

8. Vybavenost – scénáře rozšíření a odstavení Jaderné elektrárny Dukovany

Ivana Přidalová

Vybavenost službami je jedním z důležitých faktorů působících na kvalitu života a stabilitu obyvatelstva. Zvláště ve venkovských a menších městských sídlech pomáhá udržet obyvatelstvo a ekonomické aktivity v území a zachovávat existující komunity (Halseth, Ryser 2006). Nedostatečná vybavenost vyvolaná depopulací území naopak může vést ke snižující se aktivitě obyvatelstva a kvalitě života obcí a dalšímu vyliďňování (Ouředníček a kol. 2011). Mezi hlavní prvky vybavenosti významné pro zajištění každodenních potřeb obyvatelstva lze zařadit dostupnost maloobchodu, vzdělávacích a zdravotnických institucí a dopravní obslužnost (Maryáš 1998; Temelová a kol. 2011). Právě vybrané aspekty vybavenosti obcí jsou předmětem zájmu předkládaného mapového listu. Jeho cílem je zhodnotit současné prostorové vzorce vybavenosti obcí funkčního regionu Jaderné elektrárny Dukovany veřejnou dopravou, základními školami a komerčními službami. Mapový list poskytuje informaci o diferenciaci zájmového území z hlediska vybavenosti veřejných služeb a umožňuje srovnání s její celostátní úrovní. V závěru jsou identifikovány různé typy území, ve kterých lze očekávat specifický vývoj vybavenosti v případě realizace různých scénářů vývoje jaderné elektrárny.

Mapový list kombinuje několik zdrojů dat v podrobnosti obcí. Prvním je dataset počtu spojů veřejné dopravy zajiždějících do obcí k 18. květnu 2011 (Chaps 2012). Dále jsou využita data poskytovaná Českým statistickým úřadem: (i.) Malý lexikon obcí České republiky 2014 (ČSÚ 2015a) obsahující informace o typu základních škol lokalizovaných v obcích, (ii.) databáze věkové struktury (ČSÚ 2015c), jež umožňuje konfrontovat data o podílu dětí na obyvatelstvu s vybaveností školskou infrastrukturou, a (iii.) Registr ekonomických subjektů (ČSÚ 2015b) informující o počtech ekonomických subjektů v obcích podle klasifikace CZ-NACE. V případě posledně jmenovaného datového zdroje byly za indikátor vybavenosti obcí komerčnímu službami zvoleny všechny ekonomické subjekty s hlavní činností v sekcích G (Velkoobchod a maloobchod; opravy a údržba motorových vozidel) až S (Ostatní činnosti), tedy zahrnující činnosti spadající do terciárního a kvartérního sektoru. O dostupnosti veřejných služeb v regionálních centrech pak vypovídají izolinie silniční dostupnosti nejbližších okresních měst (Třebíče, Brna a Znojma). Indikátory vybavenosti jednotlivými službami jsou vztaženy k průměrné dostupnosti dané služby vypočtené z hodnot jejich vybavenosti ve všech obcích funkčního regionu EDU. Výsledky šetření jsou v mapě zobrazeny za oba typy regionů: za zóny havarijního plánování (ZHP) i regiony pracovní dojížděky (více viz úvod k souboru map). Dále je v mapě zobrazeno několik variant diferenciacie území stanovených na základě (i.) dopravní dostupnosti největších měst, (ii.) vymezení vnitřní periferie podle charakteristik obyvatelstva, trhu práce a bytového fondu (Musil, Müller 2008) a (iii.) zón rezidenční suburbanizace v roce 2010 (Špačková a kol. 2012).

Výsledky analýzy vybavenosti funkčního regionu EDU jako celku ve srovnání s územím Česka poukazují na periferní charakter území. Zájmový region byl hůře vybaven základními školami i zdravotnickými zařízeními než zbytek státu, stejně tak do obcí v něm zajiždělo průměrně méně spojů veřejné dopravy (tabulka 8.1). Horší obslužnost veřejnou dopravou je však do určité míry kompenzována existencí smluvní autobusové dopravy, již mohou využívat nejen pracovníci EDU, ale i obyvatelé okolních obcí (blíže viz Ouředníček a kol. 2015). Rozdíly ve vybavenosti území

veřejnými službami však plynou také z odlišné velikostní struktury sídel ve srovnávaných územích, kdy ve funkčním region EDU převažují nejmenší obce, větší města jsou zde naopak podrepresentována. Při zohlednění velikostní struktury obcí a důrazu na dvě nejmenší kategorie obcí jsou výsledky méně jednoznačné: horší vybavenost školami v obcích do 500 obyvatel je provázána lepší vybaveností zdravotnickým zařízením než u srovnatelně velkých obcí v Česku, u obcí s 500-999 obyvateli je naopak podprůměrná vybavenost zdravotnickým zařízením a nadprůměrný podíl obcí je vybaven školou. Z mapového listu je patrná absence základních škol především v částech území při hranici kraje Vysočina a Jihomoravského kraje, kterou lze považovat za oblast vnitřní periferie. Vzhledem k tomu, že základní školy mohou plnit i jiné než pouze vzdělávací funkce, například poskytovat zázemí pro místní komunitní akce, jež působí na soudržnost obyvatel (Kučerová, Kučera 2009), lze jejich nepřítomnost považovat za potenciálně rizikový faktor budoucího vývoje. Za nejistou lze považovat existenci základních škol, v jejichž spádové oblasti se snižuje podíl dětí a poptávka po jejich vzdělávání v místě bydliště. Budoucnost nejen škol, ale i dalších veřejných služeb, tak do značné míry závisí na populačním vývoji v území.

Tabulka 8.1: Občanská vybavenost a veřejná doprava v území intenzivních socioekonomických vazeb na EDU a v Česku v letech 2014 a 2011

Počet obyvatel v obcích	Podíl obcí vybavených				Průměrný denní počet spojů veřejnou dopravou		Podíl obcí ve velikostní kategorii	
	školou		zdravotnickým zařízením		region EDU	Česko	region EDU	Česko
	region EDU	Česko	region EDU	Česko				
Méně než 500	8,2	13,9	9,3	8,8	24,6	26,8	65,5	55,3
500 - 999	66,7	57,9	40,0	43,8	47,4	50,5	20,3	21,9
1 000 – 1 999	100,0	88,6	90,9	83,1	70,8	74,6	7,4	11,9
2 000 – 4 999	100,0	98,3	100,0	98,5	168,4	115,9	4,1	6,6
5 000 – 9 999	100,0	100,0	100,0	100,0	248,3	210,4	2,0	2,2
10 000 - 50 000	100,0	100,0	100,0	100,0	436,0	389,3	0,7	1,8
50 000 a více		100,0		100,0		1149,7	0,0	0,3
Celkem	33,1	41,7	27,7	35,2	46,4	57,6	100,0	100,0

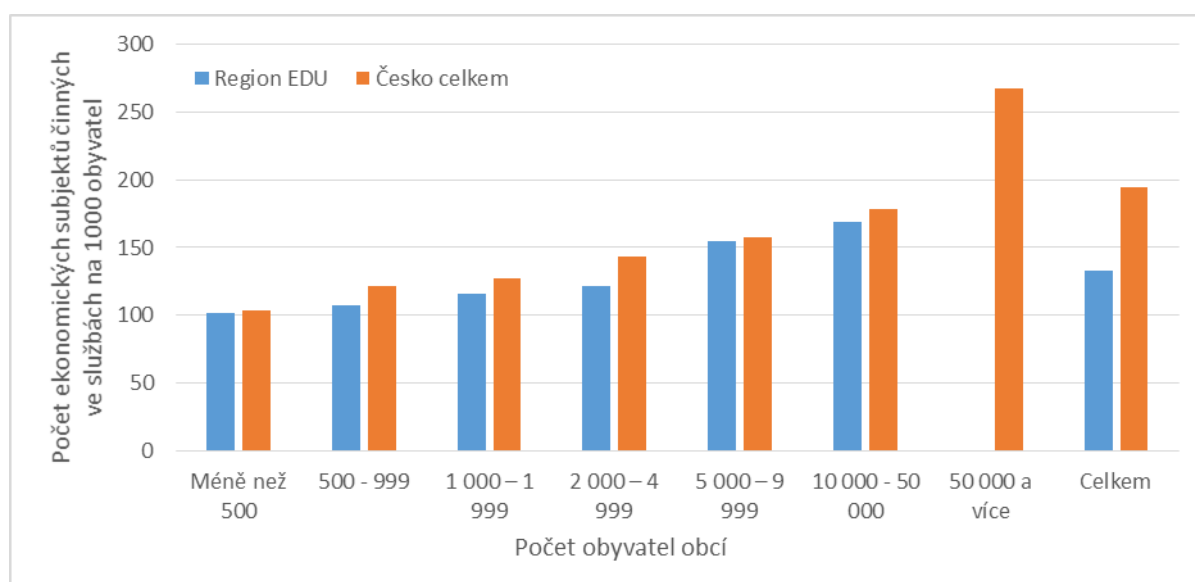
Zdroj: ČSÚ 2015a, CHAPS 2012

Poznámka: Počet spojů byl zjišťován ke dni 18. května 2011 (pracovní den), nezahrnuje spoje městské hromadné dopravy. Vybavenost obcí je vztažena k roku 2014. Ukazatel „Podíl obcí ve velikostní kategorii“ vyjadřuje podíl obcí dané populační velikosti na celkovém počtu obcí v území.

Podobně jako v případě veřejných služeb analyzovaných výše vykazuje území intenzivních socioekonomických vazeb na EDU vybavenost komerčními službami pod celostátním průměrem (graf 8.1). Zde se zřejmě projevuje nemetropolitní poloha území, pro niž je charakteristické nižší zastoupení progresivních ekonomických aktivit (Blažek 2002). Nižší zastoupení ekonomických subjektů je nicméně patrné i při srovnání sledovaného regionu EDU a Česka podle velikostních kategorií obcí. Podíl ekonomických subjektů na obyvatelstvu však nemusí nutně vypovídat o „podnikavosti“ obyvatelstva, ale spíše o atraktivitě území pro ekonomickou činnost. Z mapového listu vyplývá, že ta je v rámci zájmového území nižší v blízkosti krajské hranice, ale i v dalších obcích spíše vzdálenějších od regionálních center.

Závislost jednotlivých typů ekonomických subjektů na provozu EDU lze pouze odhadovat, neboť nebylo shromážděno dostatečné množství relevantních informací od poskytovatelů komerčních služeb v regionu. Lze však předpokládat, že bezprostřední dopad by měla realizace jednotlivých scénářů vývoje regionu EDU na subjekty, jež poskytují služby především osobám spojeným s chodem EDU, například na některé poskytovatele ubytovacích služeb. Dále se domníváme, že vyšší úroveň mezd pracovníků v EDU (viz Ouředníček a kol. 2015) se promítá i do koupěschopnosti místních obyvatel. Proto předpokládáme, že v případě ukončení činnosti EDU a propouštění pracovníků by došlo také k poklesu koupěschopnosti místní populace, což by se dotklo i těch poskytovatelů komerčních služeb v regionu, které jsou využívány především místními obyvateli.

Graf 8.1: Vybavenost obcí komerčními službami v území intenzivních socioekonomických vazeb na EDU a v Česku v roce 2014



Zdroj: ČSÚ 2015b

Realizace scénáře, ve kterém je v EDU ukončena činnost, by z pohledu vybavenosti snížila životní úroveň obyvatel regionu. Velmi pravděpodobně by došlo k redukci a později zřejmě k celkovému ukončení provozu smluvní autobusové dopravy do elektrárny. Snížením objemu dopravních spojení by byli dotčeni především současní nejčastější uživatelé účelové autobusové dopravy z řad „běžných“ obyvatel obcí (tj. těch, kteří nepracují v EDU) – žáci, studenti a senioři. Domácnosti, jejichž členové si na dojížděku smluvní autobusovou dopravou zvykli, by musely hledat alternativní řešení. Pokud by ztráta perspektivy dalšího zaměstnání způsobila významnější vlnu vystěhování obyvatel z regionu, je možné očekávat také menší efektivitu provozu veřejných služeb (škola, pošta, zdravotnická zařízení), což by mohlo vést k jejich redukci či zrušení. Menší podpora ze strany ČEZ by pak mohla vést ke snížení objemu obecních rozpočtů a úsporným opatřením, jež by se mohla dotknout i výdajů na vybavenost. Přímý dopad na obyvatelstvo v blízkém okolí by mělo ukončení činnosti elektrárny v podobě zrušení lékařské ambulance v areálu EDU. Mezi komerčními službami by byla pravděpodobně nejvíce zasažena ta

ubytovací zařízení, pro něž jsou pracovníci v EDU rozhodující složkou klientely. U provozovatelů ostatních typů komerčních služeb lze očekávat dopady nepřímé, tedy v podobě snížení koupěschopnosti obyvatelstva a s tím souvisejícím poklesem zájmu o tyto služby.

Mezi nejpravděpodobnější dopady opačného scénáře vývoje EDU na vybavenost obcí patří zejména možné rozšíření příležitostí pro provozovatele ubytovacích služeb. Pokud by s sebou (vy)budování 5. (a 6.) bloku EDU přineslo nabídku nových stabilních pracovních míst a došlo by k nárůstu počtu přistěhovalých do okolních obcí, pravděpodobně by se rovněž zvýšila nebo alespoň udržela na stávající úrovni poptávka po vybavenosti obcí školami, poštami a zdravotnickými zařízeními.

Literatura

BLAŽEK, J. (2002): Velké firmy a subjekty progresivního terciéru jako aktéři regionálního rozvoje v ČR, In: Hampl, M. ed.: Regionální vývoj: specifika české transformace, evropská integrace a obecná teorie, PŘF UK v Praze, Praha, s. 227–249.

HALSETH, G., RYSER, L. (2006): Trends in Service Delivery: Examples from Rural and Small Town Canada, 1998 to 2005. *Journal of Rural and Community Development*, 1, č. 2, s. 69–90.

KUČEROVÁ, S., KUČERA, Z. (2009): Changes in the rural elementary schools network in Czechia during the second half of the 20th century and its possible impact on rural areas. *European Countryside*, 1, č. 3, s. 125–140.

MARYÁŠ, J. (1988): Základní rysy rozmístění občanské vybavenosti v ČSSR. *Geografie – Sborník ČGS*, 93, č. 3, s. 199–209.

MUSIL, J., MÜLLER, J. (2008): Vnitřní periferie v České republice jako mechanismus sociální exkluze. *Sociologický časopis / Czech Sociological Review*, 44, č. 2, s. 321–348.

OUŘEDNÍČEK, M., ŠPAČKOVÁ, P., FEŘTROVÁ, M. (2011): Změny sociálního prostředí a kvality života v depopulačních regionech České republiky. *Sociologický časopis / Czech Sociological Review*, 47, č. 4, s. 777–803.

OUŘEDNÍČEK, M., ŠPAČKOVÁ, P., KVĚTOŇ, V., HÁNA, D., PŘIDALOVÁ, I., KOPECKÁ, Z., FEŘTROVÁ, M. (2015): Scénáře budoucího vývoje mikroregionu Jaderné elektrárny Dukovany s využitím přístupu Territorial Impact Assessment. Výzkumná zpráva. Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, Praha, 112 s.

ŠPAČKOVÁ, P., OUŘEDNÍČEK, M., NOVÁK J., KŘIVKA M. (2012): Zóny rezidenční suburbanizace 2010. Specializovaná mapa. Přírodovědecká fakulta Univerzity Karlovy v Praze.

TEMELOVÁ, J., NOVÁK, J., POSPÍŠILOVÁ, L., DVOŘÁKOVÁ, N. (2011): Každodenní život, denní mobilita a adaptační strategie obyvatel v periferních lokalitách. *Sociologický časopis / Czech Sociological Review*, 47, č. 4, s. 831–858.

Zdroje dat

ČSÚ (2015a): Malý lexikon obcí 2014.

ČSÚ (2015b): Registr ekonomických subjektů za obce k 31. 12. 2014.

ČSÚ (2015c): Věková struktura obcí České republiky k 31. 12. 2014.

Počet dopravních spojů vlakem a autobusem (bez MHD) do obcí ke dni 18. 5. 2011, CHAPS 2012.