

UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE

Přírodovědecká fakulta

katedra sociální geografie a regionálního rozvoje

Studijní program: Geografie

Studijní obor: Geografie a kartografie



**REGIONÁLNÍ DOPADY VYSOKORYCHLOSTNÍ ŽELEZNICE:
OČEKÁVÁNÍ PŘEDSTAVITELŮ KRAJE VYSOČINA
A MĚSTA JIHLAVY**

**REGIONAL IMPACTS OF HIGH-SPEED RAIL:
ANTICIPATION OF REPRESENTATIVES OF VYSOČINA REGION
AND CITY OF JIHLAVA**

Bakalářská práce

Jakub Randák

Praha 2013

Vedoucí bakalářské práce: RNDr. Miroslav Marada, Ph.D.

Prohlašuji, že jsem předloženou bakalářskou práci vypracoval samostatně, pod vedením školitele RNDr. Miroslava Marady, Ph.D., a že jsem uvedl a řádně citoval všechny použité informační zdroje a literaturu. Tato práce ani její podstatná část nebyla předložena k získání jiného nebo stejného akademického titulu.

V Praze, 17. 5. 2013

Rád bych na tomto místě poděkoval vedoucímu své práce, panu RNDr. Miroslavu Maradovi, Ph.D. za cenné rady a čas, který mi při psaní této práce věnoval. Děkuji také své rodině a nejbližším přátelům za podporu během mého studia.

Regionální dopady vysokorychlostní železnice: očekávání představitelů Kraje Vysočina a města Jihlavy

Abstrakt

Předkládaná bakalářská práce si klade za cíl diskutovat regionální dopady výstavby a provozu vysokorychlostní železnice v obecných souvislostech a popsat možné dopady na Kraj Vysočina. Dále si klade za cíl konfrontovat tyto dopady se zástupci místní samosprávy. Vysokorychlostní železnice bude významnou páteří veřejné dopravy v Česku, ale umožní též kapacitní napojení české železniční sítě na zbytek Evropy. Hlavním nástrojem vlastního výzkumu je polostrukturované dotazování, které vede k charakterizování hlavních očekávaných regionálních dopadů na Kraj Vysočina. Důležitým tématem je i vnímání železniční infrastruktury jako motoru regionálního rozvoje.

Klíčová slova: vysokorychlostní železnice, kraj Vysočina, Jihlava, regionální a lokální dopady, polostrukturovaný rozhovor

Regional impacts of High-Speed rail: anticipation of representatives of Vysočina region and city of Jihlava

Abstract

The aims of this bachelor thesis are: discuss regional impacts of the construction and operation of high-speed railways in the general context and describe the possible implications on Vysočina region. Furthermore, the thesis wants to show confrontation of these implications with the local authorities. High-speed railway will be an important backbone of the public transport in Czechia, in addition the capacitive Czech railway network connection to the rest of Europe will be made. The main tool of own research is half-structured interview, which leads to the characterization of the main expected regional impacts on Vysočina region. An important issue is the perception of infrastructure as an engine for regional development.

Key words: high-speed railway, Vysočina region, city of Jihlava, regional and local impacts, half-structured interview

OBSAH

| | |
|--|-----------|
| Přehled použitých zkratk | 6 |
| Seznam tabulek | 7 |
| Seznam obrázků | 8 |
| 1 Úvod | 9 |
| 2 Obecná charakteristika | 11 |
| 2.1 Vysokorychlostní železnice..... | 11 |
| 2.2 Nástin historie vysokorychlostní železnice ve světě..... | 11 |
| 2.3 Vysokorychlostní železnice v České republice..... | 14 |
| 2.3.1 Územní aspekty..... | 14 |
| 2.3.2 Koncepce tzv. Rychlých spojení..... | 15 |
| 3 Železnice jako jeden z faktorů regionálního rozvoje | 16 |
| 3.1 Dopravní infrastruktura a regionální rozvoj..... | 16 |
| 3.2 Železnice a její role na vývoj osídlení..... | 18 |
| 3.3 Železnice a její role v cestovním ruchu..... | 18 |
| 3.4 Železnice a její fyzickogeografické dopady..... | 19 |
| 3.5 Železnice a její budoucí role v regionálním rozvoji..... | 20 |
| 4 Regionální dopady vysokorychlostních tratí | 21 |
| 4.1 Makroregionální dopady | 21 |
| 4.2 Mikroregionální dopady | 24 |
| 5 Metodika | 28 |
| 6 Vyhodnocení polostrukturovaných rozhovorů | 30 |
| 6.1 Trasování vysokorychlostní trati na území Kraje Vysočina..... | 30 |
| 6.2 Regionální dopady z pohledu respondentů..... | 33 |
| 6.3 Přístup města Jihlavy k revitalizaci okolí budoucí stanice VRT | 36 |
| 6.4 Projekty Kraje Vysočina počítající s vysokorychlostní železnicí..... | 38 |
| 6.4.1 Dopravní terminál Jihlava-město | 38 |
| 6.4.2 Projekt Railhuc | 39 |
| 5 Závěr | 40 |
| Seznam použité literatury | 43 |
| Přílohy | 46 |

PŘEHLED POUŽITÝCH ZKRATEK

| | |
|--------------|---|
| ČD | České dráhy, a.s. |
| EU | Evropská unie |
| IAD | Individuální automobilová doprava |
| IDS | Integrovaný dopravní systém |
| MHD | Městská hromadná doprava |
| NIMBY | Nesouhlas obyvatel k návrhu nového vývoje, neboť tento se jich blíže dotýká |
| SŽDC | Správa železniční dopravní cesty, s. o. |
| TEN-T | Transevropská dopravní síť |
| VRT | Vysokorychlostní trať |

SEZNAM TABULEK

| | |
|---|----|
| Tab. 1 – Porovnání délky VRT ve světě v roce 2012 | 13 |
| Tab. 2 – Srovnání jízdní doby vlaku a automobilu | 30 |

SEZNAM OBRÁZKŮ

| | |
|--|----|
| Obr. 1 – Základní síť rychlostních železničních spojení ve střední Evropě po roce 2015 | 17 |
| Obr. 2 – Prostorové náročnosti jednotlivých koridorových staveb | 19 |
| Obr. 3 – Změna zonálního uspořádání v centru města po zavedení systému VRT..... | 27 |
| Obr. 4 – Původní trasování VRT v Kraji Vysočina | 31 |
| Obr. 5 – Nové trasování VRT v Kraji Vysočina | 32 |
| Obr. 6 – Napojení Jihlavy na vysokorychlostní železnici | 37 |

Kapitola 1

Úvod

Vysokorychlostní železnice prochází v současnosti velkým boomem a zvláště v zemích Evropské unie je její rozvoj významně podporován. Vzhledem k tomu, že se Česká republika nachází v prostoru střední Evropy a je tak pomyslnou spojnicí Východu a Západu, je i pro naše území vybudování systému vysokorychlostní železnice aktuálním problémem. Protože je současné trasování VRT vedeno přes Kraj Vysočina a tento region se řadí k tzv. vnitřním periferiím, vybral jsem si tuto oblast pro svůj konkrétní výzkum.

System vysokorychlostní železnice s sebou však přináší i poměrně rozličné regionální dopady a změny v oblastech, kterými tyto tratě procházejí. V zemích, které systém VRT již nějakou dobu provozují, jsou regionální dopady známy a v dostupné odborné literatuře jsou tyto změny popsány.

Moje práce je rozdělena na teoretickou a empirickou část. Teoretická část se snaží charakterizovat regionální dopady výstavby i fungování vysokorychlostních tratí na příkladech převážně ze zahraničí. Pro zpracování této části jsem použil českou i cizojazyčnou, převážně odbornou literaturu. Snažil jsem se o nastudování co největšího spektra článků zabývajících se tímto tématem. Tyto články byly převážně přebírány z odborných periodik, jako *Journal of Transport Geography* apod.

Části, která se konkrétně zabývá regionálními dopady, předchází obecný úvod do problematiky role železniční infrastruktury v regionálním rozvoji a také krátký exkurz do historie vysokorychlostní železnice ve světě. Pro zpracování této části jsem využil převážně česky psanou odbornou, ale i populárně naučnou literaturu. Také jsem se snažil nahlížet na danou problematiku očima největšího českého dopravce – společnosti České dráhy a pokusil jsem se charakterizovat vysokorychlostní železnici z pohledu Evropské unie. V této části jsem čerpal převážně z nedávno vydané publikace *Vysokorychlostní železnice také v České republice*.

Na teoretickou část navazuje část empirická, ve které šlo hlavně o konfrontaci nastudované literatury se zástupci veřejnosti na jednotlivých řádovostních úrovních. Konkrétním rozhovorům s jednotlivými zástupci předcházela krátký informační rozhovor s Mgr. Janem Ilíkem, zaměstnancem oddělení koncepcí a rozvoje železniční dopravy na Ministerstvu dopravy ČR. Tento se zabýval především obecnou charakteristikou VRT z pohledu ministerstva a pomohl mi konkrétně nasměrovat cíle mé práce. V další části šlo převážně o rozhovory se zástupci veřejnosti, kteří byli cíleně vybráni, jako zástupci každé řádovostní úrovně.

Tato práce si tedy klade za cíl popsat rozličné regionální dopady související s výstavbou a provozem VRT a konfrontovat je se zástupci veřejnosti. Vzhledem k tomu, že se na našem území počítá s výstavbou systému VRT až ve střednědobém horizontu (řekněme kolem roku 2030), dá se obecně předpokládat, že se regionálními dopady nikdo příliš nezabývá a jediným veřejně diskutovaným přínosem této stavby je zlepšení dopravní obslužnosti. Pokusím se tedy zjistit, zda zástupci kraje, resp. města připouštějí i negativní dopady na svůj region a jaké přínosy této stavby považují za důležité.

Během samotného výzkumu jsem vysledoval původní i aktuálně sledované trasování VRT na území Kraje Vysočina, které prezentuji v části zabývající se analýzou rozhovorů. Na konci mé práce jsem představil projekty, které Kraj Vysočina respektive statutární město Jihlava připravuje či realizuje v souvislosti s vysokorychlostní železnici.

Kapitola 2

Obecná charakteristika

2.1 Vysokorychlostní železnice

Úvodem je nezbytné alespoň stručně definovat vysokorychlostní železnici,. K této problematice je však dostupná řada informačních zdrojů.

V přesných definicích VRT se autoři, resp. organizace různí. Někteří (např. Týfa) považují za VRT veškeré normálně rozchodné, alespoň dvoukolejné tratě, na nichž je rychlost 250 km/h a vyšší, od níž je odvozen poloměr všech výškových i směrových oblouků, který se však musí posoudit pro rychlost nejpomalejších vlaků. Někteří (Evropská komise) je chápou jako zvlášť vybudované tratě pro rychlost alespoň 250 km/h či zvlášť modernizované tratě pro rychlost alespoň 200 km/h či zvlášť modernizované tratě, které mají zvláštní charakteristiky v důsledku topografických, reliéfních nebo urbanistických omezení, jimiž musí být rychlost v každém jednotlivém případě přizpůsobena. Jiní (Mezinárodní železniční unie) je chápou jako systém tvořený infrastrukturou (tratě uzpůsobené na rychlost alespoň 250 km/h), kolejovými vozidly (s naklápacím systémem nebo ne) a provozními podmínkami. S ohledem na skutečnost, že mnoho vysokorychlostních vlaků je také kompatibilních s konvenčním provozem, je termín vysokorychlostní železnice často chápán jako pohyb těchto vlaků na konvenčních tratích, ale při rychlostech nižších, než jsou povolené na nové infrastruktuře.

2.2 Nástin historie vysokorychlostní železnice ve světě

Poprvé byla pomyslná vysokorychlostní hranice na železnici překročena v Německu v roce 1903, kdy pokusný elektrický vůz společnosti AEG překonává rychlost 210 km/h (Pokorný 2012). Celá první polovina 20. století však byla pouze ve znamení zkušebních a testovacích jízd a nejednalo se tolik o urychlení dopravy, jako spíš o symbol pokroku a boj o prvenství v železničním strojírenství. Koncem 30. let 20. století však již byly vlaky dosahující v dlouhých úsecích rychlosti přes 160 km/h běžné zejména v Německu, Velké Británii a Francii.

Systematicky se vývoji vysokorychlostních vlaků a vůbec systému VRT začíná věnovat Japonsko od 30. let 20. století. Práce však byly kvůli druhé světové válce zastaveny, a tak se vlaky na první VRT Tokaido Šinkansen rozjíždějí až 1. října 1964 u příležitosti konání olympijských her v Tokiu. Trať byla navržena na rychlost 250 km/h, ale jízdní rychlost se pohybovala okolo 210 km/h (Týfa 2012).

V první polovině 70. let 20. století začíná Francie testovat své první vlaky TGV (Train á grande vitesse – vlak o vysoké rychlosti), které měly být poháněny plynovou turbínou. Během energetické krize v roce 1973 se ale tyto turbíny staly neekonomickými a proto byl celý projekt přepracován na elektrický pohon. Dne 27. září 1981 tak na trať LGV (Ligne á grande vitesse) Sud-Est mezi Paříží a Lyonem vyjíždí první vysokorychlostní vlak (Šlegr a kol. 2012b)

Ani Německo neusnulo na vavřínech a od poloviny 20. století systematicky pracovalo na vývoji vlastní koncepce vysokorychlostní železnice. V osmdesátých letech byl proto zadán projekt na vývoj úplně nové koncepce železničního vozidla pro vysokorychlostní tratě. V roce 1985 pak opustila výrobní závod první jednotka pod označením InterCityExperimental, která při zkušební jízdě 1. května 1988 dosáhla světového rychlostního rekordu 406,9 km/h. Tato jednotka se později stala základem pro celou sérii jednotek ICE, které jsou provozovány na německých VRT. Tyto nové jednotky vyrazily na svoji první jízdu 2. června 1991 na trase Hamburk – Frankfurt – Stuttgart - Mnichov. Devadesátá léta jsou v Německu ve znamení sjednocení, a proto se do popředí zájmu dostává i napojení Berlína a nových spolkových zemí na systém ICE. Proto získává nová trať Berlín – Hannover jasnou prioritu a stává se tak v roce 1998 jedním z hlavních projektů německého sjednocení (Šlegr a kol. 2012c).

S postupným rozvojem železnic a s rostoucí cenou pohonných hmot se k systému vysokorychlostní železnice postupně přidávaly v roce 1992 Španělsko (Štěpán 2012), v roce 1992 Itálie, která však svoji první VRT Direttissima mezi Římem a Florencií stavěla z důvodu finančních problémů a rozsáhlých archeologických vykopávek již od roku 1976 (Týfa 2007b), v letech 2006 a 2007 postupně Belgie a Nizozemsko v rámci napojení na francouzskou LGV-N (Týfa 2007a) a konečně v letech 1994 (v souvislosti se zprovozněním tunelu pod kanálem La Manche) a 2007 (se zprovozněním návazného úseku tzv. Channel Tunnel Rail Link) i Velká Británie (Týfa 2007a).

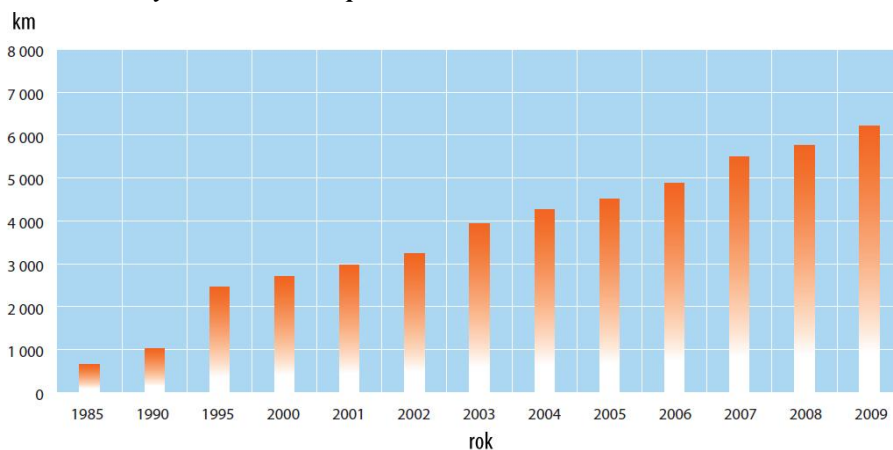
Podobným dynamickým vývojem procházel i vznik VRT v rozvinutých státech jihovýchodní a východní Asie, kdy se v roce 2004 první tratí mezi Soulem a městy Tedžon a Tegu objevuje na mapě vysokorychlostních tratí Jižní Korea a v roce 2007 Tchaj-Wan a Čínská lidově demokratická republika (Týfa 2012). Z tabulky č. 1 je patrná velikost světové sítě VRT a její plánované rozšíření. Nárůst délky VRT sítě v Evropě lze vyčíst z grafu č. 1.

Tab. č. 1 – Porovnání délky VRT ve světě v roce 2012

| | Země | Maximální rychlost (km/h) | V provozu (km) | Ve výstavbě (km) | Naplánováno (km) | |
|--------------------|-----------------------|---------------------------|----------------|------------------|------------------|-------------|
| Evropa | Belgie | 300 | 209 | 0 | 0 | |
| | Francie | 320 | 1896 | 210 | 2616 | |
| | Německo | 300 | 1285 | 378 | 670 | |
| | Itálie | 300 | 923 | 0 | 395 | |
| | Nizozemsko | 300 | 120 | 0 | 0 | |
| | Polsko | 300 | 0 | 0 | 712 | |
| | Portugalsko | 350 | 0 | 0 | 1006 | |
| | Rusko | 300 | 0 | 0 | 650 | |
| | Španělsko | 300 | 2056 | 1767 | 1702 | |
| | Švédsko | 300 | 0 | 0 | 750 | |
| | Švýcarsko | 250 | 35 | 72 | 0 | |
| | Velká Británie | 300 | 113 | 0 | 204 | |
| | Evropa celkem | | | 6637 | 2427 | 8705 |
| | Asie | Čína | 350 | 4079 | 6154 | 2901 |
| Taiwan | | 300 | 345 | 0 | 0 | |
| Indie | | 250 | 0 | 0 | 495 | |
| Írán | | 250 | 0 | 0 | 475 | |
| Japonsko | | 300 | 2534 | 508 | 583 | |
| Saúdská Arábie | | 300 | 0 | 0 | 550 | |
| Jižní Korea | | 300 | 412 | 0 | 0 | |
| Turecko | | 250 | 235 | 510 | 1679 | |
| Asie celkem | | | | 7605 | 7172 | 6683 |
| Amerika | | USA | 240 | 362 | 0 | 900 |
| | Argentina | 250 | 0 | 0 | 315 | |
| | Brazílie | 300 | 0 | 0 | 511 | |
| | Amerika celkem | | | 362 | 0 | 1726 |
| Afrika | Maroko | 300 | 0 | 200 | 480 | |
| | Afrika celkem | | | 0 | 200 | 480 |

Zdroj: Centrum pro efektivní dopravu, o.s. (CEDOP), 2012.

Graf č. 1 – Nárůst délky sítě VRT v Evropě v letech 1985 - 2009



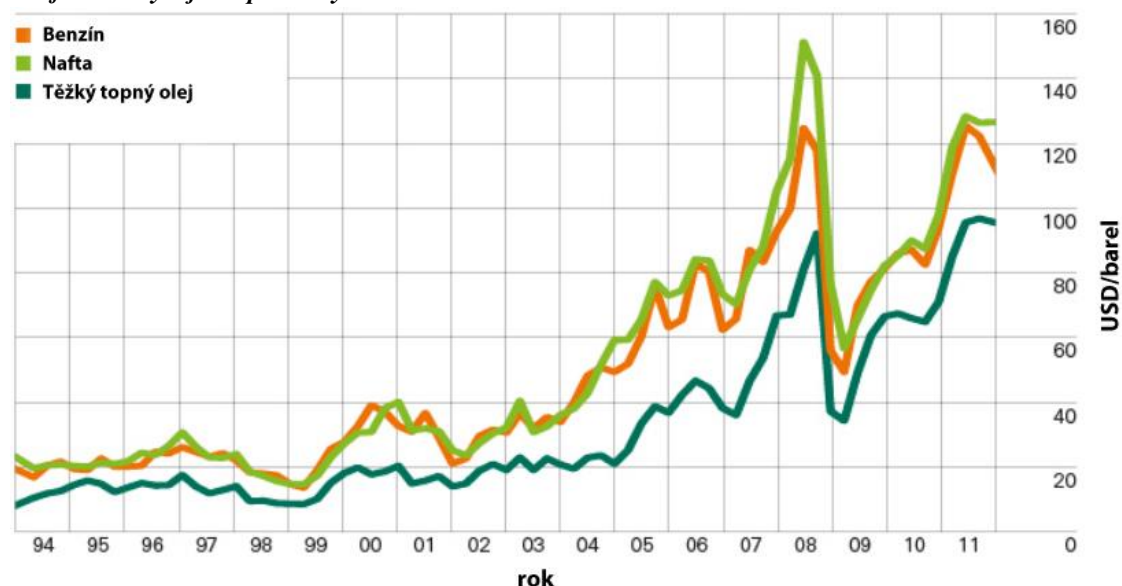
Zdroj: Evropská komise, 2010.

2.3 Vysokorychlostní železnice v České republice

2.3.1 Územní aspekty

Objektivně zhodnotit potenciál VRT v České republice by bylo na daleko rozsáhlejší práci a nebylo by to z geografického hlediska úplné. Tohoto úkolu se musí zhostit též dopravní inženýři a ekonomové a bude záležet na dopravní strategii Vlády České republiky. Jediným jasným vodítkem jsou stoupající ceny pohonných hmot (OECD, 2006), které ve středně dobém horizontu mohou rapidně zvyšovat náklady na přepravu letadly a automobily a Česká republika si proto musí jasně stanovit, kterým směrem se vydá (viz graf č. 2). Nebudu se tedy v této kapitole zabývat potenciálem výstavby VRT v České republice, nýbrž se pokusím nastínit různé faktory ovlivňující zavedení tohoto systému na naše území.

Graf č. 2 – Vývoj cen pohonných hmot v letech 1994 - 2011



Zdroj: British Petroleum, 2013.

V první řadě je důležité uvědomit si, že se Česká republika nachází v prostoru střední Evropy, na pomyslné spojnici mezi Západem a Východem a měla by těžit ze své polohy. Proto je zapojení České republiky do systému VRT v západní Evropě naprostou nutností. Pokud tedy budeme neustále váhat a nebudeme mít jasně stanovenou koncepci s ohledem na okolní státy (v současnosti hlavně Německo a Rakousko), „může to mít výrazné dopady na naši konkurenceschopnost a atraktivitu pro investory, turisty nebo i vědecké kapacity. Kvalita spojení je při jejich rozhodování důležitá a železnice bude hrát v tomto ohledu v Evropě stále významnější roli“ (Šťáhlavský 2013, s. 51). Evropská unie chápe železnici jako jeden z nejdůležitějších faktorů mobility a z tohoto důvodu je důležité, aby byla Česká republika schopna své plány prosadit a také co nejrychleji připravit a realizovat. S tímto jde také ruku v ruce fakt, že v sousedních státech se systém VRT nesmírně rychle rozvíjí a zcela vážně by

mohlo dojít ke skutečnosti, že se evropské spoje budou naší zemi vyhýbat. Samozřejmě se v této souvislosti jedná i o nemalé finanční prostředky z fondů EU, o které by se mohla Česká republika připravit (Šťáhlavský 2013).

K nejčastěji prezentovaným mýtům „patří konstatování, že rychlovlaky jsou určeny hlavně pro mezistátní dopravu a nepomáhají regionům, kterými vedou“ (Šťáhlavský 2013, s. 48). Pokud se ale podíváme na srovnatelně velké země, jako jsou Švýcarsko nebo Rakousko, zjistíme, že jejich páteřní železnice zajišťují v první řadě dopravu vnitrostátní a až druhotně jsou konstruovány pro dopravu mezinárodní (Šťáhlavský 2013). Země větší, jako třeba Německo nebo Itálie, provozují své vysokorychlostní železnice taktéž hlavně z důvodu spojení hlavních měst a konkrétně Itálie v současnosti staví své tratě pouze pro dopravu vnitrostátní, nikoliv mezistátní (Šťáhlavský 2013).

2.3.2 Koncepce tzv. Rychlých spojení

Současná strategie Ministerstva dopavy počítá s tím, že vysokorychlostní vlaky a VRT nebudou fungovat jako spojnice České republiky s okolními zeměmi, ale „jejich hlavním posláním bude tvořit páteř veřejné dopavy Čech, Moravy a Slezska“ (Šlegr a kol. 2012d). V současné době už se dle koncepce Ministerstva dopavy nehovoří přímo o vysokorychlostních tratích, ale namísto tohoto se užívá termín tzv. rychlých spojení, který je chápán poměrně širěji (Šlegr a kol. 2012d), který nepopisuje tyto nové tratě jen jako infrastrukturu vybudovanou pro vysokorychlostní jednotky.

Jelikož se moje práce nezabývá konkrétními možnostmi vedení VRT na území České republiky, nebudu zde jednotlivá Rychlá spojení představovat. K detailnějšímu prostudování čtenáři poslouží obrázek č. 1 (Rychlá spojení červeně). Důležité je jen zmínit, že síť VRT vytvoří tzv. Středoevropský kříž (Šlegr a kol. 2012d), v jehož středu se bude nacházet Praha. V současné době je na našem území navrženo pět Rychlých spojení (RS1 – RS5) s několika možnými variantami a s odbočkami.

Kapitola 3

Železnice jako jeden z faktorů regionálního rozvoje

3.1 Dopravní infrastruktura a regionální rozvoj

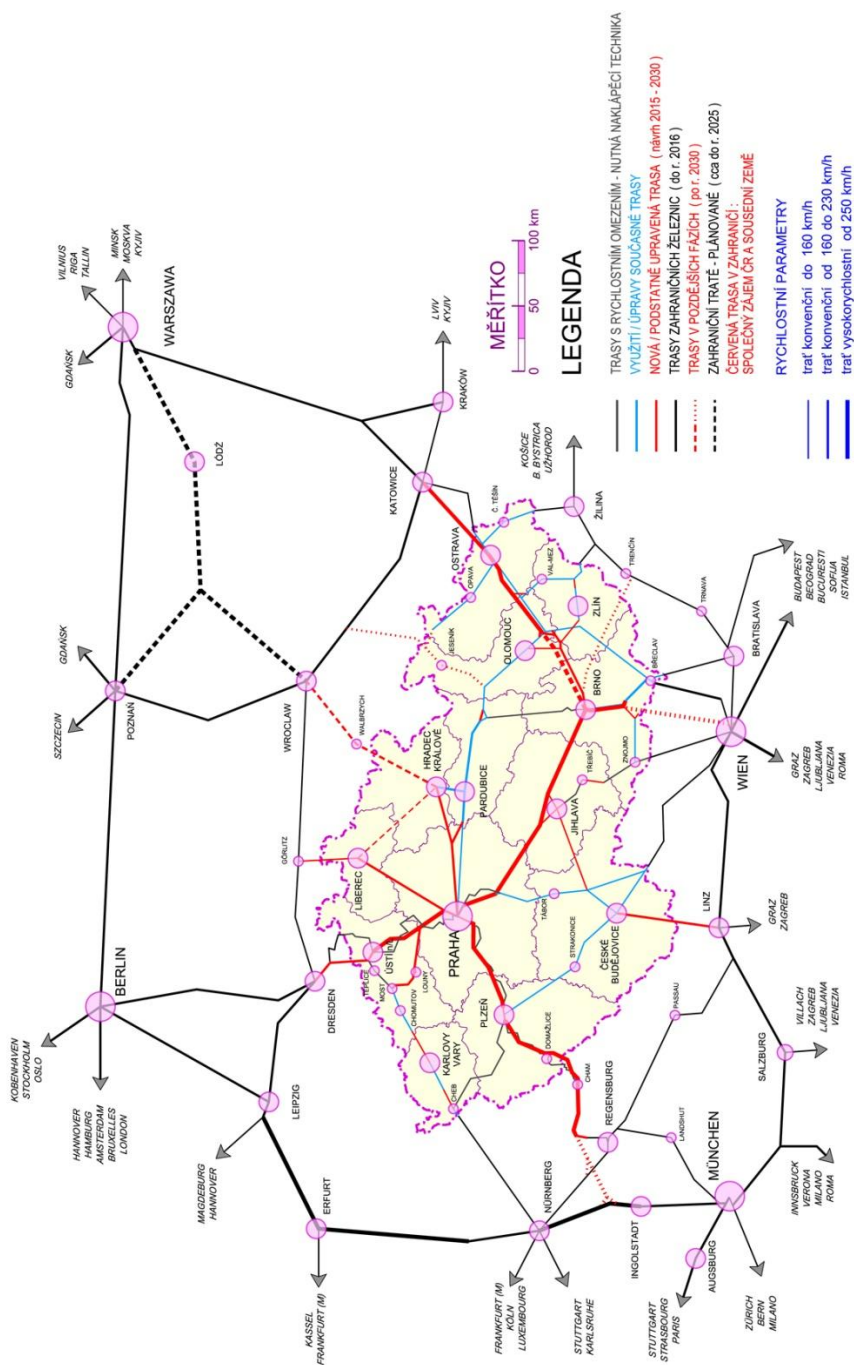
Ekonomové i geografové se různí v názorech na roli dopravní infrastruktury v regionálním rozvoji. Někteří (např. Siccardi) považují infrastrukturu za klíčovou podmínku pro ekonomický a regionální rozvoj, jiní (např. Huddleston, Pangotra) ji chápou jako nutnou, nikoliv za jedinou a postačující podmínku tohoto rozvoje (Rephann 1993 cit. in Marada a kol. 2006). V důsledku těchto rozdílných názorů jsou dopravní infrastruktury přisuzovány jak čistě pozitivní, tak i negativní vlivy na regionální rozvoj (Gauthier 1970 cit. in Marada a kol. 2006). Na našem území stále přetrvávají názory, že role dopravní infrastruktury je téměř čistě pozitivní, oproti tomu v anglosaské literatuře se již můžeme setkat s kritickým pohledem na tuto problematiku (Marada a kol. 2006)

Podle Bruinsmy a Rietvelda (1998 cit. in Marada a kol. 2006) lze vlivy dopravní infrastruktury na regionální rozvoj rozdělit na přímé a nepřímé. Podle těchto autorů patří mezi přímé vlivy vznikající využíváním dané komunikace, tj. nárůst zaměstnanosti, rozvoj stavebnictví, úspory paliva, z nichž vychází i zlepšení životního prostředí, dále časovou úsporu a jiné (Marada a kol. 2006). Mezi tyto přímé vlivy však mohou patřit i vlivy negativní, jako např. koncentrace škodlivin v dotčených oblastech, nárůst hluku z nově vybudované dálnice či z letiště apod.

Mezi nepřímé vlivy patří hlavně dlouhodobé vlivy z dopravy. Těmi nejvýznamnějšími jsou vlivy na regionální ekonomiku, lokalizaci firem, chování domácností či změna cen pozemků. Vliv dopravní infrastruktury na pracovní sektor probíhá na dvou úrovních. Na jedné úrovni se jedná o příchod nových firem do regionu - ale také o zánik některých podniků vlivem větší konkurence z okolních regionů - (Marada a kol. 2006) a na druhé úrovni se jedná o zlepšení mobility obyvatelstva a tím pádem větší dojížděku za prací do vzdálenějších oblastí. K dalším výrazným nepřímým vlivům patří (dle Marady a kol.) ovlivnění migračních proudů. V regionech, ve kterých došlo k rapidnímu zlepšení dopravní infrastruktury se totiž může krátkodobě zvýšit dojížděka za prací, v dlouhodobém horizontu však převládne emigrace do

ekonomicky silnějších regionů. Jinou roli hraje zlepšení dopravní infrastruktury v zázemí velkých měst. Zde je patrný poněkud opačný proces, kdy samo zlepšení dopravní infrastruktury napomáhá procesu suburbanizace a zlepšení dopravy v těchto oblastech napomáhá vylidňování městských center.

Obr. č. 1 – Základní síť rychlostních železničních spojení ve střední Evropě po roce 2015



Zdroj: Centrum pro efektivní dopravu, o.s. (CEDOP), 2012.

3.2 Železnice a její role na vývoj osídlení

Z řady historických pramenů můžeme doložit, že se železnice stala hlavní tepnou těch oblastí, které spojila (Kunc, Krylová 2006). Tento fakt je však ovlivněn řadou faktorů, mezi které patří jednak masivní industrializace, vynález parního stroje a hlavně pak chybějící adekvátní alternativa k železnici. Dnes již tedy nezjistíme, zda byla železnice jediným hybatelem tehdejšího regionálního rozvoje či nikoliv. Je třeba si uvědomit, v jakém období došlo k masivnímu rozvoji železnice, a tudíž nevíme, zda se „rozmach železnic do značné míry nesl na vlně přirozené urbanizace a všech jejích průvodních jevů, jež by v plné síle nastaly i bez vlivu železniční dopavy“ (Kunc, Krylová 2006, s. 11-12). Každopádně s sebou železnice přinesla rozmach středisek ležících poněkud stranou veřejného zájmu. Tato střediska, která se do té doby nacházela v ústraní, začala využívat své výhody vyplývající z polohy na nové železniční trati, a začala tak silně konkurovat blízkým, často silnějším sídlům. Takovýchto středisek je možné nalézt na českém území více, mezi ty nejznámější lze řadit Pardubice – Chrudim, Břeclav – Mikulov či Ostrava – Opava (Kunc, Krylová 2006). A zde lze vysledovat první vliv železnice na regionální rozvoj.

Postupně se zvyšující kvalita železniční dopavy, modernizace železniční infrastruktury apod. způsobuje však velké regionální rozdíly a to hlavně ve vztahu velkých měst a regionů. Železnice totiž byla vždy přivedena do významných sídel, či do aglomerací, přispěla k jejich jak ekonomickému, tak populačnímu růstu a tím pádem vytvořila zázemí pro další rozvoj infrastruktury (Kunc, Krylová 2006). Tímto se vytváří bludný kruh, kdy paradoxně nejvíce (z hlediska infrastruktury) rozvinuté oblasti potřebují další rozvoj, který je silně vázán na socioekonomický vývoj regionu. Na tomto místě je vhodné zmínit jeden konkrétní případ z České republiky, Kraj Vysočina. Jihlava je všeobecně chápána jako velmi slabé regionální centrum (tedy krajské město) a na Vysočině tak dochází (hlavně vlivem dálnice D1) k rozdělení vlivu (na mezoregionální úrovni) mezi Prahu a Brno. Zde je namístě položit si otázku, jaká by byla situace, kdyby Jihlavou procházela železniční trať 230, resp. 250 spojující Kolín s Brnem. Byla by Jihlava i nadále slabým regionálním centrem, nebo by železnice napomohla jejímu významnějšímu rozvoji?

3.3 Železnice a její role v cestovním ruchu

Cestovní ruch je jedním z významných faktorů regionálního rozvoje. I sama železnice se může na cestovním ruchu významně podílet. Česká republika má jednu z nejhustějších železničních sítí na světě (Kunc, Krylová 2006) a železnicí jsou tak zpřístupněny i rozsáhlé oblasti cestovního ruchu (Česká Kanada, jižní Morava, hraniční pohoří apod.) a železnice v těchto oblastech hraje významnou roli jako kapacitní dopravní prostředek. Navíc je železnice v mnoha

regionech jediným prostředkem, kterým lze bez problémů přepravovat rozměrnější zavazadla (v tomto případě lyžařské vybavení, kolo apod.) a stává se tam nepostradatelnou součástí cestovního ruchu v dotčených oblastech. I sama železnice však může být sama o sobě turisticky atraktivním cílem, pokud prochází atraktivním územím (Pražský Semering, Posázavský Pacifik apod.), nebo pokud je sama o sobě technickým unikátem (úzkokolejné dráhy v okolí Jindřichova Hradce a Osoblahy, ozubnicová železnice z Tanvaldu do Harrachova apod.). Na tento fakt je pak navázána z hlediska regionálního rozvoje i vyšší zaměstnanost, zisky plynoucí z turistického ruchu, rozvoj ubytovacích kapacit apod.

3.4 Železnice a její fyzikogeografické dopady

Byť se moje práce zabývá především socioekonomickými dopady železnice na regiony České republiky, považuji za nutné zde zmínit i fyzikogeografické dopady železnice na území, kterým prochází. Železnice sama o sobě nemá pouze jednotící efekt, ale slouží i jako umělá bariéra v přírodním prostředí. Pro člověka nemusí být tento bariérový efekt tak rapidní, neboť je možné překračovat osu těchto umělých koridorů úroňovými nebo mimoúroňovými kříženími. Jinak je tomu však u zvířat. Z hlediska biogeografického je (dle Romportla 2007) „nejzávažnější fragmentační účinek přisuzován pozemním komunikacím, především proto, že vytváří v krajině dlouhé linie, které nemohou živočichové nijak obejít. Zvláště vysoce frekventované komunikace, jako jsou dálnice a železnice, jejichž hustota v krajině stále roste, představují pro pohyb mnoha druhů živočichů významné a často nepřekonatelné bariéry“ (Hlaváč, Anděl, 2001, Iuell a kol. 2003 in Romportl 2007). Dalším výrazným vlivem na přírodní prostředí je velké množství přesunutého materiálu při tvorbě naspů a zářezů a zábor pozemků u liniových staveb, který však u železnice (resp. VRT) není tak významný jako u jiného typu koridorů (viz obrázek číslo 2).

Obr. č. 2 – Prostorové náročnosti jednotlivých koridorových staveb



Zdroj: Šťáhlavský, P. (2012): Nejde jen o vysokorychlostní trať.

3.5 Železnice a její budoucí role v regionálním rozvoji

Vliv železnice v budoucnosti se dá předpokládat hlavně v oblastech, kde bude železniční doprava tvořit základ dopravního systému, tedy v oblastech, kudy povedou navrhované trasy VRT a v oblastech velkých měst (Praha, Brno a Ostrava). Tímto ale dojde k „posílení rozvojového potenciálu a konkurenceschopnosti větších středisek i k jejich vyššímu zapojení do nadnárodního regionálního systému“ (Marada a kol. 2006). Z tohoto hlediska je dobré uvažovat na území České republiky o VRT jako o součásti vnitrostátního systému a neprojektovat tyto jen pro potřeby dálkových vysokorychlostních vlaků, ale umožnit použití v části VRT i regionálním či meziregionálním spojům. Dá se ale předpokládat, že zvyšující se koncentrace aktivit bude podporovat růst hlavních center a toto vyvolá potřebu větších kontaktů se zázemím těchto center (Marada a kol. 2006). V této souvislosti dojde tedy k nárůstu osobní i nákladní dopravy a dá se tedy předpokládat i zvýšení potenciálu železnice. Tento jev však na straně druhé povede k zániku neperspektivních tratí a v některých oblastech povede k přesunu cestujících do automobilů či autobusů (Marada a kol. 2006).

Kapitola 4

Regionální dopady vysokorychlostních tratí

Analyzovat regionální dopady vysokorychlostní železnice je poměrně náročné, neboť se nedá se stoprocentní pravděpodobností prokázat, zda dané dopady vznikly pouze za přispění tohoto systému (Sands 1993). Je prokázáno, že k výrazným socioekonomickým změnám dochází se zlepšováním dopravní infrastruktury. V této kapitole bych rád diskutoval regionální změny v zemích, které systém vysokorychlostní železnice již provozují jako páteř veřejné dopravy, a obecné teoretické regionální dopady vysokorychlostní železnice na základě české i cizojazyčné literatury.

Na jednotlivé kategorie nahlíží různí autoři odlišně. Např. Sands (1993) rozděluje regionální dopady na makro efekty a regionální efekty. V České republice je zase obvyklé rozdělovat regionální dopady na přímé (primární), které vyplývají přímo z podstaty výstavby vysokorychlostní tratě a nepřímé (sekundární), které vyplývají z přímých dopadů. Pro potřeby méj práce rozdělím dopady do dvou kategorií (dle Sandse 1993) na makroregionální a mikroregionální.

4.1 Makroregionální dopady

Mezi makroregionální dopady vysokorychlostní železnice patří v první řadě zlepšení dopravní obslužnosti, které je pochopitelné vzhledem k tomu, že se železnice jako taková buduje pro potřeby rychlé a efektivní přepravy osob a zboží. Tento dopad popisují některé obsáhlé studie (např. Sands 1993, Gutiérrez 2001 nebo Chen, Hall 2012) a je vnímán jako jednoznačně pozitivní a přínosný pro všechny dotčené oblasti lidské činnosti. Nicméně (dle Sandse 1993) se objevují i negativní sekundární regionální dopady vyplývající ze zlepšování dopravní obslužnosti. Je prokázáno, že v některých Japonských městech po zavedení systému Šinkansen došlo ke změně chování turistů. V těchto městech (která se najednou stala atraktivními pro jednodenní dojížděku) rapidně vzrostl počet jednodenních návštěvníků na úkor počtu přenocovaných turistů (Okabe 1979).

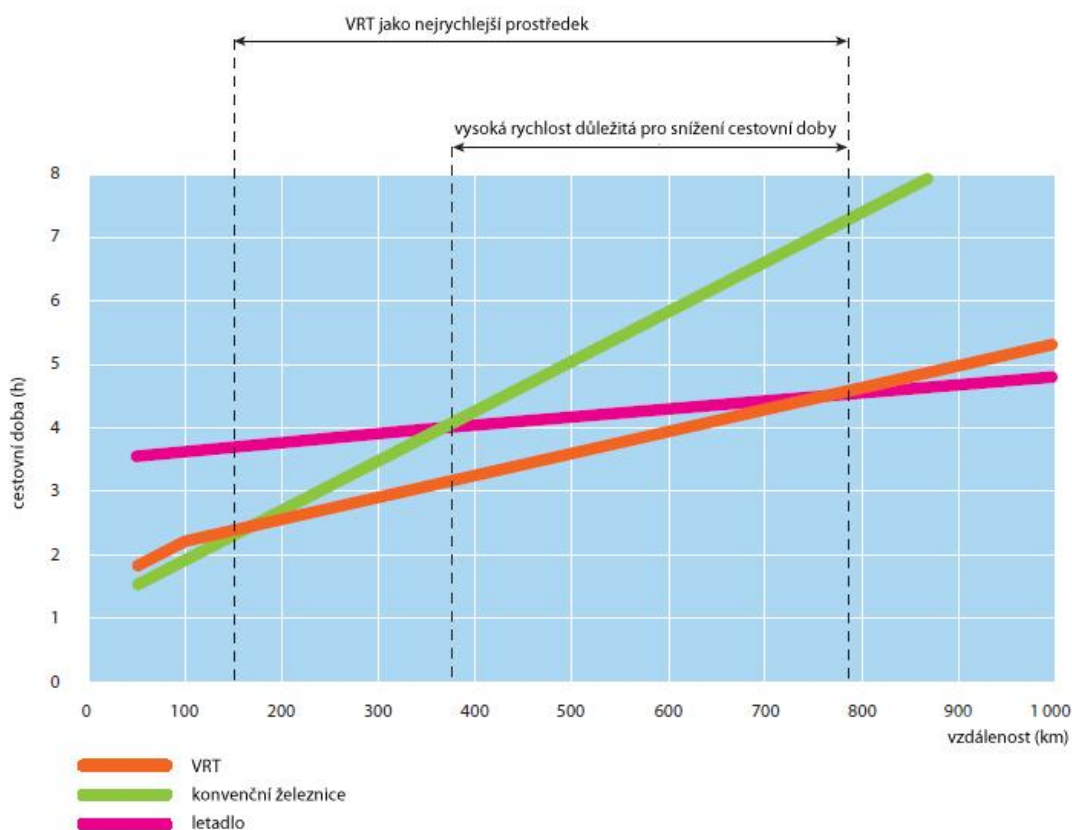
Vzhledem ke zlepšení dopravní obslužnosti (čehož je dosahováno hlavně zkrácením intervalu spojů) dochází i k relativnímu zmenšování vzdáleností mezi jednotlivými sídly. Jednoznačným příkladem budiž vysokorychlostní trať spojující Madrid a Barcelonu. Na tomto úseku došlo ke zkrácení jízdních dob z původních 5 h 28 min na stávajících 2 h 40 min a došlo tak ke zkrácení jízdních dob o téměř 52 % (Gutiérrez 2001).

Pochopitelným dopadem vysokorychlostní železnice je i zvýšení kvality cestování obecně nasazením moderních vozidel (tento efekt bude pravděpodobně zvláště markantní v Česku, respektive zemích východního bloku) či zrušení přestupů mezi jednotlivými systémy (např. v relaci Paříž – Londýn, kde bylo nutné přestupovat vždy z vlaku na trajekt a obráceně, cestující proto volili jako jednodušší alternativu leteckou dopravu, dnes je možné díky tunelu pod kanálem La Manche absolvovat celou cestu bez přestupu.). Zajímavým dopadem je i posílení image. Tento jev je obecně prezentován hlavně v Japonsku, které chtělo v době budování systému vysokorychlostní železnice posílit svoji image v očích Západu jako země kvality a hlavně přesnosti, kde vlaky jezdí načas (Sands 1993).

Jako jeden v současnosti z nejvýznamnějších makroregionálních dopadů výstavby vysokorychlostní železnice lze vnímat nástup VRT jako konkurence letecké dopravě. V souvislosti s růstem cen pohonných hmot a se snahou o snižování energetické náročnosti dopravy a také se snahou o ekologičtější způsoby dopravy, se stává vysokorychlostní železnice rovnocennou alternativou letecké dopravě. Při překonávání vzdáleností od 100 do 500 km se vysokorychlostní železnice stává nejvýhodnějším druhem dopravy (viz graf č. 2 na straně č. 20) (Rus a kol. 2009). Z tohoto důvodu lze tedy mluvit o omezování letecké dopravy (např. v relaci Madrid – Barcelona převzala železnice naprostou většinu přepravních výkonů).

Tento efekt je nejdůležitějším v makroregionálním měřítku, neboť z důvodů omezování letecké dopravy si Evropská komise stanovila vysokorychlostní železnici jako páteř veřejné dopravy, kterou zanesla do tzv. Bílé knihy dopravní politiky z roku 2001, resp. 2011 (BusinessInfo 2011). Uvažujeme-li navíc, že se veškerá elektrická energie pro využití vysokorychlostní železnicí vyrobí prostřednictvím obnovitelných zdrojů energie či v jaderných elektrárnách, jedná se navíc o významný ekologický dopad (v pozitivní slova smyslu) na dotčené regiony.

Graf č. 2 - Srovnání jízdních dob u jednotlivých druhů dopravy



Zdroj: Rus a kol. (2009): Economic Analysis of High Speed Rail in Europe.

Jen pro představu uvádím, že například v Rakousku je elektrifikováno 60 % všech tratí (podíl obnovitelných zdrojů energie na celkovém objemu spotřeby je zde 80 %) a ve Švýcarsku dokonce téměř 75 % (podíl obnovitelných zdrojů je zde 62 %). Vysokorychlostní tratě produkují 8x méně toxinů než osobní automobilová doprava a 30x méně toxinů než nákladní automobilová doprava, přičemž tyto nejsou produkovány podle tratě, ale v místě výroby elektrické energie (Evropská komise 2010)

Další významným dopadem výstavby vysokorychlostní železnice je vyšší spolehlivost železniční dopravy. Vzhledem k tomu, že síť vysokorychlostních železnic je navrhovaná jako provozně oddělený systém tratí, nepřenášejí se na ní vlivy ostatních druhů dopravy. Vysokorychlostní vlaky jsou vždy provozovány jako naprosto prioritní, a proto se na ně nepřenášejí zpoždění ostatních spojů. Tratě se navrhují bez jakýchkoliv úrovnových křížení, tím pádem nedochází k vzájemnému omezování s dalšími druhy dopravy (silniční, městská apod.). Navíc se při výstavbě těchto tratí používají nejmodernější technologie a klade se důraz na co nejvyšší míru bezpečnosti. Z tohoto důvodu se řadí vysokorychlostní železnice (a železnice obecně) mezi nejbezpečnější způsoby dopravy, přičemž jsou až 16x bezpečnější než automobilová doprava (Evropská komise 2010).

4.2 Mikroregionální dopady

V dostupné literatuře zabývající se regionálními dopady vysokorychlostní železnice je diskutována řada mikroregionálních dopadů. Tyto vycházejí z primárních dopadů, nejvíce ze zlepšení dopravní obslužnosti a zkrácení jízdních dob. Je zajímavé, že v lokalitách dotčených výstavbou vysokorychlostních tratí se v některých případech počítalo s významnými socioekonomickými změnami, ke kterým však nedošlo.

Jistě významným regionálním dopadem je výstavba trati jako taková spojená s potřebou kvalifikované pracovní síly. Podle různých empirických studií každý milión korun investovaný do výstavby vytvoří v průměru 3 nová pracovní místa, což se pozitivně projeví na zaměstnanosti v daném regionu (Kaplan 2013). V případě výstavby vysokorychlostní trati v České republice po dobu 15 let a investice 13 miliard korun ročně (dle Ministerstva dopravy ČR je cena VRT Praha – Brno – Ostrava odhadována na 190 miliard Kč) by takto bylo ročně vytvořeno či udržováno 39 000 pracovních míst (Kaplan 2013). Pro zajímavost je dobré zmínit, že stavebnictví se na tvorbě HDP ČR podílí ze 14 % (Český statistický úřad 2013).

Dalším dopadem, který se obtížně vyčísluje, je změna regionální ekonomiky oblastí, přes něž tratě procházejí. „U obchodních cestujících lze ekonomické přínosy rychlé železnice vypočítat jako mzdové náklady na čas strávený navíc při pomalejším cestování autem. Pro „denní pendlery“ do zaměstnání jsou důležité výdaje za jízdné. Ekonomický přínos by byl zejména pro zaměstnance s vyššími příjmy, kdy lze odhadovat jak snížení nákladů na denní dojíždění oproti automobilové dopravě tak možnost nižších nákladů na bydlení v místech dále vzdálených od center Prahy nebo Brna. Při předpokladu denního dojíždění cca do 100 km by se takto otevřely nové pracovní příležitosti občanům Jihlavska a Olomoucka. Nepřímý dopad rychlého spojení Prahy, Brna a Ostravy by byl také ve vyšším propojení služeb a obchodu těchto center a tím celkovém zvýšení konkurenceschopnosti ČR. Nové vysokorychlostní tratě by zároveň uvolnily současné přetížené železniční koridory v okolí velkých měst pro příměstskou dopravu, u které by došlo ke zrychlení a tím zhodnocení ušetřeného času.“ (Kaplan 2013).

Významnou změnou související s vysokorychlostní železnici je změna rozmístění obyvatelstva a ekonomických aktivit v regionu. Toto se stalo v Japonsku, ve kterém došlo převážně ke koncentraci obyvatelstva v oblastech se stanicí VRT a naopak k rozptýlení v oblastech nedotčených Šinkansenem. Tato změna však není plně prokazatelná, neboť ve stejné době docházelo v Japonsku též k výstavbě dálniční sítě a tím pádem se dá předpokládat, že přínosem bylo obecně zlepšení dopravní infrastruktury a nikoliv jen zavedení systému Šinkansen (Sands 1993). Na základě dalších studií však došlo k potvrzení, že zvýšení

koncentrace obyvatelstva je z velké míry způsobeno přítomností stanice Šinkansen v dané oblasti (Nakamura, Ueda 1989). Tyto studie vedly k závěru, že pro hospodářský růst v regionu a zvýšení koncentrace obyvatelstva jsou potřebné tři faktory – vysoký výskyt služeb (převážně bankovníctví a obchodní služby, ale též dostatečně velký trh s nemovitostmi), dostatečné možnosti pro vysokoškolské vzdělávání (přítomnost univerzit) a dobrá dopravní dostupnost do stanice Šinkansenu (Sands 1993).

Zajímavé dopady mělo zavedení vysokorychlostních tratí v odvětví průmyslu a služeb. Ve studii zabývající se tratí Tokaido Šinkansen (Hirota 1984) bylo zjištěno, že se o 16 – 34 % zvýšilo tempo rozvoje průmyslu, velkoobchodu a stavebnictví ve městech obsluhovaných systémem Šinkansen. V obecnějším pohledu stejný trend popisuje i další studie (Amano, Nakagawa 1990) zabývající se zaměstnaností: průměrné roční míry zaměstnanosti ve zkoumaném období vykazovaly 1,8% nárůst u měst napojených na Šinkansen oproti 1,3% nárůstu u měst nenapojených. Zajímavá je také změna ubytovacích kapacit vyplývajících z poptávky. Podle Brotchie (1991) nebo Hiroty (1984) výrazně vzrostl objem strážníků i ubytovaných v oblastech při trati Sanyo Šinkansen a konkrétně ve městě Fukuoka se počet hotelů a pokojů po zavedení vysokorychlostních vlaků zdvojnásobil. Jedná se o město, které se díky VRT stalo lépe dostupným a tím pádem zajímavým cílem dovolených.

Vysokorychlostní železnice taktéž může hrát významnou roli při rozhodování společností kam přesunout své sídlo, resp. kde koncentrovat své výrobní aktivity. Konkrétním případem budiž společnost Waterman, jež prodává své psací potřeby po celém světě. Tato společnost přemístila své sídlo z Paříže do Nantes po zavedení systému TGV, a to navzdory skutečnosti, že výstavba nového sídla stála ekvivalent dvouletého nájmu v Paříži. Její výrobní závod se již v Nantes nacházel a vedení společnosti argumentovalo, že po zavedení vysokorychlostních vlaků může své obchodní aktivity v Paříži i jinde vykonávat prostřednictvím vlaků TGV. Další firmy, jako například Sonye du Val d'Electricite (společnost vyrábějící transformátory) uvažovaly o přemístění svých sídel a výrobních závodů mimo Paříž, přičemž uvažovaly pouze o lokacích napojených na systém TGV (Sands 1993). Tato skutečnost může být pro dotčené oblasti významná z finančního hlediska, neboť tyto společnosti v místě svého sídla odvádějí daně.

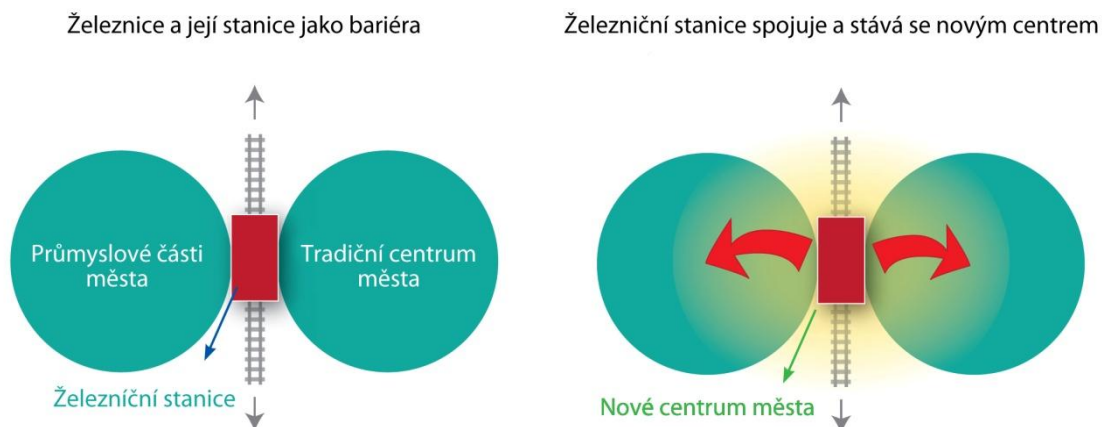
Na druhou stranu v regionu Rhône-Alps docházelo k obavám, že se velké firmy, které zde měly pouze filiálky, přesunou do Paříže, pokud budou ostatní regiony dobře dostupné systémem TGV. K tomuto však nedošlo (Sands 1993). Zde je důležité zmínit, že (dle Sandse 1993) se žádné podniky nesnažily přiblížit konkrétním linkám TGV, ale rozhodovaly se podle konkrétního trhu a komplexně podle dopravní obslužnosti (dtto Japonsko). Nedá se tedy stoprocentně určit, zda pouze systém TGV, nebo jeho kombinace s jinými druhy dopravy

(například dálnice), hraje významnou roli v migraci firem a v socioekonomických změnách regionů.

V regionu Nord – Pas-De-Calais došlo vlivem zavedení vysokorychlostní železnice ke změnám v zaměstnanosti v jednotlivých odvětvích a ke snížení nezaměstnanosti vůbec. Největší nárůst zaměstnanosti vykazuje Calais, kde se nachází francouzský portál Eurotunelu, kde došlo k 9% nárůstu v odvětví obchodu a průmyslu. Oproti tomu v hlavním městě oblasti – Lille – došlo v souvislosti se zprovozněním TGV Nord k nárůstu zaměstnanosti především ve službách (Chen, Hall 2012). Dalším zajímavým jevem je, že ve všech regionech Francie, které jsou napojeny na systém TGV je hodnota nezaměstnanosti nižší, než je celorepublikový průměr (Chen, Hall 2012).

Poměrně specifickým regionálním, resp. lokálním dopadem je samo přivedení vysokorychlostní tratě do měst, ve kterých se železniční stanice (jako místo setkávání lidí s vysokým provozem) může stát významným městotvorným prvkem. Konkrétně v Lyonu například dochází ke koncentraci firem kolem stanice TGV, v Kasselu se zase město snaží svými aktivitami zatraktivnit lokalitu nové stanice, která se nachází mimo centrum města (Sands 1993). Město Nantes připravilo projekt na zatraktivnění lokality Quartier Champ-de-Mars-Madeleine a k naplnění tohoto cíle si vybralo stanici vysokorychlostní železnice, kterou nechalo do této části města přivést. Vhodnou politikou přiměla společnost Beurre (výrobce sušenek), aby své sídlo přemístila z původního nehezkého průmyslového areálu do nových kancelářských budov, čímž otevřela původní brownfield k revitalizaci a vybudování rezidenčních projektů. Sama asanace původní čtvrti s sebou přináší podporu ekonomiky a město svojí politikou zlepšuje podmínky pro život v této čtvrti (Audic 1992, David 1991 in Sands 1993). Díky vysokorychlostní železnici je tato čtvrť nyní vhodná k bydlení i pro osoby, které nepracují přímo v Nantes, ale dojíždějí za prací. Ačkoliv tak byla železnice dříve významnou bariérou v městském prostředí, dostala nyní možnost spoluvytvářet nová moderní centra měst (Evropská komise 2009). Tato změna je znázorněna na obrázku č. 3.

Podobné dopady se dají (dle Sandse 1993) vypočítat i v jiných lokalitách – např. Kasselu, kde se město samo snaží nabídnout levné parcely v okolí stanice ICE investorům a vytváří tak nepřímou nová pracovní místa a přetváří nevzhlednou čtvrť. Jedním z dalších plánů je přemístění univerzity do oblasti, kde se nachází stanice ICE, aby byla lépe dostupná studentům přijíždějícím do Kasselu za studiem. Na druhou stranu je v Německu vypočítán nárůst cen nájmu v okolí stanic ICE až o 20 %. I sami investoři však vykazují vyšší zájem o lokality obsluhované ICE a ve čtvrtích, kde se nachází stanice vysokorychlostní železnice je patrný nárůst maloobchodních služeb, hotelů a kanceláří.

Obr. č. 3 – Změna zonálního uspořádání v centru města po zavedení systému VRT

Zdroj: High-Speed Europe, a sustainable link between citizens. Evropská komise, 2010.

Dalším výrazným dopadem vysokorychlostní železnice na regiony, kterými prochází, jsou změny ve fyzickogeografickém prostředí. Železnice jako liniová stavba s sebou přináší fenomén bariéry v krajině (Romportl 2007), dále koncentraci hlukové zátěže včetně jejího zvýšení, které má zesílené negativní dopady v určitých lokalitách (blízkost osídlení, přerušení cest, migrace apod., nicméně těmto dopadům se předchází výstavbou ekoduktů a vhodnými protihlukovými úpravami jako je snížení hlučnosti vozidel, výstavba protihlukových stěn, protihluková konstrukce železničního svršku, protihlukové úpravy na dotčených objektech – výměny oken apod. – a další) a v neposlední řadě přesuny materiálu v krajině při výstavbě umělých staveb (mostů, tunelů, náspů a zářezů).

Z české i cizojazyčné literatury se dají analyzovat různé regionální dopady vysokorychlostních železnic a nedá se předpokládat, že v poněkud odlišných podmínkách jednotlivých států budou stejné. Pro tuto práci budu tedy sledovat postoje místních správ na různých úrovních (Ministerstvo dopravy ČR – Kraj Vysočina – město Jihlava) k rozličným regionálním dopadům a to, jakým způsobem se k nim staví a zda vůbec nějaké (převážně mikroregionální) dopady vnímají.

Kapitola 5

Metodika

Vzhledem k tomu, že v dostupné literatuře patří, kromě zlepšování dopravní infrastruktury, k nejčastěji zmiňovaným regionálním dopadům VRT změny v rozmístění obyvatelstva a změny podnikatelského prostředí, zaměřil jsem se během svých rozhovorů převážně na tato témata. Navíc jsem je doplnil o fenomén revitalizace prostředí stanic VRT v dotčených městech, neboť tento je v literatuře také hojně diskutován.

Pro vlastní rozhovory jsem respondenty vybral cíleně tak, aby se jednalo o zástupce každé řádovostní úrovně – tedy Mgr. Bc. Martin Hyský jako zástupce kraje Vysočina a Ing. Josef Kodet jako zástupce obce, tedy magistrátu města Jihlavy. Během těchto rozhovorů jsem de facto použil principu sněhové koule, neboť mi byli doporučeni další respondenti. Mgr. Hyský mne odkázal na Ing. Václava Zikána, zaměstnance Krajského úřadu kraje Vysočina a Ing. Kodet si na naši společnou schůzku přizval tajemníka magistrátu města Jihlavy v oblasti územního plánování Ing. Zdeňka Dvořáka. Takto jsem získal celkem široké spektrum odpovědí. Snažil jsem se oslovit ještě další respondenty, nicméně tito na moje výzvy nereagovali.

Rozhovor Mgr. Bc. Martinem Hyským proběhl 19. 4. 2013 v restauraci u Hrocha v Praze, rozhovor s Ing. Josefem Kodetem a Ing. Zdeňkem Dvořákem 24. 4. 2013 na magistrátu města Jihlavy a rozhovor s Ing. Václavem Zikánem 24. 4. 2013 na krajském úřadu Kraje Vysočina.

Těmto rozhovorům ještě předcházela krátký informativní rozhovor s Mgr. Janem Ilíkem z Ministerstva dopravy ČR, který mi pomohl nasměrovat cíle mé práce a obecně si formulovat výzkumné otázky. Tento rozhovor proběhl 17. 4. 2013 na Ministerstvu dopravy ČR.

Pro vlastní dotazování jsem použil polostrukturovaného rozhovoru, který se vyznačuje „definovaným účelem, určitou osnovou a velkou pružností celého procesu získávání informací.“ (Hendl 2005, s. 164). Tato forma dotazování mi umožnila ponechat relativně otevřené otázky, na které mohli respondenti odpovídat způsobem, jakým chtěli a přitom mi umožnila rozvíjet dané téma a doplňovat další otázky. Navíc, vzhledem k tomu, že pro svůj výzkum mi stačilo

relativně malé množství respondentů, umožnilo mi to poměrně rozličný pohled na danou problematiku.

Ve vlastních rozhovorech s Mgr. Hyským, Ing. Kodetem a Ing. Dvořákem bylo mým cílem zodpovědět následující otázky.

- 1) **Podporujete aktivně výstavbu VRT?**
- 2) **Řešíte regionální dopady VRT?**
- 3) **Zabýváte se i možností, že VRT přinese negativní dopady na region? Pokud ano, jaké?**
- 4) **Jakým způsobem a jestli vůbec se město/kraj pokusí zatraktivnit lokalitu budoucí stanice VRT?**
- 5) **Plánujete aktivně podpořit (politikou – zvýhodnění pozemků...) investory pro vstup do lokality stanice VRT?**
- 6) **Nebojíte se odlivu investorů z regionu? Nebojíte se, že se Vysočina stane jen noclehárnou pro lidi pracující v Praze/Brně?**
- 7) **Očekáváte změnu podnikatelského prostředí?**

Tyto otázky jsem vytvořil (jak jsem již uvedl výše) na základě vytipování hlavních regionálních dopadů VRT a tedy změně podnikatelského prostředí, změnám v rozmístění obyvatelstva a možnostem zatraktivnění lokality budoucí stanice VRT. Tyto byly vybrány cíleně vzhledem k tomu, že se v odborné literatuře jedná o nejvíce diskutované dopady. Dále jsem zkoumal povědomí o možných negativních regionálních dopadech, neboť tyto nejsou v českém prostředí příliš zmiňovány.

Tyto otázky jsem nepokládal v tomto konkrétním znění, ale řadil jsem je (eventuálně vypouštěl či doplňoval) dle situace a kontextu a dle zásad polostrukturovaného dotazování. Rozhovor s Ing. Zikánem se již týkal konkrétního projektu, Railhuc, takže se celý zabýval pouze tímto tématem. Nahrané rozhovory přikládám na konci této práce ve formě transkriptu v přílohách.

Na základě polostrukturovaných i následných otevřených rozhovorů jsem vypracoval závěrečnou analýzu a díky ní jsem i vytvořil mapové výstupy popisující původní i aktuální trasování VRT v Kraji Vysočina a napojení centra města Jihlavy na VRT. Tyto mapy jsem vytvořil v programu ArcGis 10.1 společnosti ESRI.

Kapitola 6

Vyhodnocení polostrukturovaných rozhovorů

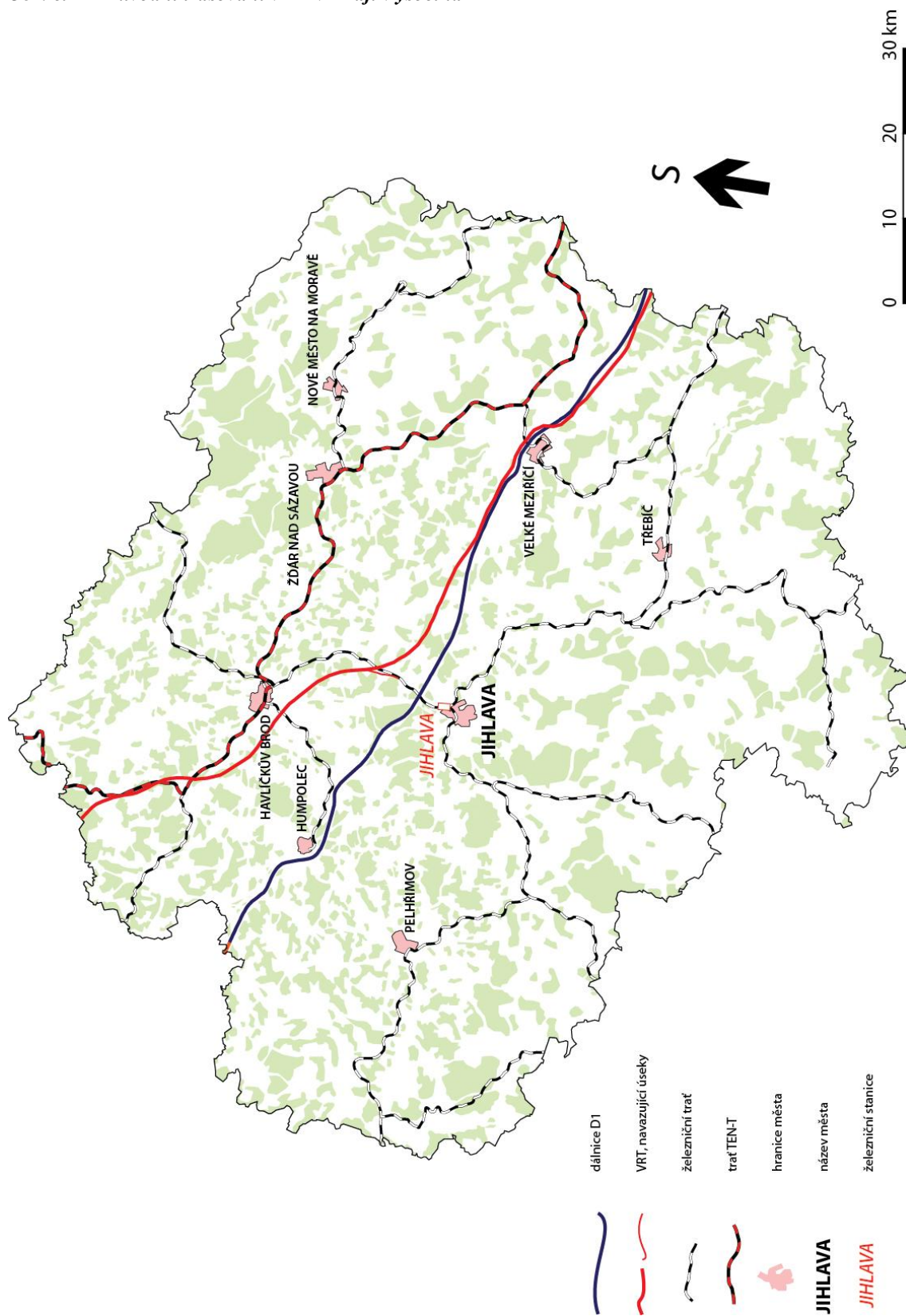
Jak jsem již uvedl dříve, vlastním rozhovorům předcházela informativní rozhovor s Mgr. Janem Ilíkem, zaměstnancem oddělení koncepcí a rozvoje železniční dopravy na Ministerstvu dopravy ČR. Během tohoto rozhovoru jsme spolu diskutovali převážně trasování VRT v České republice, hovořili jsme o jednotlivých rychlých spojeních a důvodech pro výstavbu VRT.

Česká republika se zavázala mezinárodními smlouvami k projektu vysokorychlostní železnice, jehož alespoň malou část musí realizovat do roku 2030. Momentálně se Česká republika nachází ve výhodném období, neboť na jedné straně vzhledem k rostoucím cenám pohonných hmot (viz graf č. 1) sílí tlak ze strany Evropské unie na hledání alternativ k letecké dopravě a také k prosazování ekologičtějších způsobů dopravy. Na straně druhé stojí stavební firmy, které si velmi dobře uvědomují, že po blížící se dostavbě tranzitních železničních koridorů a dálnic v Česku budou potřebovat získat další zakázky. Vzhledem k nemalým finančním prostředkům, které hodlá Evropská unie investovat do výstavby VRT, je realizování takovýchto staveb pro stavební firmy důležitým cílem, podobně jako pro dopravní politiku státu.

6.1 Trasování vysokorychlostní trati na území Kraje Vysočina

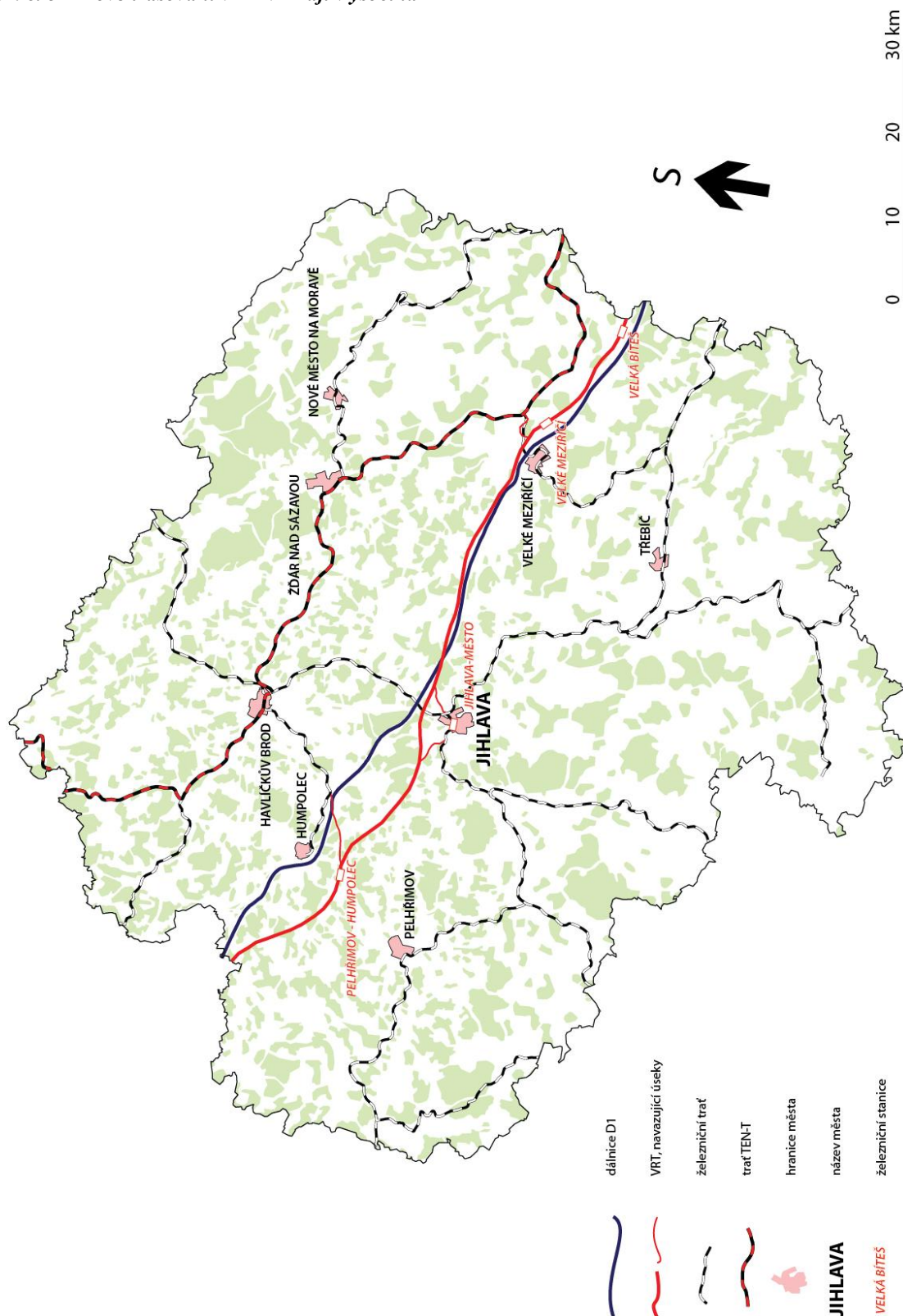
Trasy rychlých spojení jsou na našem území sledovány de facto stále tytéž již od počátku myšlenky VRT v Česku. Významně se však proměnilo trasování VRT na území Kraje Vysočina. V původních představách měla vysokorychlostní trať spojující Prahu s Brnem vycházet z Prahy východním směrem a v oblasti Běchovice - Klánovice opouštět území Prahy. Dále měla pokračovat ve směru I. a III. tranzitního koridoru do Kolína a až zde se stáčet

Obr. č. 4 – Původní trasování VRT v Kraji Vysočina



Zdroj: ArcČR, vlastní tvorba

Obr. č. 5 – Nové trasování VRT v Kraji Vysočina



Zdroj: ArcČR, vlastní tvorba

k jihovýchodu, z jihu obcházet Havlíčkův Brod a u Jihlavy se blížit k dálnici D1. Podle této pak měla směřovat do Brna (viz obrázek č. 4).

Tato trasa je zanesena v územních plánech jednotlivých obcí (například Šlapanov, Dobronín) jako územní rezerva pro vysokorychlostní trať o šířce koridoru 600 m. V tomto koridoru je tedy stavební uzávěra a díky tomu, že se trať takto bezprostředně dotýká jednotlivých obcí, se stala existence VRT v tomto směru v podstatě neprojednatelnou záležitostí. Toto trasování bylo navíc velmi nevhodné pro zaústění tratě do Jihlavy, neboť by umožňovalo přivést vlaky pouze do dnešní stanice Jihlava a ve směru Čechy – Morava by v této stanici vytvořilo úvrat'. Dalšími problémy byla neprůchodnost trati východním směrem z Prahy (nedostatek místa na další čtyři koleje) a přetěžování již takto zatížené trasy směrem na Kolín.

Vzhledem k výše uvedeným nedostatkům a navíc vzhledem k podmínkám, které si Kraj Vysočina během projednávání trasování VRT stanovil (trasa co nejbližší dálnici D1 a zastavování alespoň části vlaků v Jihlavě) bylo navrženo nové trasování (viz obrázek č. 5). Trať vychází nově z Prahy jihovýchodním směrem ve směru Hostivař – Uhřetěves, severně obchází Benešov a v jihovýchodním směru pokračuje kolem Vlašimi přes odbočnou stanici Pelhřimov – Humpolec (napojení Havlíčkova Brodu) směrem na Jihlavu. Jihlava je napojena dvěma sjezdy (jedním ve směru Praha – Třebíč, druhým ve směru Jindřichův Hradec – Brno) do současné železniční stanice Jihlava-město. Dále trať jako u původní varianty již kopíruje trasu dálnice D1 a s předpokládaným sjezdem u Velkého Meziříčí (napojení Žďáru nad Sázavou) směřuje k Brnu.

Toto trasování je pro Kraj Vysočina již přijatelné, a proto je tato varianta sledována jako jediná. Jediným problémem může být projednávání trasování v prostoru mezi dálnicí a Jihlavou (Dvořák 2013), kdy se zdá, že pokud nebude trať stavěna jako veřejně prospěšná stavba a nebude direktivně nařízený zábor pozemků (Kodet 2013), budou se dotčené obce bouřit.

V první části rozhovorů mne zajímaly především pohledy respondentů na regionální dopady VRT – na její přínosy a také její negativa.

6.2 Regionální dopady z pohledu respondentů

Ze všech rozhovorů, které jsem pro tuto práci udělal je jasné, že všichni respondenti (ať se jedná o zástupce Kraje či obce nebo odborníky z řad zaměstnanců krajského úřadu či magistrátu) se staví k vysokorychlostní trati na Vysočině pozitivně, chtějí jí zde a vnímají ji jako příležitost pro regionální rozvoj. Vzhledem k tomu, že v našich zeměpisných šířkách v souvislosti se zlepšováním dopravní infrastruktury (a obzvláště železniční) mluví většinou

v čistě pozitivním slova smyslu, nebylo ani pro mne překvapením, že na otázku, týkající se regionálních dopadů, odpovídali všichni nejprve v tomto duchu.

Pro Kraj Vysočina je velkým problémem dálnice D1, která je dlouhodobým producentem hluku a významným znečišťovatelem ovzduší v dotčených obcích a pochopitelně má vliv i na zbytek kraje. Na druhou stranu je neoddiskutovatelnou dopravní tepnou, která v případě Kraje Vysočina hraje významnou roli, neboť umožňuje napojení celého kraje celkem pohodlně na zbytek české silniční sítě. Z důvodů výše uvedených negativních přínosů této dálnice, je pochopitelným nejčastěji diskutovaným regionálním dopadem VRT zlepšení dopravní obslužnosti Kraje Vysočina (Hyský 2013, Kodet 2013). Tento dopad je pochopitelný i vzhledem k výsledkům různých studií, které se regionálními dopady vysokorychlostních tratí zabývaly (např. Sands 1993, Gutiérrez 2001 nebo Chen, Hall 2012). Je ale zajímavé, že vzhledem k tomu, že některé z těchto studií připouštějí i negativní dopady (Sands 1993), jako například změny chování turistů (Okabe 1979) apod., nikdo z mých respondentů tento jev nezmínil. Toto je jen dalším důkazem čistě pozitivního a nikoli realistického pohledu na problematiku VRT obecně. Pro obecnou představu zlepšení dopravní obslužnosti po výstavbě VRT nám poslouží tabulka č. 2.

Tab. č. 2 – Srovnání jízdní doby vlaku a automobilu

| Relace | Vzdálenost km | Vlakem dnes h:min | Autem dnes h:min | Vlakem zítra h:min |
|------------------------------|------------------|----------------------|---------------------|-----------------------|
| Jihlava - Třebíč* | 29 | 0:42 | 0:40 | 0:35 |
| Jihlava - Znojmo* | 69 | 2:00 | 1:00 | 1:15 |
| Jihlava - Jindřichův Hradec* | 51 | 1:15 | 1:00 | 0:40 |
| Jihlava - České Budějovice* | 94 | 2:23 | 1:40 | 1:15 |
| Jihlava - Brno | 78 | 1:58 | 0:55 | 0:35 |
| Jihlava - Praha | 114 | 2:18 | 1:15 | 0:40 |
| Havlíčkův Brod - Praha | 99 | 1:55 | 1:15 | 0:45 |
| Třebíč - Praha | 143 | 3:16 | 1:45 | 1:15 |
| Jihlava - Ústí nad Labem | 180 | 3:37 | 2:15 | 1:20 |
| Jihlava - Bratislava | 178 | 4:19 | 2:10 | 1:40 |
| Jihlava - Wien | 144 | 4:05 | 2:35 | 1:40 |
| Jihlava - Linz* | 155 | 4:50 | 3:40 | 2:20 |

Poznámka: * Spojení vlakem není po trase VRT ale po trase návazných rekonstruovaných úseků.

Zdroj: Šlegr, P. a kol (2012a): Rychlá železnice i v České republice.

V souvislosti se zlepšením dopravní obslužnosti jsem s respondenty diskutoval potenciální změny v podnikatelském prostředí. Tyto byly vnímány také veskrze pozitivně. Dle mých respondentů je Jihlavsko velice atraktivním regionem a je schopno přilákat i další investory (Hyský 2013). Na druhou stranu mne ale zaujal i názor (Zikán 2013), že se Jihlava může stát dostatečně atraktivní i pro obyvatele z jiných koutů ČR, kteří mohou „využívat výhod

velkoměsta, ale pracovat tady“ (Zikán 2013, s. 57). Je pochopitelné, že zlepšení dopravní obslužnosti může přitáhnout další investory i z jiných oblastí nejen Česka, ale i Evropy, pokud bude Vysočina rychle dostupná kvalitní veřejnou dopravou a tím pádem napojena na trh Prahy a Brna. Tímto se také zabývají některé studie (Sands 1993), a je prokázáno, že k tomu v některých oblastech došlo. Trochu odlišný pohled na tuto problematiku měl Ing. Kodet, který se domnívá, že pro investory (případně firmy, které by chtěly na Vysočinu přesunout své výrobní aktivity) není důležité napojení na VRT, ale obecně kvalitní dopravní infrastruktura a hlavně dálniční napojení.

Dají se předpokládat i změny v koncentraci obyvatelstva, resp. v pracovním trhu, kdy pro současné obyvatele Jihlavy bude atraktivní dojíždět VRT za prací do větších měst (Praha, Brno) a tím by mohlo docházet k nedostatku kvalifikované pracovní síly. Tohoto dopadu se nikdo z mých respondentů nebál a nejčastějším argumentem bylo, že Jihlava má silné zázemí, které je schopno produkovat další pracovní sílu (Ilík 2013) a je dostatečně atraktivní být zaměstnán právě zde (Kodet 2013). Samozřejmým zmíněným faktem zůstává, že dojíždění za prací převážně do Prahy již v Kraji Vysočina funguje (Dvořák 2013, Kodet 2013). Na problematiku změny v koncentraci obyvatelstva se dá však nahlížet i poněkud širěji, neboť je těžké stanovit, jaký bude vývoj různých socioekonomických ukazatelů (počet obyvatel, HDP apod.) za období, než dojde k výstavbě VRT. Dá se totiž předpokládat, že k jistému vylidňování určitých oblastí by docházelo i bez vlivu infrastruktury (Zikán 2013).

Jako jednoznačný negativní dopad byla Ing. Hyským diskutována skutečnost rozdělení území a z tohoto vyplývající horší spojení mezi obcemi podle tratí. Vzhledem k tomu, že na VRT není možné budovat úrovněová křížení se silničními komunikacemi, dá se obecně předpokládat menší množství mimoúrovňových křížení a na základě toho se obyvatelům prodlouží cestovní doba mezi dotčenými obcemi (Hyský 2013). Nicméně, tento negativní dopad může být jen domněnkou, neboť dle současných návrhů Ministerstva dopravy „téměř pětina celé trasy mezi Prahou a Brnem povede v tunelech, další velká část trasy v kopcovitém terénu Kraje Vysočina bude na mostech. Trať se tak ani teoreticky nemůže stát neprostupnou bariérou a daleko citlivěji než obvyklá povrchová dálnice vytvoří dopravní páteř kraje i celé republiky“ (Šlegr 2012e, s. 204). Na druhou stranu, liniová stavba je vždy alespoň částečnou bariérou v území a působí negativně nejen na obyvatelstvo, ale i na faunu a floru (Romportl 2007).

Jako další negativní dopad byla velmi významně zmiňována územní rezerva pro VRT v územních plánech dotčených obcí (Dvořák 2013, Hyský 2013, Kodet 2013). Tento dopad je však velmi diskutabilní. Faktem je, že v územních plánech obcí Kraje Vysočina (např. Dobronín, Šlapanov) je zanesena územní rezerva pro VRT byť se již ví, že daným územím trať nepovede. V těchto lokalitách je nyní stavební uzávěra a znemožňuje rozvoj dotčených obcí

(Hyský 2013). Nicméně, na straně druhé, pokud budeme mluvit v teoretické rovině o tom, že je VRT zanesena v územních plánech v takové trase, v jaké bude ve skutečnosti realizována, nedá se tento negativní dopad považovat za odůvodněný. Trasa VRT, jakožto stavba mezinárodního významu, musí být do budoucna tak jako tak chráněna a je-li pro ni územní rezerva, vždy se najdou obce, kterých se toto bude bezprostředně týkat a kterým bude koridor VRT blokovat část území a tím pádem i omezovat jejich rozvoj.

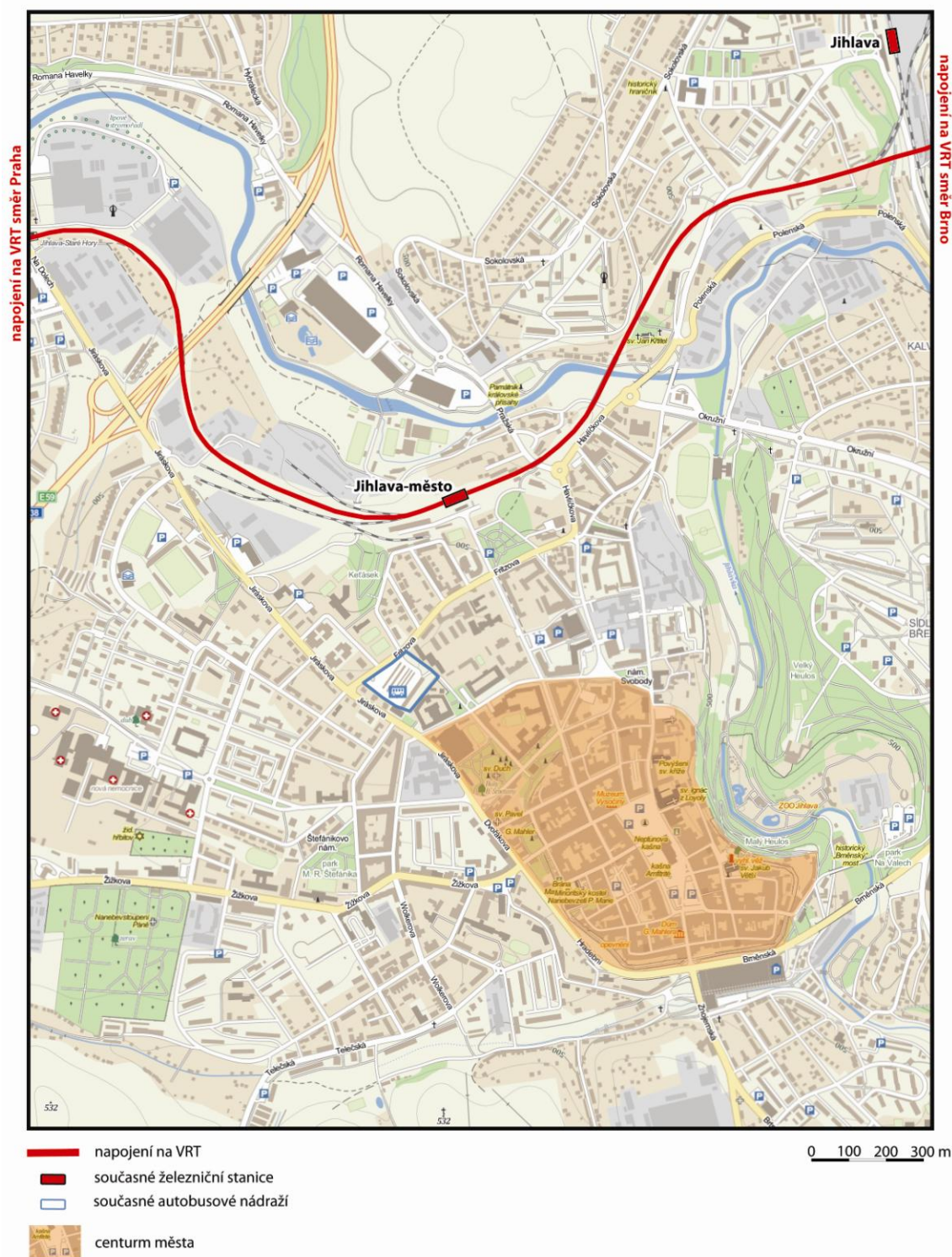
Další část mého dotazování se věnovala ztraktivnění lokality budoucí stanice VRT, jaké s ní má město zájmy a jakým způsobem hodlá město investovat do rozvoje této části města. Zatraktivňování lokalit stanic VRT je aktuálním tématem ve všech zemích, které VRT staví, neboť tyto tratě nejsou zpravidla přivedeny do centra města, ale, vzhledem k době, ve které vznikají, staví (pokud nevyužívají stávající infrastrukturu) většinou na periferii či v místě revitalizace starých průmyslových čtvrtí (Sands 1993).

6.3 Přístup města Jihlavy k revitalizaci okolí budoucí stanice VRT

Současná poloha železniční stanice Jihlava, kam jsou zaústěny tratě 225 (Veselí nad Lužnicí – Havlíčkův Brod) a 240 (Brno – Jihlava) a na které vystupuje převážná většina cestujících ze směrů (Praha -) Havlíčkův Brod, (Brno -) Třebíč a Znojmo, není vzhledem k centru města Jihlavy a vzhledem k poloze na dopravní síti Kraje Vysočina ideální (Kodet 2013). Na území města Jihlavy se proto plánuje se zaústěním VRT ze západu přes Staré Hory do prostoru současné stanice Jihlava-město a od východu přes oblast Hruškové Dvory tamtéž, kdy by vlaky využívající VRT neutilizovali současnou stanici Jihlava (viz obr. 6).

Z rozhovorů (Hyský 2013, Kodet 2013) jasně vyplývá, že se město Jihlava, navzdory tomu, že se se stavbou VRT počítá až ve střednědobém horizontu, snaží ztraktivnit lokalitu budoucí stanice VRT, nynější stanice Jihlava-město. Vzhledem k tomu, že se jedná o relativně malé pozemky, které navíc patří částečně městu a částečně ČD, nehodlá město tyto pozemky nijak dále rozvíjet a nabízet je investorům k rozvoji (Hyský 2013). Tyto pozemky využije město vybudování moderního dopravního terminálu, který koncentruje veřejnou dopravu v Jihlavě do jednoho místa. Zbylé pozemky jižně od současné železniční tratě využije město k vybudování nové pozemní komunikace, která počítá i s prodloužením linek městské hromadné dopravy a s vybudováním většího množství parkovacích míst. Tento projekt jsem podrobněji představím dále ve své práci.

Obr. č. 6 – Napojení Jihlavy na vysokorychlostní železnici



Zdroj: Mapy.cz, vlastní tvorba, 2013.

6.4 Projekty Kraje Vysočina počítající s vysokorychlostní železnicí

6.4.1 Dopravní terminál Jihlava-město

O rekonstrukci stanice Jihlava-město se hovoří již 30 let (Kodet 2013) a vzhledem k tomu, že nádražní budova ani kolejíště nepatří městu Jihlavě, rozhodlo se město zrealizovat alespoň projekt revitalizace přednádražního prostoru (Kodet 2013, Dvořák 2013). Tento projekt je rozdělen na dvě etapy (viz příloha č. 4, 5).

První etapa, která je v současné době v realizaci, předpokládá vybudování kapacitního parkoviště pro vozidla IAD a přivedení městské hromadné dopravy (včetně napojení trolejbusové sítě) k železniční stanici Jihlava-město. Tím se zlepší dostupnost této stanice obyvatelům města a zlepší se napojení vlakových spojů ve směrech Horní Cerekev/Telč – Jihlava a Havlíčkův Brod – Jihlava na systém MHD města Jihlavy. Na tuto etapu naváže SŽDC s rekonstrukcí odbavovací haly železniční stanice Jihlava-město a rekonstrukcí kolejíště, které by mělo být zásadně přestavěno pro potřeby osobní dopravy (Kodet 2013).

Druhá etapa je poněkud náročnější a přináší s sebou hlavně výstavbu nového autobusového nádraží. Současné autobusové nádraží Jihlava se nachází cca 500 m od stanice Jihlava-město a cca 3 km od stanice Jihlava (viz obr. č. 6). Nedochozí zde tedy ke vzájemnému propojení linek veřejné dopravy a přestup z jednotlivých druhů dopravy je komplikovaný. Z tohoto důvodu bylo rozhodnuto o vybudování přestupního terminálu Jihlava-město, který umožní propojení celého dopravního systému Kraje Vysočina a je připraven i na zaústění VRT do města a na její napojení na zbytek sítě. Při jihozápadní straně odbavovací haly železniční stanice bude vybudováno kapacitní autobusové nádraží s přestupním terminálem na linky MHD včetně točny pro trolejbusy (viz příloha č. 5). Tato etapa též přináší výstavbu nové kapacitní městské komunikace podle jižního okraje dráhy, napojení vlastní stanice novými přístupovými chodníky a nového, druhého kapacitního parkoviště při křížení s ulicí Mosteckou/U Tunelu a výsadbu nové městské zeleně. Celý tento projekt přinese hlavně zatraktivnění dané lokality (v současné době se jedná o typický brownfield – uhelné sklady a další zařízení dráhy) a přípravu na eventuální vytvoření IDS Kraje Vysočina, který bude muset počítat i s VRT (Kodet 2013).

6.4.2 Projekt Railhuc

Druhým projektem, který byl v mých dotaznících hojně zmiňován (Dvořák 2013, Hyský 2013, Kodet 2013, Zikán 2013) je projekt Railhuc. Tento projekt (Railhuc – Železniční uzlová města a síť TEN-T) je realizován z operačního programu Nadnárodní spolupráce – Central Europe a spolufinancován z prostředků Evropského fondu pro regionální rozvoj. Podílejí se na

něm partneři a přidružené instituce z osmi zemí EU pod vedením italského regionu Emilia-Romagna (Railhuc 2013).

Hlavním nástrojem celého projektu (který řeší Vysočinu jako celek, jako oblast se dvěma přirozenými centry – Jihlavou, jako krajským městem a s polohou na dálnici a Havlíčkovým Brodem s polohou na hlavní železniční trati TEN-T) je dopravní modelování (Zikán 2013). V rámci tohoto projektu si tedy Kraj Vysočina zadal zpracovat multimodální dopravní model. Tento model bude zohledňovat veškerou dopravu v kraji, tzn. kromě veřejné železniční, městské a autobusové dopravy bude popisovat i hlavní směry IAD, neboť změna v každém jednotlivém modu vyvolá změny i v ostatních (Zikán 2013). Vzhledem k tomu, že není zpracován model dopravního chování pro Českou republiku, přejímají se do tohoto projektu výsledky modelování dopravního chování z německých průzkumů. Kalibrace tohoto modelu je posléze přizpůsobena českým podmínkám, aby i výsledky odpovídaly kapacitám sítě Kraje Vysočina. Na základě tohoto modelu bude posléze charakterizována páteřní dopravní síť Kraje Vysočina a budou identifikována dopravní opatření pro zlepšení daného systému. Posléze budou vypracovány tři dopravní sítě pro celý kraj, přičemž jedna tato síť bude vypracována dle zásad integrovaného jízdního řádu a na jejím základě bude hodnocena možnost zavedení IDS v Kraji Vysočina (Zikán 2013). V konkrétních návrzích nebude VRT figurovat, neboť tento systém dopravy bude zaveden v Kraji Vysočina až ve střednědobém horizontu, nicméně i výsledky tohoto projektu budou na napojení na VRT připraveny (ruku v ruce s projektem revitalizace okolí stanice Jihlava-město).

Kapitola 7

Závěr

Cílem této práce bylo popsat rozličné regionální dopady související s výstavbou a provozem VRT a konfrontovat je se zástupci veřejnosti. Vzhledem k tomu, že se s výstavbou systému VRT v České republice počítá až ve střednědobém horizontu, dalo se předpokládat, že se regionálními dopady nikdo příliš nezabývá a jediným veřejně diskutovaným přínosem takovéto stavby je zlepšení dopravní obslužnosti. Pokusil jsem se tedy zjistit, zda zástupci Kraje Vysočina, respektive statutárního města Jihlavy připouštějí i negativní dopady na svůj region a jaké přínosy této stavby považují za důležité.

V první, teoretické, části této práce jsem stručně nastínil historický vývoj výstavby vysokorychlostních železničních systémů na světě a vyzdvihnul roli železniční infrastruktury v regionálním rozvoji. Pro zpracování této části jsem využil převážně česky psanou odbornou, ale i populárně naučnou železniční literaturu. Dále jsem se pokusil představit významné regionální dopady související s vysokorychlostní železnicí vyzkoumané v zemích, které systém VRT již nějakou dobu provozují. Dá se totiž obecně předpokládat, že podobné dopady s sebou přinese i výstavba takového systému v České republice, neboť chování obyvatelstva a změny v podnikatelském prostředí bývají v rozvinutých zemích analogické. Pro zpracování této části jsem použil odbornou převážně cizojazyčnou literaturu. Mezi nejčastěji diskutované regionální dopady patří (kromě zlepšení dopravní obslužnosti) převážně změny v rozmístění obyvatelstva a změny podnikatelského prostředí. Proto jsem se v následných rozhovorech zaměřil převážně na tuto problematiku, kterou jsem doplnil o fenomén revitalizace okolí stanic VRT, který je, převážně v zahraniční literatuře, též hojně zmiňován.

Ve druhé, empirické, části této práce jsem se tedy pokusil konfrontovat nastudovanou literaturu se zástupci veřejnosti na jednotlivých řádovostních úrovních. Respondenti pro tento drobný výzkum byli vybráni cíleně dle záměru této práce tak, abych získal alespoň jeden názor od zastupitelů Kraje Vysočina a města Jihlavy. Na základě těchto rozhovorů jsem se dostal i k dalším respondentům, například odborníkům z řad zaměstnanců krajského, resp. městského

úřadu. Všem těmto rozhovorům však předcházel ještě vstupní všeobecný rozhovor s Mgr. Janem Ilíkem z Ministerstva dopavy ČR, který mi pomohl nasměrovat cíle mé práce.

Během vlastních rozhovorů se mi podařilo porovnat názory na trasování VRT na území Kraje Vysočina v původní a v aktuálně sledované stopě. Na základě rozhovorů a dostupných informačních zdrojů jsem vytvořil přehledné mapy, ve kterých jsem do stávající železniční sítě Kraje Vysočina zakreslil průběh trasy VRT. Do další mapy jsem dle dostupných informací zanesl přibližné napojení centra města Jihlavy na vysokorychlostní železnici.

Dále jsem se respondentů dotazoval na jejich konkrétní názory na přínosy a negativní dopady spojené s výstavbou a provozem systému VRT na území Kraje Vysočina rep. města Jihlavy.

Mezi nejčastěji respondenty zmiňované negativní dopady patří:

- limity v území související se zanesením koridoru VRT do územních plánů obcí a s nimi související stavební uzávěra, která s sebou přináší nemožnost rozvoje území
- rozdělní území, které s sebou přináší horší komunikaci mezi oblastmi podél koridoru VRT, které ale bude minimalizováno citlivějším zasazením VRT do krajiny
- hluková zátěž, která ale bude minimalizována souběhem koridoru VRT a dálnice D1 v převážně délce na území Kraje Vysočina

Mezi nejčastěji respondenty zmiňované pozitivní dopady patří:

- zlepšení dopravní obslužnosti, které je u takovýchto staveb nezpochybnitelné a pochopitelné
- lepší napojení na železniční síť České republiky, ale i na zbytek evropské sítě (neboť Kraj Vysočina stojí z hlediska železniční infrastruktury na pokraji zájmu)
- konkurence dálnici D1 – uvolnění alespoň části kapacity, které s sebou přinese snížení hlukové zátěže a snížení emisí výfukových plynů v dotčených oblastech
- změny v podnikatelském prostředí (především přilákáním nových investorů, neboť je Jihlava dostatečně atraktivním městem i pro obyvatele jiných krajů České republiky)

Osobně se domnívám, že některé negativní přínosy, zmiňované respondenty však nehrají markantní roli. Co se týče územní rezervy pro koridor VRT, je pochopitelné, že trasa někudy procházet musí. Vzhledem k tomu, že v České republice spolehlivě funguje NIMBY efekt, je pochopitelné, že se vždy najdou obce, kterým se trasování takovéto stavby nebude líbit. Dalším často zmíněným negativním dopadem bylo rozdělení území. Dle mého názoru není toto tvrzení opodstatněné, neboť převážná většina trasy VRT na území Kraje Vysočina má vést střídavě na

mostech a v tunelech. Navíc se plánuje přimknutí trasy VRT těsně ke koridoru dálnice D1 a tím pádem nebude docházet k dalšímu rozdělování území.

Poslední část mého výzkumu se týkala zatraktivnění lokality budoucí stanice VRT na území města Jihlavy. Vzhledem k tomu, že tato stanice se bude nacházet v prostoru dnešní stanice Jihlava-město, dochází v podstatě již dnes ke zatraktivňování této lokality. Město Jihlava společně se SŽDC realizuje projekt rekonstrukce přednádražního prostoru stanice Jihlava-město, na konci kterého má dojít ke koncentraci autobusového a železničního provozu společně s centrální přestupní stanicí MHD v jednom místě. Tento dopravní terminál bude připraven na příchod VRT i na eventuální zavedení IDS v Kraji Vysočina. Na úplném konci této práce jsem ještě představil projekt Railhuc, který okrajově s VRT v Kraji Vysočina počítá.

Je zřejmé, že vysokorychlostní železnice bude pro Kraj Vysočina velkou změnou. Kromě přínosů si je třeba uvědomit, že takto velká stavba s sebou přinese i významné, těžce predikovatelné negativní dopady. Je však zajímavé, že všichni respondenti připouštějí i negativní dopady na svůj region a tento jev tak staví Kraj Vysočina, resp. město Jihlavu do výhodné pozice při projednávání výstavby VRT.

Téma této práce považuji za velice přínosné a bude zajímavé jej dále sledovat v mých dalších pracích. Pro další rozpracování tématu regionálních dopadů výstavby a provozu VRT bude jistě přínosná konfrontace s jiným dotčeným krajem na území České republiky a též výsledky socioekonomické analýzy vysokorychlostní tratě na území Jihomoravského kraje, kterou si v nejbližších letech hodlá zpracovat společnost KORDIS.

Seznam použité literatury

AMANO, K, NAKAGAWA, D. (1990): Study on Urbanization impacts by New Stations of High Speed Railway. Conference of Korean Transportation Association, Dejeon city, 12 s.

BROTCHIE, J. (1991): Fast Rail Networks and Socioeconomic Impacts. In: Brotchie, J. a kol.: Cities of the 21st Century: New Technologies and Spatial Systems. Longman Cheshire, New York, s. 25-37.

GUTIÉRREZ, J. (2001): Location, economic potential and daily accessibility: an analysis of the accessibility impact of the high-speed line Madrid-Barcelona-French border. *Journal of Transport Geography*, č. 9 (2001), s. 229-241.

HALL, P., CHEN, C.-L. (2012): The wider spatial-economic impacts of high-speed trains: a comparative case study of Manchester and Lille sub-regions. *Journal of Transport Geography*, č. 24 (2012), s. 89-110.

HENDL, J. (2005): Kvalitativní výzkum: Základní metody a aplikace. Portál, Praha, 408 s.

HIROTA, R. (1984): Present Situation and Effects of the Shinkansen. International Seminar on High-Speed Trains, Paris, 15 s.

KUNC, J., KRYLOVÁ, V. (2005): Železniční doprava a regionální rozvoj v České republice - minulost či skutečnost? *Národohospodářský obzor*, č. 4/2005, s. 18-29.

MARADA, M., KVĚTOŇ, V., VONDRÁČKOVÁ, P. (2006): Železniční doprava jako faktor regionálního rozvoje. *Národohospodářský obzor*, č. 4/2006, s. 51-59.

NAKAMURA, H., TAKAYUKI, U. (1989): The Impacts of the Shinkansen on Regional Development. In: The Fifth World Conference on Transport Research, Yokohama. *Western Periodicals*, Ventura, s. 12-24.

OKABE, S. (1979): Impact of the Sanyo Shinkansen on Local Communities. In: Straszak, A., Tuch, R.: The Shinkansen High-Speed Rail Network of Japan. Pergamon Press, Oxford, s. 105-129.

POKORNÝ, B. (2012): Historie rychlosti. In: Šlegr, P. a kol.: Rychlá železnice i v České republice. Centrum pro efektivní dopravu, o.s. (CEDOP), Praha, s. 11-17.

ROMPORTL, D. a kol. (2007): Metodika mapování koridorů pro velké savce. Přírodovědecká fakulta Univerzity Karlovy, Praha, 15 s.

- RUS, G. a kol. (2009): Economic Analysis of High Speed Rail in Europe. Fundación BBVA, Bilbao, 140 s.
- SANDS, B. D. (1993): The Development Effects of High-Speed Rail Stations and Implications for California. University of California in Berkeley, Berkeley, 65 s.
- ŠLEGR, P. a kol. (2012a): Rychlá železnice i v České republice. Centrum pro efektivní dopravu, o.s. (CEDOP), Praha, 246 s.
- ŠLEGR, P. a kol. (2012b): Francie. In: Šlegr, P. a kol.: Rychlá železnice i v České republice. Centrum pro efektivní dopravu, o.s. (CEDOP), Praha, s. 30-40.
- ŠLEGR, P. a kol. (2012c): Německo. In: Šlegr, P. a kol.: Rychlá železnice i v České republice. Centrum pro efektivní dopravu, o.s. (CEDOP), Praha, s. 42-51.
- ŠLEGR, P. a kol. (2012d): Vysokorychlostní železnice v České republice. In: Šlegr, P. a kol.: Rychlá železnice i v České republice. Centrum pro efektivní dopravu, o.s. (CEDOP), Praha, s. 114-118.
- ŠLEGR, P. (2012e): Kraj Vysočina. In: Šlegr, P. a kol.: Rychlá železnice i v České republice. Centrum pro efektivní dopravu, o.s. (CEDOP), Praha, s. 202-208.
- ŠTÁHLAVSKÝ, P. (2012): Nejde jen o vysokorychlostní tratě. ČD pro vás, č. 2/2012, s. 47-52.
- ŠTĚPÁN, M. (2012): Španělsko. In: Šlegr, P. a kol.: Rychlá železnice i v České republice. Centrum pro efektivní dopravu, o.s. (CEDOP), Praha, s. 18-28.
- TÝFA, L. (2007a): Síť vysokorychlostních železničních tratí (I). Silnice železnice, č. 2/2007, s. 61-63.
- TÝFA, L. (2007b): Síť vysokorychlostních železničních tratí (II). Silnice železnice, č. 4/2007, s. 7-9.
- TÝFA, L. (2012): Asie. In: Šlegr, P. a kol.: Rychlá železnice i v České republice. Centrum pro efektivní dopravu, o.s. (CEDOP), Praha, s. 70-76.
- High-Speed Europe, a sustainable link between citizens. Evropská komise, Luxembourg, 22 s.
- Oil Price Developments: Drivers, Economic Consequences and Policy Responses. OECD Economic Outlook, č. 76, s. 1-29.

Internetové zdroje

- BRITISH PETROLEUM, Oil prices [online], [cit. 12.5.2013]. Dostupné z www: <http://www.bp.com/extendedsectiongenericarticle.do?categoryId=9041229&contentId=7075080>
- BUSINESSINFO, Bílá kniha EU o dopravě [online], [cit. 12.3.2013]. Dostupné z www: <http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/bila-kniha-eu-o-doprave-5164.html>

CENTRUM PRO EFEKTIVNÍ DOPRAVU, Základní síť vysokorychlostních tratí ve střední Evropě [online], [cit. 5.5.2013]. Dostupné z www: <http://www.cedop.info/category/dokumenty/>

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD, Hrubý domácí product – časové řady ukazatelů čtvrtletních účtů [online], [cit. 12.3.2013]. Dostupné z www: http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/hdp_cr

FAKULTA DOPRAVNÍ ČVUT, Hlavní parametry vysokorychlostních tratí,[online], [cit. 15.3.2013]. Dostupné z www: <http://vrt.fd.cvut.cz/index.php?file=parametry&action=show>

INTERNATIONAL UNION OF RAILWAYS, General Definition of Highspeed [online], [cit. 12.3.2013]. Dostupné z www: <http://www.uic.org/spip.php?article971>

MAPY.CZ, Mapa centra Jihlavy [online], [cit. 5.5.2013]. Dostupné z www: <http://www.mapy.cz/>

RAILHUC, Projekt Railhuc [online], [cit. 30.4.2013]. Dostupné z www: <http://railhuc.eu/component/content/article?id=25>

VYSOKORYCHLOSTNÍ ŽELEZNICE, Vysokorychlostní tratě v české ekonomice [online], [cit. 12.3.2013]. Dostupné z www: <http://www.vysokorychlostni-zeleznice.cz/vysokorychlostni-trate-v-ceske-ekonomice/>

Rozhovory

DVOŘÁK, Z., KODET, J. (2013): Transkripce rozhovoru [24.4.2013]. Viz příloha č. 2 s. 49

HYSKÝ, M. (2013): Transkripce rozhovoru [19.4.2013]. Viz příloha č. 1 s. 46

ZIKÁN, V. (2013): Transkripce rozhovoru [24.4.2013]. Viz příloha č. 3 s. 54

Přílohy

Příloha č. 1 - rozhovor

Respondent: **Ing. Bc. Martin Hyský**, radní kraje Vysočina pro regionální rozvoj a územní plánování, zastupitel statutárního města Jihlavy

Termín rozhovoru: **pátek 19. 4. 2013, cca 14.00 hod**

Podporujete výstavbu VRT? Jaké je stanovisko kraje? Chcete zde tuto trať?

Určitě ano. Kraj Vysočina si je vědom přínosů VRT pro region a proto podporuje její výstavbu, nicméně si během projednávání stanovil jasné podmínky.

Ty jsou jaké?

Koridor VRT se bude co nejvíce přimykát k dálnici D1 a další podmínkou bylo zastavování alespoň části vlaků v Jihlavě.

Já jsem měl možnost prostudovat si územní plány některých obcí u Jihlavy, například Šlapanov a Dobronín a vím, že tam mají zakreslený ještě původní koridor trati vedoucí severně přes Kolín.

Koukám, že jste dobře informovaný. Nevím, jak přesně je na tom ministerstvo (Ministerstvo dopravy ČR, pozn. autora), ale my už nyní víme, že ta severní trasa by byla neprojednatelná. My podporujeme koridor VRT podél dálnice D1. Nicméně když se podíváte na mapu, tak můžete vidět, že se stejně VRTka připojí k dálnici až v oblasti u Jihlavy.

Vnímáte regionální dopady VRT?

Určitě ano.

A jaké?

Tak jednoznačně časovou úsporu při cestování do Prahy nebo do Brna. Dále také oslabení dálnice D1, která je pro náš kraj velkým problémem z důvodu hlukové zátěže a koncentrace emisí výfukových plynů.

A vnímáte také změny v podnikatelském prostředí?

Já si myslím, že to přinese vyšší mobilitu pracovních sil. Já, pokud si dobře pamatuji, tak v sobě, kdy v Jihlavě otevíral Bosch (Bosch diesel – továrna vyrábějící vstřikovací systém do diesellových motorů, pozn. autora), tak měli problémy sehnat kvalifikovaný personál. Já si myslím, že se naopak může Jihlava stát atraktivní i pro lidi z jiných koutů ČR.

Aha, to mne ani moc nenapadlo...

No víte, Jihlava může být pro investory atraktivní. Může se snažit přilákat nové investory, například tím, že zde jsou objektivně nižší nájmy než v Praze nebo v Brně, může zde být nižší daňová zátěž a podobně. A pokud bude Jihlava dostupná VRTkou, bude nabízet více možností.

odmlčí se

PSJ (česká stavební společnost, založená na Vysočině, dnes se sídlem v Praze, pozn. autora) tady stavěla administrativní komplex, ale vzhledem k nezájmu investorů ho nedokončila. Dneska je zakonzervovaný, takže i takovéhle možnosti tady jsou.

Zabýváte se i možnostmi, že VRT přinese negativní dopady na region?

Tak určitě tu negativní dopady jsou.

A jaké?

Jednoznačně rozdělení území. Toto se snažíme ale eliminovat tím, že požadujeme koridor VRT těsně přimknutý ke koridoru dálnice D1. Takto to nebude mít příliš velké negativní dopady. Pak se také nabízí horší dostupnost mezi obcemi. Na takovéhle stavbě nemůžou být úrovněvé přejezdy, takže se dá předpokládat, že křížení s trasou, tedy těch mimoúrovňových bude méně než dnes. A tím pádem se prodlouží cesty mezi některými obcemi. No a v současné době je pro kraj a pro obce velkým negativním dopadem zakonzervování území. V územních plánech je teďka koridor široký 600 metrů, který je vlastně zakonzervovaný, chráněný a neumožňuje tedy obcím rozvoj. Jak už jste říkal, tak některé obce tam mají ten koridor i když je už teď jasné, že tamtudy VRTka nepovede.

Pokusí se město nebo kraj zatraktivnit lokalitu stanice VRT?

My ale v současné době ani moc nevíme, kam bude ta VRTka ústít. Jestli na městské nádraží nebo na hlavní.

Já jsem se informoval na ministerstvu a v současné době se uvažuje jenom se zaústěním do nádraží Jihlava-město.

Vidíte, to toho víte víc než já. Co se týče stanice Jihlava město, tak tam už probíhá první etapa modernizace. Město se zavázalo rekonstruovat přednádražní prostor, koleje a nádraží městu nepatří. To by Vám asi lépe pověděl Ing. Zikán nebo Ing. Průža. Ona tam povede i nějaká nová komunikace.

Já vím, že v současné době je tam brownfield. Počítáte i s nějakou navazující investicí do této lokality? Ono je známo třeba z Německa, že se města snaží zatraktivnit lokality kolem stanic. Nabídnete tyto parcely investorům?

Ty pozemky patří částečně městu a částečně ČD, ale v podstatě ta rekonstrukce bude jedinou stavbou. Ani územní plán se změnou využití této lokality nepočítá.

Ještě zpátky ke změně podnikatelského prostředí. Myslíte si, že sem mohou přijít i investoři z ciziny, např. z Rakouska? Když bude Jihlava dostupná například za hodinu a půl z Vídně.

My si to určitě představit umíme. Doufáme, že je Jihlava atraktivní. Otázkou ale je, jestli k tomuto pomůže VRT, jestli už není stejně silnou tepnou D1.

Aha, tak Vám děkuji.

Ještě mne napadlo. My se v současné době podílíme na projektu Railhuc. Já o něm teda moc nevím, to je spíš věc dopraváků, ale myslím, že v rámci tohoto projektu se s VRTkou taky nějak počítá. Ona se analyzuje dopravní síť a na konci toho projektu by mělo být zhodnocení, zda Vysočina potřebuje integrovaný dopravní systém. Zkuste kontaktovat Ing. Zikána, ten Vám k tomuhle projektu řekne víc.

OK, tak děkuji, toho kontaktuji. Děkuju moc, že jste si na mě udělal čas.

Příloha č. 2 - rozhovor

Respondent: **Ing. Josef Kodet (K)**, náměstek primátora statutárního města Jihlavy pro oblast dopravy, služeb a sociálních věcí, **Ing. Zdeněk Dvořák (D)**, tajemník magistrátu města Jihlavy, agenda dopravy a tvorby územně plánovací dokumentace

Termín rozhovoru: **středa 24. 4. 2013, cca 10.30 hod**

Dobrý den.

K: Dobrý den, já si na Vás ještě zavolám kolegu, který o té VRTce ví trochu víc...

(telefonuje)

K: Víte, my o té VRTce vlastně nic moc nevíme. Všichni o ní mluví, ale nikdo nic neví. Takže to trasování je složité. Až se bude něco vědět, tak to podle toho upravíme. My teďka zpracováváme nový územní plán, ale čekáme na nějaký to pevný stanovisko z ministerstva, abychom to tam do toho našeho územního plánu daly, ty koridory. I když ta stavba je někde ve hvězdách, je třeba s tím počítat. Aby ty obce s tím počítaly.

Údajně stavba až po roce 2030.

K: No jo, tak je to velká stavba.

Jasně, takže se s tím musí počítat. Víte, co mě takhle hlavně zajímá? Jestli máte představu, jaké to může mít regionální dopady na Jihlavu.

K: Myslíme si... Dále.

(vstupuje Ing. Dvořák)

K: Povídáme si o vytyčení trasy, abychom to mohli zasadit do nového územního plánu, takže do toho pak můžete vstoupit. Takže ty dopady na Jihlavu, záleží, jak to bude pojatý, kdyby to bylo podle původního záměru, že to bude vysokorychlostní trať, která v České republice zastaví někde v Praze a v Brně, tak to by se nám nelíbilo a to jsem i chápal, že se tomu ostatní bránili. Pokud jde o ten systém, o kterém se teď jedná, že by nějaký vlak byl vyšší kategorie a nějaký nižší by zastvoval v krajských a okresních městech, tak to by bylo, že by člověk sedl v Jihlavě do nějakého poloexpresu.

Jako ministerstvo to má v současné době vymyšlený tak, že tady v Jihlavě tady trať bude procházet a bude z ní udělaný sjezd s tím, že bude zaústěna někde v prostoru, kde je teďka městský nádraží.

D: Já jsem byl někdy před měsícem ohledně územního plánu na SŽDC a tam jsme dostali právě informace jak je to teďka a má to být tak, že se počítá s třírychlostní tratí, kdy v první kategorii je to opravdu Praha-Brno, ve druhé kategorii je do toho vložena odbočka do Jihlavy a ve třetí kategorii je tam odbočka Benešov a Velké Meziříčí. Plus teda napojení na ty regionální tratě. Trať by měla vést v okolí Jihlavy jižně od dálnice. Já mám obrázek od SUDOPu, který je zpracovatel dokumentace, který je ale neprojednaný, neprojednaný s obcemi, přes jejichž katastr trať vede a tam si myslím, že bude hodně velký kámen úrazu, pokud to nedokážou dostat do nadřazených územně plánovacích dokumentací. Asi jediná cesta, jak jít, je využít ten koridor dálnice.

K: No, leda by to zařadili jako veřejně prospěšnou stavbu a direktivně to nařídili. Nebo to prostě ustanoví nějakým zákonem.

Jasně, to je určitě pravda. Ještě se tedy vraťme k těm regionálním dopadům. Co si tedy prvotně myslíte, že to Jihlavě přinese a jestli jí to taky může něco vzít.

K: Tak vzít jí to může omezení výstavby nějakým směrem, protože kolem toho bude ten koridor, který je nezastavitelný. Určitě je to přinese to napojení na síť, jo. Že se ty lidi rychle dostanou na tu VRTku a Jihlavě to přinese i takový, což je teda skoro regionální, ale rychlý spojení Jihlavy jako krajského města s Brnem a Prahou. Většina studentů tam jezdí do studentů na začátku a konci týdne a je to velký množství lidí a dneska to všecho jezdí po dálnici. Jezdí to autobusama, z tohoto pohledu i odlehčení dálnici, že ta VRTka bude konkurencí dálnici a bude i levnější třeba. Když to pojedete z Jihlavy přímo do Prahy, tak to je něco jiného než dneska. Jak má dneska někdo víze, že lidi budou jezdit vlakem, tak ano, budou. Ale musí to bejt vlak takovejhle, jakej okolo Jihlavy není. Dneska ty vlaky jezdí vrchem republikou (přes Pardubice, pozn. autora) a ta Jihlava z toho úplně vypadla.

Já jsem si studoval nějakou literaturu, ale ono se taky třeba může stát, že lidi, který jsou v současné době zaměstnaný v Jihlavě, tak tím, že bude Brno nebo Praha dostupný, řekněme do hodiny, tak že začnou hledat práci v Praze nebo v Brně, protože pro ně bude líp placená. A tím pádem může v Jihlavě dojít k tomu, že tady bude nedostatek kvalifikované pracovní síly. Myslíte si, že se toho můžete obávat?

K: Obávat se toho můžeme, ale zase si myslím, že Jihlava jako krajské město musí bejt natolik zajímavá, že tohle by nemělo bejt tak závažný. Ono přece jen, i když pojedete jen hodinu, tak je to furt dojíždění a Češi si na něj teprve zvykají. Není to jako někde ve světě, že když jedete hodinu a půl do práce, že to berte normálně.

D: Já bych úplně neřekl, že to přinese VRTka, protože tady to dojíždění, nebo i to, že tady v Jihlavě bydlí a pracuje v Praze, už u některých lidí funguje.

K: A pro lidi, pro který je to tak atraktivní, tak už tam do tý Prahy tím autem stejně jezdí a za tu hodinu tam jsou..

To jo, ale třeba že tím ten trh Praha nebo Brno stane otevřený i pro lidi, který si to v současnosti nemůžou dovolit.

K: No, nepředpokládám, že tou VRTkou to bude zase zásadě levnější oproti autu, pokud se nezdrazí nafta. Jako na peníze to nebude hrát roli. Bude to hlavně pohodlný, když máte navíc problémy s parkováním. Takhle vás ta VRTka vyhodí v centru Prahy, tak je to dobrý.

Tak, já se chci ještě zeptat. Teďka probíhá zatráktivňování lokality městského nádraží. Pan Ing. Hyský říkal, že se v současné době s tím, že tam bude zaústěna VRTka nepočítá, ale úplně přesně mi neřekl, co tam probíhá a jak to tam vlastně bude vypadat.

K: Tam má proběhnout stavba, o které ČD mluví už 30 let, tedy rekonstrukce nádraží na čistě osobní dopravu. Dneska tam jezdí ještě menší část cestujících než na hlavní nádraží i když tohle nádraží je blíž centru města, ale zase není ideálně napojený na městskou dopravu, takže to byla jedna věc, ale k ní se zatím moc nemají. V rámci toho město přistoupilo k vyprojektování terminálu neboli přednádražního prostoru. I kraj přišel dokonce s tím, že by se to mohlo udělat jako jeden projekt i s těma kolejem, ale nakonec se to rozdělilo. A my řešíme přednádražní prostor, kde by mělo bejt parkoviště, měla by být přivedena městská doprava, mělo by tam být autobusový nádraží a propojení novou komunikací podél kolejí na jakýsi komunikace vyššího řádu. Takže tohle máme my a stavíme dneska první etapu, to je čistě před tou nádražní budovou. ČD přislíbily, že zrekonstruují nádražní budovu včetně nějakého vestibulu a SŽDC mají nějakou studii na ty koleje a nástupiště za 800 až miliardu korun, teď do toho přišla ještě ta VRTka, takže to by oni měli řešit i s tímhle. Ale to je zase oddělený, takže pokud budou finanční prostředky, tak můžeme pokračovat s tím přednádražím a přesunutím autobusového terminálu. Když by tam ústila ta VRTka, o to by to bylo atraktivnější, že ty lidi by jezdili i z okolí na ten vlak. Dneska je to autobusový nádraží daleko.

Kdyžtak, chci se zeptat, byl by k tomuhle nějaký výstup, dokumentace, kterou byste mi mohli poskytnout?

D: Já vám dám kontakt a pošlu vám situaci.

K: Tam je ta situace celá, takže to vám klidně poskytneme. My s tím nijak netajíme.

Ještě k projektu Railhuc, já mám tedy dneska ještě schůzku s panem Ing. Zikánem, který mi o tom asi řekne víc. Ale obecně trochu k tomu projektu. Vy se chystáte zavádět nějaký integrovaný dopravní systém, jestli jsem to dobře pochopil, nebo zjišťujete, jestli jo nebo ne...

K: No, my se nechystáme, ale bylo by to pro něj připravený. O IDS se začalo mluvit někdy před osmi lety, ale to bylo jen v takový teoretický rovině, pak si to vzal na starosti kraj, ale myslím, že to teďka trochu usnulo. Ono se taky ukázalo, že úplně ta Vysočina není ideální, protože tady není takový centrum jako Praha nebo Brno. Nevím, vzal si to za úkol kraj.

D: Jihlava, jako město Jihlava je v tomhle asi malej pán. Ve všech těch okolních regionech to šlo jakoby za krajem, i když ty největší města tam měly dominantní roli. Ale to pojitko by měl být kraj. Je možná asi dohoda měst mezi sebou, ale pořád je kraj objednatelem dopravy, takže on by měl mít to hlavní slovo a říct: Tak, teď bude IDS. My na to můžeme připravit ten terminál.

K: Ten projekt je připravený na IDS, dneska je to takový špatný, když to nádraží je pěšky 3/4km od autobusovýho nádraží.

Tak on ten IDS je na Vysočině problematickej hlavně z toho důvodu, že ta hlavní trať, která by měla být tou hlavní tepnou, dopravní, neprochází Jihlavou, ale vede přes Havlíčkův Brod. A ještě mě zajímá, jestli se dá očekávat, nebo asi to se dá očekávat, ale jestli vy si myslíte, že Jihlava přitáhne nové investory, když tady bude VRTka.

K: já si myslím, že ne, že pro ty investory je důležitá ta dálnice.

A co třeba, když bude Jihlava za hodinu a půl dostupná z Vídně? Tak by se sem mohly stáhnout formy rakouský, ne?

D: Ona je spíš otázka nákladní dopravy. Jedna věc je VRTka, že ty lidi přepravíme hrozně rychle, ale ta nákladní doprava z toho směru brněnskýho je problém, protože tam je neelektrizovaná trať. Jakoby asi taky bych neočekával přínos v tomhle směru, protože osobní doprava dobrý, ale ta nákladní spojnice po dálnici je zatím docela rychlá. Po modernizaci dálnice třeba i rychlejší. A tohle by bylo spíš nadstandardní. Ano, jakoby částečně asi ano, ale neočekávám, že by to mělo nějaký významnej dopad.

Je fakt, že pro ty výrobní závody je silniční doprava asi výhodnější.

K: Zatím určitě ano. Ale nevíme, jak to bude za 30 let.

No tak, ČR se zavázala, že do roku 2030 postaví alespoň kus VRTky, ale má se to týkat úseku Praha – Lovosice, ale samozřejmě ten tlak na t výstavbu bude vzrůstat, jestli takhle porostou ceny pohonných hmot.

D: Zrovna v dopravní politice bylo napsáno: Ztrojnásobíme délku vysokorychlostních tratí. Říkám, jasný, nula se strašně krásně ztrojnásobí. (směje se)

Tak já vám děkuji.

Příloha č. 3 - rozhovor

Respondent: **Ing. Václav Zikán**, úředník na úseku koncepce dopravy pro programy EU
Krajského úřadu kraje Vysočina

Termín rozhovoru: **středa 24. 4. 2013, cca 13.30 hod**

Dobrý den, já bych se u Vás rád informoval o projektu Railhuc.

Určitě, já Vám tady řeknu nějaký svůj názor. Musím předeslat, že je tady více názorů. Jsou moje názory a pak názory kraje a krajského úřadu. Musíte rozlišovat, co je krajský úřad a co kraj – samospráva.

Jasně to já vím.

Takže k Railhucu. Je to z operačního programu nadnárodní spolupráce Central Europe. Tohoto programu se můžou účastnit žadatelé z těchto zemí a z toho vyplývá složení partnerů. Máme tam tedy tři italské partnery – město Benátky, region Veneto a region Emilia Romagna, pak je tam partner ze Slovinska, tedy Regionální rozvojová agentura regionu Lublaň, z Maďarska je tam Centrum dopravního výzkumu, z Rakouska se tam účastní město Vídeň, ze Slovenska Železničná spoločnosť, dopravce, jestli znáte. A od nás tam je KORDIS – jihomoravský koordinátor IDS a Vysočina a ještě z Německa metropolitní region Mittle Deutschland a pak je tam Asociace územního plánování a regionálního rozvoje z Berlína.

(odmlčí se)

Takže ten projekt. Jeho hlavní hypotéza je že už koridory v tomhle regionu, u nás hlavně tranzitní železniční koridory, jsou z velké části dokončeny, kdežto do regionálních tratí, tedy do tratí, které napájejí hlavní tratě, tak do nich se investuje méně. Takže účelem tady toho projektu je zlepšit napájecí funkci nejen regionálních tratí, ale i prostřednictvím autobusové dopravy. Takže každý partner si tam řeší svůj uzel nebo hub, takže to vyplývá z těch partnerů. Region Emilia Romagna tam má město Regio Emilia, pak je tam uzel Venezia Santa Lucia, Venezia Mestre, kdežto Slovinci tam řeší přímo Lublaň, Maďaři tam mají Győr, Železničná spoločnosť tam má Bratislavu a Žilinu, Rakušáci tam mají vídeňské uzel, Brno tam má Brno a Němci tam mají takovej uzel širší, kde je Lipsko, Erfurt a Halle, my tam jsme dali Havlíčkův Brod a Jihlavu. Havlíčkův Brod proto, že leží na významné trati TEN-T z Atén do Drážďan a přidali jsme k tomu Jihlavu kvůli vysokorychlostní trati do budoucna, takže Jihlava leží na té plánovaný vysokorychlostní trati, která je taky součástí TEN-T.

(někdo vyruší)

Takže tak. Teď jsem trochu vykolejil.

Takže teď se řeší napojení VRTky...

Takže my takhle jak jsme k tomu přistoupili, dali jsme tam Jihlavu a Havlíčkův Brod, ale protože jsme kraj, tak jsme tam zahrnuli celý kraj. Takže hlavní nástroj tohoto projektu je dopravní modelování. My jsme teď zadali zpracovat dopravní model kraje Vysočina. Je to multimodální model osobní dopravy, takže kromě železniční dopravy tam bude i doprava autobusová a automobilová, protože změna v každém tom modu vyvolá změny i v ostatních modech, takže jsme to vzali takhle komplexně. Jo, inspiroval nás ten celostátní model, ten už je taky zpracován nebo schvalován. Ministerstvo nám poskytlo taky nějaká data ohledně těch distribučních funkcí a podobně. A tady v těch odborných otázkách nám to nahrazuje průzkumy dopravního chování, protože tady u nás v republice nejsou zpracovávány, takže my jsme je taky nezpracovávali, z hlediska finančního a i z hlediska časového. Do toho modelu je přejímáno dopravní chování, které bylo zjištěno v německých průzkumech. Samozřejmě při kalibraci toho modelu je to adaptováno na naše podmínky. Takže ten model po kalibraci by měl odpovídat kapacitám naší sítě. Tak co bude následovat. Bude se pokračovat tak, že na základě této analytické části bude identifikována páteřní síť v kraji Vysočina, tedy my ji známe, ale je potřeba se k ní takto dopracovat a budou vypracovány provozní koncepty, které pak budou modelovány zpětně v tom modelu. A budou identifikovány i opatření, zejména infrastrukturní. V té síti to budou jak železnice, tak vzhledem k trasování některých tratí to budou i páteřní autobusové linky. Budou identifikovány tři varianty páteřní sítě, přičemž chci, aby alespoň jedna varianta byla vypracována dle zásad IDS nebo toho integrovaného jízdního řádu, aby vycházely ty uzly. Samozřejmě každé to řešení musí mít pak i politickou podporu a to je už jiná otázka. To nevím, jestli se o tom chcete bavit, ale to je zase na delší povídání.

Ne, tak to je jasný, to mě zas tak už nezajímá. Takže...

Takže tu VRT tam máme až spíš v tom delším časovém horizontu, protože jsem zase nechtěl, aby ten projekt byl cílen až na nějaké období 2030, takže ji tam máme okrajově, takže se tam budeme spíše zabývat spíše konstatováním, nebo teda prostě ji tam nemůžeme opominout a budeme ji mít mezi těmi dlouhodobými prioritami. Ale jak už jsem Vám psal, na KORDISu, budou zpracovávat socioekonomickou studii VRT, která by měla vycházet z dotazníkového šetření, které bude prováděno na odpočívadlech na D1 mezi řidiči automobilů, jestli by byli ochotni přestoupit z automobilů na vlak, pokud by tu trat' Praha – Brno ujel za systémovou hodinu. Takže na tom bude ta studie stavět. My pak

máme přislíbeno, že pokud ty výstupy budou v nějaké rozumnej čas zpracovány, tak že bysme je použili pro modelování tý VRTky i u nás i když nějaké modely už byly zpracovány SUDOPem (projekční kancelář zabývající se dopravními stavbami, pozn. autora) někdy v roce 2006 a tam je problém, jak bych tak řekl. Modelování dopravy v těch dlouhodobých předpovědích je problém. Oni ten nulovej scéár, tedy že by se nezměnilo nic, tak stejně ta demografie regionu bude stejně jiná. Takže se k tomu dá různě přistupovat. Na to my narážíme teďka při zpracovávání dopravního modelu a hlavně u těch prognóz hlavně v těch dlouhodobějších vizích, jak vlastně se budou vyvíjet ty zonální data, tzn. počet obyvatel, jak se tam bude vyvíjet HDP a tak. Takže zase dopravní model, je mimo jeho poslání nahrazovat predikce tohohle sociogeografickýho, takže my už bysme správně měli pracovat a přebírat data jiných studií, který budou zaměřeny na sociorozvoj regionu.

Já jsem si nastudoval literaturu, takže z těch zemí, kde už VRTky fungujou jsou závěry, jaký tam byly regionální dopady. Tzn., že moje práce je postavená na tom, že jsem si nastudoval dopady z Německa, Francie, Japonska, jaký byly, ačkoliv to není úplně srovnatelný s Českou republikou, ale zajímá mě jestli třeba zástupci kraje nebo města Jihlavy počítají s tím, že tady může dojít třeba k podobnejm dopadům. Že se může stát, že si lidé začnou hledat práci v Praze nebo v Brně, když pro ně bude ten trh dostupnej a v Jihlavě tak bude nedostatek kvalifikované pracovní síly. Takže ne predikovat, co se stane, protože každej ten region je samozřejmě jinej, ale spíš mě zajímá, jestli se tím někdo zabývá. Moje představa byla taková, že se tímhle nikdo nezajímá a jsem mile překvapenej, že třeba i na tom ministerstvu se tímhle zabývají.

Takhle ta trať nebude hned, ale pokud budeme optimističtí nejdříve 2030, takže je zde důležité si nejdřív říci, jaké bude vývoj těch ukazatelů a chování obyvatelstva a dojížd'ky i bez vlivu týchle infrastruktury, takže k vylidnění některých oblastí by i tak docházelo. Je důležité oddělit vliv infrastruktury a ostatní vlivy.

Ne, tak je jasný, že některý lidi už teďka jezdí do Prahy pracovat, používají auto. Ale jde o to, že takhle už to může být dostupný i pro lidi, který si to teďka nemůžou dovolit.

Jsou dva přístupy, který se jako neshodnou. Jeden vidí dopravní infrastrukturu, jako ten spouštěč regionálního rozvoje a druhej zase jako to, že ty lidi odjedou pryč.

Ne že ono se v český literatuře o tý VRTce mluví vždy v pozitivním smyslu, ale v těch zemích, kde už to funguje už se objevujou i názory, že to samozřejmě i ty negativní dopady přinést může.

Tohle jsou spíš otázky na kolegy z regionálního rozvoje, ale k tomu vlivu dochází už dnes, protože Jihlava je malé město, takže mladý lidi odcházejí do Brna nebo do Prahy. Měli by zájem o práci tady, vzniká zde to vědeckotechnické centrum, ale nechtěj tady bydlet, protože Praha je Praha, takže se to dá vzít i opačně, že mohou využívat výhod velkoměsta, ale pracovat tady.

Jasný, to je taky ta druhá varianta. Super. Tak děkuju.