



Přírodovědecká fakulta
UNIVERZITY KARLOVY V PRAZE

**Vývoj vybavenosti veřejnou autobusovou dopravou
v okolí Jaderné elektrárny Dukovany a vnímání elektrárny místními obyvateli**

Výzkumná zpráva

Metody terénního výzkumu v SG

Ritschelová Iva
Vojtěchovská Klára

LS 2014/2015

Obsah

1	ÚVOD	3
2	JADERNÁ ELEKTRÁRNA DUKOVANY	4
3	VÝVOJ VEŘEJNÉ DOPRAVY DO JADERNÉ ELEKTRÁRNY DUKOVANY	5
	Denní dojíždka do Dukovan.....	5
	Mapové znázornění autobusových linek.....	11
4	VNÍMÁNÍ JADERNÉ ELEKTRÁRNY MÍSTNÍM OBYVATELSTVEM	15
5	ZÁVĚR	17
6	ZDROJE.....	18
7	PŘÍLOHY	19

1 ÚVOD

Výzkum byl zaměřen na zjišťování vlivu Jaderné elektrárny Dukovany na obyvatelstvo a na vývoj vybavenosti veřejnou autobusovou dopravou v bezprostřední blízkosti elektrárny. Jádrem zkoumaného území se stala 1. zóna havarijního plánování Jaderné elektrárny Dukovany, do níž patří obce Dukovany, Horní Dubňany, Mohelno, Rešice, Rouchovany a Slavětice.

Výzkum si kladl za cíl zjistit, jakým způsobem ovlivnila Jaderná elektrárna Dukovany místní obyvatelstvo a jaké proměny okolních obcí v souvislosti s činností elektrárny obyvatelé zaznamenali, a v neposlední řadě jestli výstavba a provoz elektrárny ovlivnil veřejnou autobusovou dopravu v nejbližším okolí. Původním záměrem výzkumu bylo také zjistit, jak se vyvíjela migrace obyvatelstva do území na základě dostupných dat, a dále studium dokumentů (místních periodik, regionálního tisku a jiných informačních zdrojů) v archivech či knihovnách ve zkoumané oblasti za účelem získání informací o proměnách dopravní i migrační situace. Vzhledem ke zmenšení počtu členů výzkumného týmu však tento cíl nemohl být naplněn, přesto by se tyto aspekty daly zahrnout a stát se inspirací pro další případný výzkum této oblasti.

Výzkumné šetření bylo rozděleno na dvě základní etapy. Teoretická část byla založena zejména na studiu jízdních řádů autobusových linek, které procházely obcí Dukovany, a to v letech 1970, 1980, 1988, 1990, 1995, 2015. Historické jízdní řády nám byly poskytnuty Národní knihovnou České republiky v Praze. Vybraná data z jízdních řádů byla zpracována do grafů a map.

Druhá linie výzkumného šetření probíhala v rámci terénního výzkumu v okolí jaderné elektrárny. Terénní výzkum byl realizován prostřednictvím polostrukturovaných rozhovorů v průběhu 2 dnů. Polostrukturované rozhovory byly provedeny přímo v obci Dukovany. Cílovou skupinou se stali převážně starší obyvatelé, u nichž se předpokládalo, že budou moci sdělit i určité informace o vývoji zkoumané oblasti před výstavbou, během ní a po výstavbě elektrárny, a budou moci případně porovnávat nastalé změny. Provedeny byly celkem 4 rozhovory, které byly použity k následnému zpracování.

2 JADERNÁ ELEKTRÁRNA DUKOVANY

Jaderná elektrárna Dukovany je jednou ze dvou jaderných elektráren nacházejících se na území České republiky. Leží v kraji Vysočina, přibližně 30 kilometrů jihovýchodně od města Třebíče. Elektrárna Dukovany pokrývá přibližně 20 % spotřeby elektřiny v Česku. Ročně vyrobí více než 15 miliard kWh (Skupina ČEZ, 2015b).

O výstavbě jaderné elektrárny bylo rozhodnuto v 70. letech 20. století na základě jednání mezi tehdejšími Československem a Sovětským svazem. V roce 1970 byla podepsána mezivládní dohoda o výstavbě dvou jaderných elektráren, mezi něž patřila i Jaderná elektrárna Dukovany. Budování jaderné elektrárny zahájené v roce 1978 bylo spojeno se zrušením několika vesnic - obec Skryje a místní část Lipňany a obec Heřmanice. Obyvatelé těchto oblastí se tak byli nuceni přestěhovat (nejčastěji do Dukovan, Rouchovan či Hrotovic) (Spilka, P., Sucharda, J. a kol., 2010).

Provoz Jaderné elektrárny Dukovany započal roku 1985, kdy byla zahájena štěpná reakce v reaktoru 1. bloku. V roce 1986 byly uvedeny do provozu druhý a třetí blok, poslední čtvrtý byl v činnosti od roku 1987 (Skupina ČEZ, 2015a).

V současné době se jedná o výstavbě dalšího jaderného bloku. V budoucnosti by tak Jaderná elektrárna Dukovany měla disponovat pěti jadernými bloky, které by mohly zajistit energetickou soběstačnost České republiky (Skupina ČEZ, 2015b).

3 VÝVOJ VEŘEJNÉ DOPRAVY DO JADERNÉ ELEKTRÁRNY DUKOVANY

Vybavenost veřejnou dopravou byla ve zkoumaném území zjišťována za roky 1970, 1980, 1988, 1990, 1995 a 2015. Jízdní řády autobusových linek Jihomoravského kraje se v minulých letech obměňovaly nejčastěji v průběhu měsíce května, kvůli tomuto přelomu tak byly zkoumány jízdní řády v obou navazujících letech daného období. To znamená, že např. rok 1970 byl sledován na základě jízdních řádů 1969/70 a 1970/71, stejně tomu bylo i u roku 1980, 1988, 1990. Výjimkou byl rok 1995, u něhož se podařilo získat pouze jízdní řád za rok 1995/96. Pro rok 2015 byly vyhledány jízdní řády, které byly aktuálně platné (k 8. 5. 2015), popřípadě platné od září 2015. Sledovány byly vždy pouze ty autobusové linky, které projížděly obcí Dukovany a zastavovaly buď v sídle Dukovany, či u Jaderné elektrárny Dukovany. Autobusové linky do Dukovan byly zkoumány v jízdních řádech pro pracovní dny, kdy se předpokládalo nejvyšší potřeby pro dopravu do zaměstnání v jaderné elektrárně. Je také nutné zmínit, že do výzkumu nebyly zahrnuty spoje, které zajišťuje pro zaměstnance samotná Jaderná elektrárna Dukovany v rámci smluvních dohod s některými dopravci.

Cílem této etapy výzkumu bylo zjistit, zda a jakým způsobem došlo s výstavbou a následným provozem Jaderné elektrárny Dukovany ke změně veřejné dopravy v dané oblasti. Za důležitý indikátor pro výzkum změn ve veřejné dopravě na Dukovansku byl stanoven počet spojů autobusových linek do Dukovan za den. Dále byl vývoj veřejné autobusové dopravy zkoumán na základě zákresu autobusových linek do map.

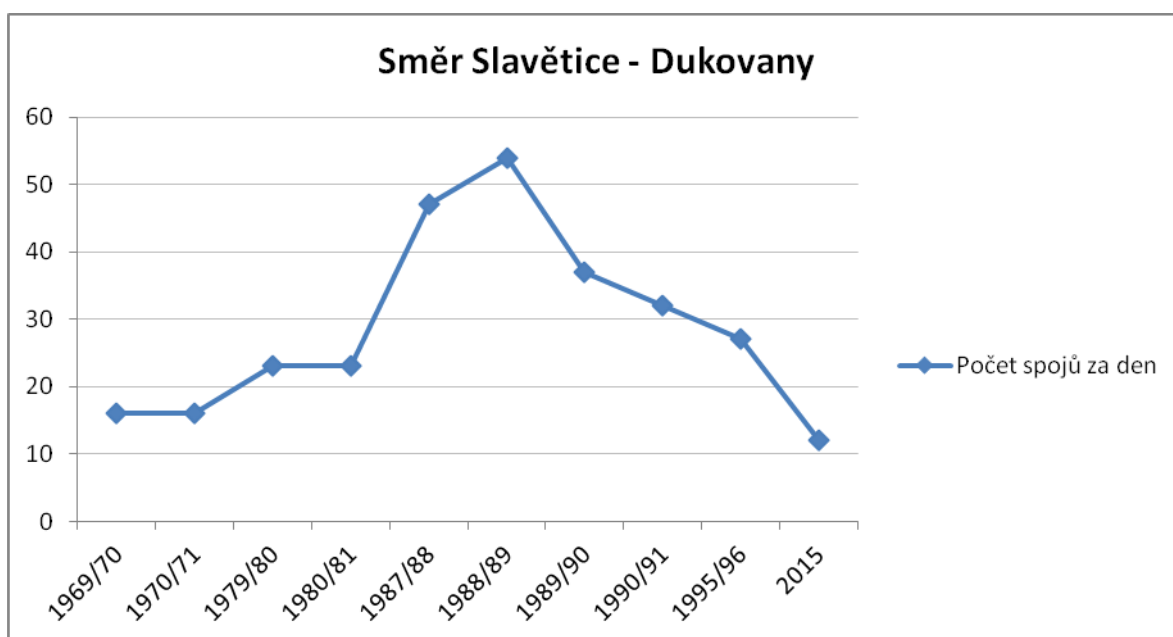
Denní dojížd'ka do Dukovan

V rámci výzkumu veřejné dopravy v oblasti jaderné elektrárny se zjišťoval vývoj počtu spojů za den před výstavbou, během výstavby a po výstavbě jaderné elektrárny do obce Dukovany a přímo k jaderné elektrárně. Jednalo se o spoje mezi obcemi 1. zóny havarijního plánování (Horní Dubňany – Dukovany, Mohelno – Dukovany, Rouchovany – Dukovany, Rešice – Dukovany, Slavětice – Dukovany, Dukovany – EDU) a linky Třebíč – Dukovany, Moravské Budějovice – Dukovany, Ivančice – Dukovany. I v tomto případě se opakují sledované roky 1970, 1980, 1988, 1990, 1995 a 2015.

Ve většině případů se v rámci zkoumaných směrů autobusových linek od 70. let, kdy se odsouhlasila výstavba elektrárny, navyšuje počet spojů do Dukovan. Nárůst spojů je zapříčiněn především zvýšeným zájmem o oblast. Je předpokládáno, že se začátkem výstavby bylo nutné zajistit přepravu

zaměstnancům, kteří se podíleli na budování elektrárny. S otevřením elektrárny a zvýšením zaměstnanosti v neposlední řadě vzrostla kapacita spojů pro snazší dostupnost zaměstnanců do zaměstnání. Stěžejní období pro změny ve veřejné dopravě v okolí jaderné elektrárny Dukovany představuje rok 1988/89, kdy dochází k dostavbě elektrárny. Na tento popud se v obcích zvýšil počet spojů za den až o dvojnásobek. Nejfrekventovanější úsek probíhal mezi obcemi Slavětice – Dukovany, jelikož většina linek autobusové dopravy, která směřovala do Dukovan či do jaderné elektrárny vedla právě přes Slavětice. Jak je patrné z Grafu 1, největšího rozmachu autobusová doprava dosáhla právě v letech 1988/89 a to počtem 54 spojů za den.

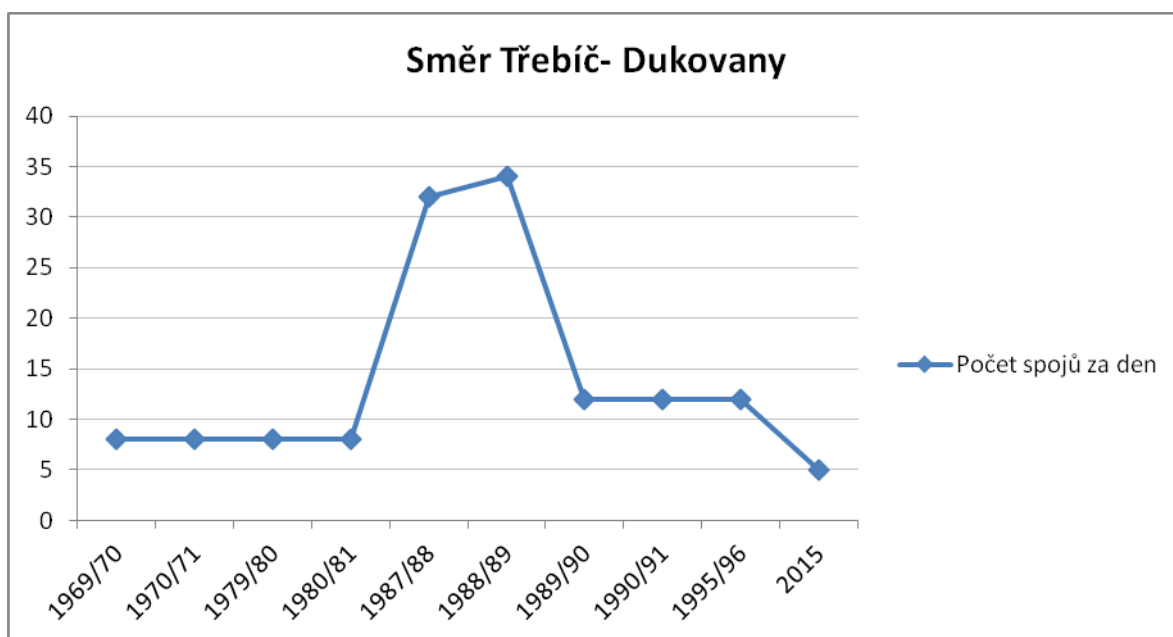
Graf 1 Vývoj počtu spojů za den mezi obcemi Slavětice a Dukovany ve sledovaných letech



Zdroj: Jízdní řády autobusových linek; vlastní zpracování

Výraznější změny nastaly i v autobusovém spojení mezi obcemi Třebíč a Dukovany, kdy do roku 1981 jezdilo 8 spojů, po výstavbě elektrárny vzrostl spoj Třebíč – Dukovany na 32 spojů za den, více graf 2. Většina zaměstnanců jaderné elektrárny dojížděla právě z Třebíče, proto dochází na této trase k razantním změnám. Jak je patrné z grafu 2 postupně od 90. let spojů ubývá. Jistým faktorem, který tento úbytek způsobuje, může být i samotná jaderná elektrárna, která zajišťuje v rámci smluvních dohod s některými dopravci dopravu pro své zaměstnance do elektrárny. Jak již bylo zmíněno, tyto mimořádné spoje nejsou ve výzkumu zahrnuty. Spoje byly zkoumány pouze na základě jízdních řádů linek veřejných dopravců. Ve skutečnosti je tedy velmi pravděpodobné, že linek Třebíč – Jaderná elektrárna Dukovany jezdí za den více, než bylo vyzkoumáno.

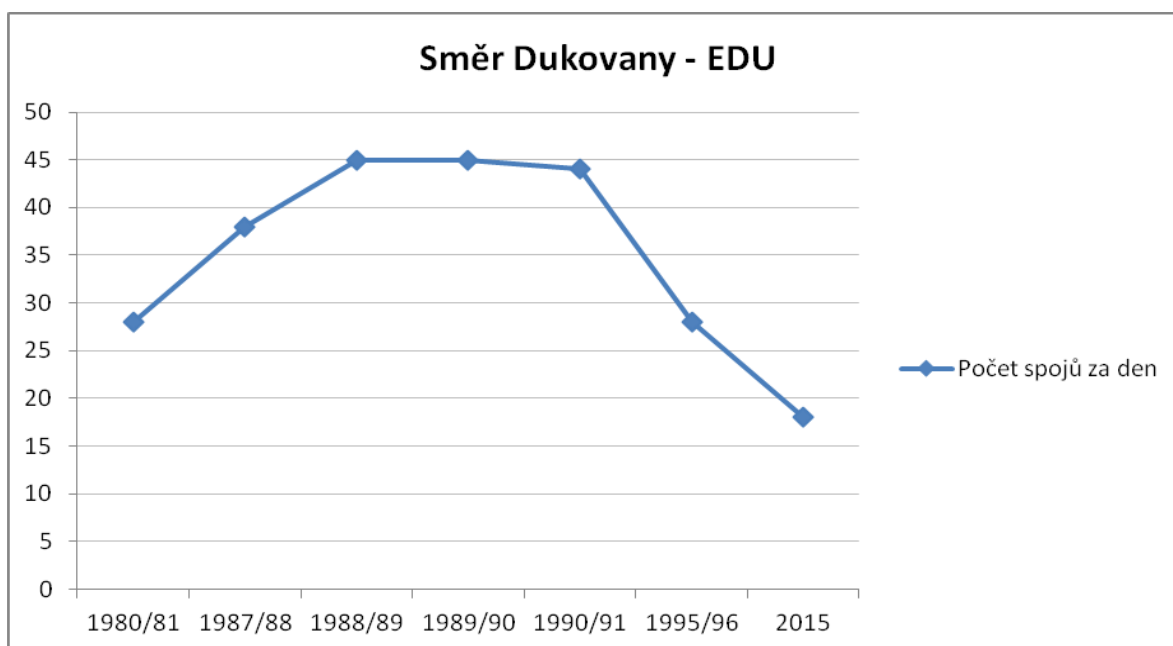
Graf 2 Vývoj počtu spojů za den mezi obcemi Třebíč a Dukovany ve sledovaných letech



Zdroj: Jízdní řády autobusových linek; vlastní zpracování

Většina spojů směřovala přímo do obce Dukovany. Od 80. let, kdy se začíná s výstavbou elektrárny, některé spoje směřují přímo do sídla Dukovany, ale v jízdních řádech autobusových linek se objevuje i zastávka přímo u jaderné elektrárny Dukovany. Proto byl do výzkumu vývoje počtu spojů za den zahrnut i samotný směr z obce Dukovany do přilehlé jaderné elektrárny Dukovany, viz graf 3. Prakticky všechny zkoumané spoje autobusových linek projížděly oběma zastávkami zároveň (jak obcí Dukovany, tak kolem jaderné elektrárny), jelikož následují hned po sobě. Nebylo tedy nutné oddělovat spoje pro Dukovany a zastávku jaderná elektrárna Dukovany.

Graf 3 Vývoj počtu spojů za den mezi obcí Dukovany a EDU ve sledovaných letech



Zdroj: Jízdní řády autobusových linek; vlastní zpracování

Postupně od 90. let dopravci autobusových linek snižují počet spojů. V letech 1995/96 nejedí mezi obcemi Rešice – Dukovany žádný spoj. Jednou z možných příčin úpadku a snížení počtu spojů za den mezi obcemi a městy do jaderné elektrárny může být snížení počtu zaměstnanců v elektrárně. Od 90. let se postupně kvůli možné modernizaci a zdokonalování technických zařízení snižují stavy zaměstnanců. V roce 1990 pracovalo v Jaderné elektrárně Dukovany 2 754 lidí, o pět let později to již bylo dokonce o téměř tisíc zaměstnanců méně a následující roky jich stále ubývalo (viz tabulka 1). K 31. 3. 2015 spadá pod jadernou elektrárnu 706 zaměstnanců (Skupina ČEZ, 2015a), tento pokles byl však zapříčiněn změnami v organizační struktuře v roce 2003 (viz tabulka 1). Vzhledem k poklesu počtu zaměstnanců tedy není nutné zajišťovat tolik denních spojení mezi jadernou elektrárnou a okolními obcemi. Další možnou příčinu snížení počtu spojů do Dukovan může představovat i částečný nárůst automobilismu.

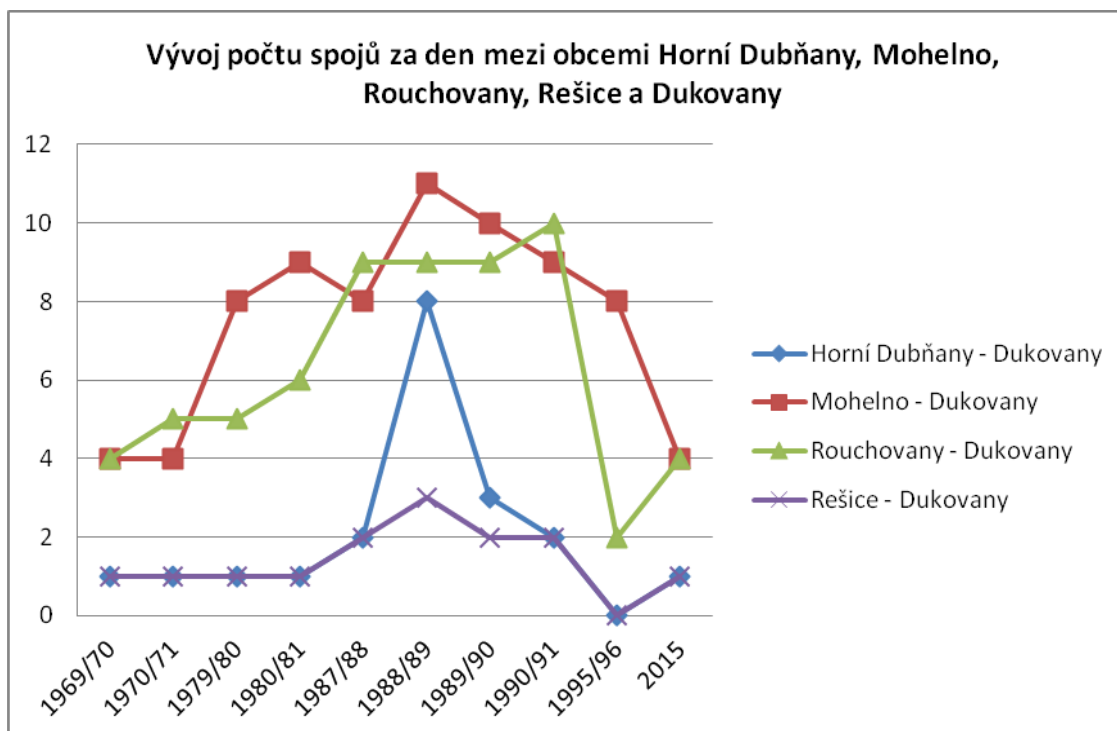
Tabulka 1 Vývoj počtu zaměstnanců Jaderné elektrárny Dukovany

Rok	Počet zaměstnanců (k 31. 12.)
1990	2 754
1991	2 580
1992	2 475
1993	1 972
1994	1 819
1995	1 763
1996	1 719
1997	1 690
1998	1 693
1999	1 640
2000	1 638
2001	1 532
2002	1 447
2003*	529
2004*	495
2005*	485
2006*	468
2007*	637
2008*	649
2009*	704

** Od roku 2003 jsou uvedeny počty zaměstnanců v Organizační jednotce EDU – část zaměstnanců přešla pod Úsek jaderná energetika a od poloviny roku 2005 pod Divizi výroba a plní pracovní úkoly ve prospěch nejenom EDU, ale i ETE.*

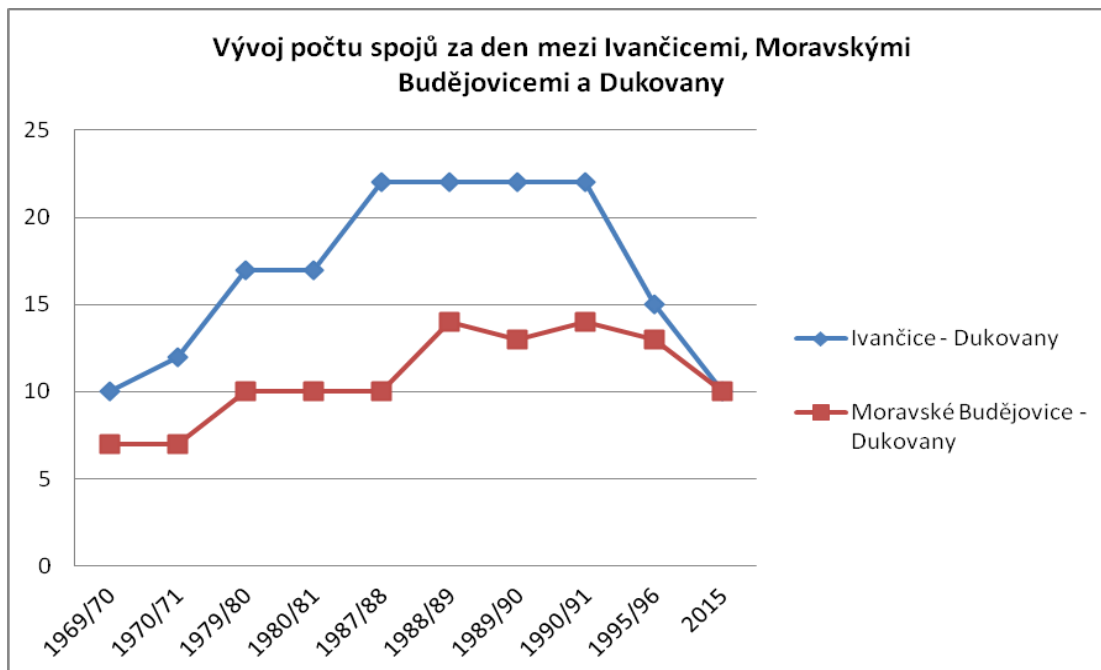
Zdroj: Spilka, P., Sucharda, J. a kol. (2010), s. 92

Graf 4 Vývoj počtu spojů za den mezi obcemi Dukovany a Horní Dubňany, Mohelno, Rouchovany, Rešice ve sledovaných letech



Zdroj: Jízdní řády autobusových linek; vlastní zpracování

Graf 5 Vývoj počtu spojů za den mezi obcemi Dukovany a Ivančice, Moravské Budějovice ve sledovaných letech



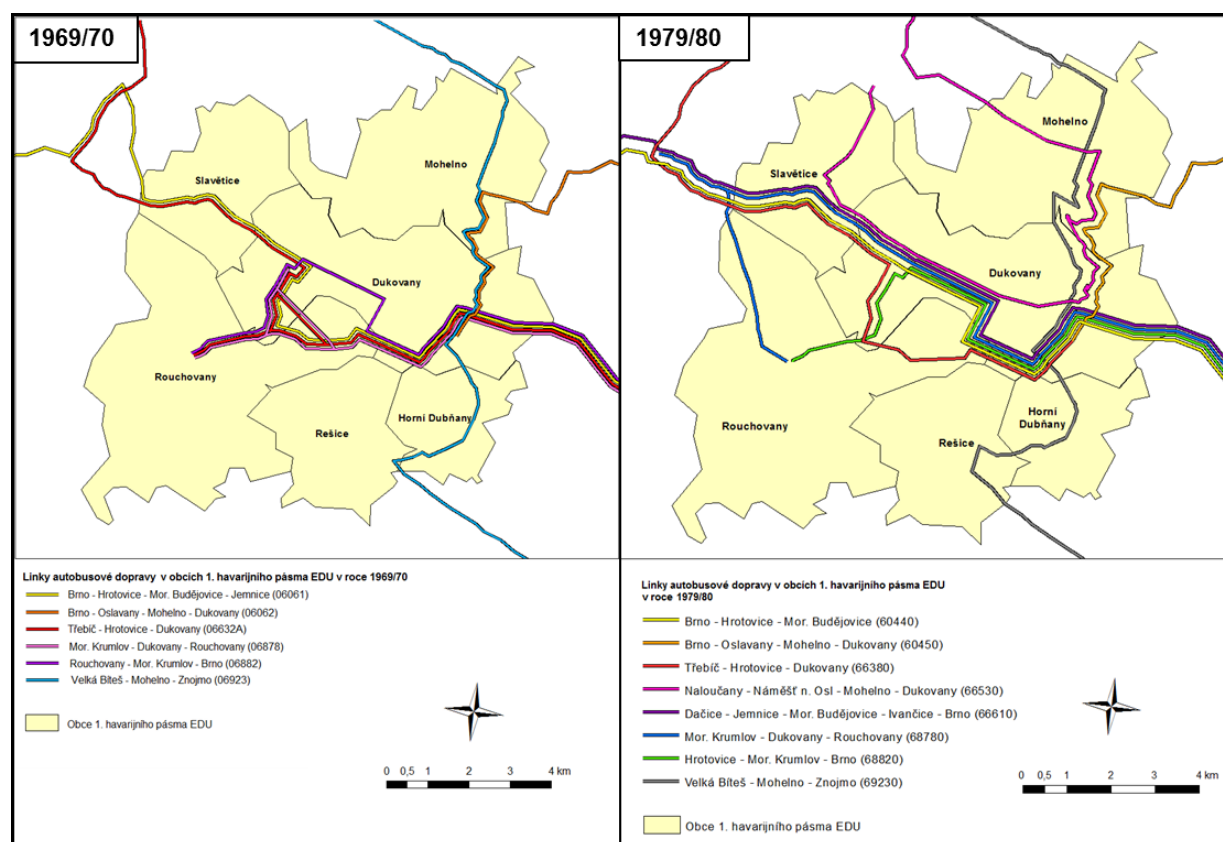
Zdroj: Jízdní řády autobusových linek; vlastní zpracování

Mapové znázornění autobusových linek

Dalším výstupem studia jízdních řádů byly mapy se zakreslením autobusových linek. Tyto výstupy byly tvořeny na základě jízdních řádů z roku 1969/70, 1979/80, 1987/88, 1989/90, 1995/96 a 2015. Roky 1970/71, 1980/81, 1988/89 a 1990/91 zmapovány nebyly, jelikož trasy linek byly totožné s roky před nimi předcházejícími. Co se týká bezprostředního okolí Jaderné elektrárny Dukovany, změnily se především názvy zastávek, uvést lze například z roku 1969/70 zastávku „Skryje“ uvedenou v jízdním řádu 1987/88 jako „Dukovany, Skryje, JE I.“, nebo zastávku Heřmanice z roku 1969/70 uvedenou v jízdním řádu 1987/88 jako Dukovany, Heřmanice, JE II.

Změnil se však počet spojů. Mapy autobusových linek vytvořené na základě jízdních řádů z roku 1969/70 a 1979/80 (viz obrázek 1) dokumentují nárůst počtu linek v roce 1979/80, který již mohl souviset se započatou výstavbou elektrárny, a tedy i navýšením počtu dojíždějících, kteří se na výstavbě podíleli. Patrné je také rozvoj centrálního napojení Dukovan na Slavětice v roce 1979/80.

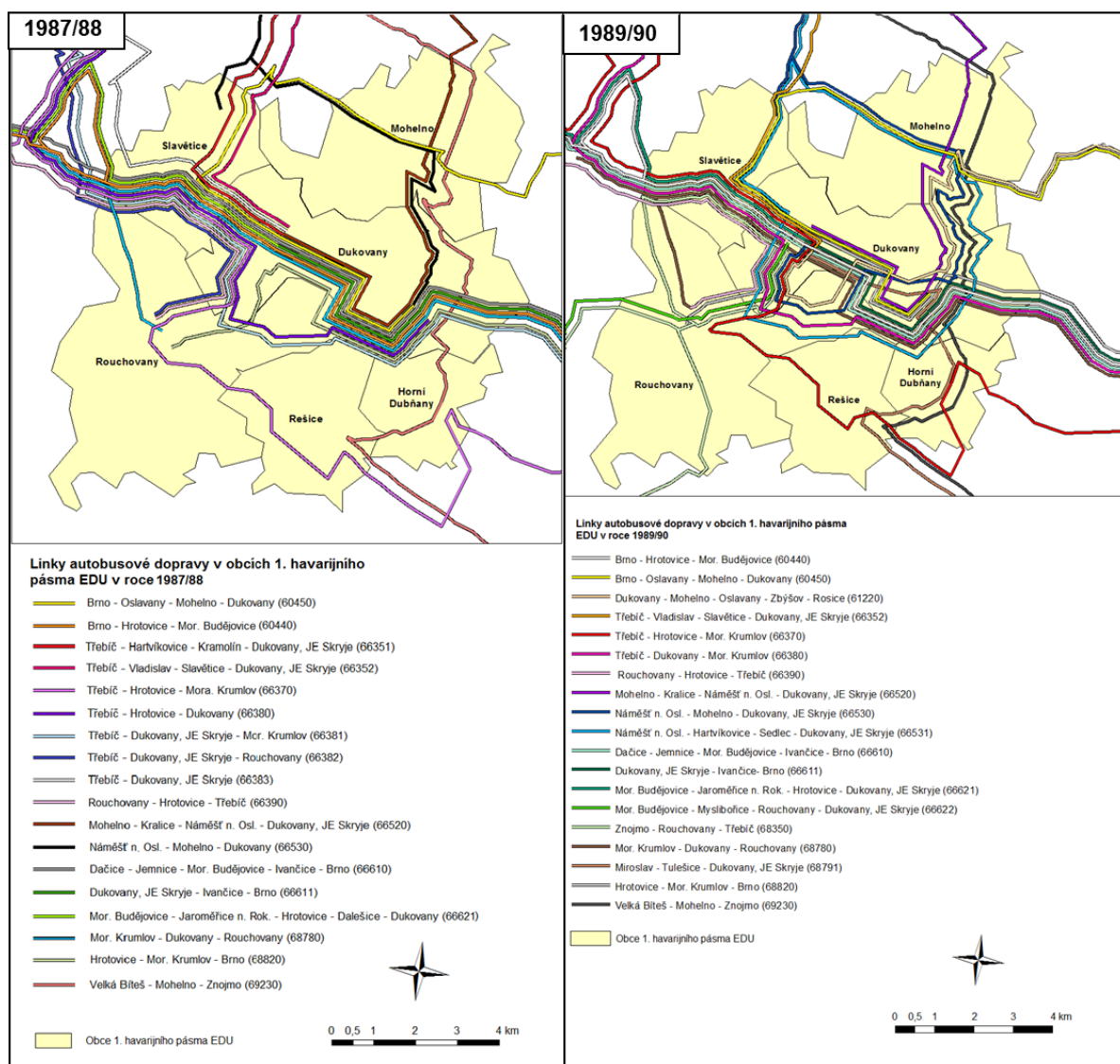
Obrázek 1 Linky autobusové dopravy v obcích 1. havarijního pásma EDU v letech 1969/70 a 1979/80



Zdroj: Jízdní řády autobusových tratí ČSAD 1969/70, 1979/80, 1987/88, 1989/90, Jihomoravský kraj; vlastní zpracování

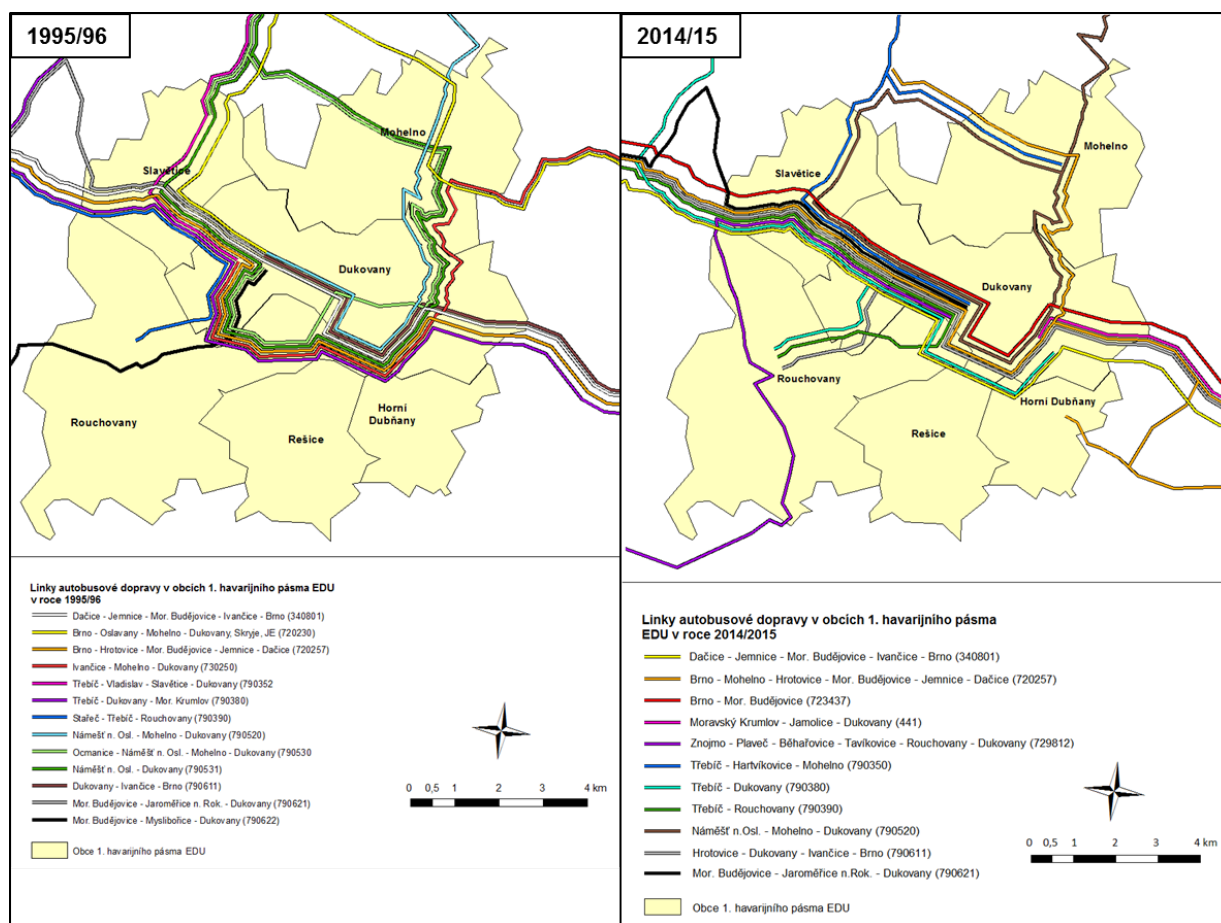
Větší nárůst autobusových linek však nastal v následujících zkoumaných letech, v období 1987-90, tedy již po dokončení výstavby Jaderné elektrárny Dukovany a započetí jejího provozu. Tento rozvoj dokumentují mapy vytvořené na základě jízdních řádů za roky 1987/88, 1989/90 (viz obrázek 2). Některé nově vzniklé linky však kopírovaly stejné trasy již existujících linek. Neměly ale vždy stejné zastávky, linky byly často rychlíkové. Po roce 1990 pak linek spíše ubývalo, ovšem pokles nebyl tolik výrazný (viz obrázky 1-3). Ze studia jízdních řádů bylo také zjištěno, že centrálním bodem se namísto sídla Dukovany postupně stala Jaderná elektrárna Dukovany. Pochopitelně největší počet spojení měly ve všech zkoumaných letech Dukovany s nejbližším okolím (přibližně obce v 1. havarijním pásmu), významné spojení probíhalo zejména s obcí Slavětice. Po výstavbě jaderné elektrárny však došlo k nárůstu linek, které spojovaly Dukovany i s obcemi odlehlejšími, jako byly například obce Brno, Moravské Budějovice, Moravský Krumlov, Třebíč a další. Trasy autobusových linek vedly nejčastěji ve směru východ-západ, což lze vidět v přílohách 1-6. Do současnosti se zachovala nejdelší trasa autobusů Dačice-Brno, s výjimkou v roce 1969/70, kdy nebyly krajním bodem Dačice, ale nedaleká Jemnice. Na této trase také dle jízdních řádů 2015 jezdí nejvíce autobusových linek. Linky Dačice-Brno jsou v současnosti zajištěny dopravcem Tourbus, a.s. v Brně a TRADO-BUS, s.r.o. se sídlem v Třebíči. Mezi další dopravce zajišťující veřejnou autobusovou dopravu ve zkoumané oblasti patří společnost ADOSA a.s. v Rosicích, BKBUS s.r.o. se sídlem v Moravských Budějovicích, společnost TREDOS, s.r.o. se sídlem v Třebíči a Znojemská dopravní společnost - PSOTA, s.r.o.

Obrázek 2 Linky autobusové dopravy v obcích 1. havarijního pásma EDU v letech 1987/88 a 1989/90



Zdroj: Jízdní řády autobusových tratí ČSAD 1969/70, 1979/80, 1987/88, 1989/90, Jihomoravský kraj; vlastní zpracování

Obrázek 3 Linky autobusové dopravy v obcích 1. havarijního pásma EDU v letech 1995/96 a 2014/2015



Zdroj: Jízdní řád pravidelné autobusové dopravy 1995-1996, Jižní Morava; Jízdní řád autobusových linek 2014/15; vlastní zpracování

4 VNÍMÁNÍ JADERNÉ ELEKTRÁRNY MÍSTNÍM OBYVATELSTVEM

V rámci terénního výzkumu byly provedeny celkem 4 polostrukturované rozhovory s obyvateli obce Dukovany. Respondenty se stali obyvatelé Dukovan, žena a dva muži v důchodovém věku okolo 65-70 let a žena ve věku 32 let. Respondenti byli vybíráni náhodně, odpovídali na základě vlastní dobrovolnosti a iniciativy. Rozhovor probíhal na veřejném prostranství a délka rozhovoru se pohybovala průměrně okolo 20 minut.

Rozhovor byl rozdělen do čtyř základních částí. První tematickou část představoval osobní pohled na jadernou elektrárnu, její vnímání v rázu krajiny. Druhá část se týkala nastalých změn po výstavbě jaderné elektrárny (např. změna výstavby domů, migrace obyvatel, ale i změny ve veřejné dopravě). Třetí část pohlížela na význam jaderné elektrárny v osobním životě dotazovaných a poslední část otevřela otázku budoucnosti jaderné elektrárny Dukovany. Rozhovor byl koncipován jako polostrukturovaný, několik otázek bylo pevně daných, ostatní otázky vyplývaly na základě odpovědí respondentů.

Všichni dotazovaní vnímají Jadernou elektrárnu Dukovany velmi pozitivně. Jednou z hlavních kladných stránek, které byly zmiňovány v souvislosti s jadernou elektrárnou, je nabídka pracovních příležitostí. Sami respondenti či jejich příbuzní měli často osobní zkušenost se zaměstnáním v elektrárně a uváděli, že kdyby tuto příležitost neměli, bylo by velmi obtížné se v oblasti pracovně uplatnit. Jako pozitiva dále uváděli přísun finančních prostředků do nejbližších obcí. Finanční podpora přinesla obcím zlepšení kvality života jejich obyvatel, především v oblasti zkvalitnění služeb a vzhledu obce. Dotazovaní překvapivě popisovali i dojem, že díky elektrárně v oblasti tolik neprší (dva respondenti však tento fakt považují i za negativum). Jaderná elektrárna podle jedné z dotazovaných vytváří srážkový stín, a proto v obci Dukovany prší minimálně. Respondenti možná překvapivě hovořili jen o kladných stránkách jaderné elektrárny (výjimku představuje pouze srážkový stín), žádný z dotazovaných neupozornil na negativa spojená s jadernou elektrárnou.

Z hlediska narušení rázu krajiny byla jaderná elektrárna v jejích počátečních obdobích činnosti vnímána spíše negativně, po delší době, jak dotazovaní uváděli, si však na tento obraz krajiny zvykli. V současnosti dokonce přiřazují elektrárnu plnohodnotně do místního prostředí.

Po výstavbě elektrárny respondenti zaznamenali, že došlo v Dukovanech k výstavbě nových domů a přísunu lidí z okolních oblastí a obyvatel z obcí, které kvůli výstavbě elektrárny zanikly. Nastal také rozvoj obcí díky dotacím.

Z rozhovorů bylo také zjištěno, že z hlediska dopravy mají respondenti dojem, že se veřejná doprava nevyužívá v takové míře jako dříve a zaměstnanci elektrárny využívají spíše jiných dopravních prostředků, např. automobily. Dotazovaní sami uváděli, že autobusových spojů ubylo, a tak i vzhledem ke komfortu využívají spíše automobilové dopravy.

V souvislosti s pozitivním vnímáním Jaderné elektrárny Dukovany by všichni respondenti byli rádi za zachování její činnosti, a to právě kvůli dojmu, že je elektrárna jedinou možností, kde se mohou obyvatelé pracovně uplatnit. Plán výstavby nového pátého bloku elektrárny by tak vzhledem k výše zmíněnému dotazovaní spíše podpořili, uvedeno však také bylo, že by muselo dojít i k rozšíření parkovišť, jelikož lidé využívají stále častěji přepravy vlastním automobilem.

5 ZÁVĚR

Z výzkumu bylo zjištěno, že Jaderná elektrárna Dukovany způsobila velké změny ve vybavenosti veřejnou autobusovou dopravou v obcích 1. zóny havarijního plánování jaderné elektrárny a v životech samotných obyvatel. Tyto změny byly převážně pozitivního charakteru, jelikož Jaderná elektrárna Dukovany výrazně přispěla k celkovému rozvoji celé oblasti.

Z hlediska vybavenosti veřejnou autobusovou dopravou došlo od roku 1969/70 k nárůstu celkového počtu spojů ve vybraných obcích, a tedy i počtu spojů za den. Trasy autobusových linek se příliš neměnily, nově vzniklé spoje často téměř kopírovaly trasy již existujících linek. Nejfrekventovanější je trasa vedoucí ve směru východ-západ. Z rozhovorů s vybranými obyvateli obce Dukovany bylo zjištěno, že dotazovaní zaznamenali spíše pokles ve využívání veřejné autobusové dopravy a naopak nárůst automobilové dopravy. Studium jízdních řádů a jejich následné grafické zpracování se oproti rozhovorům ukázaly pro výzkum vývoje vybavenosti veřejnou autobusovou dopravou jako velmi vhodné, ovšem velmi časově náročné. Problémem se však stal faktor možného zkreslení výsledků z důvodu existence určitých spojů zajišťovaných jadernou elektrárnou v rámci smluvních dohod s dopravci, které do výzkumu nebyly zahrnuty.

Metoda polostrukturovaných rozhovorů bohužel přinesla nešťastné poznání v podobě velké obtížnosti najít obyvatele zkoumané oblasti, kteří by byli ochotni se rozhovoru účastnit. Vzhledem k tomu tak byly provedeny pouze 4 rozhovory během 2 dnů, kdy probíhal terénní výzkum. I přesto, že účastníci často odpovídali stručně, došlo ke zjištění zajímavých informací a cíl části výzkumu zaměřené na vnímání Jaderné elektrárny Dukovany na obyvatelstvo byl naplněn. Na základě provedených rozhovorů byl shledán fakt, že Jaderná elektrárna Dukovany přinesla a nadále přináší obyvatelům obce Dukovany více kladných než záporných stránek. Elektrárna představuje pro obyvatele především významný zdroj pracovních příležitostí a přináší vyšší finanční prostředky vybraným obcím a podporuje tak jejich rozvoj. Rozhovory také odhalily, že budování dalšího bloku jaderné elektrárny by dotazovaní podpořili. Jaderná elektrárna Dukovany má potenciál dále pozitivně ovlivňovat rozvoj oblasti.

6 ZDROJE

Celostátní informační systém o jízdních řádech, *Jízdní řády veřejné linkové osobní dopravy 2014/15*.

Výpis linek projíždějících obcí Dukovany [online]. [cit. 2015-07-01]. Dostupné z: <http://portal.idos.cz/Search.aspx?mi=4&c=7>

Skupina ČEZ [2015a]. *@INFO - Elektronický zpravodaj Skupiny ČEZ pro region Jaderné elektrárny Dukovany* [online]. [cit. 2015-09-11]. Dostupné z: http://www.cez.cz/edee/content/file/promedia-2015/06-cerven/info_i-duben-2015.pdf

Skupina ČEZ [2015b]. *Historie a současnost EDU*. [online]. [cit. 2015-09-11]. Dostupné z: <http://www.cez.cz/cs/vyroba-elektriny/jaderna-energetika/jaderne-elektrarny-cez/edu/historie-a-soucasnost.html>

Spilka, P., Sucharda, J. a kol. (2010). *Jaderná elektrárna Dukovany včera, dnes a zítra – Stručná kronika 25 let provozu JE Dukovany*, Skupina ČEZ, 96 s. Dostupné také z: https://www.cez.cz/edee/content/file/energie-a-zivotni-prostredi/brozura_edu.pdf

Jízdní řád autobusových tratí ČSAD 1969-1970, Jihomoravský kraj. 1. díl. Brno: ČSAD, 1969.

Jízdní řád autobusových tratí ČSAD 1970-1971, Jihomoravský kraj. 1. díl. Brno: ČSAD, 1970.

Jízdní řád autobusových tratí ČSAD 1979-1980, Jihomoravský kraj. Brno: ČSAD, 1979.

Jízdní řád autobusových tratí ČSAD 1980-1981, Jihomoravský kraj. Brno: ČSAD, 1980.

Jízdní řád autobusových tratí ČSAD 1987-1988, Jihomoravský kraj. Brno: ČSAD, 1987.

Jízdní řád autobusových tratí ČSAD 1988-1989, Jihomoravský kraj. Brno: ČSAD, 1988.

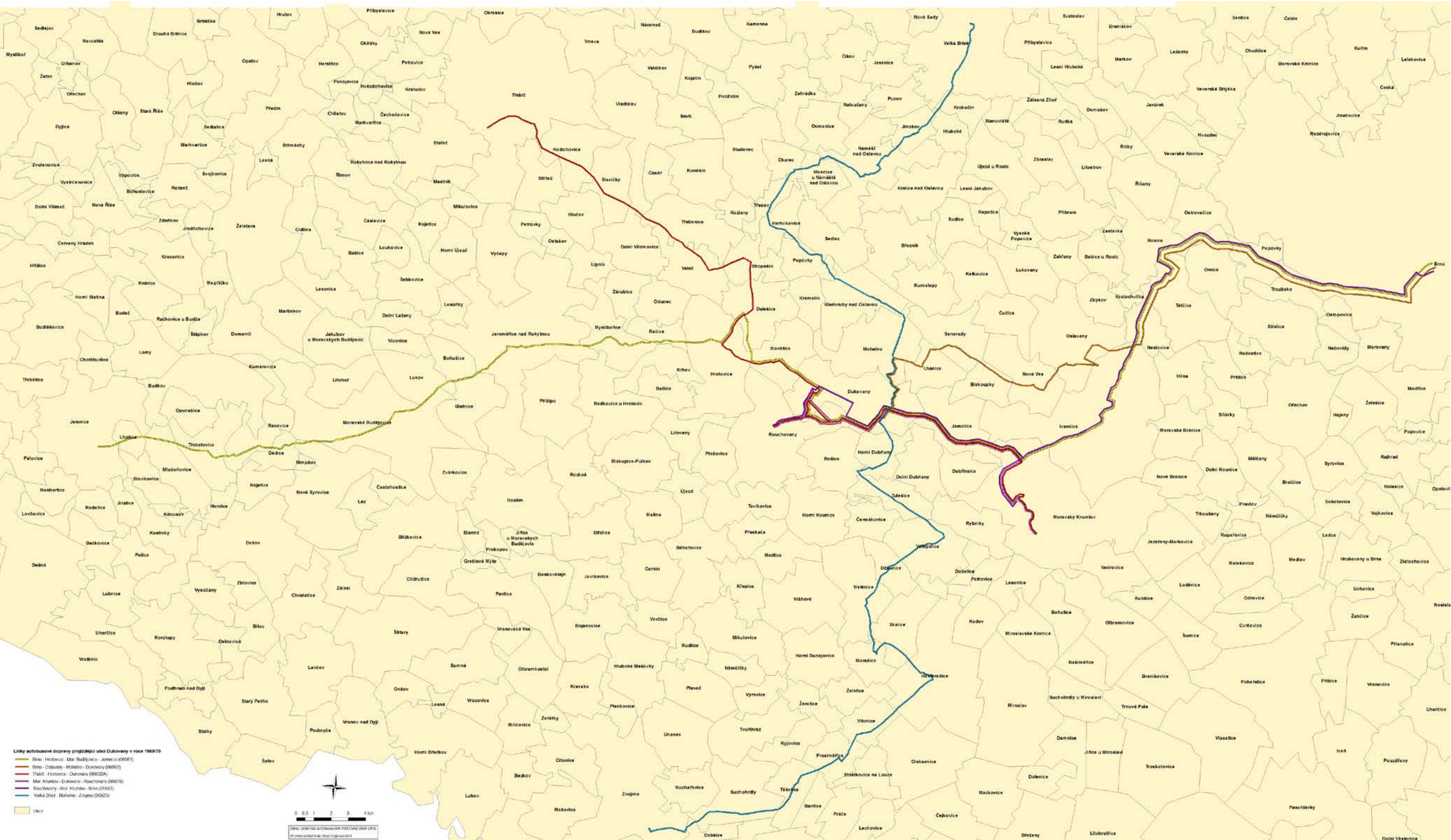
Jízdní řád autobusových tratí ČSAD 1989-1990, Jihomoravský kraj. Brno: ČSAD, 1989.

Jízdní řád autobusových tratí ČSAD 1990-1991, Jihomoravský kraj. Brno: ČSAD, 1990.

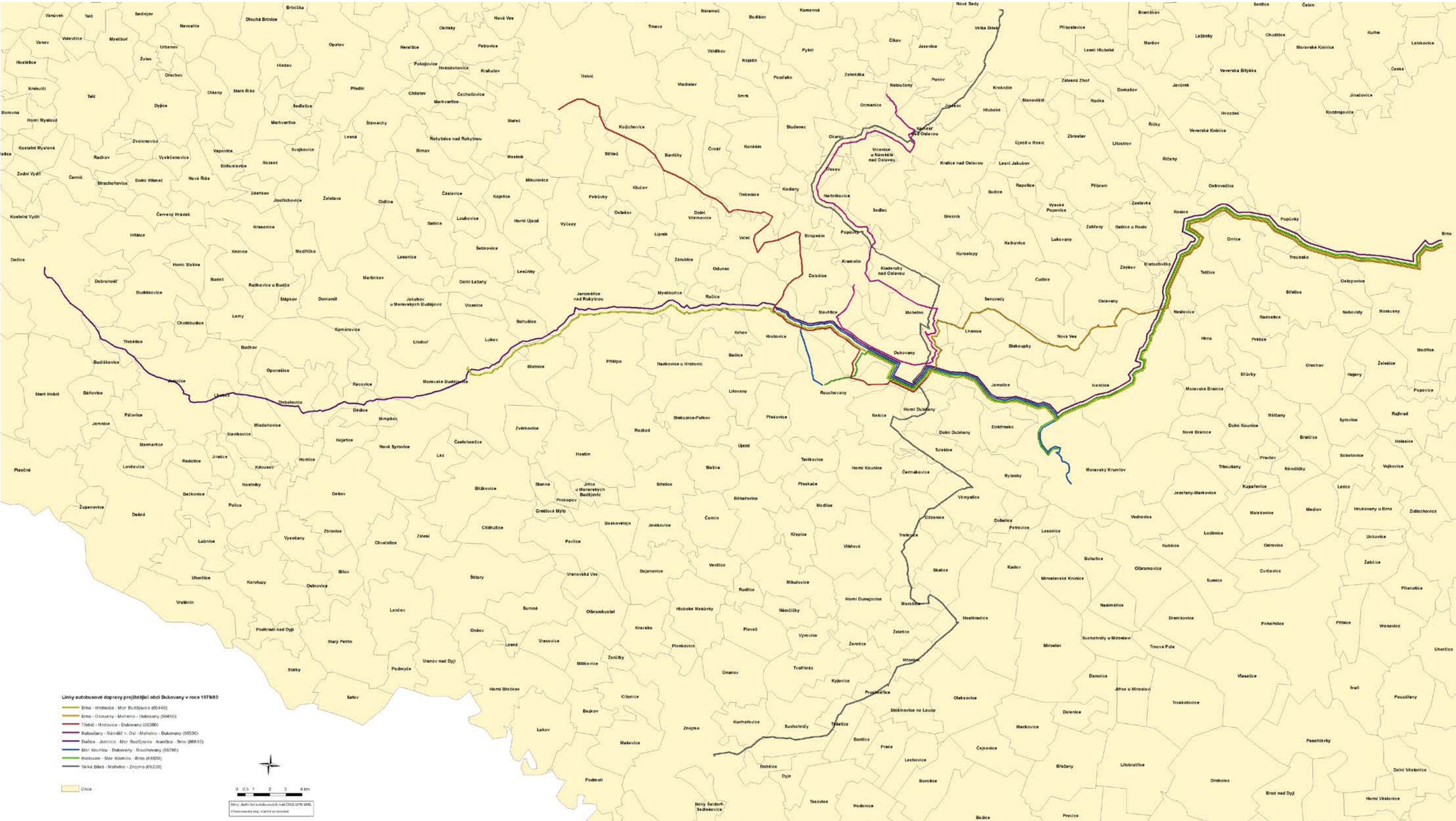
Jízdní řád pravidelné autobusové dopravy 1995-1996, Jižní Morava. Brno: ČSAD, 1995.

7 PŘÍLOHY

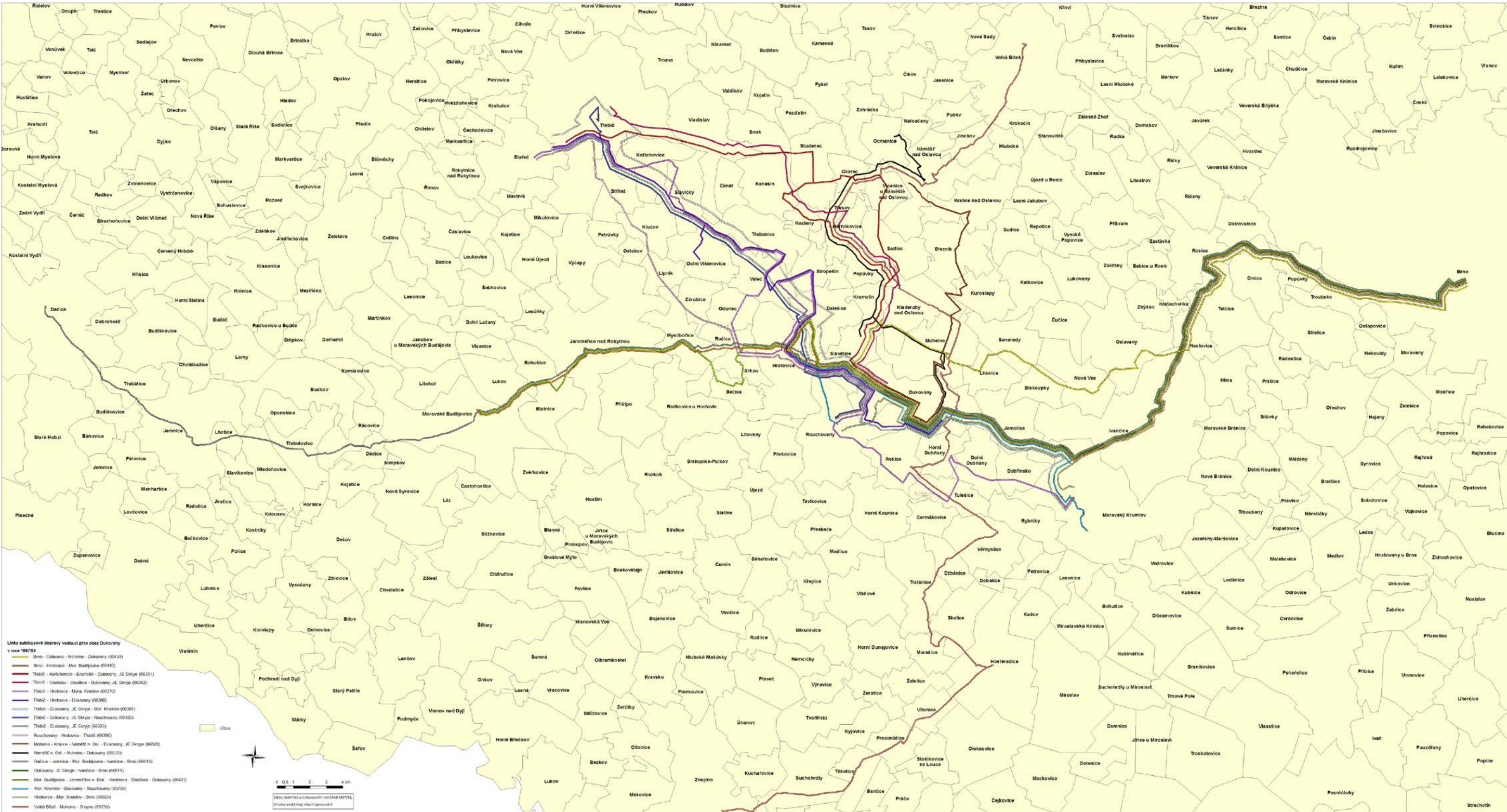
Příloha 1 Linky autobusové dopravy projíždějící obcí Dukovany v roce 1969/70



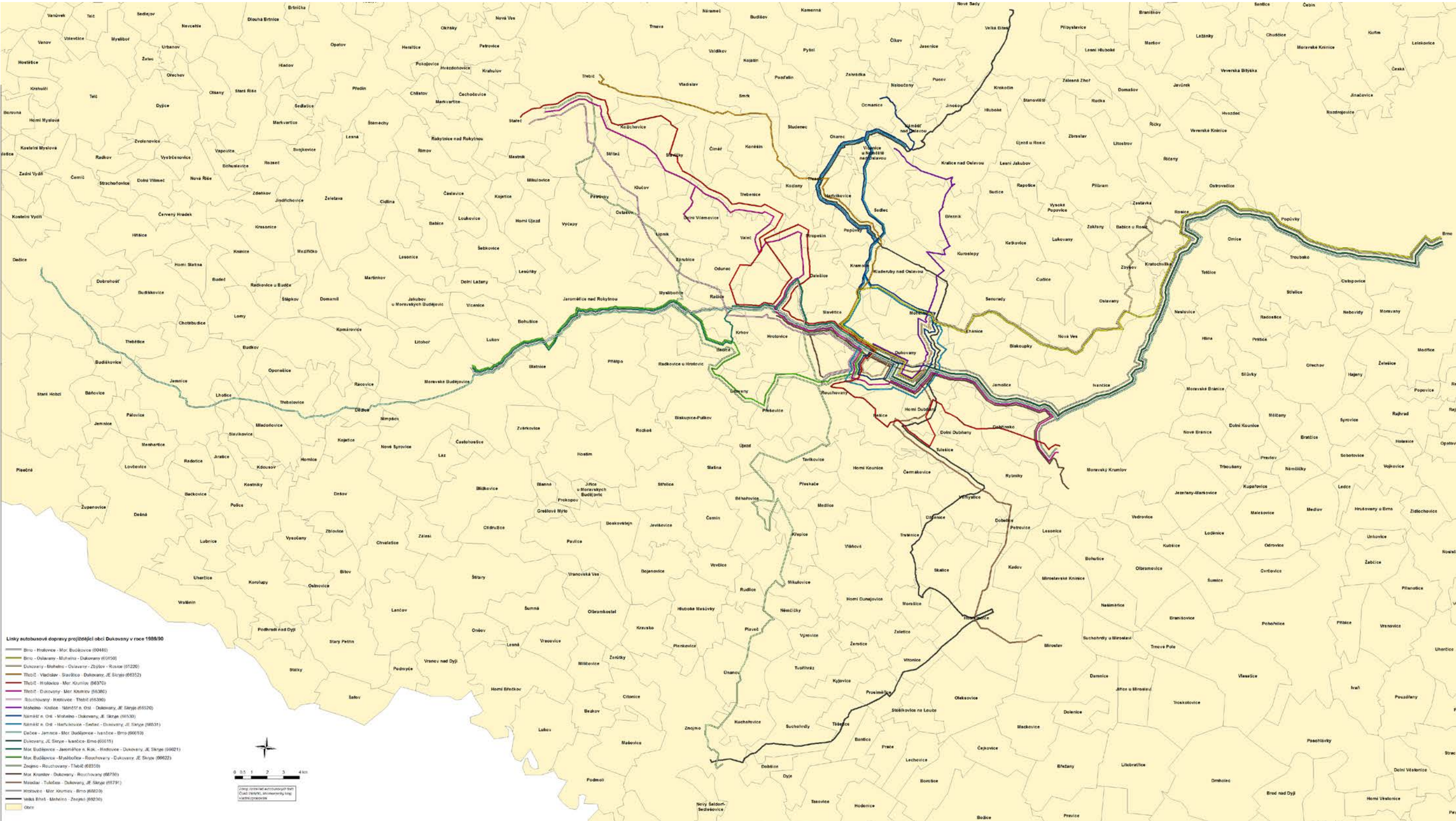
Příloha 2 Linky autobusové dopravy projíždějící obcí Dukovany v roce 1979/80



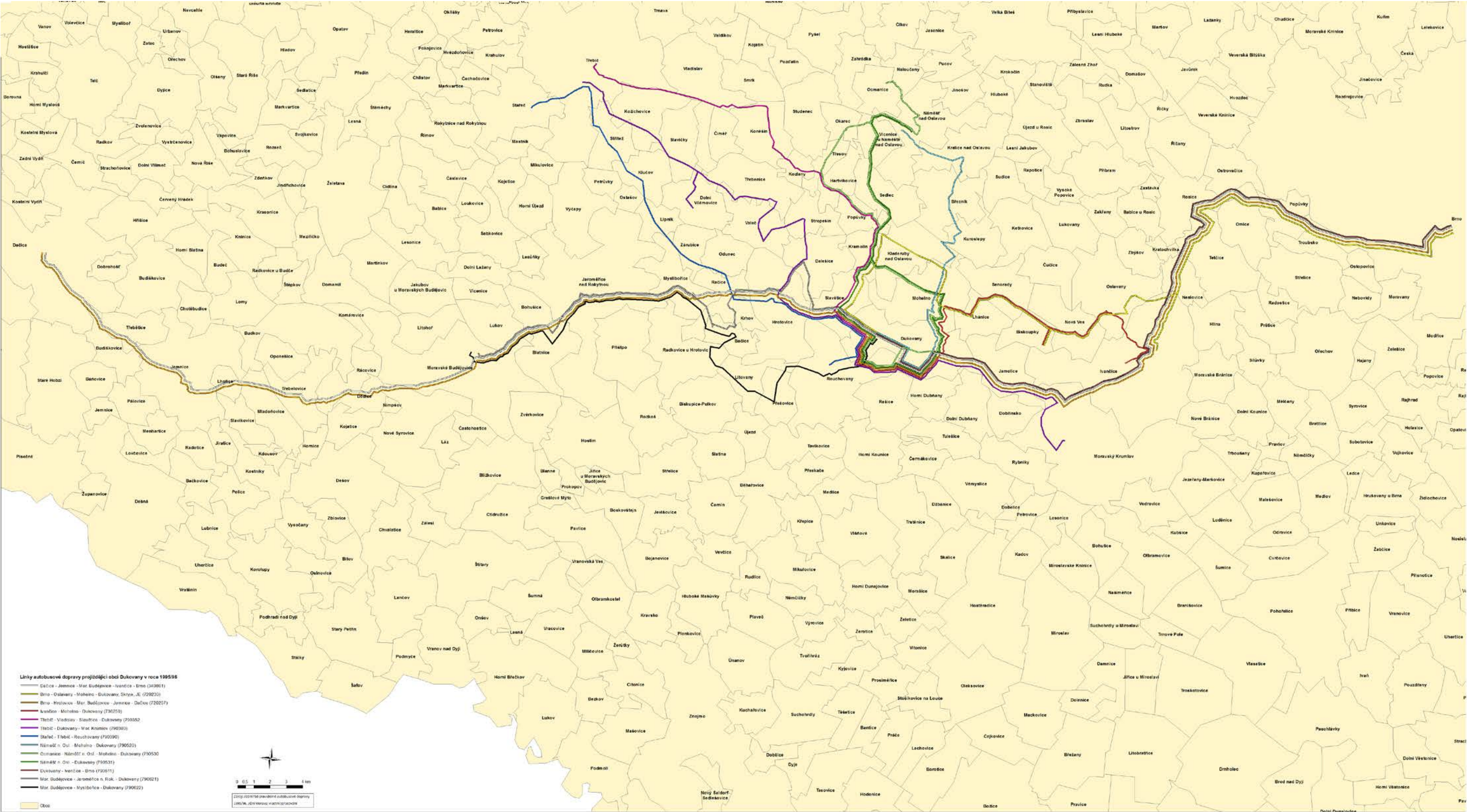
Příloha 3 Linky autobusové dopravy projíždějící obcí Dukovany v roce 1987/88



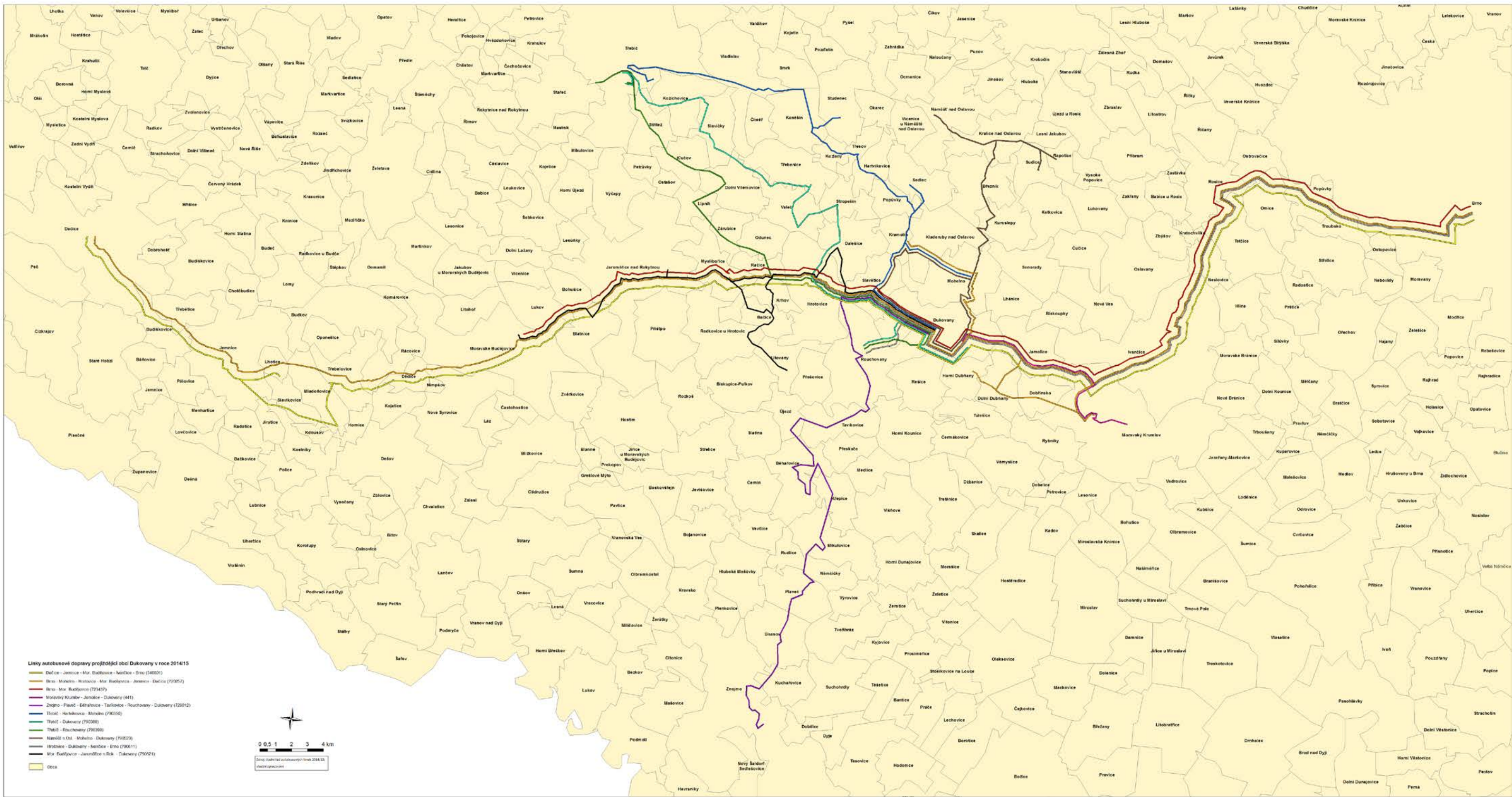
Příloha 4 Linky autobusové dopravy projíždějící obcí Dukovany v roce 1989/90



Příloha 5 Linky autobusové dopravy projíždějící obcí Dukovany v roce 1995/96



Příloha 6 Linky autobusové dopravy projíždějící obcí Dukovany v roce 2014/15



Příloha 7 Přepis rozhovoru s mužem, obyvatelem Dukovan, ve věku 70 let

► **Jak se Vám tady (na Dukovansku) žije?**

Dobře, jsem tu spokojený. Jo líbí se mi tady.

► **Jak dlouho zde žijete?**

Už takových 50 let.

► **Jak vnímáte JEDU?**

Spíše vnímám elektrárnu pozitivně, i když, asi mi nic jiného ani nezbývá. Nás se ani nikdo neptal, jestli s výstavbou souhlasíme, můj otec tam měl pozemky, přišli za ním a říkali mu: prodáte za 30 haléřů metr, když neprodáte, tak vám to vyvlastníme a nedostanete nic. Já jsem zažil i výstavbu. Nestavěl jsem atomku, ale kotelnu. Ale teda v první řadě jako pracovní sílu. Tady je polovina vesnice zaměstnaná v elektrárně. No, víc než polovina. Zaměstnává celý Třebíčsko pomalu. Tady v okolí nic jiného není - Krumlov, Ivančice, Náměšť, Moravský Budějovice a vlastně už ani ta Třebíč nemá nic.

► **Vidíte v umístění elektrárny Dukovany blízko Vašeho bydliště nějaká pozitiva/negativa?**

Pozitiva. Obec je dost dotovaná od atomové elektrárny. Vesnice, které jsou v pásmu, žijí z dotací nebo z daní. Jsou tu peníze, to jde vidět. A možná to bude znít divně, ale kvůli elektrárně nám tady neprší. Za dvacet let tady budeme pěstovat pomeranče a mandarinky. (smích) Nevím, asi to hází nějaký stín na obec. Ale to je negativum. Lidi se taky pořád ptají, jestli to má vliv na zdraví. Pokud něco takového má, tak to působí na jinou stranu. Zatím asi nemá vliv, zatím nesvítíme. (smích) Myslím si tedy, že ne, že na zdraví to přímo vliv nemá. 49 let chytám ryby, manželka to jí, děti to jedí a taky nesvítí. (smích) Pokud by to mělo nějaký vliv, tak by to našli. Tady se pořád chodilo a kontrolovalo. Zatím nic nepociťuji, a pokud, tak to bude stářím a věkem.

► **Pracujete/pracovali jste Vy sami nebo někdo z Vašich příbuzných v jaderné elektrárně Dukovany?**

V jaderné elektrárně pracují moji tři synové. Já pracoval v SEDUKu, ale jezdili jsme kolem elektrárny, aj pole jsme obdělávali. Jeden pracuje u lešenářů, nejmladší pracuje jako telefonista a poslední pracuje ve skladě. Ale přímo u reaktoru nedělá žádný no. A ještě švagrová tam chodila uklízet. A vlastně i můj nevlastní syn tam pracoval dříve. Celá rodina no. (smích)

► **Myslíte si, že se změnily obce po výstavbě elektrárny, jak? (např. výstavba domů, počet obyvatel, ..)**

Hodně se to změnilo. Postavilo se tady celé sídliště. Myslím si, že převážná část lidí pracuje v elektrárně. A když ne přímo v elektrárně, tak u firem, které tam dělají. Na kopci je ubytovna.

To byly ubytovny pro zaměstnance a pro ty, co elektrárnu stavěli. Než se začala stavět elektrárna tak tady byly louky, dvě bytovky a to je všechno. Počet obyvatel se určitě zvýšil. Skoro celé sídliště jsou lidé, kteří bydleli dříve v obcích Heřmanice, Lipňany, Skryje, které se zlikvidovaly kvůli atomce. A teď se staví taky. Druhý sídliště už tady je. A pořád je málo stavebních míst. Lidé co bydlí v Třebíči a pracují v atomce, radši staví tady, protože tady koupí pozemek. Za pozemek, co by koupili v Třebíči, mají tady už postavenou hrubou stavbu. Dneska se prodává metr za 120 korun. Myslím si, že většina pracuje v EDU, nedojíždí nikam, jen přímo do atomky. S tím dojížděním to ale bylo dřív jednodušší, jezdilo hodně autobusů, ale teď už to jezdí míň, asi každou hodinu. Dneska je výhodnější jezdit autem, čtyři lidi se dohodnou a je to.

► **Jak byste reagovali, kdyby byla činnost elektrárny ukončena/rozšířena v rámci výstavby nového bloku?**

Pokud už to tady je, nemáme špatné zkušenosti, tak ať se ten pátý blok postaví. Bude jistota, že x lidí z Dukovan sežene práci. Chvilí bude trvat, než se to postaví, ale i tak. Kdyby to zavřeli, tak se okres Třebíč dostane na hranici Turecka. Nezaměstnanost by pak nebyla 8-10 %, ale byla by 50 %. Protože sem ještě dojíždí lidi z Třebíče. Možná i krádeže by byly častější. Rozhodně jsem pro vybudování pátého bloku, bylo by to skoro pro celé Třebíčsko, dojíždí se sem už kdoví odkud, třeba z Opatova. Z Třebíče jsou vypravovány autobusy pořád. JEDU zaměstnává možná 3000 lidí, možná lžu, ale opravdu hodně lidí. Vždyť se podívejte, jaká vybudovali parkoviště, dnes už ani na všechna auta nestačí a parkuje se skoro až nahoru k Rouchovanům. A ještě budou parkoviště rozšiřovat. Pátý blok budou stavět přes silnici, ale vláda tomu musí dát samozřejmě zelenou.