

Ekonomická
fakulta
Faculty
of Economics

Jihočeská univerzita
v Českých Budějovicích
University of South Bohemia
in České Budějovice

University of South Bohemia in České Budějovice
Faculty of Economics
Regional and European Project Management

Diploma thesis
Czech summary

Social, economic, and environmental impact of high-speed
rails in the Czech Republic:
Expected impacts of
high-speed rails on the Ústí nad Labem region

Author: Tomáš Toms
Thesis supervisor: Miloslav Lapka
České Budějovice 2022

Obsah

1	Úvod	3
2	Ústecký kraj	4
2.1	Sociální situace.....	5
2.2	Ekonomická situace	6
2.3	Životní prostředí.....	6
2.4	Vývoj železnice v regionu.....	7
3	Vysokorychlostní tratě.....	8
3.1	Plány EU	8
3.2	Zkušenosti ze zahraničí	9
3.3	Český vysokorychlostní sen.....	9
4	Výzkumné metody.....	11
4.1	Kvantitativní výzkum.....	11
4.2	Kvalitativní výzkum.....	11
5	Výsledky	13
5.1	Struktura respondentů	13
5.2	Očekávané dopady	13
5.2.1	Zaměstnanost, vzdělání, populace	13
5.2.2	Ekonomický a regionální rozvoj.....	14
5.2.3	Doprava.....	14
5.2.4	Životní prostředí	15
5.3	Budoucí využití vysokorychlostních tratí	17
5.4	Postoj obyvatel a regionální specifika.....	17
5.5	Komunikace	18
6	Závěr.....	20
	Zdroje.....	21
	Seznam obrázků.....	24
	Seznam grafů	24

1 Úvod

Vysokorychlostní a spolehlivá železniční doprava je v mnoha evropských i jiných zemích standardem již několik desetiletí. Tato moderní infrastruktura navazuje na staré obchodní trasy a umožňuje zvýšit kapacitu stávajících koridorů. Její význam je však nejen ekonomický, ale také ekologický, neboť uvolněná kapacita konvenční železnice umožňuje přepravovat velkou část nákladu za pomoci elektřiny, čímž odpadá potřeba osobních a nákladních automobilů se spalovacími motory. Díky rychlému spojení velkých center se rozvíjí i sociální a kulturní aspekty našeho života. Dnes jsme, nebo bychom měli být, schopni budovat tyto trasy udržitelným způsobem, aby přinášely užitek nejen nám, ale i budoucím generacím, a zároveň respektovaly životní prostředí.

Českou republiku, díky její poloze ve středu Evropy, protíná několik mezinárodních železničních koridorů. Ačkoliv se o budování české této infrastruktury mluví již dlouhá léta, země zatím nemá postaven ani kilometr vysokorychlostních tratí. Vzhledem k velikosti a komplexnosti celé sítě se tato práce zaměřuje pouze na očekávané sociální, ekonomické a environmentální dopady vysokorychlostní trati na Ústecký kraj, tedy dopady trati propojující Prahu a Drážďany přes Ústí nad Labem.

Ústecký kraj byl vybrán jako příklad ze dvou hlavních důvodů. Zaprvé se jedná o region s mnoha sociálními, ekonomickými a environmentálními problémy a druhým důvodem je skutečnost, že plánovaná větev vysokorychlostní železniční sítě, která prochází tímto krajem, je klíčovým železničním spojením mezi Českou republikou a Německem. (Kolovratník, 2020)

Samotný region, jeho historické pozadí a současná sociální, ekonomická a environmentální situace, je popsán v první části práce a následují zkušenosti regionu s konvenční železnici. Dále jsou uvedeny obecné informace o vysokorychlostních tratích a příklady z vybraných evropských zemí. V závěru kapitoly jsou popsány zamýšlené vysokorychlostní tratě v České republice, zejména v Ústeckém kraji.

Praktická část této diplomové práce spočívá v představení a porovnání dvou výzkumů – kvalitativního a kvantitativního. Cílem je identifikovat očekávané sociální, ekonomické a environmentální dopady plánovaných vysokorychlostních tratí v severočeském Ústeckém kraji. Potřebná data byla získána prostřednictvím kvantitativního výzkumu mezi obyvateli a cestujícími v regionu a kvalitativního výzkumu mezi pracovníky Správy železnic, která je zodpovědná za přípravu a realizaci českých vysokorychlostních tratí.

2 Ústecký kraj

Po staletí byl region obýván převážně Němci, kteří žili v symbióze s českým obyvatelstvem. Tradiční textilní a sklářský průmysl byl od 19. století postupně rozšířen o průmysl chemický. Tato hospodářská struktura poskytovala dostatečný počet pracovních míst pro obyvatele, kteří měli odpovídající kvalifikaci. Po druhé světové válce došlo k odsunu německého obyvatelstva a region čelil nejen drastickému úbytku pracovních sil, ale také zásadní změně hospodářské struktury. Během poválečného znovuosídlení byl tradiční lehký průmysl pomalu nahrazen průmyslem těžkým, v němž hlavní roli hrála těžba uhlí a s ní spojená energetika. Nově vznikající průmyslová odvětví vyžadovala především velké množství méně kvalifikovaných pracovníků, kteří se do Ústeckého kraje stěhovali z celého bývalého Československa. V důsledku těchto změn začal kraj, ve srovnání s ostatními českými kraji, zaostávat ve vzdělanosti a úrovni kvalifikace dělníků. (Kuchař & Vaska, 2013, pp. 34-35)

Podle Českého statistického úřadu a jeho publikace *Základní tendence demografického, sociálního a ekonomického vývoje Ústeckého kraje* (2020) žilo na konci roku 2019 v kraji téměř 821 tisíc obyvatel. To odpovídá 7,7 % z celkového počtu obyvatel České republiky. Administrativní centrem a zároveň největším městem regionu je Ústí nad Labem.

Geografie regionu je velmi rozmanitá. Hranici s Německem lemují Krušné hory, zatímco na východě převládají roviny, z nichž se postupně zvedá České středohoří s památnou horou Říp. Významná je také řeka Labe, která protéká Litoměřicemi, Ústím nad Labem, Děčínem a dále pokračuje do Německa. Řeka určuje nejen charakteristický ráz krajiny, ale slouží také jako dopravní cesta spojující vnitrozemí se Severním mořem.

Další významnou spojnici České republiky a Německa, která prochází Ústeckým krajem, je silniční komunikace E55 ("Charakteristika kraje", 2017). Zvláště důležitý je železniční hraniční přechod Děčín – Bad Schandau, který je v současnosti jediným elektrifikovaným dvoukolejným hraničním přechodem do Německa a využívá ho až 95 % všech nákladních vlaků směřujících do nebo ze Spolkové republiky Německo. (Sůra, 2021a)

2.1 Sociální situace

Z hlediska sociální struktury obyvatelstva se Ústecký kraj výrazně odlišuje od celorepublikového průměru a má dlouhodobě nejvyšší míru nezaměstnanosti. (Balek et al., Koutský, 2012). Ačkoliv na počátku 90. let byla v Ústeckém kraji, na rozdíl od jiných krajů ČR, vysoká zaměstnanost (zejména v těžebním průmyslu), restrukturalizace ekonomiky v letech 1993-1994 situaci změnila a vysoká nezaměstnanost je dnes jedním z největších problémů kraje (Kuchař & Vaska, 2013, pp. 41-42).

Ústecký kraj zaostává za celorepublikovým průměrem také ve vzdělanosti. Ta se v celé České republice od 70. let 20. století zvyšuje, nicméně v Ústeckém kraji je nárůst dosaženého vzdělání mnohem pomalejší než celorepublikový průměr. Důsledek změny ekonomické struktury kraje ve druhé polovině dvacátého století se začal výrazně projevovat až se zaváděním tržní ekonomiky v devadesátých letech. V případě vysokoškolského vzdělání zaostával kraj v roce 1970 za celorepublikovým průměrem pouze o 1,4 %, ale v roce 2011 již rozdíl činil 5 % (Balek et al., Koutský, 2012, p. 65). Situace se nezlepšila ani podle Českého statistického úřadu. V roce 2019 bylo v regionu o 6,1 % více ekonomicky aktivních obyvatel se základním vzděláním ve srovnání s celostátním průměrem. Podíl pracovní síly s vysokoškolským vzděláním byl o 8,7 % nižší než celorepublikový průměr. (*Základní tendence demografického, sociálního a ekonomického vývoje Ústeckého kraje*, 2020, p. 26)

Ani z hlediska ročního čistého příjmu na osobu na tom není Ústecký kraj nejlépe. Bylo zjištěno, že v roce 2018 byl tento příjem druhý nejnižší v mezikrajském srovnání, a to 178 516 Kč, což je 8,5 % pod celorepublikovým průměrem. Zajímavé je, že náklady na bydlení v Ústeckém kraji byly mezi kraji druhé nejvyšší, a to 6116 Kč měsíčně. To je o 317 Kč více než průměrné náklady a téměř o 2 000 Kč méně než nejdražší Praha. (*Základní tendence demografického, sociálního a ekonomického vývoje Ústeckého kraje*, 2020, pp. 37-38)

Migrace obyvatelstva výrazně ovlivňuje počet rezidentů trvale žijících na území Ústeckého kraje. Analýza migrace z let 1992-2003 potvrdila, že město Ústí nad Labem patřilo ve sledovaném období k nejméně atraktivním městům ČR. Po Ostravě a Karlových Varech se umístilo na třetím místě mezi krajskými centry. Zvláštní analýze byla podrobena populace migrantů s vysokoškolským vzděláním. Bylo zjištěno, že

emigrace vysokoškolsky vzdělaných obyvatel není náhlá, ale pravidelná. (Balek et al., Koutský, 2012, pp. 66-67)

2.2 Ekonomická situace

Jak již bylo zmíněno v úvodu této kapitoly, hospodářská struktura Ústeckého kraje prošla ve druhé polovině minulého století výraznou změnou. Tyto změny však vyvolaly problémy, které dosáhly kritického bodu na konci tisíciletí. Z tohoto důvodu byla poskytnuta koncepční politická, finanční a institucionální podpora pro rozvoj místní ekonomiky. Hlavním cílem bylo navrátit do regionu výrobní kapacity a udržet tak průmyslovou tradici. Výsledkem byl nárůst zahraničních investic, z nichž většina směřovala do zpracovatelského průmyslu, zejména do odvětví spojených s automobilovým a elektrotechnickým průmyslem. Na počátku 21. století se problematický vývoj zastavil a hospodářská situace v regionu se stabilizovala. (Koutský, 2011, p. 95)

Jedním z nejdůležitějších restrukturalizačních procesů byla stabilizace těžebního průmyslu. Dlouhodobě se uplatňují strategie útlumu a k úbytku pracovníků dochází téměř pouze přirozenou cestou, tedy odchodem do důchodu. Významné regionální podniky prošly změnami vlastnické struktury, které umožnily vstup velkých českých nebo zahraničních investorů. (Koutský, 2011, pp. 95-96)

Ústecký kraj vytváří výrazně vyšší HDP v průmyslu a stavebnictví ve srovnání s celorepublikovým průměrem. Vyšší je také ve veřejné správě, vzdělávání a zdravotní a sociální péči. Naopak informační a komunikační činnosti, peněžnictví a bankovníctví spolu s vědeckými, technickými, administrativními a podpůrnými činnostmi vytvářejí ve srovnání s ostatními kraji nižší HDP. Tyto trendy jsou pozorovány dlouhodobě od roku 1998. (*Základní tendence demografického, sociálního a ekonomického vývoje Ústeckého kraje*, 2020, p. 63)

2.3 Životní prostředí

Přítomnost nerostných zdrojů a následný rozvoj těžebního, energetického a dalšího průmyslu negativně ovlivnily životní prostředí. Dnes se situace zlepšuje, a to zejména díky přísným normám a postupnému uzavírání dolů a lomů. V Ústeckém kraji je také několik významných chráněných území, ale bude trvat ještě dlouho, než se kraj vyrovná s průmyslovým dědictvím a jeho dopady na životní prostředí. (*Zpráva o životním prostředí v Ústeckém kraji*, 2021)

2.4 Vývoj železnice v regionu

S rozvojem manufaktur na konci 18. století se začalo ve velkém těžit uhlí, které se používalo jako palivo. Intenzivní těžba této suroviny probíhala v Podkrušnohorském regionu v dnešním Ústeckém kraji. Kvůli efektivnější dopravě uhlí vzniklo mnoho železničních společností. Jednou z nich byla společnost *Ústecko-teplické dráhy*. Trať sloužila nejen k přepravě uhlí do přístavu v Ústí nad Labem, ale také k přepravě cestujících, zejména návštěvníků lázeňského města Teplice. Místní trať tak významně přispěla k rozvoji celého regionu. (Lapáček et al., 2019, pp. 182-184)

Železniční koridor mezi hlavními centry – saskými Drážďany a českou Prahou – poprvé navrhl v roce 1833 lipský profesor Friedrich List. Přípravy na stavbu na českém území začaly v roce 1844 a provoz na celém úseku byl zahájen v dubnu 1851. Současně s otevřením trati bylo zavedeno přímé spojení mezi Vídní, Prahou a Berlínem (Černý et al., 2018, pp. 9-21). Toto železniční spojení vinoucí se údolím Labe je dnes důležitou součástí evropských koridorů TEN-T a z pohledu České republiky má význam také v tom, že umožňuje spojit hlavní město Prahu a regionální centra s významnými městy a regiony v Německu a dalších evropských zemích. (Vachtl et al., 2015, p. 7)

3 Vysokorychlostní tratě

Jedná se o specifický typ železnice, který je upraven pro vyšší rychlosti než železnice konvenční. Obecně se termín "vysokorychlostní trať" používá pro označení modernizovaných konvenčních tratí, kde jsou vysokorychlostní vlaky schopny dosáhnout nebo překonat rychlost 200 km/h, a nově vybudovaných tratí, které jsou navrženy pro rychlosti vyšší než 250 km/h. (*High-speed Europe*, 2010, p. 4)

Prvním evropským státem, který uvedl vysokorychlostní tratě do provozu byla Francie, když v roce 1981 zahájila francouzská společnost SNCF provoz na trati *TGV Sud-Est* mezi Lyonem a Paříží (Pyrgidis, 2016, pp. 295-297). Mezi specifika francouzského modelu patří relativně nízké vstupní náklady na vybudování potřebné infrastruktury a interoperabilita, která umožňuje vlakům TGV využívat také mnohem hustší síť konvenčních tratí a obsluhovat tak centra, která neleží přímo na vysokorychlostních tratích. (Arduin & Ni, 2005, pp. 22-25)

Dalšími evropskými zeměmi jsou například Německo. To uvedlo první vysokorychlostní trať do provozu v roce 1991. Němci šli při budování vysokorychlostních tratí spíše cestou modernizace stávajících koridorů a jejich vysokorychlostní tratě využívají i regionální a nákladní dopravci (Albalade & Bel, 2012, pp. 340-341).

Dalším příkladem může být Španělsko, které má nejdelší vysokorychlostní síť v Evropě, a to přes 3 500 kilometrů (Jones, 2021), nebo Velká Británie.

3.1 Plány EU

Evropská unie prosazuje takzvanou politiku TEN-T (transevropské dopravní sítě), jejímž cílem je vybudovat účinnou, celounijní a multimodální dopravní síť v celé EU. Tato politika zahrnuje všechny možnosti dopravy, včetně železniční, silniční, říční, námořní a letecké (European Commission, 2021). V rámci této politiky aktivně podporuje výstavbu nových, především přeshraničních úseků vysokorychlostních železnic prostřednictvím fondů, o které může požádat každý členský stát. (Nunno, 2018)

Navzdory této snaze je však aktuální plán na propojení Evropy, a zejména cíl ztrojnásobit délku evropských vysokorychlostních tratí do roku 2030, sledován nerealistickým. Podle evropského účetního dvora je evropská vysokorychlostní síť pouze mozaikou národních železničních systémů bez důmyslného propojení a dostatečné spolupráce. (European Court of Auditors, 2018)

3.2 Zkušenosti ze zahraničí

Zahraníční zkušenosti s vysokorychlostními tratěmi ukazují, že tato nová infrastruktura může do regionu přinést bohatství a zvýšit jeho konkurenceschopnost. Prvním takovým přínosem může být vlastní budování této trati, a to za předpokladu, že bude využita lokální pracovní síla. Tento efekt lze navíc znásobit v případě, že bude na stavbu použit i materiál vyroben v dotčeném regionu. (Blanquart & Koning, 2017, p. 4)

Zvýšená mobilita populace může pomoci rozvoji turistického ruchu a redukovat sezónní efekt v tomto průmyslu (Blanquart & Koning, 2017, p. 7). Tento efekt však není jednostranný, protože hotely mohou zaznamenat pokles hostů, kteří zůstávají pouze na jednu noc (Bonnafous, 1987, p. 135). Naopak velkou výhodou pro regiony je vytváření "multi-office společností", což bylo umožněno snížením cestovních a komunikačních nákladů. Tyto společnosti pak vytvářejí nová pracovní místa přímo v regionech. (Ahlfeldt & Feddersen, 2015, p. 13)

Na druhou stranu vliv vysokorychlostních tratí nemůže být zobecňován. Důkazem je studie provedená na vysokorychlostní trati ve Španělsku, která nezjistila žádné velké rozdíly v zaměstnanosti mezi oblastmi s vysokorychlostní tratí a bez ní. (Graham et al., 2013)

Arduin a Ni (2005, p. 25) vyzorovali, že cestující, kteří dříve využívali silniční nebo leteckou dopravu, upřednostňují využívání vysokorychlostních vlaků především kvůli kratším jízdním dobám, častým spojmům, vysokému komfortu a konkurenceschopným cenám. Vysokorychlostní vlaky také šetří životní prostředí, protože v porovnání s ostatními dopravními prostředky vyprodukují nejméně emisí CO₂. (Bieler & Sutter, 2021, pp. 5-7)

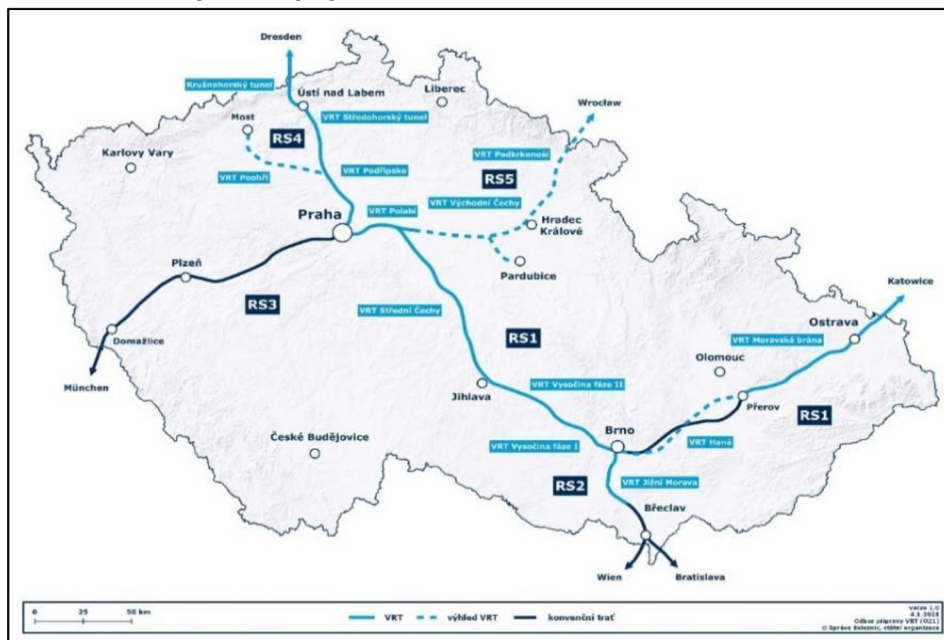
3.3 Český vysokorychlostní sen

První myšlenky na výstavbu vysokorychlostní železnice na území bývalého Československa se objevily již v 70. letech 20. století (*Vysokorychlostní železnice v ČR*, 2022) a tento koncept byl dále rozpracován v 90. letech (Janovský, 2014). V květnu 2017 schválila vláda ČR usnesením o Programu rozvoje rychlých železničních spojení v České republice přípravu systému Rychlých spojení. (*Vysokorychlostní železnice v ČR*, 2022)

V zájmu urychlení a využití osvědčených zkušeností byla navázána spolupráce s *SNCF Réseau* a příprava byla zahájena (Sůra, 2021b). Trasování Rychlých spojení (RS) jsou

navržena tak, aby obsloužila co nejvíce regionálních center a mohla být napojena na zahraniční síť.

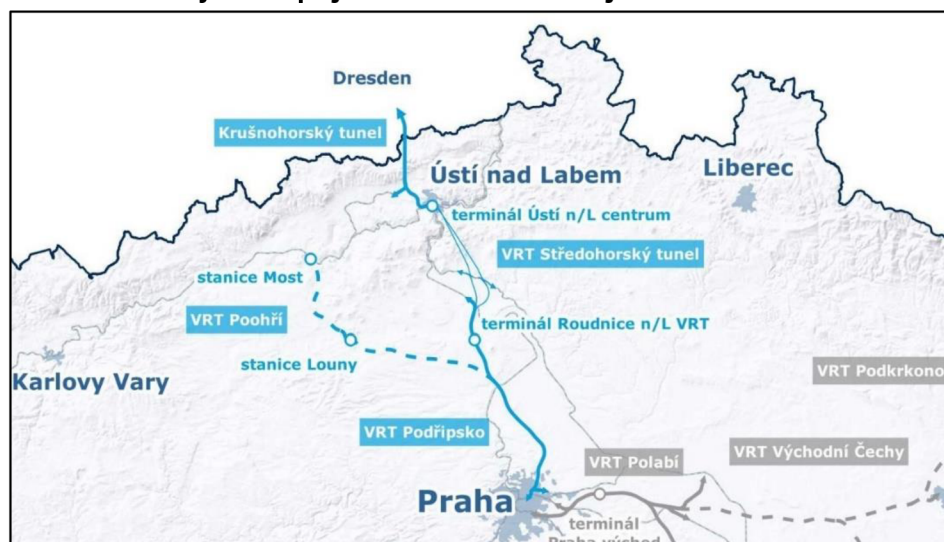
Obrázek 1 - Rychlá spojení v ČR



Zdroj: VRT v České republice. Správa železnic. 29.dubna 2022 z <https://www.spravazeleznice.cz/vrt/mapy/ceska-republika>

Budoucí vysokorychlostní trať mezi Prahou a Ústím nad Labem, která bude dále pokračovat až na hranici s Německem a dále Drážďan, je rozdělena na tři úseky: VRT Podřipsko, VRT Středohorský tunel a VRT Krušnohorský tunel. Součástí by se eventuálně měla stát i odbočná větev VRT Poohří, která by vedla přes Louny do Mostu. (VRT Praha – Ústí nad Labem – Drážďany, 2022)

Obrázek 2 - Rychlá spojení v Ústeckém kraji



Zdroj: VRT Praha – Ústí nad Labem – Drážďany. Správa železnic. 17.června 2022 z <https://www.spravazeleznice.cz/vrt/praha-usti-nad-labem-drazdany> - upraveno

4 Výzkumné metody

Pro získání dostatečného množství relevantních dat jsem se rozhodl provést dva výzkumy. Prvním byl kvantitativní výzkum ve formě dotazníkového šetření mezi obyvateli Ústeckého kraje a cestujícími využívajícími vlakové spoje v tomto kraji. Druhý výzkum představovala interview s odborníky ze Správy železnic, kteří se přípravou vysokorychlostních tratí v Ústeckém kraji zabývají.

4.1 Kvantitativní výzkum

Protože jsem při kvantitativním výzkumu postupoval deduktivní metodou (Disman, 2011, pp. 76-77), určil jsem si před začátkem výzkumu 3 hypotézy:

H1 – Cestující mají zájem o vysokorychlostní vlak, který je z Ústí nad Labem do centra Prahy nebo Drážďan doveze za krátkou dobu, zhruba 30 minut.

H2 – Cestující jsou ochotni zaplatit za vysokorychlostní spojení více peněz, ale ne více než 150 % současné ceny standardní jízdenky.

H3 – Obyvatelé Ústeckého kraje vnímají socioekonomické a environmentální dopady HSL na region obecně pozitivně.

Dotazník samotný byl sestaven na základě struktury doporučené Peterem Gavorou (1996, pp. 53-64) a skládal se ze dvou hlavních částí. První z nich obsahovala informace o výzkumu a mé osobě i základní fakta o chystaných vysokorychlostních tratích. Následovala sekce se 13 otázkami, které byly otevřené, polootevřené i uzavřené. Ještě před začátkem průzkumu jsem otázky konzultoval s vedoucím práce i s odborníky ze Správy železnic. Vyplnit dotazník trvalo respondentům přibližně 10 minut.

Samotný sběr dat probíhal mezi 11.květnem a 30.červnem a podařilo se vybrat 399 vyplněných dotazníků. Distribuce probíhala třemi způsoby: přímým oslovením pasažérům ve vlacích dálkové přepravy mezi Prahou a Ústím nad Labem (119ks, 30 %), oslovením hostů návštěvnického centra Správy železnic v Ústí nad Labem (19ks, 5 %) a také za pomoci elektronického dotazníku (261ks, 65 %). Pro vyhodnocení výsledků a vytvoření grafů byl použit program Microsoft Excel.

4.2 Kvalitativní výzkum

Za účelem rozhovoru jsem kontaktoval 4 zaměstnance Správy železnic, kteří pracují na přípravě vysokorychlostní trati ve směru Praha – Ústí nad Labem – Drážďany. Byli

jimi Pavel Hruška, vedoucí oddělení, Tom Bareš, přípravář první sekce VRT Podřipsko, Jan Janoušek, spoluautor českého manuálu pro stavbu vysokorychlostních tratí, a Lenka Janhubová, specialistka na životní prostředí.

Všechny rozhovory byly polostrukturované s předem připravenými základními otázkami a proběhly bez problémů. Byli jsme vyrušeni pouze jednou, a to v případě rozhovoru s Tomem Barešem. Nahrávání muselo být v tomto případě přerušeno.

Přepis interview byl uskutečněn za pomoci programu Descript a následně Microsoftu Excel. Protože hlavním cílem bylo získat faktické informace, rozhodl jsem se k transkripci využít metodu *Intelligen Verbatim Transcription*, která umožňuje provést základní gramatickou úpravu výsledného přepisu včetně vynechání opakovaných slov, vzdychů, atd, za účelem usnadnění následného čtení. (Walker, 2018)

5 Výsledky

Tato kapitola představuje a porovnává výsledky výzkumů, přičemž první část je zasvěcena struktuře respondentů, kteří se zúčastnili dotazníkového šetření.

5.1 Struktura respondentů

Při sběru dat pro dotazník jsem se snažil oslovit rozmanitou skupinu respondentů, aby výsledky byly co nejvíce objektivní.

Výsledný vzorek byl různorodý na základě pohlaví (žena, muž), ekonomické aktivity (pracující, student, důchodce), místa bydliště (jednotlivé okresy nebo mimo Ústecký kraj), pravidelnosti dojíždění a typu dopravního prostředku, který k cestám respondenti nejčastěji používají.

5.2 Očekávané dopady

Obecně lze říci, že očekávané dopady z pohledu obyvatel a cestujících jsou pozitivní, s výjimkou dopadů na životní prostředí. V tomto případě jsou pozitivní a negativní očekávání velmi vyrovnaná a výrazně se zvýšil počet respondentů, kteří zvolili možnost „neutrální“.

Co se týká socio-ekonomických dopadů, velmi pozitivní efekt očekávají i tázaní experti (TB [9:06-9:39]), a to především v blízkosti budoucích terminálů (JJ [7:06-7:39]). Hruška navíc dodává, že podstatou celého systému je fakt, že lidé zůstanou žít ve svých městech (PH [30:14-30:33]). Všichni čtyři se ale shodují, že trať bude mít i dopad na životní prostředí, a to jak pozitivní, tak negativní (PH [24:12-24:36] a TB [7:30-8:15] a JJ [9:20-9:37] a JL [2:58-3:57]).

5.2.1 Zaměstnanost, vzdělání, populace

Pozitivní dopad budoucích vysokorychlostních tratí je očekáván většinou respondentů. V případě zaměstnanosti jde o více než 71,4 % tázaných, přičemž negativní dopad předpokládá pouhých 5,5 %. Co se týká dopadu na vzdělání, respondenti také tuší převážně pozitivní efekt (téměř 60 %). Obavy z negativních dopadů má již více účastníků průzkumu, avšak stále méně než 10 %.

55 % respondentů také uvedlo, že by přítomnost vysokorychlostního spojení s Prahou a Drážďanami ovlivnilo jejich rozhodnutí bydlet v Ústeckém kraji. Zbýlých 45 % uvedlo, že by přítomnost této infrastruktury vliv na jejich rozhodnutí nemělo.

Ačkoliv výpověď respondentů jednoznačná není, Hruška i Janoušek očekávají nárůst obyvatel, kteří budou za prací dojíždět do Prahy nebo jiných měst (PH [31:12-31:34] a JJ

[7:40-8:17]). Oba experti také předpokládají vznik nových firem, a tedy i pracovních míst v kraji. A to především díky výrazným rozdílům v nájmech kancelářských prostor (PH [33:16-33:40] a JJ [8:44-9:19]).

5.2.2 Ekonomický a regionální rozvoj

Veliká očekávání jsou mezi obyvateli a cestujícími v případě možného rozvoje regionu, rozvoje města Ústí nad Labem a rozvoje průmyslu a služeb. Ve všech případech předvídají více než tři čtvrtiny respondentů budoucí efekt jako pozitivní či dokonce velmi pozitivní. Negativní dopad předpokládají pouhé jednotky procent účastníků průzkumu.

Odborníci mají podobný názor jako veřejnost. Rozvoj regionu, skrz který vysokorychlostní trať povede, a konec stěhování obyvatel do velkých center (například Praha) předpovídá i Hruška (PH [25:30-26:12]). Janoušek dodává, že nová infrastruktura bude mít vliv zejména na místa, kde budou vlaky zastavovat a zde očekává rychlý rozvoj (JJ [7:06-7:39]). Bareš předpokládá, že nová spojení usnadní zakládání firem, které potřebují mít kontakt s hlavním městem i mimo něj díky krátkým dojezdovým časům (TB [10:57-11:31]).

5.2.3 Doprava

Dalším sledovaným aspektem byl předpokládaný dopad na hustotu silniční a železniční dopravy. V případě silniční dopravy očekávalo téměř 70 % respondentů její zklidnění a snížení hustoty a pouze 2,8 % očekávalo opačný efekt. Zbylí respondenti nepředpokládali žádnou změnu.

V případě železniční dopravy tuší její zklidnění 43,5 % tázaných, a naopak její nárůst předpokládá 16,7 %. Podíl účastníků výzkumu, kteří nečekají žádný dopad vysokorychlostních tratí v tomto ohledu dosáhl 40 %.

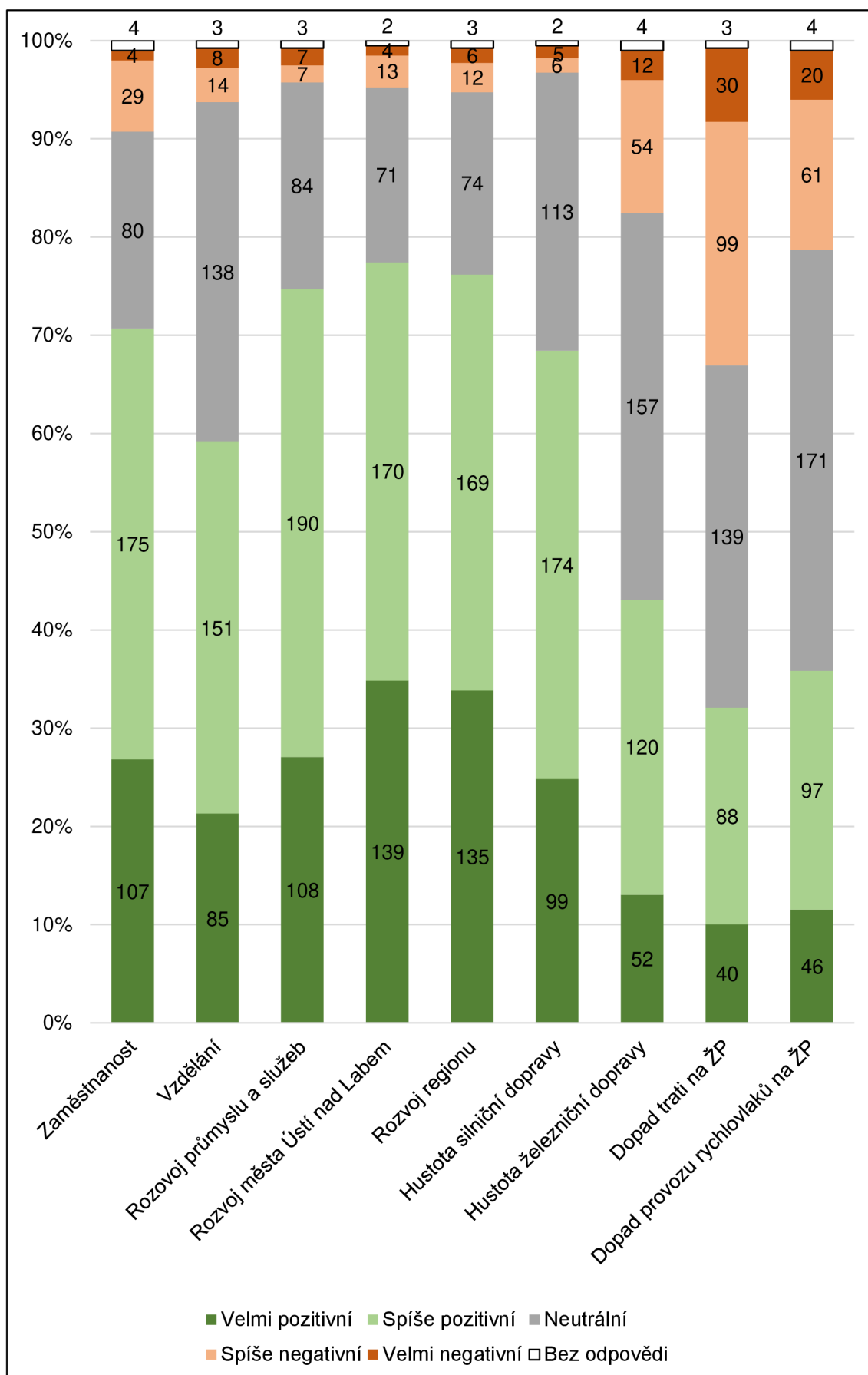
Janoušek souhlasí s většinou respondentů a předpokládá přesun cestujících z automobilů na železnici (JJ [12:45-13:33]). Bareš dokonce dodává, že vzhledem k aktuálním trendům je to velmi pravděpodobné (TB [9:40-9:56]). Hruška odpověděl, že pokud převedeme dálkové osobní vlaky na vysokorychlostní tratě, volné místo na konvenční trati může sloužit k rozvoji nákladní dopravy. Jedním dechem však dodává, že kapacity jsou nyní vyčerpané (PH [24:36-25:11]). Na těchto tratích by tedy nemělo jezdit více vlaků než dosud.

5.2.4 Životní prostředí

Průzkum mezi obyvateli Ústeckého kraje a cestujícími ukázal, že se bojí možných dopadů vysokorychlostní trati i provozu vysokorychlostních vlaků na životní prostředí. V obou případech očekává pozitivní nebo velmi pozitivní dopad pouhá přibližně jedna třetina respondentů. Byl zde zaznamenán výrazný nárůst respondentů, kteří se obávají možných negativních následků, a to 20,5 % v případě dopadů provozu vysokorychlostních vlaků a dokonce 32,6 % v případě dopadu samotné trati na životní prostředí.

Vlivu infrastrukturních staveb na životní prostředí si je Janhubová vědoma (JL [1:01-1:39]), ale společně s Hruškou dodávají, že dojde i k pozitivním efektům, a to především ke snížení produkce CO₂ z dopravy (PH [24:12-24:36] a JL [2:13-2:26]). Experti uvedli, že všechny možné negativní dopady je možné zmírnit, případně se jim zcela vyhnout. Příkladem může být fragmentace krajiny, kterou jmenovali všichni čtyři tázaní (PH [27:06-27:38] a TB [7:30-8:15] a JJ [9:20-9:37] a JL [7:28-8:07]). Prostředky na zmírnění tohoto efektu je budování ekoduktů, mostů, propustků a tunelů (TB [7:30-8:15] a JJ [10:23-10:58] a JL [8:08-8:23]), nebo přiblížení nové trati ke stávajícím infrastrukturním stavbám (PH [27:06-27:38]).

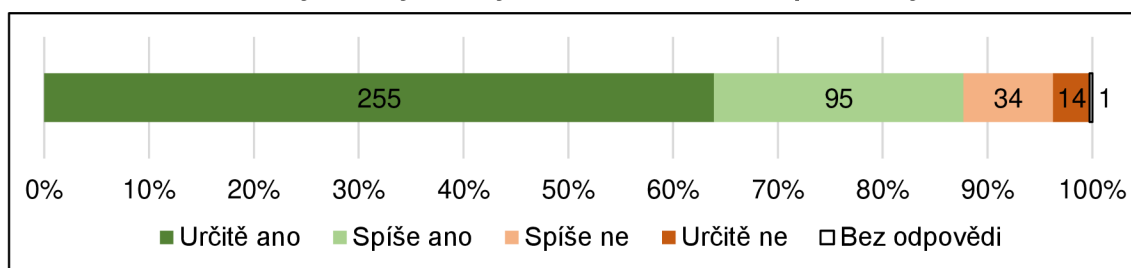
Graf 1 - Očekávané dopady na vybrané aspekty; odpovědi respondentů



5.3 Budoucí využití vysokorychlostních tratí

Budoucí vysokorychlostní tratě se staví zejména pro potřeby obyvatel České republiky. Dotazníkové šetření prokázalo, že obyvatelé a cestující z Ústeckého kraje o ně zájem mají. Téměř 90 % respondentů uvedlo, že by Rychlá spojení využilo a více než tři čtvrtiny by byly ochotny si za tuto službu připlatit oproti jízdě po klasickém vlaku po konvenční trati. V průměru jsou cestující ochotni si připlatit 83 Kč, což je 150 % ceny aktuální jednosměrné klasické jízdenky.

Graf 2 - Očekávané využití vysokorychlostních vlaků respondenty



Co se týká využívání budoucích vysokorychlostních tratí, Janoušek předpokládá přesun pasažérů ze silnice na železnici, což je v souladu s výsledky dotazníku. Na druhou stranu ale expert dodává, že ne každý vymění vlak za automobil (JJ [12:45-13:33]). Hruška také očekává zájem o cestování rychlovlakem a upozorňuje, že z terminálu v Roudnici nad Labem se cestující dostanou do centra Prahy rychleji než z konečných stanic nejdelší linky pražského metra (PH [26:13-26:32], [26:32-27:06]).

V případě cen jízdného Hruška i Janoušek shodně odpovídají, že podle Ministerstva Dopravy České republiky by měla cena zůstat standardní tarifová (PH [37:29-37:58] a JJ [13:59-14:34]). U vlaků objednávaných ministerstvem, by tedy nemělo docházet k navýšení jízdného. V případě spojů, které budou provozovány na komerční riziko záleží na cenové politice jednotlivých dopravců (PH [37:58-38:29] a JJ [13:59-14:34]).

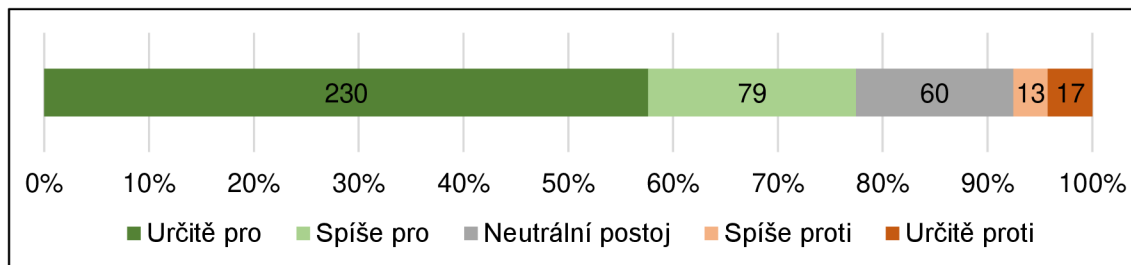
5.4 Postoj obyvatel a regionální specifika

Celkový postoj respondentů k plánované výstavbě vysokorychlostních tratí v Ústeckém kraji je pozitivní. Více než 75 % účastníků průzkumu se vyjádřilo, že je pro vysokorychlostní tratě v takovém trasování, které aktuálně navrhuje Správa železnic. Proti bylo necelých 10 % a zbývajících 15 % zastávalo neutrální názor.

Někteří respondenti své odpovědi upřesnili. Jedna z nich předpokládá, že vysokorychlostní trať a terminál v Ústí nad Labem umožní vyšší konkurenceschopnost

(vyšší ceny nemovitostí, přístup na trh práce, kultura apod.) periferních lokalit, které budou napojeny na velká města (Praha, Drážďany). Jiný respondent se naopak obává, že se města v Ústeckém kraji pomalu stanou satelity a noclehárnami.

Graf 3 - Postoj obyvatel k plánovanému trasování VRT



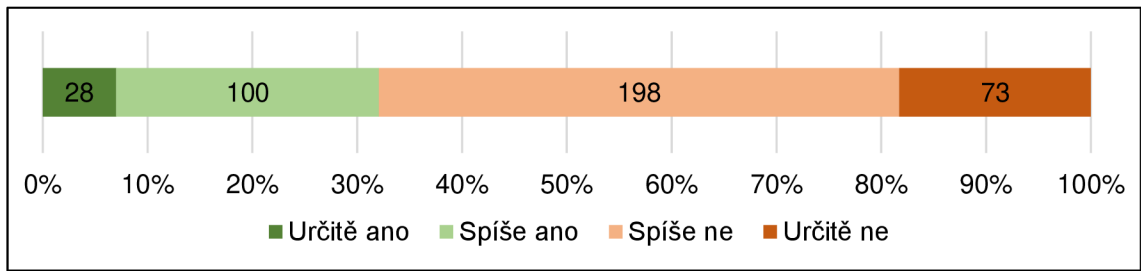
Obce a občané, kterých se plánovaná vysokorychlostní trať týká, často se Správou železnic jednají prostřednictvím skupin a sdružení (PH [20:38-20:52]). Příklady těchto sdružení jsou: FOCH – Fórum občanů Chlumecké zabývající se Krušnohorským tunelem západně od Chlumce (PH [20:53-21:09]), RozVRTaná krajina, která sdružuje města Litoměřice a Roudnice nad Labem (PH [21:10-21:35]) a spolek D8, jehož hlavním účelem je řešit problémy s hlukem na dálnici a nyní se zaměřuje i na vysokorychlostní trať (PH [21:35-22:12]).

Důvody odporu některých obcí a občanů uvedli experti různé. Podle Hrušky je nesouhlas dotčených obyvatel a obcí s projektováním vysokorychlostních tratí pochopitelný, protože nově plánované vysokorychlostní tratě opouštějí původní koridor územní rezervy (PH [18:12-18:31] a [15:21-15:50]). Janoušek si myslí, že jedním z důvodů problémů jsou historické zkušenosti. Konkrétně vysídlení obyvatel po druhé světové válce. Ti noví prý „nevidí za plot své zahrádky“ (JJ [6:23-6:52]).

5.5 Komunikace

Při budování infrastruktury takového rozsahu a významu je komunikace nezbytná. Podle odpovědí respondentů to však vypadá, že obce a jejich obyvatele Správa železnic o svých záměrech neinformuje. Pouze 7% respondentů se cítilo velmi dobře informováno a čtvrtina odpověděla, že je informována spíše dobře. Naopak téměř polovina se cítí být špatně informována a zbývajících 18,3% dokonce nedostatečně.

Graf 4 - Pocit respondentů být dostatečně informováni



Experti uvedli, že komunikace mezi nimi a obcemi probíhá a Správa železnic dokonce začala s dotčenými samosprávami komunikovat již ve velmi rané fázi přípravy, což není klasický postup (TB [5:25-6:03]). Správa železnic nejprve se obrátila na jednotlivá zastupitelstva a uspořádala setkání pro obce v menších regionech a další diskuse s obyvateli a zastupiteli jsou následně vedeny na základě žádostí jednotlivých obcí. (PH [19:44-20:37]). Hruška navíc zdůrazňuje, že Správa železnic se zároveň snaží získat co nejvíce podnětů od místních obyvatel, kteří svůj region znají (PH [23:25-23:56]).

Zkušenost z jednání mezi Správou železnic a zastupiteli Ústí nad Labem ukazuje, že v některých případech se spíše nedostatečně zajímají sami zastupitelé obcí. Z 55 zastupitelů statutárního města byli na schůzi přítomni pouze 4.

Na druhou stranu, komunikace mezi Správou železnic a *SNCF Réseau* probíhá bez problémů a francouzští kolegové jsou podle tázaných expertů velmi vstřícní (PH [1:40-2:00] and JJ [2:17-2:53]).

6 Závěr

Cílem této práce bylo zjistit očekávané sociální, ekonomické a environmentální dopady budoucích vysokorychlostních tratí v České republice, konkrétně v Ústeckém kraji. Za tímto účelem byly provedeny dva samostatné výzkumy, a to kvantitativní výzkum mezi obyvateli a cestujícími ze zkoumaného regionu a kvalitativní výzkum mezi zaměstnanci Správy železnic, organizace pověřené přípravou a výstavbou vysokorychlostních tratí v České republice.

Před zahájením kvantitativního výzkumu byly stanoveny tři hypotézy. První z nich předpokládala, že obyvatelé a cestující mají zájem o využívání služeb vysokorychlostních vlaků, které umožní spojení Ústí nad Labem s Prahou nebo Drážďany v krátkém čase, přibližně 30 minut. Tato hypotéza se potvrdila. Více než 87 % respondentů projevilo zájem o využívání vysokorychlostních tratí.

Potvrdila se i druhá hypotéza, když se ukázalo, že více než tři čtvrtiny obyvatel a cestujících jsou ochotni zaplatit více peněz za využívání vysokorychlostních vlaků. V průměru by byli respondenti ochotni zaplatit 150 % ceny současné standardní jízdenky, což je rovněž v souladu s hypotézou.

Pokud jde o třetí hypotézu, lze ji potvrdit pouze částečně. Sociálně-ekonomické dopady jsou respondenty obecně vnímány jako pozitivní. Naproti tomu v oblasti dopadů na životní prostředí se názory jednotlivých obyvatel a cestujících značně liší a narůstá počet respondentů s neutrálním postojem.

Závěrem lze konstatovat, že obyvatelé Ústeckého kraje mají od vysokorychlostních tratí podobná očekávání jako odborníci ze Správy železnic a novou infrastrukturu v regionu chtějí. Celkově očekávají především pozitivní socioekonomické dopady a obávají se negativních dopadů na životní prostředí. V tomto případě je především na odbornících zodpovědných za přípravu vysokorychlostních tratí, aby dostatečně komunikovali s obyvateli, pomohli rozptýlit jejich obavy a prosazovali opatření, která co nejvíce minimalizují negativní dopady.

Zdroje

- Ahlfeldt, G., & Feddersen, A. (2015). *From Periphery to Core: Measuring Agglomeration Effects Using High-Speed Rail*.
- Albalade, D., & Bel, G. (2012). High-Speed Rail: Lessons for Policy Makers from Experiences Abroad. *Public Administration Review*, 72(3), 336-349.
<https://doi.org/10.1111/j.1540-6210.2012.02492.x>.
- Arduin, J., & Ni, J. (2005). French TGV Network Development. *Japan Railway & Transport Review*, 2005(40), 22-28.
- Balek, P., Barták, M., Hlaváček, P., Kuchař, P., Novák, V., Palcrová, Š., Šašek, M., & Wokoun, R., Koutský, J. (ed.). (2012). *Ekonomické a sociální trendy vývoje v Ústeckém kraji po roce 1989*. Univerzita Jana Evangelisty Purkyně.
- Bieler, C., & Sutter, D. (2021). *Ecological comparison of transport modes on selected routes*. INFRAS. <https://www.tgv-lyria.com/sites/default/files/inline-files/tgv-lyria-infras-carbon-footprint-2020.pdf>
- Blanquart, C., & Koning, M. (2017). The local economic impacts of high-speed railways: theories and facts. *European Transport Research Review*, 9(12), 1-14.
<https://doi.org/https://doi.org/10.1007/s12544-017-0233-0>
- Bonnafoos, A. (1987). The regional impact of the TGV. *Transportation*, 14(2), 127-137. <https://doi.org/10.1007/BF00837589>
- Černý, K., Kárník, J., & Navrátil, M. (2018). *Železniční trať Praha - Drážďany*. Tváře.
- Disman, M. (2011). *Jak se vyrábí sociologická znalost: příručka pro uživatele* (4., nezměněné vydání). Karolinum.
- European Commission. (2021). *Questions and Answers: The revision of the TEN-T Regulation*. European Commission. Retrieved 2022-04-23, from https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_21_6725
- European Court of Auditors. (2018). A European high-speed rail network: not a reality but an ineffective patchwork. In *European Court of Auditors*. Publications Office of the European Union. <https://op.europa.eu/webpub/eca/special-reports/high-speed-rail-19-2018/en/#chapter0>

- Gavora, P. (1996). *Výzkumné metody v pedagogice: příručka pro studenty, učitele a výzkumné pracovníky*. Paido.
- Graham, D., Brage-Ardao, R., & Melo, P. (2013). Measuring the Impact of High-Speed Rail on Economic Performance: Evidence for the Madrid-Barcelona Corridor. https://transp-or.epfl.ch/heart/2013/ABS32_Brage-Ardao_Graham_Melo.pdf
- High-speed Europe: A sustainable link between citizens*. (2010). Publications Office of the European Union. file:///C:/Users/uzivatel/Desktop/JU/3DIPLOM/DP/gp_eudor_WEB_KO3109174ENC_002.pdf.en.pdf
- Charakteristika kraje. (2017). In *Český Statistický Úřad*. https://www.czso.cz/csu/xu/charakteristika_kraje
- Janovský, A. (2014). Historie projektování vysokorychlostních tratí v ČR. In *Vysokorychlostní železnice*. <https://www.vysokorychlostni-zeleznice.cz/historie-projektovani-vysokorychlostnich-trati-v-cr/>
- Jones, B. (2021). Spain's high-speed railway revolution. In *CNN travel*. Cable News Network. <https://edition.cnn.com/travel/article/spain-high-speed-rail-network/index.html>
- Kolovratník, M. (2020). Přehledné shrnutí příprav vysokorychlostních tratí v Česku. In *SILNICE ŽELEZNICE*. KONSTRUKCE Media, s.r.o. <https://silnice-zeleznice.cz/zeleznici-infrastruktura/prehledne-shrnuti-priprav-vysokorychlostnich-trati-v-cesku-223>
- Koutský, J. (2011). *Staré průmyslové regiony - vývojové tendence, možnosti rozvoje*. Univerzita J.E. Purkyně.
- Kuchař, P., & Vaska, L. (2013). *Regional Aspects of Unemployment in the Czech Republic and Slovakia*. Jan Evangelista Purkyně University.
- Lapáček, P., Bosáček, J., & Ovsenák, P. (2019). *Zmizelé koleje, zmizelá nádraží*. CPress.
- Nunno, R. (2018). Fact Sheet: High Speed Rail Development Worldwide. <https://www.eesi.org/papers/view/fact-sheet-high-speed-rail-development-worldwide>

- Pyrgidis, C. (2016). *Railway transportation systems: design, construction and operation*.
- Sůra, J. (2021a). Úzké hrdlo české železnice. Druhý kapacitní přechod do Německa bude nejdříve v roce 2030. In *zdopravy.cz*. <https://zdopravy.cz/uzke-hrdlo-ceske-zeleznice-druhy-kapacitni-prechod-do-nemecka-bude-nejdrive-v-roce-2030-87026/>
- Sůra, J. (2021b). S přípravou vysokorychlostních tratí v Česku budou dál radit Francouzi, mají smlouvu na 8 let. In *zdopravy.cz*. <https://zdopravy.cz/s-pripravou-vysokorychlostnich-trati-budou-v-cesku-dal-radit-francouzi-maji-smlouvu-na-8-let-94763/>
- Vachtl, M., Kuběna, R., & Tikman, P. (2015). *Nová trať Litoměřice – Ústí nad Labem – st. hranice SRN: Územně technická studie*. SUDOP PRAHA a.s. <https://datashare.spravazeleznic.cz/index.php/s/wbKBKDucUQaUck9?path=%2F%C3%9ATS%20NT%20Litom%C4%9B%C5%99ice%20-%20st.%20hr.%20SRN%2FA%20-%20Textov%C3%A1%20%C4%8D%C3%A1st#pdfviewer>
- Vysokorychlostní železnice v ČR*. (2022). Správa železnic. Retrieved 2022-05-06, from <https://www.spravazeleznic.cz/vrt/co-je-vrt/vrt-v-cr>
- Walker, S. (2018). 3 Types Of Transcription: Edited, Verbatim, And Intelligent. In *New Media Services*. https://newmediaservices.com.au/types-of-transcription/#2_Intelligent_Transcription
- Základní tendence demografického, sociálního a ekonomického vývoje Ústeckého kraje: 2019*. (2020). Český statistický úřad. <https://www.czso.cz/documents/10180/122245277/33000620.pdf/e00a3006-fa96-46f3-a539-66ed357721aa?version=1.3>
- Zpráva o životním prostředí v Ústeckém kraji: 2020*. (2021). Ministerstvo životního prostředí and Česká informační agentura životního prostředí. https://www.cenia.cz/wp-content/uploads/2022/01/Kraje_2020_ULK.pdf

Seznam obrázků

Obrázek 1 - Rychlá spojení v ČR	10
Obrázek 2 - Rychlá spojení v Ústeckém kraji	10

Seznam grafů

Graf 1 - Očekávané dopady na vybrané aspekty; odpovědi respondentů.....	16
Graf 2 - Očekávané využití vysokorychlostních vlaků respondenty	17
Graf 3 - Postoj obyvatel k plánovanému trasování VRT.....	18
Graf 4 - Pocit respondentů být dostatečně informováni	19