

Poznatky vycházejí z rozpracovaných studií proveditelnosti, vyhledávacích studií a interních analýz Správy železnic.

## Ekonomické aspekty

### Úspora peněz a času

**VRT Praha – Drážďany** zkrátí cestovní doby svým uživatelům denně o celkem **9 138 hodin** (předpoklad pro rok 2050). Tato úspora představuje za 30 let provozu celkem 73,5 mld. Kč. **Úspory** z nevypuštěného **CO<sub>2</sub>** jsou odhadnuty na **13,7 miliard Kč za 30 let** provozu.

### Rozvoj v okolí stanic VRT

#### Vliv samospráv

Poznatky ze zahraničí i analýzy prováděné jako součást studií proveditelnosti poukazují na rozhodující vliv místních samospráv na budoucí rozvoj v okolí VRT.

VRT představuje příležitost ke stimulaci hospodářského růstu. Samotná investice do VRT nezaručí maximální přínosy. Ty lze výrazně zvýšit kladným přístupem místní samosprávy a nastavením podmínek pro podnikání a výstavbu v místě.

Samosprávy mohou ovlivnit budoucí rozvoj v okolí terminálů zejména nástroji územního plánování (územní plány a regulační plány).

#### Časové hledisko

Z francouzských příkladů víme, že realitní trh je ovlivněn budoucí existencí VRT i několik let před začátkem výstavby.

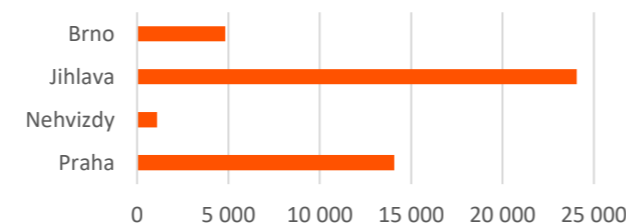
**Cena pozemků** v Le Mans a Vendome **vzrostla o 20 %** respektive **35 %** ještě před zprovozněním LGV.

### Dopady na zaměstnanost

Největší přínosy pro zaměstnanost bude VRT mít v Jihlavě a v okolí Nehvizd. V Praze a Brně není tak výrazný efekt studiemi očekáván.

### Pracovní příležitosti

VRT umožní rozvoj pracovního trhu rychlejším tempem, než by se vyvíjel bez její výstavby. Konkrétně VRT Praha – Brno urychlí **vznik až 43 970 pracovních míst** v okolí stanic, na kterých budou vlaky VRT zastavovat.



Potenciál vzniku pracovních pozic po zprovoznění VRT [počet pracovních pozic]

Celkové celospolečenské přínosy z nové zaměstnanosti dosáhnou v přepočtu až 45 miliard Kč.

### Další dopady na zaměstnanost

Firmy v lokalitách u budoucích stanic VRT získají jejich výstavbou významnou konkurenční výhodu, a to bez nutnosti investování vlastních prostředků.

### Dopady na bydlení a služby

Dopad na bydlení v dotčených městech byl studiemi uvažován v souladu s dnešními územními plány, které ale nepočítají s konkrétním umístěním stanic VRT. Změny územních plánů, které jsou v gesci místní samosprávy, mohou využít potenciálu VRT zásadním způsobem ovlivnit.

### Socio-ekonomické dopady

VRT zvýší přístup pracovníků k pracovnímu trhu v hospodářských metropolích, sníží tak nezaměstnanost a zvýší kvalitu života. VRT umožní denní dojíždění na vzdálenost i více než 100 km.

### Rozvoj bydlení

Výstavba VRT umožní realizovat územním plánem uvažované bytové projekty mnohem dříve díky vyšší poptávce po bydlení v okolí nových stanic. Jen v Jihlavě to znamená **výstavbu 1 635 nových bytů**, a to při zachování stávajícího územního plánu.



### Rozvoj turismu

Jihlava má díky své výhodné poloze a budoucímu rychlému spojení do Brna i Prahy potenciál hostit výrazně více sportovních, společenských i firemních akcí celorepublikového významu. Vzroste také atraktivita Vysočiny jako turistického cíle.

Po dokončení LGV se **počet kongresů** v Le Mans během šesti let **zdvojnásobil**, v Nantes, dokonce **zečtyřnásobil**.

### Dopady na maloobchod a služby

Rozvoj bydlení a příliv obyvatel rozšíří lokální nabídku v oblasti maloobchodu, služeb a volného času. Negativum lze spatřovat v nových vyšších nárocích na infrastrukturu a občanskou vybavenost.

### Dopravní aspekty

Soustava VRT **zmenšuje vzdálenosti** mezi regiony a tvoří novou architekturu vzájemně provázané mobility jejich obyvatel.

### Vliv na ostatní druhy dopravy

VRT Praha – Drážďany cestujícím na této trase **ušetří každý den více než půl milionu kilometrů** strávených **v autobusech**. To znamená asi o 48 plných autobusů méně.

RS1 / VRT1	Polabí	Běchovice – Poříčany	18,1 mld. Kč	19 km
RS1 / VRT1	Střední Čechy	Poříčany – Světlá nad Sázavou	31,5 mld. Kč	62 km
RS1 / VRT1	Vysočina fáze II	Světlá nad Sázavou – Velká Bíteš	40,5 mld. Kč	84 km
RS1 / VRT1	Vysočina fáze I	Velká Bíteš – Brno	38,5 mld. Kč	33 km
	VRT1	Brno – Prosenice	45,0 mld. Kč	66 km
RS1 / VRT1	Moravská Brána	Prosenice – Ostrava	45,0 mld. Kč	71 km
RS2 / VRT2	Jižní Morava	Brno – Šakvice	45,0 mld. Kč	31 km
RS4 / VRT4	Podřipsko	Praha – Litoměřice	37,7 mld. Kč	55 km
RS4 / VRT4	Středohorský tunel	Litoměřice – Ústí nad Labem	38,5 mld. Kč	19 km
RS4 / VRT4	Krušnohorský tunel	Ústí nad Labem – st. hranice CZ/D	26,4 mld. Kč	21 km
RS4 / VRT4	Poohří	Kralupy nad Vltavou – Most	34,7 mld. Kč	65 km
RS5 / VRT5	Východní Čechy	Poříčany – Hradec Králové	28,9 mld. Kč	70 km
RS5 / VRT5	Podkrkonoší	Hradec Králové – st. hranice CZ/PL	41,5 mld. Kč	63 km
<b>Součet</b>			<b>471,3 mld. Kč</b>	<b>659 km</b>

Tabulka připravovaných VRT včetně jejich délky a odhadovaných nákladů na výstavbu

### Dostupnost rychlých spojů

**6,8 mil. obyvatel**, tedy 64,6 % občanů ČR bude k vysokorychlostní železnici blíže než 20 minut jízdy autem, a to díky moderní francouzské koncepci **plošné obsluhy regionů** pomocí vlakových spojů sjíždějících z VRT na současnou železniční síť.

### Aplikace know-how SNCF

Přínos francouzského know-how spočívá v použití funkčního, 40 let vylepšovaného a provozovaného systému. Francouzské LGV jsou navrhovány s ohledem na maximální efektivitu a minimální cenu přípravy, výstavby, provozu a údržby.

### Výhody řešení SNCF pro VRT pro osobní dopravu

**Přizpůsobení VRT krajině** díky sklonu trati až 35 ‰, který umožňuje lépe kopírovat terén.

**Minimalizace množství mostů a tunelů** zrychluje a zjednodušuje výstavbu.

**Optimalizovaný profil trati** snižuje nároky na zábory pozemků nebo délky přeložek.

**Jednoduchý železniční svršek** s využitím dnešní technologie kolejí ve šterkovém loži.

**Jednoduchý železniční spodek** s využitím obvyklých silničních technologií.

**Bezpečnost a spolehlivost** zajišťuje kompletní oplocení, ekodukty a výhradně mimoúrovňové křížení s ostatní dopravou.

**Nejmodernější zabezpečení provozu** evropským systémem ETCS.



# VYSOKORYCHLOSTNÍ TRATĚ V SYSTÉMU RYCHLÝCH ŽELEZNIČNÍCH SPOJENÍ

