



INSTITUT  
PRO DOPRAVNÍ EKONOMII,  
GEOGRAFII A POLITIKU

# Co očekáváme od VRT? Růst metropolí, nebo posílení regionů?

XIII. Seminář Telč 2018

v rámci projektu Nová mobilita – vysokorychlostní dopravní systémy a dopravní chování populace

panelová diskuse:

Marcel Horňák, Jan Ilík, Martin Kendra, Miroslav Marada, Tomáš Nigrin, Zdeněk Tomeš

moderuje: Martin Kvizda

8. listopadu 2018



EVROPSKÁ UNIE  
Evropské strukturální a investiční fondy  
Operační program Výzkum, vývoj a vzdělávání



MINISTERSTVO ŠKOLSTVÍ,  
MLÁDEŽE A TĚLOVÝCHOVY



*„Pokud nebudete investovat do vysokorychlostních tratí, během třiceti let bude z Česka stát o jednom velkém městě. Kde by, upřímně, chtěli asi mladí a vzdělaní lidé žít?“* prof. A. McNaughton, 2017

## Cíl a zaměření diskuse

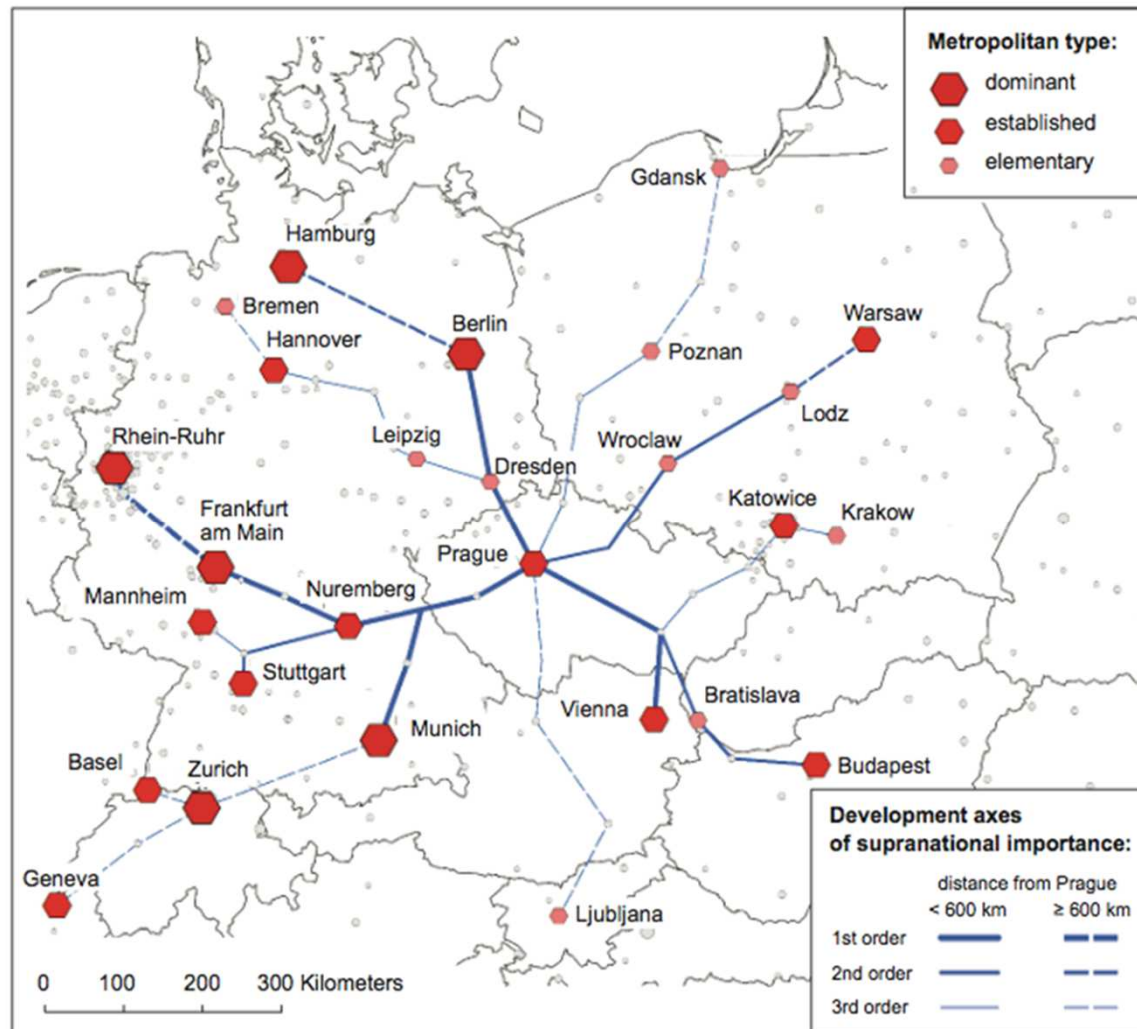
- **zásadní socio-ekonomické efekty** výstavby VRT:
  - růst šancí území na vyšší (socio-) ekonomickou úroveň (zvýhodnění lépe dostupných míst);
  - modifikace sociálního a ekonomického prostoru/ diferencovaný vliv na území.

- **re-teritorializace území:**
  - relativní oddálení/přiblížení míst (ne-)napojených na VRT
  - konektivita, mobilita, pluralita míst bydliště a pracoviště
  
- **diferencovaný vliv VRT na prostorové nerovnosti:**
  - divergence: růst silných center × „vysátí“ regionů
  - konvergence: difúze růstu ze silných center
  
- **neřešíme:**
  - technologické aspekty,
  - dopravní dopady,
  - environmentální souvislosti ...

## Průběh diskuse

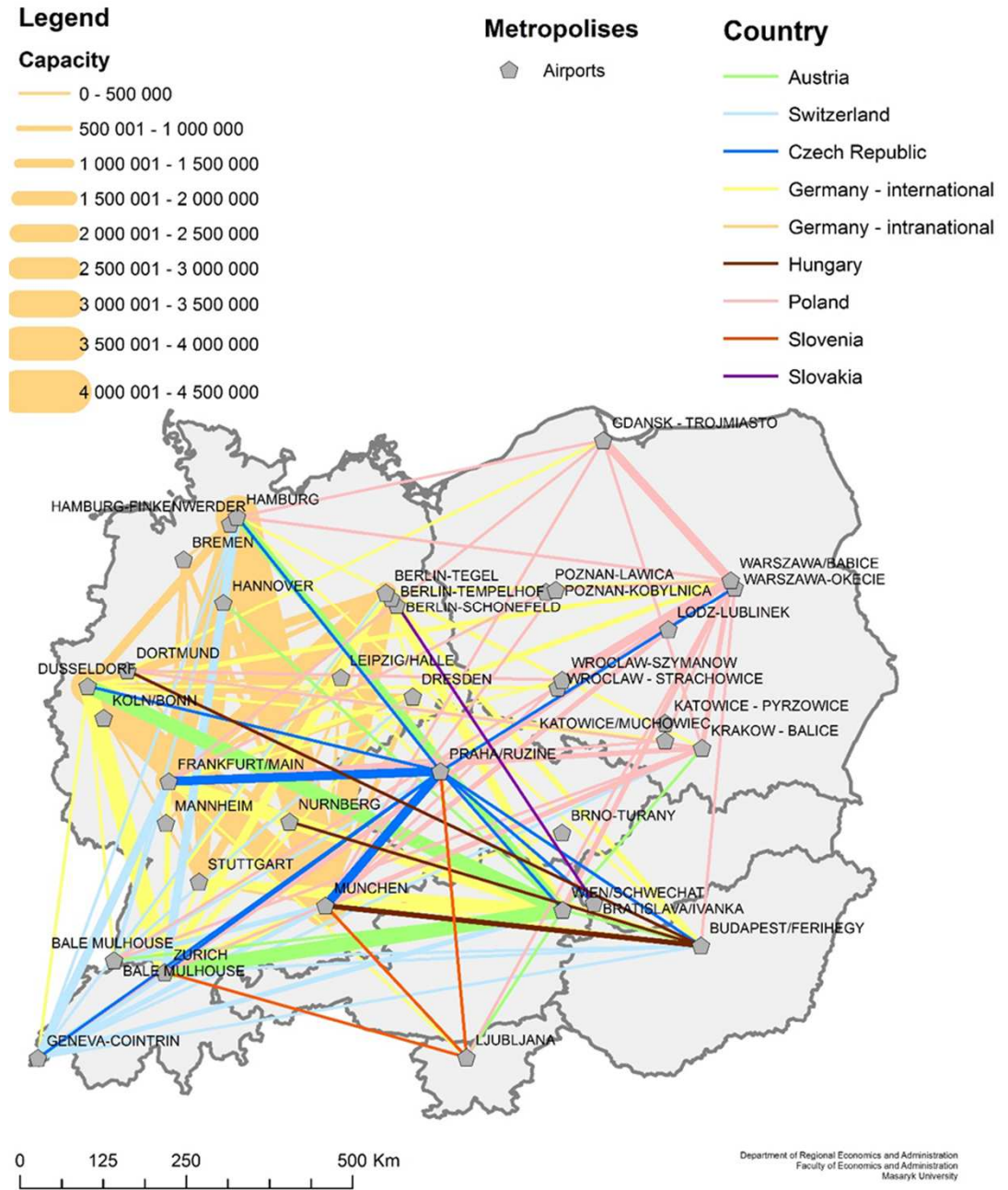
1. ČR versus zahraničí – metropolizace
2. Regionální dopady VRT v ČR
3. Ekonomické dopady VRT
4. Politické aspekty VRT

# 1. ČR versus zahraničí – metropolizace ???

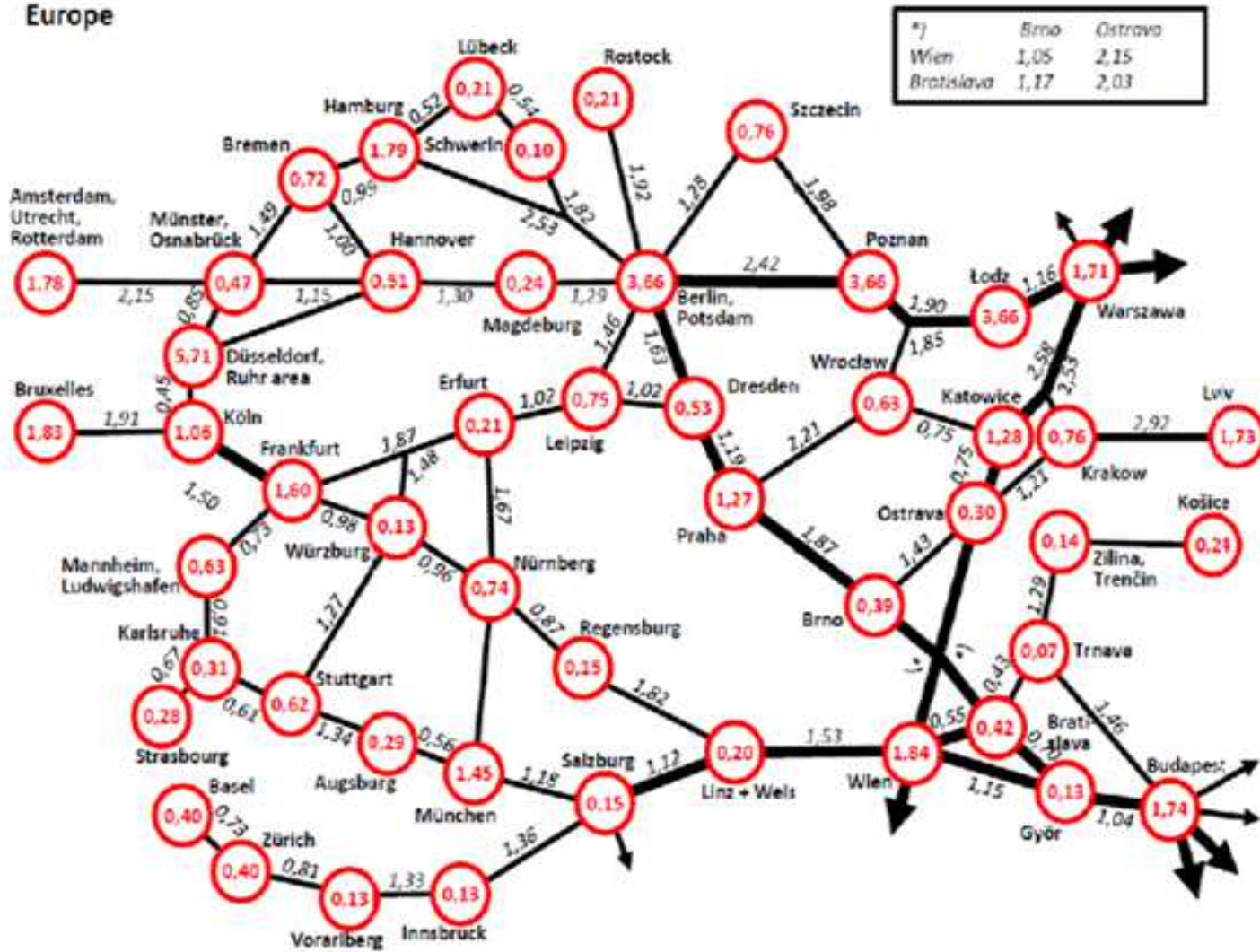


- Metropole v ČR budou vystaveny mezinárodní konkurenci - které z nich obstojí a v čem?

■ **Mobilita za práci  
do zahraničí**

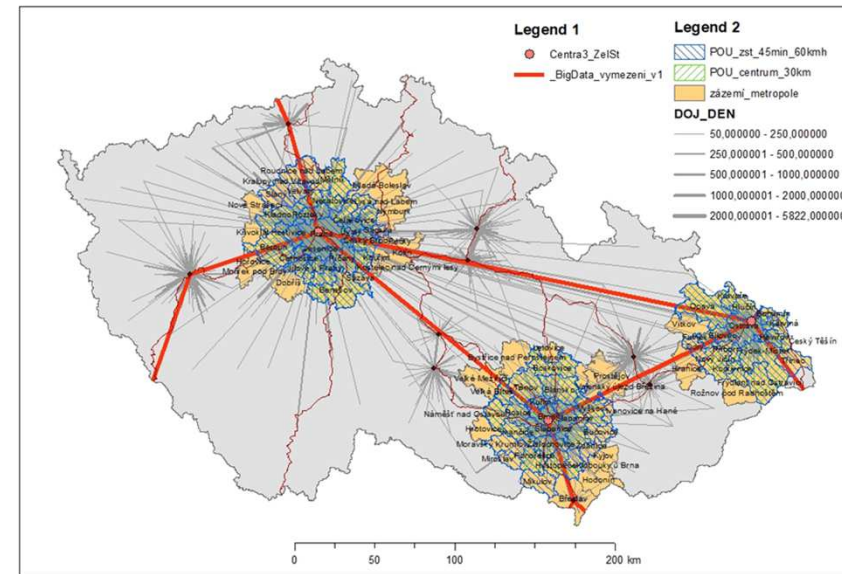


North-Central  
Europe



## 2. Regionální dopady VRT v ČR ???

- Praha × mezocentra × méně významná střediska
- smysl regionálních terminálů
- celkové regionální dopady VRT na prostor ČR:
  - transformace ČR do podoby zázemí Prahy
  - polycentrická Morava jako protiváha Prahy
  - desintegrace se zázemím – preference nadnárodních os

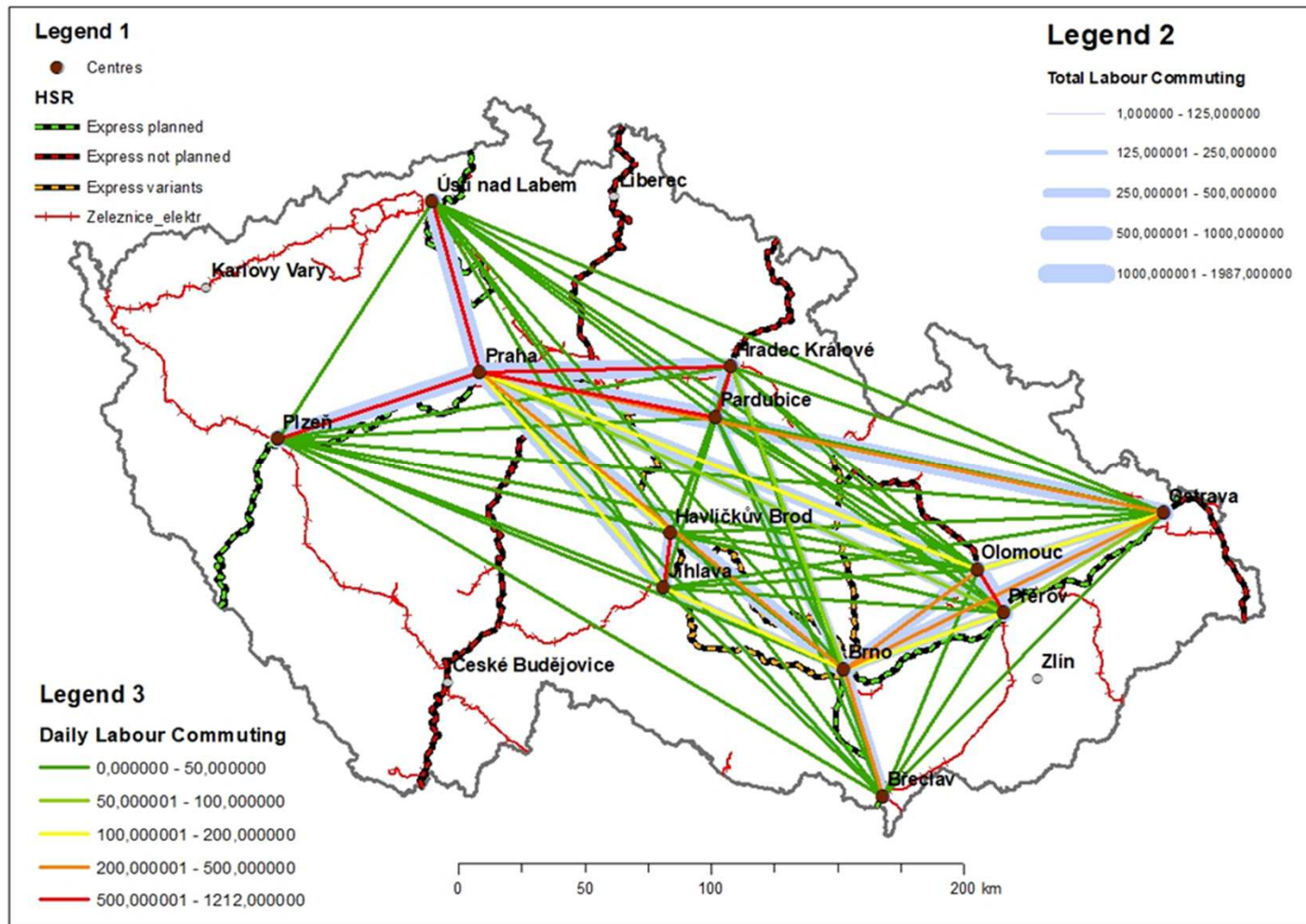




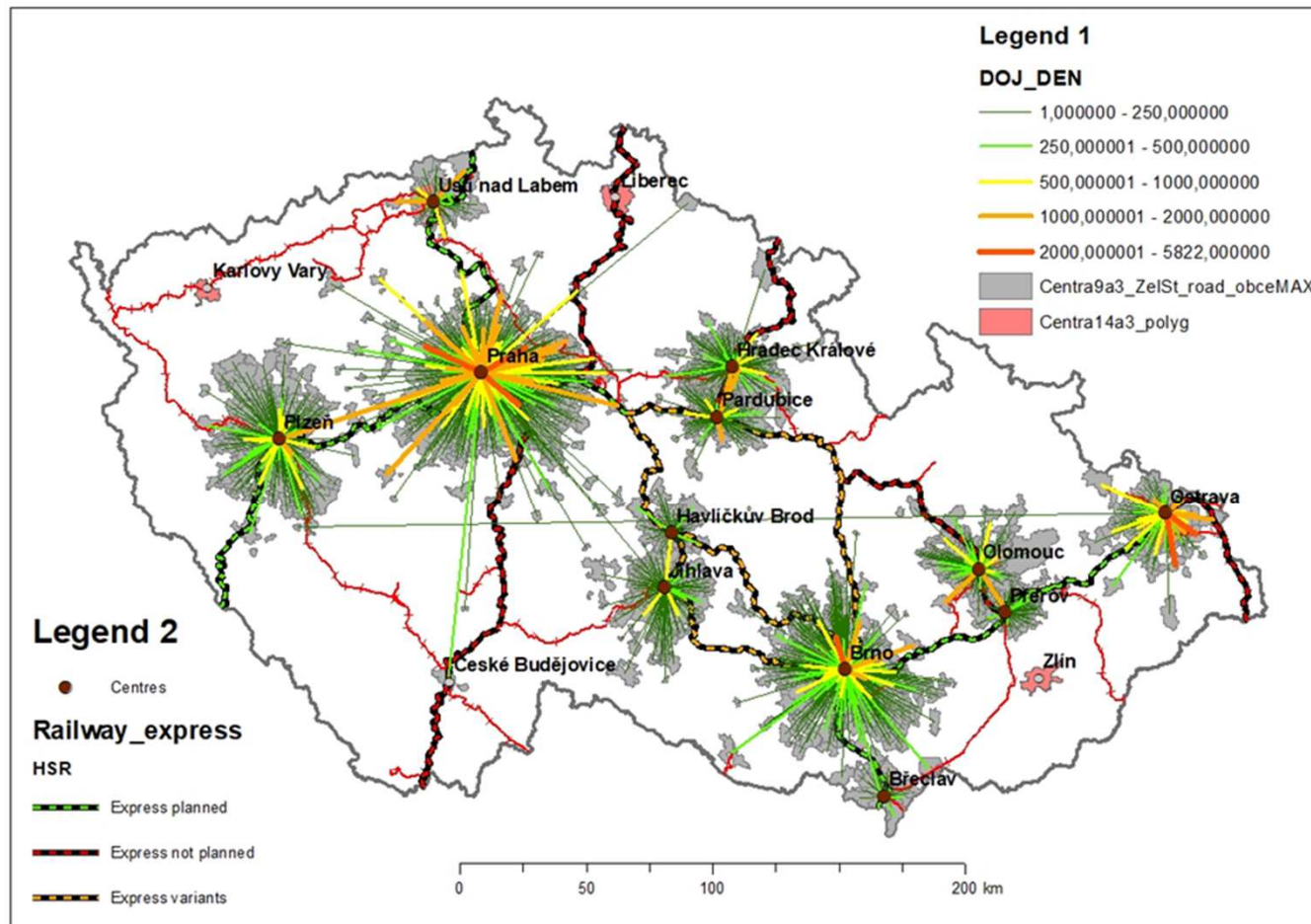
- relativní pozice center dojížděky v ČR

Centrum	Počet obcí spádové oblasti centra	Počet obcí max. dojížděkových o proudy	Průměrná vzdálenost obcí max. doj. proudy	Max. vzdálenos t max. doj. proudy	Počet denních dojíždějících celé spádové oblasti	Počet denních dojíždějících z obcí max. doj. proudy	Počet týdenních dojíždějících celé spádové oblasti	Počet týdenních dojíždějících z obcí max. doj. proudy	Průměr kritérií	Hodnocení relativní síly centra
Brno	68,65%	67,20%	81,08%	45,14%	47,43%	48,82%	50,19%	47,14%	56,96%	2
Břeclav	4,56%	3,67%	36,97%	15,88%	3,04%	2,75%	2,42%	2,63%	8,99%	5
Havlíčkův Brod	6,97%	8,49%	31,59%	15,92%	3,09%	2,70%	2,48%	2,56%	9,22%	5
Hradec Králové	35,55%	25,46%	50,93%	33,27%	12,93%	11,95%	11,95%	11,06%	24,14%	4
Jihlava	22,45%	22,94%	54,44%	32,08%	8,95%	8,41%	7,56%	7,81%	20,58%	4
Olomouc	38,39%	17,66%	46,57%	26,45%	16,70%	16,71%	16,57%	15,48%	24,32%	4
Ostrava	27,12%	15,37%	58,51%	31,14%	30,57%	31,72%	25,53%	29,40%	31,17%	3
Pardubice	34,02%	20,64%	43,26%	22,85%	11,16%	9,84%	10,33%	9,16%	20,16%	4
Plzeň	34,41%	40,60%	66,91%	31,52%	20,77%	23,07%	18,80%	21,39%	32,18%	3
Praha	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	1
Přerov	10,62%	12,61%	32,43%	17,30%	5,26%	4,24%	4,17%	3,95%	11,32%	5
Ústí nad Labem	19,01%	7,11%	38,87%	17,95%	7,28%	6,01%	6,86%	5,76%	13,61%	5

- co bude s centry nenapojenými na VRT - ČB , HK?



- mobilita osob ze zázemí center (pracovní/školní apod.)



### 3. Ekonomické dopady ???

- náklady/výnosy (cost benefit analýza):
  - hospodářský růst;
  - poptávka (počet cestujících), intermodální shift;
  - regionální benefity, ekonomická koheze.

Table 1.2. The cost and benefits of high-speed rail

Incidence Group	Costs	Benefits
Rail Operator	Construction Costs Operating Costs	Increased Operating Revenue Increased Other Revenue (Grants & Subsidies)
HSR Users	Higher (net) fares	Faster services More reliable services More comfortable services (Indirect tax reductions)
Other Transport Users		Congestion relief on competing rail, road and air services.
Other Transport Operators	Reduced Revenue	Reduced Operating Costs Reduced Capital Investments
Government	(Grants & Subsidies) (Indirect tax losses)	
Wider Society	Noise and Vibration Land take Visual intrusion Shadow price of public funds	CO <sub>2</sub> emissions reductions Accident reductions Additional wider economic benefits

## 4. Politické aspekty VRT ???

- nejasná podstata působení VRT – důsledky jsou vždy ovlivněny větším množstvím faktorů:
  - geografická poloha,
  - nedopravní charakteristiky míst/regionů – obyvatelstvo, ekonomická struktura,
  - připravenost míst/regionů – rozvojová strategie,
  - další faktory...
  
- vláda/investor sleduje různé cíle.

Table 1.1. Objectives of HSR schemes

	France	Japan	China	Italy	UK	Chinese Taipei	Spain
Speed	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Capacity	✓	✓	✓	✓	✓(HS2)	✓	
Reliability				✓	✓(HS1)		
Econ. Development			✓		✓	✓	
Environment					✓(HS2)		
Supply Industry	✓	✓	✓				✓
Prestige	✓		✓	✓			✓
Political Integration			✓				✓

**Děkuji za pozornost.**

## **Nová mobilita – vysokorychlostní dopravní systémy a dopravní chování populace**



EVROPSKÁ UNIE  
Evropské strukturální a investiční fondy  
Operační program Výzkum, vývoj a vzdělávání



MINISTERSTVO ŠKOLSTVÍ,  
MLÁDEŽE A TĚLOVÝCHOVY

Operační program Výzkum, vývoj a vzdělávání  
výzva č. 26: Dlouhodobá mezisektorová spolupráce  
CZ.02.1.01/0.0/0.0/16\_026/0008430