



Europäische Union. Europäischer  
Fonds für regionale Entwicklung.  
Evropská unie. Evropský fond pro  
regionální rozvoj.



Ahoj sousede. Hallo Nachbar.  
Interreg VA / 2014–2020

---

# Potenciální socio-ekonomické přínosy vysokorychlostní tratě Praha-Ústí nad Labem-Drážďany pro příhraniční region

Mgr. Vladan Hruška, Ph.D.

Mgr. Jan Píša

Mgr. Kristýna Rybová, Ph.D.

Universita Jana Evangelisty Purkyně v Ústí nad Labem  
Freiberg, 23. 1. 2020

---



## Struktura

- Obecné dopady VRT
- VRT z pohledu jedince
  - Metodika
  - Indukovaná doprava a její účel
  - Cena x cestovní doba
  - Hodnocení vlastností osobní dopravy
  - Volba dopravního prostředku
  - VRT a stěhování
- VRT z pohledu firem
  - Metodika
  - Nákladní doprava
  - Služební cesty
- VRT z pohledu regionu
  - Metodika
  - Připravenost regionu
  - Přínosy a rizika VRT



## Obecné dopady VRT

- Rešerše literatury řešící dopady VRT po jejím zprovoznění
- Dopady na dopravní chování cestujících
  - Převod cestujících z jiných druhů dopravy
    - Oslabení významu jiných druhů dopravy
    - U cestujících autem problematičtější – kromě času hrají velkou roli i jiné faktory (např. flexibilita)
  - Míra využití záležití na absolutní úspoře času
    - Ze 3 h na 1,5 h lepší než z 1 h na 30 min.
    - Nejsilnější dopady v okolí terminálu
  - Vnímání času závisí na účelu cesty (dojíždka za prací × výlet)
  - Nárůst počtu dojíždějících kolem 25 – 30 % (evropské tratě)
- Ekonomické dopady
  - Zesílení dojíždky za prací (slabší → silnější region)
  - Přesun poboček firem ve službách (dražší → levnější region)
  - Zvýšení atraktivity pro bydlení, usnadnění dojíždění
  - Zatraktivnění okolí terminálu, potenciál pro rozvoj města (architektura, služby, nové firmy)
  - Vliv na cestovní ruch je dvousečný
    - Více krátkodobých návštěv
    - Nižší využití služeb v cílové destinaci



## VRT z pohledu cestujících - metodika

- Přímé dotazování „face to face“
  - 304 respondentů
  - Cca 20 minut na dotazník
- Terminály, dopravní prostředky, zastávky (hl. vlaky)
- Přepis („kódování“) dotazníku do digitální podoby
- Sumarizace a interpretace odpovědí



## Indukovaná doprava a její účel

Srovnání četnosti dojížděky za prací, službami a jinými účely za současných podmínek  
a po zkrácení cestovní doby (cesty/osoba/rok)

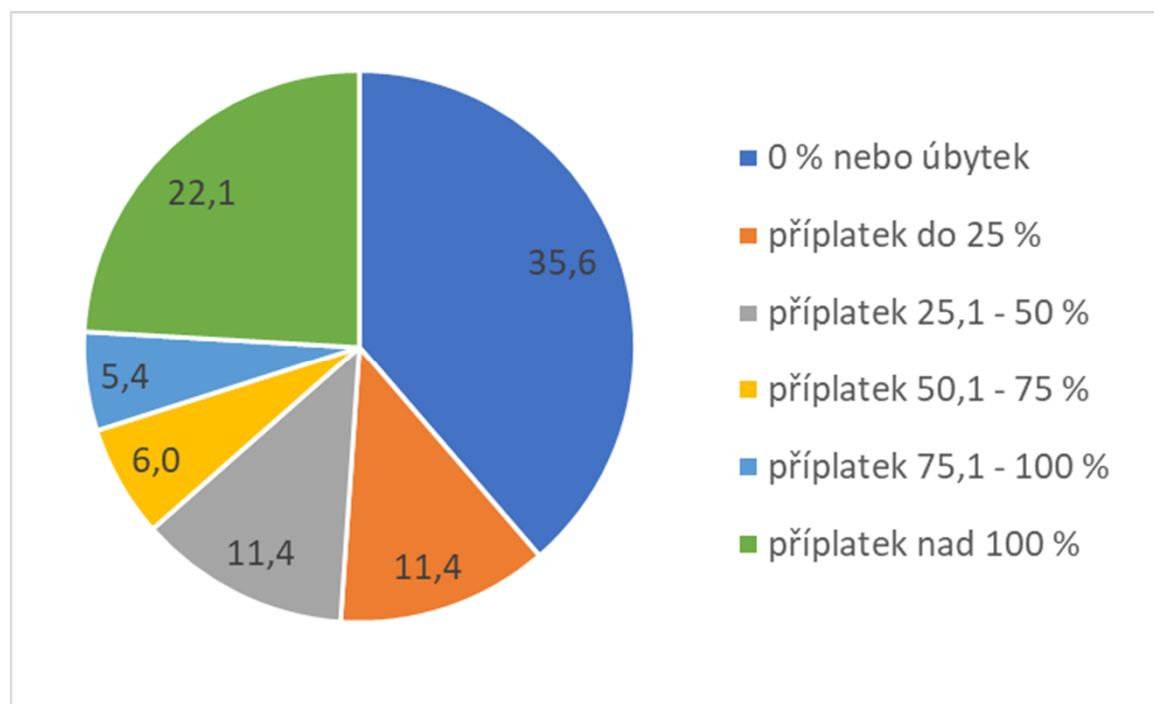
	současný stav			po zkrácení o polovinu		
	zaměstnání	služby	jiné	zaměstnání	služby	jiné
do Prahy	21,6	10,1	9,0	34,3	25,9	8,7
do Ústí nad Labem	10,5	24,0	6,8	16,5	12,6	6,2
do Drážďan	1,6	2,3	0,8	17,4	12,6	5,2
celkem	33,7	36,4	16,5	68,2	51,1	20,1

*Počet cest na trase se po zprovoznění VRT zvýší z **87 na 139**. Do Drážďan bude mířit průměrný respondent asi **35x ročně (dnes 5x)**.*



## Cena x cestovní doba

Maximální příplatek při zkrácení doby jízdy o polovinu:



*Mnohem více peněz jsou za zkrácení cesty ochotni připlatit pravidelní cestující (příplatek 135 %) než občasní (příplatek 67 %).*



## Hodnocení vlastností osobní dopravy

Faktory (1-5, nejdůležitější = 5)

cestovní doba (od dveří ke dveřím)	3,33
bezpečnost	3,58
cena	<b>3,81</b>
časová spolehlivost cestovní doby	3,38
četnost spojů	3,38
flexibilita	3,06
informace	2,76
možnost práce / odpočinku	<b>3,80</b>
palubní servis	2,75
pohodlí	<b>3,86</b>
prestíž	1,65
doporučení	1,41
zvyk	2,59
jiný	2,50



## Důvody volby dopravního prostředku

Důvod volby dopravního prostředku (% cestujících)

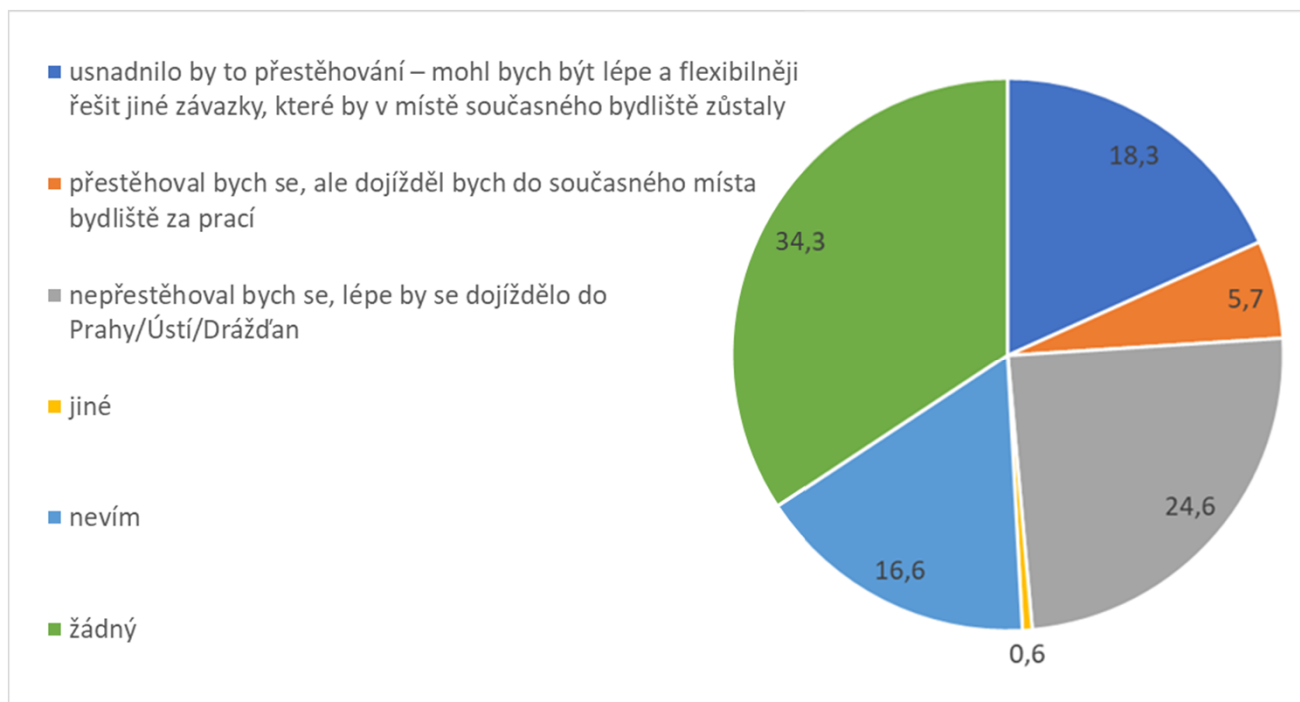
	doba cesty od dveří ke dveřím	cena	časová spolehlivost	flexibilita	bezpečnost	možnost práce / odpočinku	pohodlí	prestiž	zvyk	jiné
cestující autem	25,9	3,7	22,2	25,9	7,4	0,0	11,1	0,0	3,7	0,0
cestující hromadnou dopravou	3,8	23,4	3,1	4,2	10,1	22,7	21,3	0,0	7,3	3,8

*58 % cestujících veřejnou dopravou má k dispozici auto, ale přesto obvykle nejezdí.*





## VRT a přestěhování



*Zprovoznění VRT povede spíše ke zvýšení počtu cestujících, ubude naopak stěhování.*



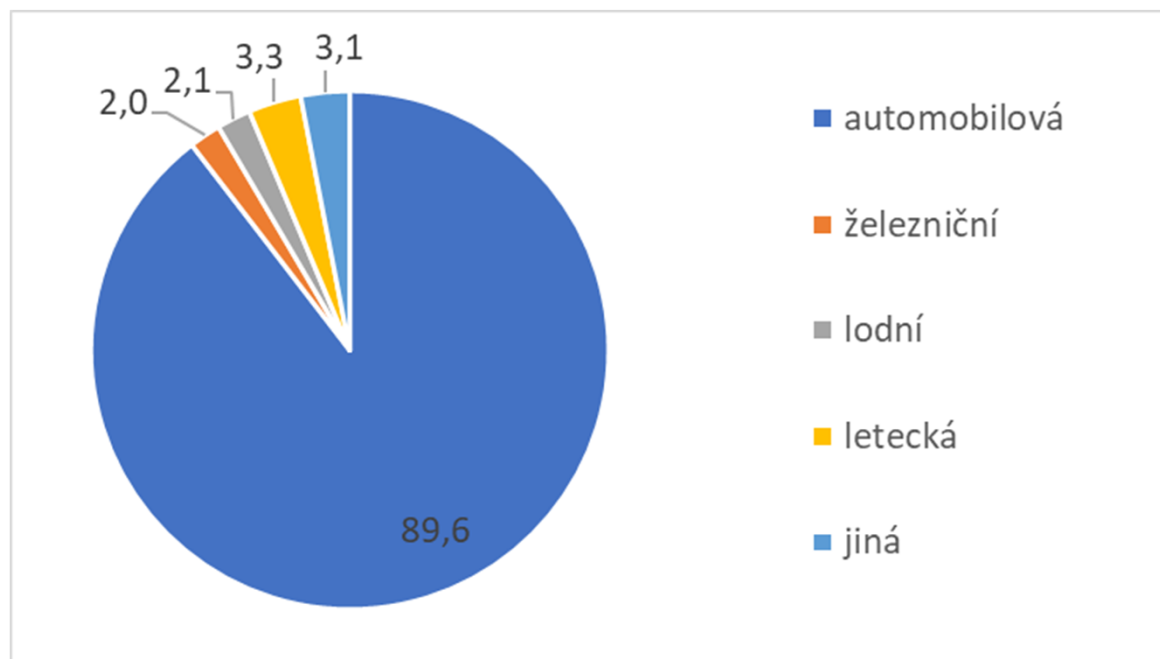
## VRT z pohledu firem - metodika

- Google forms dotazníky
  - 184 respondentů
  - Distribuce e-mailem
- Kontakty: komerční databáze firem, hospodářské komory
- Reprezentativní vzorek na české straně
- Zaměření na nákladní dopravu i služební cesty zaměstnanců



## Nákladní doprava

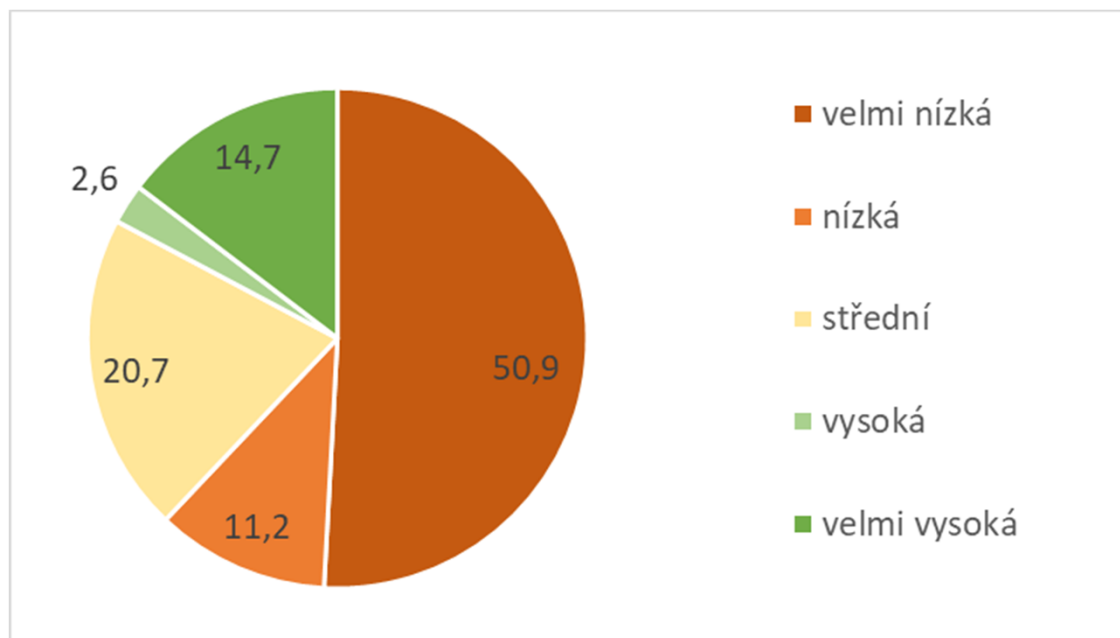
- Dopady silně závislé na poloze firmy a odvětví
  - Vzdálenost k přístupovým bodům, vybavenost vlečkou
  - Objem a druh produkce
  - Minimum nákladní dopravy po železnici





## Zvýšení kapacity trati

- Ochota využívat vlak po zvýšení kapacity železnice relativně vysoká
- Relevantní pro 17 % dotazovaných firem (graf)
  - Silně závislé na dalších faktorech
    - Cena, dostupnost přístupových bodů, přecladišť





## Hodnocení vlastností dopravy – služební cesty

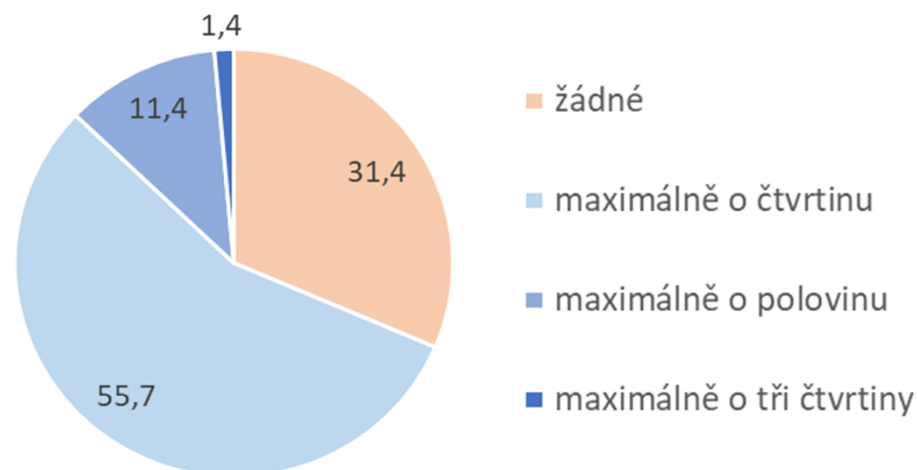
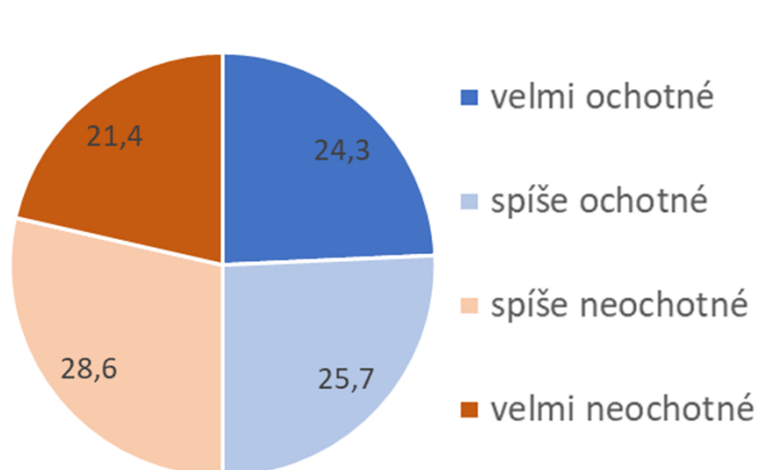
- Rozdíl oproti hodnocení osobních cest
- Firmám záleží méně na ceně a pohodlí, více na rychlosti dopravy a flexibilitě
  - Časté využití osobních aut

<b>cena</b>	<b>cestovní doba</b>	<b>přání zaměstnance</b>	<b>flexibilita</b>	<b>pracovní pozice zaměstnance</b>	<b>počet cestujících zaměstnanců</b>	<b>pohodlí</b>
<b>3,3</b>	<b>3,9</b>	<b>2,8</b>	<b>3,7</b>	<b>2,9</b>	<b>3,4</b>	<b>2,6</b>



## Služební cesty bez a s VRT

- Vlak dnes používá v kombinacích s jinými dopravními prostředky 20 % zkoumaných firem
- Po zprovoznění VRT by byla polovina firem ochotná část služebních cest převést na železnici (vlevo)
  - Většina z nich (86 %) by za jízdné připlatila maximálně o ¼ více (vpravo)



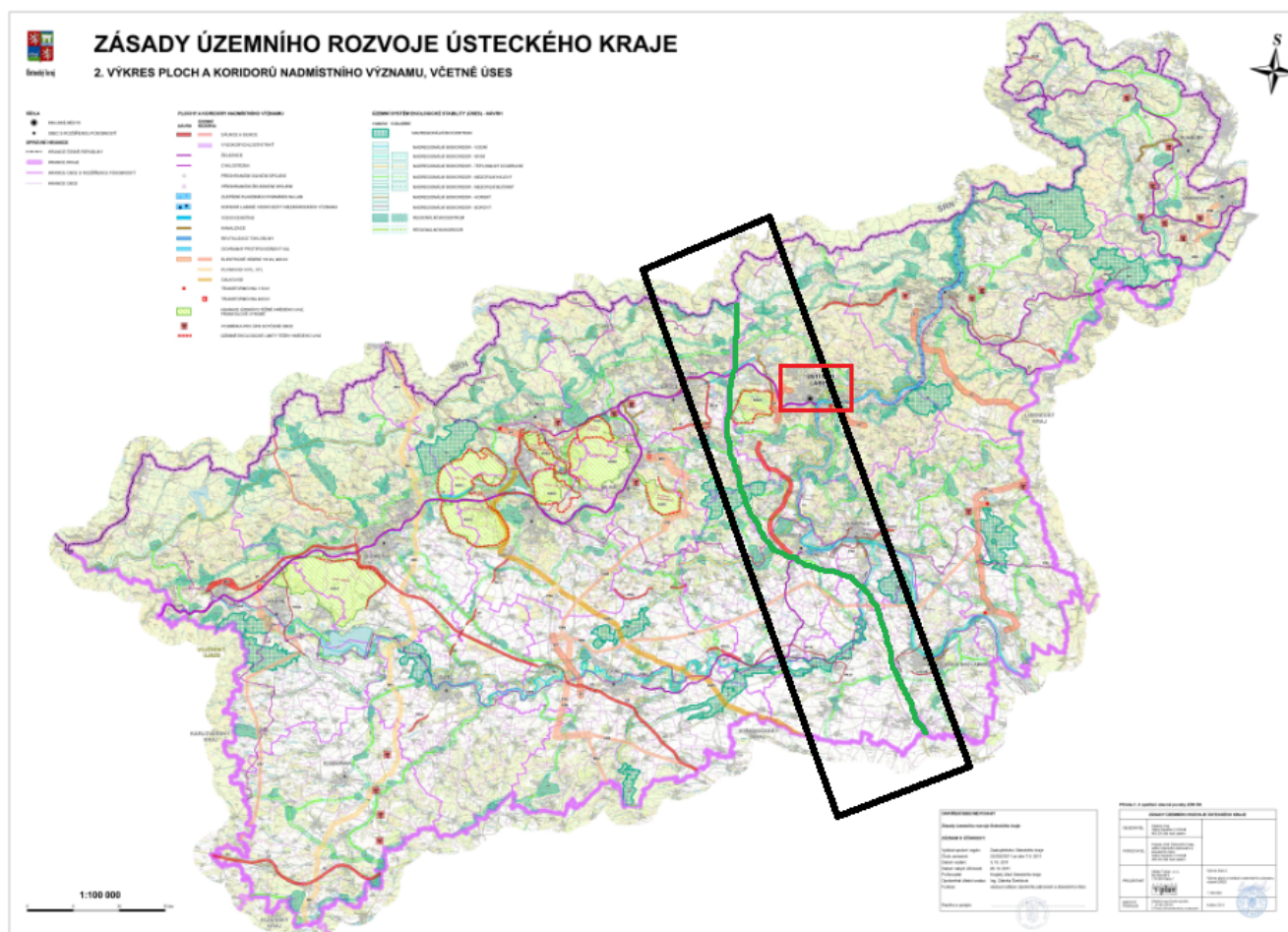


## Připravenost regionu k využívání potenciálů nové trasy – analýza plánovacích dokumentů

- Strategické plány
  - národní, regionální (Ústecký kraj) a místní (město Ústí nad Labem) – VRT jako rozvojová příležitost
- Územní plánování
  - národní – Politika územního rozvoje (2015) – vymezuje koridor VRT Praha – Drážďany, vymezuje úkol prověření možnosti napojení města Ústí nad Labem na VRT
  - regionální (Ústecký kraj) – Zásady územního rozvoje kraje (2011) - koridor VRT je veden mimo město Ústí nad Labem – nutnost změny



## Připravenost regionu k využívání potenciálů nové trasy – analýza plánovacích dokumentů







## Připravenost regionu k využívání potenciálů nové trasy – diskuze s experty a aktéry v území

- 9 partnerů
  - malé obce ležící na trati (bez terminálu)
  - Statutární město Děčín
  - Ústecký kraj
  - Krajská hospodářská komora Ústeckého kraje
  - Euroregion Elbe/Labe
  - odborníci na regionální rozvoj z Univerzity J. E. Purkyně v Ústí nad Labem
- Slabá informovanost
- Obecné přínosy VRT
  - pozitivní vnímání
  - nutnost cestovní rychlosti 350 km/h vzhledem k navýšení nákladů na stavbu a jejich rentabilitu
  - migrační a dojížděkové proudy – nejasné názory
- Malé obce na VRT
  - územní rezerva - bariéra pro rozvoj obcí, které se nachází na trati VRT (tam, kde je jasná trasa)
  - obavy z hlukové zátěže a fragmentace krajiny
  - obce v okolí Ústí nad Labem – zvýšení rezidenční atraktivity, přilákání kvalifikovaných obyvatel a navazujících služeb



## Připravenost regionu k využívání potenciálů nové trasy – diskuze s experty a aktéry v území

- Ústí nad Labem – přínos z turismu
  - místo setkávání „uprostřed cesty“ – kongresy, byznysové schůzky
  - město jako výchozí bod do Prahy, Drážďan, jezero Milada, Montánní region Krušnohoří
- Vzdělávací klastr a výzkumný prostor Ústí nad Labem – Drážďany
  - zintenzivnění kontaktů mezi UJEP a TU Dresden
  - napojení výzkumných kapacit na německé firmy
- Specifikum města Děčín
  - po ztrátě klíčové pozice na přeshraniční silnici (dálnice D8), ztráta rychlého mezinárodního spojení na železnici (propagační kanál)
- **AVŠAK: SOCIÁLNÍ A EKONOMICKÉ PŘÍNOSY NEPŘIJDOU AUTOMATICKY S VRT!**
  - Ústí nad Labem – kritika - město musí celkově zlepšovat svou image, zlepšovat stav veřejných prostorů, efektivní územní plánování (diskuze o stavbě nákupního centra před terminálem)
  - stejně tak platí i pro jiné aktéry rozvoje



## Shrnutí výsledků

- Současní cestující by po zprovoznění VRT cestovali častěji (asi 1,6x)
- Role Prahy jako dominantního pracovního trhu se prohloubí
- Velmi významně naroste počet přeshraničních cest
- Na využití VRT bude mít důležitý vliv cena jízdného
- Dopady VRT silně souvisí s dostupností terminálu
- VRT skýtá velký rozvojový potenciál hlavně pro Ústí nad Labem a jeho okolí. To však vyžaduje důkladnou přípravu ze strany klíčových aktérů v regionu.