Krasličtí, z nichž téměř každý pátý vyzdvihuje spíše záporné změny, jsou mírně kritičtější než klingenthalští: třetina se přiklání spíše ke kladnému hodnocení. Opět můžeme využít porovnání s daty, získanými Dokoupilem a Jurczekem (1997). U jejich souboru se také značná část přiklání k neutrálnímu hodnocení (pro Klingenthal více než 40 %), ale především zhoršení pracovních a životních podmínek (Kraslice 46 %) deklaruje více než dvojnásobek respondentů než zlepšení (Klingenthal 13 %).

Přirozeně nás zajímalo zdůvodnění odpovědí respondentů, jejichž přehled podává tabulka 1. V kladném posouzení se hlavní důvod v podstatě ztotožňuje a taktéž dosahuje stejného zastoupení, tj. přes polovinu respondentů spatřuje stěžejní přínos v otevření hranic, umožňující cestování, turistiku zahrnující i nákupní cesty. Respondenti obou souborů, zastupující nejen lokální, ale zřejmě veškerou populaci pohraničí, si cení uvolnění možností přeshraničního kontaktu. Jeho úroveň či kvalita však zůstává zatím (jak dlouho?) především v nejjednodušší formě, tj. potenciální návštěva ciziny, poznání příhraničního území či výhodný nákup. Při těchto kontaktech nedochází většinou k navázání bližšího, hlubšího mezilidského (občanského) vztahu. V dalších dvou příčinách se již oba soubory značně rozcházejí. Zatímco Češi, zastoupení

Tab. 1 – Názory na souvislosti otevření hranic (%)

Kladné hodnocení	Kr	Kl	Záporné hodnocení	Kr	Kl
otevření hranic, turistika včetně nákupní	52	57	zhoršení životního prostředí, dopravní zatížení	20	25
zlepšení ekonomické situace, obchodu, regionální rozvoj	31	16	nárůst cen zboží a služeb vzhledem ke kupní síle Němců	43	
zlepšení mezilidských vztahů, vzájemné poznávání se, procvičování němčiny	8	31	mnoho Němců (nájedzy) a jejich negativní hodnocení: jsou drzí, hluchí, rozpínají, „kupují vše“	21	
			nárůst kriminality, ilegální přechody cizinců, drogy		29
			hospodářské obavy: méně práce, odchod podniků, pokles kupní síly a obchodu		27

Pramen: vlastní šetření, prosinec 1998 – leden 1999

kraslickými dotazovanými, upřednostňují lepší vyhlídky ekonomické, Němci resp. klingenthalští občané vyzdvihují možnost vzájemného poznávání.

V záporném vnímání se oba soubory významně odlišují, když obdobně frekventován – pětinou až čtvrtinou – je jen jediný důvod: zhoršení životního prostředí vyvolané vyšším dopravním zatížením. Jednoznačně nejčastějším důvodem české strany jsou ekonomické/finanční důsledky podmíněné částečnou změnou klientely („movitějších“ Němců) v obchodě a službách. Radikálnější, věcně příbuzné názory zastupuje další důvod, rozvádějící chování Němců. V porovnání obou sociálních důvodů ze strany kraslických, tj. pozitivního a negativního hodnocení, vyplývá zřejmá převaha negativního hodnocení německého elementu (8 resp. 21 %). Značná část klingenthalských respondentů vyslovuje hospodářské obavy, tento podíl v podstatě odpovídá zastoupení kladných ekonomických hodnocení kraslickými respondenty (27 resp. 31 %). Konečně téměř 30 % klingenthalských akcentuje na bezesporu pozitivním vlivu otevření hranic taktéž negativní souvislosti.

Ve srovnávacím souboru – při „uzavřených“ odpovědích s vícečetnou volbou – z německé strany dominuje v kladné poloze obecné zlepšení kvality života (39 %), následované zlepšením finanční situace a možností kontaktu. Ten je však o poznání méně (cca 4 procentní body) vnímán než v nadřazených souborech (českém resp. saském). Tomuto aspektu patří – ve shodě s našimi výsledky – prvenství na české straně, což je zdůrazněno zlepšením v psychologické situaci. U negativ se uplatňují s poměrně malými rozdíly čtyři důvody: zatížení životního prostředí (shodně 37 %, tj. podstatně více než v našem souboru), zhoršení hospodářské situace a nárůst kriminality (více v Sasku) a narušení klidu (více v Česku). Záporné projevy v obou městech jsou reflektovány mírněji než v česko-saském pohraničí.

Ve studii Hellera (1995) pod výstižným názvem Klingenthal – quo vadis?⁴⁾ je za limitující faktor rozvoje zástupci lokálních institucí a aktérů označován nedostatek finančních prostředků. Dále upozorňují na špatný technický stav budov a slabou a zastaralou infrastrukturu pro cestovní ruch (včetně dopravní a telekomunikační) s ohledem na dobré možnosti využití krajinného potenciálu. Přes stávající problémy převažuje při hodnocení vývoje po politické změně kladné posouzení, byť značná část akcentuje pokles pracovních míst a nárůst sociálního napětí. Dosavadní spolupráce na pomezí česko-bavorsko-saském nevykazuje zatím příliš výsledků (úspěchů).

Zaměstnanost a sociální mobilita je – na základě výpovědí klingenthalských respondentů – silně determinována oslabením (až zánikem?) dominantních oborů, tj. výroby hudebních nástrojů a textilního průmyslu. Souběžně dochází k posílení individuální dopravy na úkor veřejných dopravních prostředků. Změny ve společnosti posuzují kriticky, to se týká například práce v oboru, příjmů, volného času a mezilidských vztahů. Přesto převažuje pozitivní hodnocení, především díky procesu demokratizace, svobody a lepším spotřebním (spotřebitelským) možnostem. V rozvoji města doporučují věnovat pozornost otázkám dopravy, kulturní, sportovní vybavenosti a zařízením volného času.

⁴⁾ V rámci společného projektu geografických pracovišť Univerzit v Göttingenu a Postupimi proběhlo v roce 1994 terénní šetření sociální a ekonomické transformace po politické změně v roce 1989 v nových spolkových zemích na příkladu saského Klingenthalu (již dříve obdobně v durynském Nordhausenu). Cílovou skupinou se stalo jednak 36 zástupců lokálních institucí a aktérů (např. veřejná správa, hospodářská komora, privátní podniky, politické strany), jednak 284 respondentů zastupujících lokální populaci.

Tab. 2 – Vyjádření spokojenosti občanů obou měst

Známka	Kraslice	Kraslice + Klingenthal	Klingenthal
1,50 – 2,49 (spíše ano 2)	– nabídka komerčních služeb – nabídka restauračních zařízení	– zásobování zbožím každodenní spotřeby – krajina a příroda v okolí	– úroveň telekomunikací – zdravotní a sociální péče – řešení otázky odpadů – veřejná hromadná doprava – střední školství – společenské působení spolků a církví
2,50 – 3,49 (s něčím ano, s něčím ne 3)	– úroveň telekomunikací – řešení otázky odpadů – společenské působení spolků a církví – činnost samo- správy (radnice)	– zařízení pro předškolní děti – základní školství – stav veřejných budov – životní prostředí ve městě – stav pamětihodností – úroveň mezilidských vztahů – úroveň informací a dění ve městě – péče o zelené plochy – rekreační a sportovní možnosti	– nabídka restauračních zařízení – nabídka komerčních služeb – veřejná bezpečnost a pořádek
3,50 – 4,49 (spíše ne 4)	– veřejná bezpečnost a pořádek – veřejná hromadná doprava – střední školství – zdravotní a sociální péče	– nabídka kulturních pořadů (akcí) – úroveň komunikací – podmínky pro podniká- ní ve městě	– činnost samosprávy (radnice)
4,50 + (zcela ne 5)		– nabídka pracovních příležitostí	

Pozn. kategorie –1,49 (velmi 1) není zastoupena.

Pramen: vlastní šetření, prosinec 1998 – leden 1999

Součástí ankety se stala rovněž baterie otázek, zaměřená na hodnocení různých úseků života v obou městech, a to prostřednictvím otázky: Jak jste ve městě Kraslice / Klingenthal spokojeni s/se ...? Respondenti se vyjadřovali v pětistupňové škále spokojenosti, doplněné možnostmi „nevím“. Na základě průměrné hodnoty byly dílčí úseky zařazeny do tabulky 2.

Celkově můžeme konstatovat, že respondenti se – jak se ostatně očekávalo – přiklání nejčastěji ke střední hodnotě, tj. odpovědi s něčím ano, s něčím ne. Také souhrnná známka se jí blíží, když klingenthalští jsou mírně pod a krasličtí mírně nad ní (2,88 resp. 3,13). Oba soubory nejvíce společně oceňují zásobování zbožím každodenní spotřeby a krajinu a přírodu v okolí. V Kraslicích dále do první kategorie patří vybrané spíše privátní služby, v Klingenthalu naproti tomu převážně záležitosti v kompetenci územních/lokálních orgánů. Jednoznačně nejhůře je hodnocena nabídka pracovních příležitostí: 66 resp. 71 % respondentů s ní je zcela nespokojeno.

Největší rozdíly v hodnocení zaznamenáváme ve prospěch Kraslic u nabídky komerčních služeb, podmínek pro podnikání ve městě obecně a činnosti samosprávy (radnice, vesměs kolem 0,7 bodu). Klingenthalští výrazně lépe hod-

notí zdravotní a sociální péči (rozdíl 1,86 bodu), střední školství, veřejnou hromadnou dopravu, úroveň telekomunikací, řešení otázky odpadů a společenské působení spolků a církví (0,69).

Předchozí výzkumy v Kraslicích nabízejí možnost srovnání na základě vyhodnocení otázky: Čeho si ve své obci nejvíce vážíte? (Regis 1995)⁵⁾. Z volebných odpovědí vyzdvihují respondenti jednoznačně přírodní složku (57 %), rozvedenou jako okolní přírodu, lesy, hory, čistý vzduch, životní prostředí, město v horách apod. Zároveň si však jsou vědomi ohroženosti (např. „zatím ještě“) největší přednosti svého města. V protikladné otázce: Co Kraslice hyzdí, či co Vám zde znepríjemňuje život? se víceméně shodně (kolem 15 %) uplatňují tyto aspekty: prostředí obce – pořádek, životní prostředí, doprava a silnice v obci. Z obdobně provedeného celkového posouzení zjistíme, že většina úseků si s odstupem čtyř let udržela své postavení prezentované v tabulce 2. Výraznější změny zaznamenáváme v pozitivním smyslu u telekomunikací (ze 4,07 na 2,85), činnosti samosprávy a životního prostředí ve městě, zhoršení pozice zjišťujeme u zdravotní a sociální péče (2,98/3,87) a nabídky pracovních příležitostí (3,85/4,67!).

Na otázku zabývající se dosaženou úrovní navazuje problematika priorit, vnímaných respondenty v úrovni samotného města a přeshraniční spolupráce. Toto členění je však zachováno pouze pro Kraslice. Krasličtí, vedle kombinace uváděných důvodů (37 %), preferují na lokální úrovni dopravní a pracovní záležitosti. V přeshraniční spolupráci téměř nastejno hodnotí rozmanité dopravní souvislosti (silniční přechod, komunikace, obchvat, parkoviště, železnice) a sociální aspekty spolupráce (vzájemné setkávání a poznávání, informovanost) – pro každý z důvodů se vyslovuje přes třetinu respondentů. Klingenthalští jednoznačně za nejpalčivější problém považují vytvoření resp. udržení pracovních podmínek (60 %).

Respondenti ze souboru Dokoupila a Jurczeka (1997) se vyslovují především pro opatření ke zlepšení dopravní situace, dále podávají návrhy ke kulturní a ekonomické spolupráci. V obecné poloze lze jmenovat například: vyrovnání mzdové úrovně mezi Němci a Čechy, založení resp. prohloubení partnerství měst, zintenzivnění přeshraniční turistiky, společná ochrana životního prostředí, vytvoření pracovních míst, odstranění oboustranné nedůvěry, posílení výměny mládeže atd.

5. Přeshraniční spolupráce mezi partnerskými městy a vzájemná informovanost

Jedním ze stěžejních tematických okruhů byla konkrétní spolupráce mezi sousedními městy, a to jak všeobecná znalost dosavadních aktivit, tak možnosti do budoucna. Obecně se o stávajících akcích ví více v Klingenthalu než v Kraslicích: pro současnou kladně odpovědělo více než 60 % respondentů, zatímco v Kraslicích jen necelá čtvrtina. Přes polovinu respondentů, v obou dílech souborech, se vyslovilo k perspektivě vzájemných vztahů (tab. 3).

⁵⁾ V rámci zpracování „Programu“ (1995) byl v roce 1994 realizován sociologický průzkum prostřednictvím náhodně vybraných bytových domácností (fakticky do schránky každé třetí domácnosti). Celkem bylo rozdáno 1 080 dotazníků, vráceno vyplněných mluvčími domácnostmi 256, tj. 24 % návratnost. Záměrem tohoto průzkumu bylo orientační zjištění zpětné vazby pro činnost, řízení a rozhodování města (radnice).

Tab. 3 – Stávající a perspektivní přeshraniční aktivity (%)

	Znalost		Možnost	
	Kr	Kl	Kr	Kl
Více/kombinace uváděných okruhů	16	52	39	26
Kultura, církev	28	17	13	2
Regionální rozvoj, podnikání, obchod, doprava	17	10	26	52
Mládež, děti, školy	15	7	–	–
Vzájemná informovanost, vztahy, soužití	–	14	8	16
Sport	9	–	4	–

Pramen: vlastní šetření, prosinec 1998 – leden 1999

Typickým projevem současnosti je širší, pestřejší znalost přeshraničních aktivit, přičemž tato odpověď je charakteristická zejména pro Klingenthal. V Kraslicích se, ve srovnání s Klingenthalem, více uplatňují všechny jednoznačně určené aktivity s výjimkou informovanosti a sociálních kontaktů. Z očekávaných projevů vystupují, vedle již uváděné kombinace, regionální rozvoj včetně jeho dílčích složek. To je bezesporu důležitá informace na podporu našeho a dalších obdobných projektů.

Tomuto víceméně příznivému hodnocení neodpovídá reflexe osobního zapojení/angažovanosti respondentů do společné akce. Z české strany se osobně zúčastnil každý pátý respondent, ze saské dokonce jen každý dvanáctý! Ochota zapojit se do budoucna se v obou městech diametrálně liší: zatímco v Kraslicích se kladně vyslovila téměř polovina (46 %), v Klingenthalu jen desetina.

Další část je věnována úrovni informovanosti o dění na úrovni lokální i regionální včetně možností, prostředků či forem, jakožto předpokladu pro vzájemné poznávání a spolupráci. Respondenti obou souborů, tj. z Kraslic a Klingenthalu, v podstatě necítí rozdíl v informovanosti o životě v sousedním městě a v česko-saském pohraničí obecně. V průměru jsou krasličtí informováni subjektivně hůře než klingenthalští, když výsledné známky dosahují – opět při použití pětistupňové škály – hodnoty 4,02 resp. 3,57! Téměř polovina kraslických se přiklání, a to v obou rovinách, ke stupni „pět“. V klingenthalském souboru se odpovědi koncentrují do známek „dva“ a „tři“ – kolem 60 %. Situaci můžeme tedy charakterizovat slovně jako neuspokojivou a do určité míry, zejména ze strany Kraslic, jako handicap pro prohloubení přeshraniční spolupráce.

Jen poměrně málo respondentů využilo možnosti svojí odpověď dále specifikovat. Přesto tyto informace jsou velice cenné, neboť ukazují „silné či slabé stránky“ informačního toku. Nezodpovězenou otázkou však zůstává, zda obyvatelé obou sousedních měst vůbec o informace přibližující dění na druhé straně hranice mají zájem. Tabulka 4 podává přehled o tématech zastoupených v odpovědích dobře či špatně informovaných respondentů.

Obyvatelé Kraslic i Klingenthalu oceňují především dobrou informovanost o všestranných nákupních příležitostech v druhé zemi (sousedním městě), když toto téma je jednoznačně vedoucím pozitivně hodnoceným tématem. Také zastoupení dalších témat je v podstatě obdobné. Špatnou informovanost pociťují respondenti obou souborů zejména v otázkách všeobecných, rozsahu

Tab. 4 – Tematická specifikace informovanosti o dění na druhé straně hranice (%)

	A. dobře		B. špatně	
	Kr	Kl	Kr	Kl
Kulturní a společenské akce	21	16	17	32
Všeobecné dění, informace, spolupráce	21	18	27	32
Trhy, výprodej, obchod, doprava, turismus	30	27	9	14
Více/kombinace uváděných okruhů včetně sportu	14	16	21	–
Pracovní příležitosti	0	–	9	–

Pramen: vlastní šetření, prosinec 1998 – leden 1999

a kvalitě informací vůbec, jakož i možnosti přeshraniční spolupráce. Stejný podíl klingenthalských, tj. jedna třetina by uvítala více informací o kulturním a společenském dění. Krasličtí naproti tomu mírně upřednostňují kombinaci uváděných důvodů. Uváděné důvody představují rozhodující část volných odpovědí.

Další otázka se soustřeďuje na prostředky vzájemné informovanosti, v prvé řadě pak na sdělovací prostředky (noviny, rozhlas, televize). Oba soubory vykazují velmi podobné až shodné výsledky, když vedoucí postavení – s podílem kolem 2/3 ze všech čtyř možností – zaujímají regionální sdělovací prostředky: pro Kraslice české, pro Klingenthal německé. Přibližně každý čtvrtý využívá své národní ústřední sdělovací prostředky, zatímco „protější“ nejsou využívány vůbec.

Jedním, jistě však ne jediným faktorem vysvětlujícím získané poznatky jsou jazykové znalosti obyvatel (respondentů) obou zkoumaných měst. Při použití tradiční „školské“ stupnice se ukazuje u kraslického souboru znalost němčiny jako průměrná až podprůměrná (65 % se přiklání ke „trojce“ a „čtyřce“), zatímco klingenthalští se „přiznávají“ k neznalosti češtiny (stejný podíl „neumí ani slovo“).

6. Rozšíření hraničního přechodu pro automobilový provoz

Samostatnou problematiku tvoří otevření hraničního přechodu pro osobní automobily resp. rozšíření stávajícího přechodu mezi městy Kraslice a Klingenthal. Po téměř desetiletém úsilí kompetentních orgánů zřejmě překvapí, že téměř polovina respondentů, shodně po obou stranách hranice, je proti. Ze zbývajících odpovědí jsou o poznání vstřícnější krasličtí, když pro se vyslovila čtvrtina oproti pětině v Klingenthalu. Důvody pro tyto názory jsou patrné z tabulky 5.

Zlepšení dostupnosti k návštěvám sousedního území, nejen samotného sousedního města, považují za hlavní důvod pro otevření resp. rozšíření hraničního přechodu dva ze tří klingenthalských respondentů. Krasličtí si slibují vedle tohoto důvodu především oživení ekonomiky a taktéž větší možnosti k vzájemnému poznávání a spolupráci.

Odpůrci přechodu se obávají zvýšení dopravního provozu doprovázené zhoršením životního prostředí, zásadní rozdíl však spočívá v preferenci obou složek. Krasličtí vidí spíše exhalace a hluk z dopravy, klingenthalští naproti

Tab. 5 – Názory na otevření hraničního přechodu pro osobní automobily (%)

A. Jsem pro vzhledem k/ke:	Kr	Kl
Zvýšení cestovního ruchu, zlepšení dostupnosti, možnost nákupu	28	68
Oživení ekonomiky a života ve městě, obchod, práce, zisk	33	16
Možnost poznávání se a spolupráce, rozšíření a snadnost návštěv	14	
Odlehčení životnímu prostředí jinde		8
B. U varianty: Tuto záležitost nelze jednoznačně hodnotit, má souvislosti kladné i záporné ..., nebyly dále sledovány odpovědi, neboť mohou pouze korespondovat s výroky, zahrnutými pod body A. a C.		
C. Jsem proti vzhledem k/ke:	Kr	Kl
Zhoršení životního prostředí (exhalace, hluk)	39	5
Zvýšení dopravního provozu (špatné komunikace, pouze tranzit)	21	49
Oslabení ekonomiky, pokles obchodu, daní, přesun výroby		5
Více/kombinace uváděných důvodů	25	35

Pramen: vlastní šetření, prosinec 1998 – leden 1999

tomu především úroveň komunikací a jejich využití především pro tranzit do Česka.

Naše výsledky tak do určité míry potvrzují poznatky publikované Jurczekem (1997). Tehdy respondenti také nebyli jednoznačně rozhodnuti. Na jedné straně požadovali zvýšení propustnosti hranice zřízením nových přechodů, v konkrétním případě však byli spíše proti. Tento názor vyplývá nejen ze samotného potenciálního zvýšeného průjezdu osobních automobilů oběma městy, ale též ze souvisejících náležitostí (parkovací plochy, benzínová čerpadla, rozšíření silnice atd.).

V dotazníkovém šetření v roce 1994 (Půlpánová, Schollarová 1995) nebyla přímo položena otázka zabývající se hraničním přechodem. Nicméně k této problematice se volně vyslovil každý druhý respondent, zpravidla záporně – ukázal se tedy jako priorita řešení číslo jedna. V literatuře uváděná studie poskytuje také zajímavý chronologický přehled vývoje situace a názorů. Postoj k železničnímu přechodu byl jednoznačně kladný, ani dnes to však není rozhodně zásadní a aktuální záležitostí. K znovuotevření silničního přechodu se vyjádřilo pouze 6 % respondentů, mezi zápornými názory připouští třetina existenci přechodu s menším rozsahem. Při specifikaci odpovědí jsou nejčastěji uváděny obavy ze smogu a tranzitu a dále problém ekologie a nevyhovující technické řešení ve městě, u tolerantnějších respondentů jen rozšíření na malé motocykly.

Zdá se tedy, že v současnosti již téměř budované rozšíření provozu pro osobní automobily bude nadále předmětem odborných i laických diskusí. Přitom jeho potřeba je zřejmá (a taktéž místo, s ohledem na konfiguraci terénu a stávající komunikační systém, je nepochybně jednoznačně určeno). Nelze v současnosti a především do budoucna opět „stavět zdi“ mezi oběma městy, oblastmi či státy. Územní samosprávné orgány, a to po obou stranách hranice, se tak musejí snažit o omezení negativních vlivů vyššího provozu a sledovat zejména pozitivní dopady znovuoobnovené možnosti lokálního až regionálního propojení.

Závěrečná poznámka

Společný projekt jsme zahajovali na podzim 1997 v době, kdy se již delší dobu a na příslušných úrovních hovořilo o rozšíření hraničního přechodu pro automobily do 3,5 tuny. V žertu jsme uvažovali, zda toto otevření nastane dříve než skončí náš 18měsíční projekt. Sešli jsme se „u závory“, ale do Kraslic jsme s německými kolegy za více než hodinu jízdy autem přes Vojtanov (další možnost přes Boží Dar) najeli asi 60 km. Když na jaře 1999 projekt pod názvem „Pohraničí jako prostor zprostředkování“ (?) skončil, na přechodu se téměř nic nezměnilo ...

Literatura

- BOESLER, K. A., DEN HARTOG-NIEMANN, E. (1997): Grenzüberschreitende Aktivitäten an der tschechisch-deutschen Grenze im Raum Kraslice / Klingenthal. Praktikumsbericht, Institut für Wirtschaftsgeographie der Universität, Bonn.
- Flächennutzungsplan Stadt Klingenthal. Arbeitsgruppe für Stadtplanung und Kommunalbau GmbH, Klingenthal.
- HELLER, W. (1995): Klingenthal-quo vadis? Auswirkungen des gesellschaftlichen Umbuchs in einer Kleinstadt an der sächsisch-böhmischen Grenze. Beiträge zur Kommunal- und Regionalentwicklung, Heft 15, Chemnitz.
- HUNGER, D. (1995): Verkehrsentwicklungskonzeption Stadt Klingenthal. Planungsbüro Stadt-Verkehr-Umwelt, Dresden.
- JURCZEK, P. (1997): Einschätzung der Entwicklung und Zusammenarbeit im sächsisch-böhmischen Grenzgebiet, Eine Beurteilung durch Bewohner der Euroregionen Egrensis und Erzgebirge. Beiträge zur Kommunal- und Regionalentwicklung, Heft 29, Chemnitz.
- Kol. (1999): Grenzraum als Vermittlungsraum – Nachhaltige Raumentwicklung durch interkommunale Kooperation am Beispiel ökologisch sensibler Landschaftsräume im tschechisch-sächsischen Grenzgebiet. Projektbericht für DBU, Dresden, Ústí nad Labem, Praha.
- PŘIKRYL, J. (1995): Program sociálního a ekonomického rozvoje obce Kraslice (návrh). Proodos Praha, 136 s.
- PŮLPÁNOVÁ, J., SCHOLLAROVÁ, V. (1995): Zpráva z průzkumu v Kraslicích. IPOS-Regis Praha, 52 s., přílohy.
- VALTER, A. a kol. (1988): Územní plán velkého územního celku Karlovarsko-chebské sídelní regionální aglomerace. Terplan Praha.
- ZOCH, K. (1993): Územní plán sídelního útvaru Kraslice. Návrh, Studio Z Plzeň.

Summary

PERCEPTION OF SOCIAL-ECONOMIC DEVELOPMENT IN THE CZECH-SAXON BORDERLAND – CASE STUDY ON THE LOCAL LEVEL OF THE TOWNS OF KRASLICE AND KLINGENTHAL

This contribution is one of the outputs of the international project „Borderland as a space of mediation“ backed by the German Federal Foundation for Environment in Osnabrück and solved by a work community of the Technical University and the Institute for Spatial Ecological Development in Dresden, the Institute of Sociology, Academy of Sciences of the Czech Republic – work place Ústí nad Labem, and the company Prodos – consulting services for municipalities, Prague. In the same time, it is a positive example of integration of scientific activities and of their orientation at practical needs of territorial development and administration.

One of the research levels is the case study of the region Kraslice – Klingenthal, partner towns in the West of the Czech-Saxon borderland in the Egrensis Euroregion. The history of mutual influencing of both towns goes back to the Middle Ages, but after

the Second World War, it was limited. In the present-day social-economic development, we can rather observe common features than to specify differences. Traditional branches – because of marketing problems, low competitiveness and the impact of peripheral situation in both states – have not survived, with several exceptions, the 1990's. The near-border situation of the studied towns is now evaluated as a highly inconsistent localization factor.

The paper includes a comparison of our results of inquiring the population, aimed both at problems of local development of both towns and, above all, at forms, possibilities and concrete items of trans-border co-operation, with those of other authors and working places.

A large majority of inhabitants of both towns feel to be narrowly tied to Kraslice, respectively to Klingenthal, they are happy there. Changes on local level due to the opening of the border after 1990 are perceived in an ambiguous way. More than a half of respondents consider the opening of the border as beneficial as it has enabled to travel (including the shopping travelling). There are significant differences in the negative perception of the both sides: the Czechs give the most frequently economic/financial impacts due to a partial change of clients („richer“ Germans) in business and services, the German respondents stress economic fears (loss of job). As a limiting factor of development is given the lack of financial means and obsolete infrastructure.

In accordance, the inhabitants of both neighbouring towns appreciate the most the provisionment by articles of every day use, the landscape, the nature, and the surroundings. Those of Kraslice also appreciate selected, rather private, services, those of Klingenthal mainly the affairs in the powers of territorial/local authorities. The offer of jobs is perceived in a clearly worse way: more than two thirds of inhabitants are not satisfied. In comparison with the precedent inquiries, the opinions of the respondents in Kraslice are relatively stable. The principal priorities of the development of the town, including the trans-border co-operation, are the following: creation, respectively safeguard of work conditions, transport connections (road border crossing, communications, by-pass road, parking, railroad) and social aspects of co-operation (mutual meeting and understanding, available information).

The knowledge of trans-border activities is not high. In general, the inhabitants of Klingenthal are better informed about individual activities than those of Kraslice. Among the different activities, mainly culture and sports, children – youth – schools and a largely conceived regional development are represented. Surprisingly low is the personal engagement of respondents into the common activities. Only every fifth Czech respondent and even every twelfth Saxon respondent have taken personal part on these activities. The readiness to participate on them in the future largely differs in both towns: while one half of the Kraslice inhabitants are interested, the same is valid only for one tenth of those of Klingenthal.

The level of knowledge about the activities at the other side of the border, which is the condition of mutual knowledge and co-operation, can be characterized as unsatisfactory and, to a certain extent, mainly as far as Kraslice is concerned, as a handicap for deepening the trans-border co-operation. However, the question whether the inhabitants of both neighbouring towns are even interested in information about the life on the other side of the border, has remained without answer. The inhabitants of Kraslice and Klingenthal mainly appreciate the good state of information about general shopping facilities in the other country (neighbouring town). This kind of information is offered especially by national regional mass media.

One of the ways how to improve the present situation is, according to the political representatives and to some inhabitants of both towns (regions), to enlarge the present border crossing for pedestrians and for passenger cars. Nearly a half of respondents, concordantly on both sides of the border, are nevertheless opposed to such enlarging. The supporters stress a better accessibility of the neighbouring region, not only of the partner town. Those of Kraslice also hope to see the economic life revitalized and to have larger possibilities for mutual knowledge and co-operation. The opponents of the border crossing fear an increase of traffic accompanied by a deterioration of environment.

Fig. 1 – Synoptic map of the case-study region Kraslice - Klingenthal (within the project „borderland as project of mediation“). 1 – state border with border crossing, 2 – limit of the district, 3 – limit of the municipalities, 4 – main road, 5 – secondary road, 6 – connecting road, 7 – railroad, 8 – road and railroad border crossing, 9 – border crossing for pedestrians.

(Pracoviště autorů: Sociologický ústav AV ČR, Stříbrnické nivy 4, 40011 Ústí nad Labem; Proodos, Prusíkova 2434, 155 00 Praha 5; Institut für ökologische Raumentwicklung, Weberplatz 1, D-01217 Dresden.)

Do redakce došlo 12. 7. 1999