

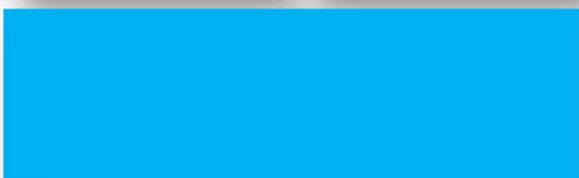


Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati **Praha – Brno – Břeclav**

A. Textová část

A.3 Dílčí souhrnná zpráva 09/2019, část 3 (Širší ekonomické přínosy)

Páté dílčí plnění 09/2019



M M
MOTT
MACDONALD



Studie k vysokorychlostní železniční trati Praha-Brno, Česká republika

Širší ekonomické přínosy

červen 2019

Mott MacDonald
Mott MacDonald House
8-10 Sydenham Road
Croydon CR0 2EE
United Kingdom

T +44 (0)20 8774 2000
F +44 (0)20 8681 5706
mottmac.com

Studie k vysokorychlostní železniční trati Praha-Brno, Česká republika

Širší ekonomické přínosy

červen 2019

Záznam o vydání a revizích dokumentu

Revize	Datum	Vypracoval	Kontroloval	Schválil	Popis
1	26.05.19	N. Hird	M. Montgomery	S. Cox	Interní koncept v1
2	04.06.19	N. Hird	M. Montgomery	S. Cox	Interní koncept v2
3	29.07.19	N. Hird, L. Grabovska, T. Limbersky	J. Barlow	P. Griffin	Finální koncept v3

Referenční č. dokumentu: 407317 | 1 | 1

Kategorie informace: Standardní

This document is issued for the party which commissioned it and for specific purposes connected with the above-captioned project only. It should not be relied upon by any other party or used for any other purpose.

We accept no responsibility for the consequences of this document being relied upon by any other party, or being used for any other purpose, or containing any error or omission which is due to an error or omission in data supplied to us by other parties.

This document contains confidential information and proprietary intellectual property. It should not be shown to other parties without consent from us and from the party which commissioned it.

Obsah

Manažerské shrnutí	1
Přehled	1
Role VRT v podpoře hospodářského rozvoje	2
Metodika	2
Dopady na zaměstnanost	4
Čistá dodatečná pracovní místa a HPH	4
Přínosy urychlení	5
Agglomerační dopady a dopady na trh práce	5
Dopady na bydlení a počet obyvatel	5
Hrubé dopady na bydlení a počet obyvatel	5
Závěr	6
1 Úvod	7
1.1 Účel studie	7
1.2 Souvislosti vysokorychlostní železnice	7
1.3 Soulad se strategickými politikami	8
1.4 Shrnutí zkušeností s VRT odjinud	10
1.4.1 High Speed 1 ve Spojeném království	11
1.4.2 Zavedení VRT do měst Hastings, Bexhill a Eastbourne	11
1.4.3 Stanice Hyllie ve Švédsku	12
1.5 Struktura zprávy	12
2 Územní plánování obcí a měst	14
2.1 Úvod	14
2.2 Přehled systému územního plánování v České republice	14
2.3 Územně plánovací dokumentace obcí	15
2.4 Stanovení výhledového stavu	20
2.5 Shrnutí	20
3 Přehled stanic VRT	21
3.1 Úvod	21
3.2 Praha centrum	21
3.2.1 Plochy vyčleněné pro pracovní místa	21
3.2.2 Plochy vyčleněné pro bydlení	22
3.3 Praha Zahradní město	23
3.3.1 Plochy vyčleněné pro pracovní místa	23
3.3.2 Plochy vyčleněné pro bydlení	24
3.4 Nehvizdy	25
3.4.1 Plochy vyčleněné pro pracovní místa	26
3.4.2 Plochy vyčleněné pro bydlení	27
3.5 Jihlava - Pávov	27

3.5.1	Plochy vyčleněné pro pracovní místa	27
3.5.2	Plochy vyčleněné pro bydlení	27
3.6	Jihlava centrum	28
3.6.1	Plochy vyčleněné pro pracovní místa	29
3.6.2	Plochy vyčleněné pro bydlení	29
3.7	Brno centrum	31
3.7.1	Plochy vyčleněné pro pracovní místa	31
3.7.2	Plochy vyčleněné pro bydlení	32
3.8	Brno – Bohunice	34
3.8.1	Plochy vyčleněné pro pracovní místa	34
3.8.2	Plochy vyčleněné pro bydlení	34
3.9	Shrnutí	35
4	Posouzení širších ekonomických přínosů VRT	37
4.1	Úvod	37
4.2	Metodika	37
4.3	Předpoklady	40
4.4	Dopady na zaměstnanost	43
4.4.1	Praha centrum	43
4.4.2	Praha Zahradní město	44
4.4.3	Nehvizdy	44
4.4.4	Jihlava – Pávov	45
4.4.5	Jihlava centrum	45
4.4.6	Brno centrum	46
4.4.7	Brno - Bohunice	46
4.5	Aglomerační přínosy	46
4.6	Změna zaměstnání z hlediska vyšší/níže produktivity	48
4.7	Dopady na bydlení	48
4.7.1	Dopady na maloobchod a služby volného času	48
4.7.2	Socioekonomické dopady a dopady na životní prostředí	49
4.7.3	Metodika	49
4.8	Shrnutí	51
5	Shrnutí a závěry	53
5.1	Přehled	53
5.2	Dopady na zaměstnanost	54
5.2.1	Čistá dodatečná pracovní místa a HPH	54
5.2.2	Přínosy urychlení	54
5.2.3	Aglomerační dopady a dopady na trh práce	55
5.3	Dopady na bydlení a počet obyvatel	55
5.3.1	Hrubé dopady na bydlení a počet obyvatel	55
5.4	Závěr	56
	Přílohy	57

A.	Případové studie	58
A.1	Úvod	58
A.2	Případová studie 1 – Montabaur ICE, Německo	58
A.2.1	Přehled	58
A.2.2	Dopad na propojenost	58
A.2.3	Přínos pro místní ekonomiku	59
A.2.4	Poučení pro rozvoj stanic VRT	59
A.3	Případová studie 2 – Gare de Lyon Part Dieu, Francie	60
A.3.1	Přehled	60
A.3.2	Dopad na propojenost	60
A.3.3	Přínos pro místní ekonomiku	61
A.3.4	Poučení pro rozvoj stanic VRT	61
A.4	Případová studie 3 – Stanice Hyllie, Švédsko	62
A.4.1	Přehled	62
A.4.2	Dopad na propojenost	62
A.4.3	Přínos pro místní ekonomiku	63
A.4.4	Poučení pro rozvoj stanic VRT	63
B.	Metoda přístupu	64
B.1	Vysokorychlostní železnice a ekonomická výkonnost	64
B.2	Klíčové dopady na hospodářství	66
B.3	Hlavní posouzení	67
C.	Ekonomické dopady podle lokality	71
C.1	Stanice Praha centrum	71
C.2	Stanice Praha Zahradní město	71
C.3	Stanice Nehvizdy	72
C.4	Stanice Jihlava – Pávov	72
C.5	Stanice Jihlava centrum	73
C.6	Stanice Brno centrum	74
D.	Dopady na bydlení podle lokality	76
D.1	Praha	76
D.2	Praha Zahradní město	76
D.3	Nehvizdy	76
D.4	Jihlava – Pávov	76
D.5	Jihlava centrum	76
D.6	Brno centrum	77
D.7	Brno Bohunice	78
E.	Odůvodnění 1 kilometré zóny studie	79
F.	Test citlivosti – vliv na zaměstnanost v daném území	82

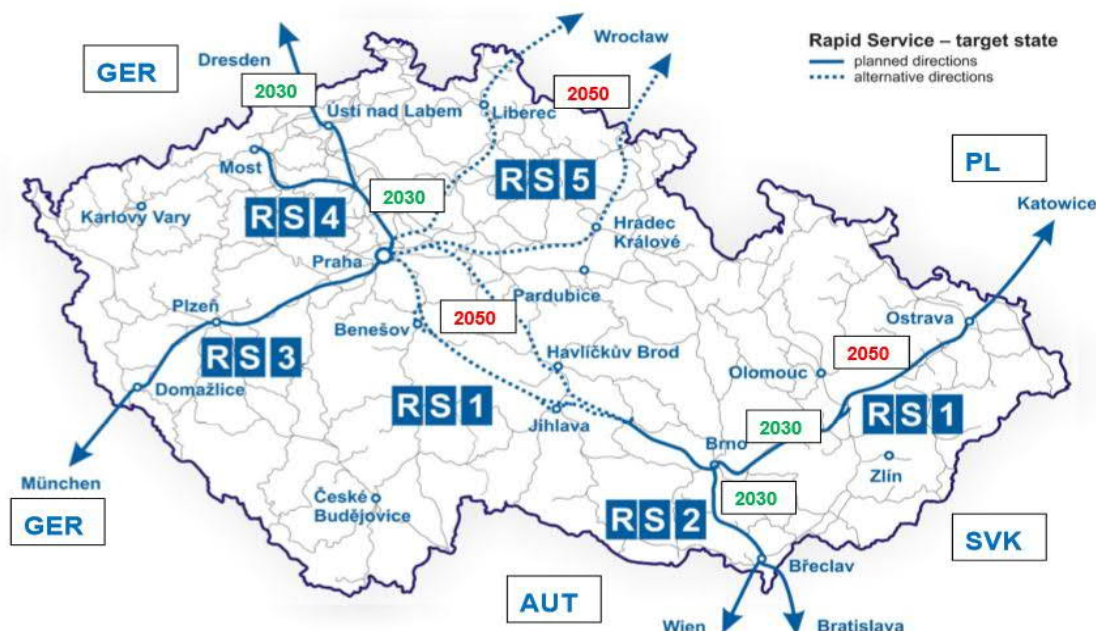
F.1	Úvod	82
F.2	Četnost spojů	82
F.3	Parametry testu citlivosti	83
F.4	Výsledky	84
G.	Seznam osob se kterými byl konzultován rozvoj území	86

Manažerské shrnutí

Přehled

Tato zpráva je součástí balíčku prací, které si u společnosti Mott MacDonald objednala společnost Sudop ke zvážení potenciálu vysokorychlostní železniční trati (VRT) mezi Prahou a Brnem. V roce 2017 oznámilo Ministerstvo dopravy plány pro novou síť VRT, která by procházela Českou republikou a vytvořila vysokorychlostní propojení se stávajícími sítěmi v jiných zemích střední a východní Evropy. Tato studie se zaměřuje na navrhovanou VRT mezi Prahou a Brnem, která je na obrázku níže znázorněna jako RS1.

Obr. 1: Mapa vysokorychlostních železničních tratí v České republice



Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR. Rychlovlaky – cílový stav: Plná čára – plánované směry, tečkovaná čára – alternativní směry

Plánovaná trasa VRT významně zlepší dostupnost a zkrátí cestovní dobu, díky úspoře v jízdní době mezi Prahou a Brnem přibližně na 40 minut. Taková skoková změna v dostupnosti bude mít výrazný dopad na regionální hospodářskou výkonnost. Trasa VRT má zásadní význam pro podporu širšího propojení napříč střední a východní Evropou, a zároveň zvyšuje konkurenceschopnost České republiky. V této zprávě uvádíme posouzení širších ekonomických přínosů spojených se zavedením VRT v sídlech stanic a její případný vliv na změnu využití území, která přispěje k hospodářskému růstu.

V této studii byla posouzena následující sídla se stanicemi VRT:

- Praha
- Praha Zahradní město (Praha)
- Nehvizdy (Praha sever) (stanice mimo město)
- Jihlava (centrum a stanice mimo město)

- Brno (centrum a Bohunice)

Klíčové přínosy zavedení VRT, které byly odhadnuty pro jednotlivá sídla stanic:

- Počet bytových jednotek
- Změna počtu obyvatel
- Počet pracovních míst
- Přispění těchto pracovních míst k hospodářské produktivitě.

Role VRT v podpoře hospodářského rozvoje

Vysokorychlostní železnice může hrát zásadní roli v podpoře místního hospodářského rozvoje v blízkosti stanic prostřednictvím následujících dopadů:

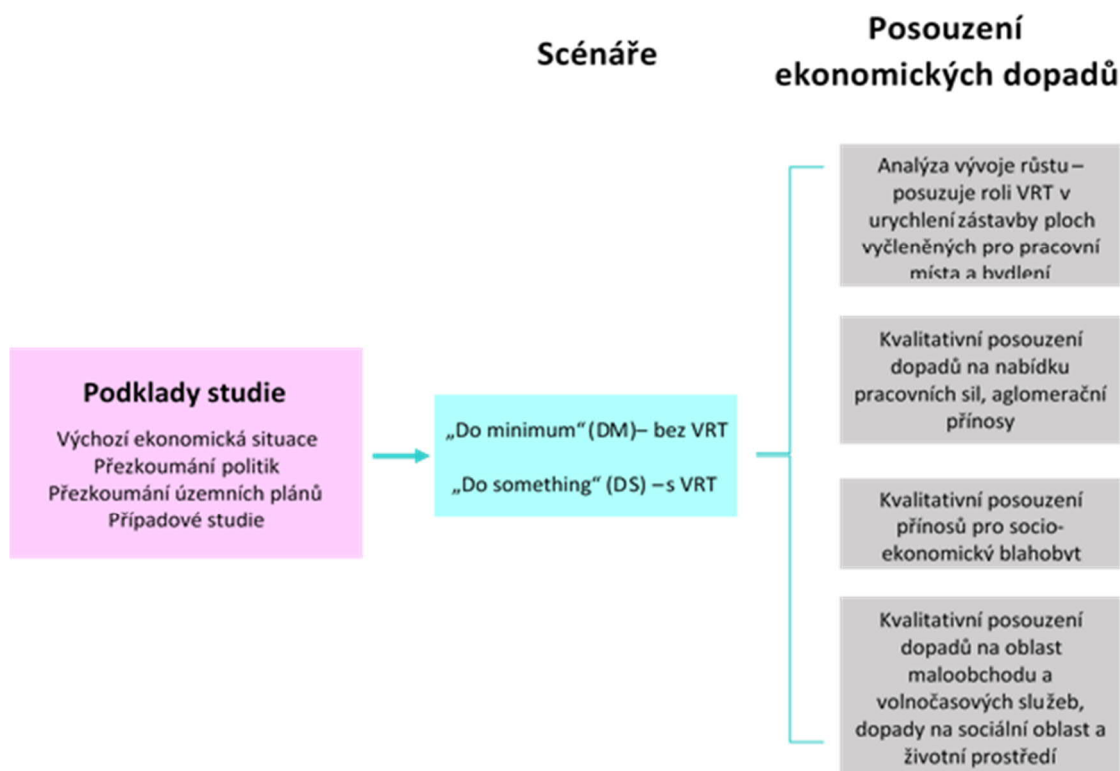
- Efekty nabídky – zvyšování produktivity prostřednictvím zkrácení doby strávené cestováním a prodloužení doby strávené v dosažené destinaci zvyšuje produktivní výkon pracovníků při stejných nákladech (na mzdy). Jelikož vysokorychlostní vlaky přepravují spíše osoby než náklad, je předpokládáno, že z dopadů nabídky budou nejvíce těžit firmy, které prodávají služby poskytované lidmi – služby založené na znalostech. Zvýšení dostupnosti, nezbytné pro propojování podniků a přístup na trh práce, pomůže v konečném důsledku zlepšit konkurenceschopnost České republiky a podpoří další investice ze zahraničí v mnoha odvětvích.
- Umožnění dojíždění na dlouhé vzdálenosti z okrajových oblastí – jedná se často o pracovníky s vysokým příjmem, kteří si mohou dovolit vyšší jízdné na VRT a díky dojíždění zvyšují průměrný příjem v okrajovém regionu svého bydliště.
- Aglomerační přínosy - VRT umožňuje vysokou koncentraci ekonomické aktivity v konkrétním místě a umožňuje zvýšení specializace, což zlepšuje produktivitu.
- Prostorový dopad – lokality přiléhající ke stanicím VRT nebo s nimi spojené získávají na rozdíl od jiných lokalit lepší dostupnost a tím i konkurenční výhodu. – Realizace všech těchto potenciálních umožněných změn však závisí na investičních rozhodnutích firem a domácností. Ty se většinou rozhodují podle mnoha kritérií, především podle dostupnosti vhodné kvalifikované pracovní síly.

Investice do vysokorychlostní železnice však sama hospodářský růst nezaručí a bude nezbytné provést doplňující politické intervence, které umožní příležitosti rozvoje poskytnuté VRT plně využít.

Metodika

Metodika pro posuzování ekonomických dopadů se zaměřuje na analýzu vývoje růstu s cílem prozkoumat širší ekonomické přínosy spojené s VRT. Tento celkový přístup a propojení jednotlivých prvků shrnuje následující Obr. 2.

Obr. 2: Posouzení ekonomických dopadů – celkový přístup



Zdroj: Mott MacDonald

Existují významné doklady o tom, že posílení železniční propojenosti v podobě zkrácení jízdní doby a zvýšení spolehlivosti může podpořit a stimulovat hospodářský růst. Stávající podniky a budoucí investoři mohou investovat do sídel disponujících kvalitnější železniční dopravou s větší důvěrou. V závislosti na kvalitě stávajících služeb, povaze navrhované investice a schopnosti růstu v okolních oblastech může investice do železnice hrát zásadní roli katalyzátoru hospodářského rozvoje.

K pochopení rozvojového potenciálu v jednotlivých lokalitách by napomohla podrobnější analýza, konzultace s jednotlivými zainteresovanými stranami, např. vlastníky pozemků, případnými investory atd. Každá lokalita bude mít své překážky rozvoje, stávající návrhy rozvoje a určitou úroveň tržní poptávky po rozvoji dané oblasti. Při podrobnějších konzultacích by pak bylo možné zjistit, jak by se případně změnil rozvojový potenciál těchto lokalit vlivem zvýšené železniční propojenosti.

Ekonomické přínosy posuzované VRT Praha – Brno jsme spočítali na základě Modelu transparentního ekonomického hodnocení (TEAM) firmy Mott MacDonald, který posuzuje ekonomické přínosy vzniklé z navržené změny využití území v souladu s principy uvedenými v Zelené knize britského Ministerstva financí¹ (UK Treasury Green Book), které jsou široce mezinárodně uznávány, a kalibrovali jsme je pro Českou republiku.

¹ Ke stažení na: <https://www.gov.uk/government/publications/the-green-book-appraisal-and-evaluation-in-central-government>. Zde adicionalita definována jako skutečný nárůst společenské hodnoty, který by nenastal v případě neprovedení posuzované intervence.

Model posuzuje klíčové ekonomické přínosy dotčených změn využití území ve vztahu k pracovním místům a hrubé přidané hodnotě (HPH)². Model využívá pro svou analýzu statistiky České republiky spolu s osvědčenými postupy a předpoklady získanými ze Spojeného království, ale i na míru provedenou analýzu místní oblasti.

Přezkoumali jsme územní plány obcí, abychom identifikovali plochy určené pro zaměstnání a plochy pro bydlení, které jsou v okruhu 1 000 m od stanice VRT a zároveň jejich zástavba je předpokládána po roce 2035. Přestože většina územních plánů obcí byla vytvořena před návrhem VRT, našli jsme celou řadu ploch určených pro zaměstnání a pro bydlení, které splňují tato dvě hodnotící kritéria (vzdálenosti od stanice a doby naplnění).

V tomto raném stádiu analýzy jsme model TEAM využili k prokázání:

- **kapacity pro růst ekonomických aktivit** v bezprostředním okolí každé navržené stanice. Vyjádřena jako čistý ekonomický dopad (pracovní místa a HPH).
- možného dopadu, který by VRT mohla mít, plynoucího z **urychlení zástavby ploch určených pro tvorbu pracovních míst o 5 let**. Vyjádřeno jako čistá dodatečná HPH vytvořená pracovníky zaměstnanými na daných plochách dříve než ve variantě bez VRT.

Pro účely analýzy současné hodnoty jsme modelovali pro každou stanici dva scénáře:

- Scénář bez VRT: předpokládá, že nebude vystavěna žádná stanice VRT a rozvojová plocha bude naplněna podle současné trajektorie. V tomto scénáři budou plochy zastavěny v roce uvedeném ve strategických dokumentech dané obce.
- Scénář s VRT: tento scénář předpokládá, že navržené stanice VRT budou dokončeny v roce 2035 nebo po něm a plochy budou zastavěny o 5 let dříve než ve scénáři bez VRT.

Hlavní výsledky hodnocení jsou podrobně uvedeny níže:

Dopady na zaměstnanost

Čistá dodatečná pracovní místa a HPH

Níže uvádíme shrnutí čistých dodatečných přínosů pro jednotlivé lokality navržených stanic³. Shrnutí představuje čisté dodatečné dopady na počet pracovních míst a HPH v momentě, kdy jsou identifikované plochy určené pro zaměstnání u každé stanice VRT plně rozvinuty⁴.

Tab. 1: Čistá dodatečná pracovní místa a HPH

	Čistá dodatečná pracovní místa	Čistá dodatečná HPH v mil. Kč
Praha	4 228	5 289
Praha Zahradní město	9 850	12 322
Nehvizdy	1 085	949
Jihlava Pávov	18 419	13 618
Jihlava centrum	5 569	4 117
Brno centrum	4 819	3 847

Zdroj: Mott MacDonald

² HPH (hrubá přidaná hodnota) je regionálním protějškem hrubého domácího produktu a vyjadřuje příspěvek jednotlivých pracovních míst/pracovníků k hospodářské produktivitě.

³ Toto jsou čistá dodatečná pracovní místa a HPH pro každý příslušný kraj, kde jsou navržené stanice VRT umístěny.

⁴ Upozorňujeme, že vývoj výstavby některých ploch pro pracovní místa zahrnutých v tomto hodnocení (pro Prahu) spadá do období po roce 2048 a proto nelze přičíst celý přínos těchto ploch pouze výstavbě VRT.

Přínosy urychlení

Níže nabízíme shrnutí současné hodnoty přínosů čisté dodatečné HPH z předpokládaného urychlení zástavby ploch v blízkosti jednotlivých navržených stanic VRT o 5 let. Tyto přínosy představují období 5 let čisté dodatečné HPH v současné hodnotě, kterou by mohla VRT pomoci vytvořit.

Tab. 2: Současná hodnota čisté dodatečné HPH

Stanice VRT	HPH v mil. Kč
Praha centrum	1 198 Kč
Praha Zahradní město	2 791 Kč
Nehvizdy	1 730 Kč
Jihlava centrum	7 507 Kč
Jihlava – Pávov	24 830 Kč
Brno centrum	7 014 Kč
Brno Bohunice	0 Kč

Zdroj: Mott MacDonald TEAM

Aglomerační dopady a dopady na trh práce

Aglomerační přínosy a dopady na trh práce jsme posoudili kvalitativně na základě analýzy kapacity pro růst zjištěné pomocí hodnocení širších ekonomických přínosů v modelu TEAM. Aglomerační přínosy pro Prahu Zahradní město, Jihlavu a Nehvizdy očekáváme poměrně velké díky velkému potenciálu pro rozvoj. Na druhé straně pro oblasti jako je Praha a Brno, které jsou mnohem většími sídly na pokročilejší úrovni rozvoje, budou pravděpodobně aglomerační přínosy zanedbatelnější. Další podrobné posouzení aglomeračních přínosů plynoucí ze zvýšené propojenosti na trase VRT vyžaduje další analýzu dopravního modelu, který ale v době zpracování této studie nebyl dostupný.

Usuzujeme, že VRT podpoří změnu k více/méně produktivnímu zaměstnání, na základě toho, že mají jednotlivci tendenci přijmout příležitosti na trhu práce v konkrétní lokalitě. V případě, že existují mezi lokalitami rozdíly v produktivitě (nazývané „efekty místa“), nastává čistá změna v ekonomickém dopadu a blahobytu. Vzhledem ke značné změně jízdní doby, díky VRT, mezi dvěma největšími městy České republiky, mezi nimiž je v současné době velký rozdíl v průměrné produktivitě (měřeno podle odlišnosti v HPH na pracovníka), očekáváme, že dopady VRT na trh práce budou zřejmě významné.

Dopady na bydlení a počet obyvatel

Hrubé dopady na bydlení a počet obyvatel⁵

V následující tabulce uvádíme shrnutí hrubých dopadů na bydlení a počet obyvatel.

Tab. 3: Hrubé dopady na bydlení a počet obyvatel

Stanice VRT	Bytové jednotky celkem	Celkový počet obyvatel
Praha centrum	268	569
Praha Zahradní město	9,080	19,250
Nehvizdy	0	0
Jihlava centrum	732	2,049
Jihlava – Pávov	903	2,528

⁵ Údaje o bydlení a počtu obyvatel jsme odvodili z počtu bytových jednotek na hektar v obcích, kde jsou takové údaje k dispozici, a z průměrné velikosti domácností na základě dat Českého statistického úřadu a dat daných obcí, pokud byla taková data k dispozici.

Stanice VRT	Bytové jednotky celkem	Celkový počet obyvatel
Brno centrum	892	1,891
Brno Bohunice	1,776	3,765

Zdroj: Mott MacDonald

Kromě rozvojového potenciálu v počtu bytových jednotek a dalších obyvatel studie usuzuje, že rozvoj bydlení v okolí stanic VRT bude mít řadu pozitivních dopadů na lokality všech navržených stanic VRT.

- **Dopady na maloobchod a volnočasové aktivity:** Rozvoj bydlení a příliv lidí do těchto sídel bude mít pravděpodobně za následek obecné pozvednutí nabídky centra města prostřednictvím kombinace postupného zvyšování návštěvnosti a výdajů v oblasti maloobchodu a služeb volného času.
- **Socio-ekonomické dopady:** Výstavba bydlení v blízkosti stanic VRT může zvýšit přístup pracovníků k pracovním trhům v hospodářském centru, snížit nezaměstnanost, zlepšit kvalitu života a vést k obsáhlému rozvoji. Bude ale zapotřebí doplňkových opatření, která zajistí, že schopnosti a kvalifikace místních obyvatel budou odpovídat novým ekonomickým činnostem. Dále bude nutné stavět cenově dostupné bydlení, aby byl rozvoj inkluzivní.
- **Dopady na udržitelnost:** Rozvoj bydlení v blízkosti stanic VRT napomůže snížení závislosti na osobních autech a podpoří využívání udržitelnějších forem dopravy a/nebo chůzi. To sníží emise CO₂,lepší kvalitu ovzduší, omezí hluk, dopravní nehody, obecné přetížení silniční dopravy, odloučenost jednotlivých lokalit navržených stanic VRT a v konečném důsledkulepší kvalitu života.

Závěr

Analýza naznačená v této zprávě prokazuje, že trasa VRT mezi Prahou a Brnem poskytuje jedinečnou příležitost pro rozvoj České republiky, a tato příležitost může mít trvalý dopad na celostátní ekonomickou výkonnost. V tomto raném stádiu vývoje VRT bylo zatím možné poskytnout jen hrubý odhad potenciálních širších ekonomických přínosů, na základě přezkoumání současné územně plánovací dokumentace obcí. Podrobnější analýza jednotlivých lokalit (ploch) by vyžadovala konzultaci s jednotlivými zainteresovanými stranami, např. vlastníky pozemků, případnými investory atd. K podrobnějšímu kvantitativnímu zhodnocení aspektů, jako jsou aglomerační přínosy a dopady na trh práce, by byl ještě zapotřebí dopravní model. Nicméně analýza prokázala, že širší ekonomické dopady zjištěných ploch pro tvorbu pracovních míst a pro bydlení budou pro všechny dotčené obce významné. Pokud se zkombinují tyto dopady s potenciálními aglomeračními dopady, dopady na trh práce, maloobchod a služby volného času, a kvalitativně posouzené dopady na udržitelnost, pak VRT evidentně nabízí bezkonkurenční příležitost rozvoje zvýšením celostátní hospodářské výkonnosti České republiky, a je zásadní pro podporu její konkurenceschopnosti na mezinárodním poli. Vezmeme-li v úvahu kvantifikované přínosy z urychlení zástavby, bude mít VRT významný dopad na všechny regionální ekonomiky dotčené navrženými stanicemi VRT. Tyto přínosy jsou zásadní pro podporu rozvoje těchto obcí, ale i širší růstové ambice celé České republiky. Vzhledem k významnosti této dopravní infrastruktury je pravděpodobné, že obce přizpůsobí a přehodnotí své územní plány tak, aby využily rozvojové příležitosti nabízené VRT. To je nezbytné k podoře efektivního využití území a k otevření cesty k plné škále přínosů, které konektivita VRT poskytuje. Ze zkušeností v jiném mezinárodním kontextu vyplývá, že je k tomuto účelu nezbytné provést doplňkové politické zásahy.

1 Úvod

1.1 Účel studie

Společnost Mott MacDonald spolupracuje se společností Sudop na zvážení potenciálu vysokorychlostní železniční tratě (VRT) mezi Prahou a Brnem, s několika navrženými mezistanicemi. Tuto zprávu vypracovala společnost Mott MacDonald jako součást balíčku prací a obsahuje posouzení širších ekonomických přínosů spojené se zavedením VRT do sídel stanic a způsob, jakým by toto zavedení změnilo využití území a tím zvýšilo hospodářský růst. Náš přístup vychází z našich pracovních aktivit ve Spojeném království v oblasti VRT a tradičních železničních stanic. Klíčovými přínosy, které odhadneme pro jednotlivá sídla stanic po zavedení VRT, jsou:

- počet bytových jednotek
- změna v počtu obyvatel
- počet pracovních míst
- příspěvek těchto pracovních míst k hospodářské produktivitě.

Analýzu jsme provedli na základě rámcových dokumentů územního plánování / územních plánů obcí za pomoci sekundárního výzkumu a spoluprací s úředníky z městských úřadů, kde to bylo možné. U každého sídla jsme stanovili budoucí scénář růstu s VRT a bez VRT. Stanice zahrnuté do analýzy jsou ve větších sídlech, se spoji VRT oddělenými od spojů regionální železnice. Jsou to:

- Praha
- Praha Zahradní město
- Nehvizdy (stanice mimo město)
- Jihlava (centrum a stanice mimo město)
- Brno (centrum a Bohunice).

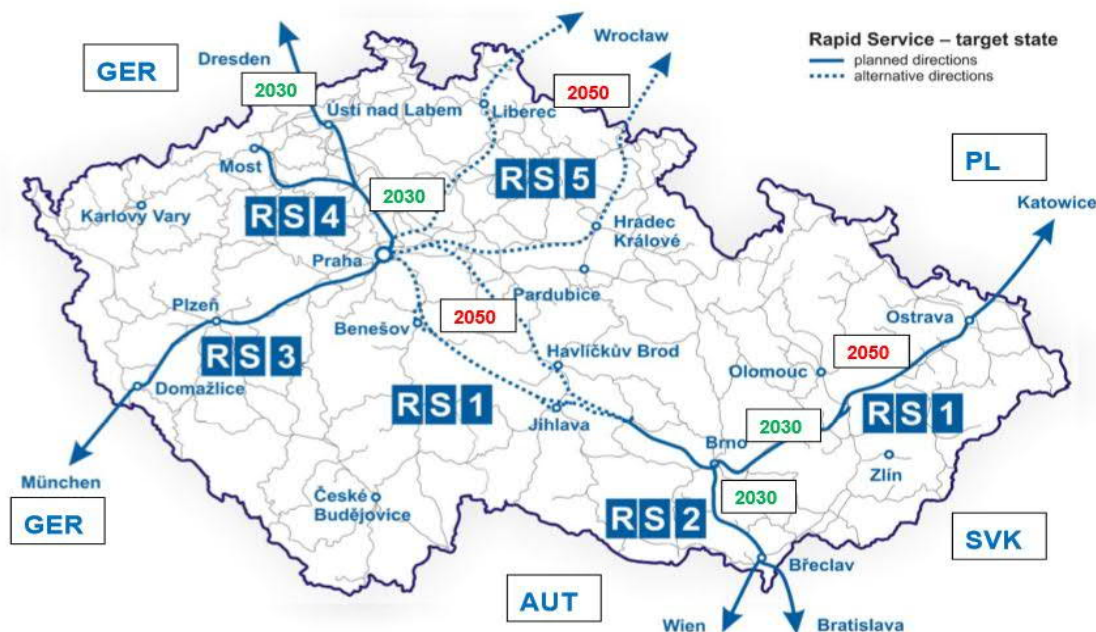
„Stanice mimo město“ (angl. parkway station) je termín používaný ve Spojeném království pro stanici, která není v centru města a často je vystavěna na zemědělské půdě. Tomuto popisu odpovídají v této zprávě tři potenciální stanice.

1.2 Souvislosti vysokorychlostní železnice

V roce 2017 oznámilo Ministerstvo dopravy plány na novou síť VRT, která bude procházet Českou republikou a vytvoří propojení se stávajícími sítěmi VRT v dalších zemích střední a východní Evropy. Navržené trasy spojí Českou republiku s Německem přes Drážďany na severozápadě a přes Domažlice s Mnichovem na jihozápadě. Trasa z Drážďan povede přes Prahu a Brno do Břeclavi, kde jsou možnosti dalšího pokračování do Vídně nebo Bratislavy. Toto dopravní spojení významně zlepší dostupnost a sníží dobu jízdy pro dojíždějící. Na trati z Prahy do Brna by se jízdní doba prudce snížila na asi 40 minut. Tento úsek infrastruktury má pro Českou republiku celostátní význam, jelikož by zásadně zkrátil dobu jízdy mezi Prahou, Brnem a mezistanicemi a zároveň by podpořil propojení se sousedními zeměmi. Trasa by měla být uvedena do provozu do roku 2035⁶.

⁶ Dle jednání se společností Sudop

Obr. 3: Mapa vysokorychlostní železnice v České republice



Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR. *Rychlovlaky – cílový stav. Plná čára – plánované směry, tečkovaná čára – alternativní směry*

Zavedení VRT v České republice a rozvoj sítě VRT je v souladu s cíli strategických politik na evropské i české úrovni, jak ilustruje Tab. 4.

Tab. 4: Přezkoumané dokumenty evropské politiky

Popis dokumentu	Soulad s danou vizí a politikou
<p>Evropská komise (2011) Bílá kniha o dopravě „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje</p> <p>https://ec.europa.eu/transport/themes/strategy/es/2011_white_paper_en</p>	<p><i>Dokumenty dopravní politiky</i></p> <p>V tomto dokumentu uvádí Evropská komise svou vizi dopravní sítě napříč členskými státy na příštích 10 let. Jsou v něm zahrnuty některé ambiciózní cíle, včetně velkého snížení emisí a rozsáhlé modernizace veškeré dopravní infrastruktury. Tato kapitola zprávy nabízí krátký seznam hlavních vizí Evropské komise do roku 2030 a 2050 a politik, které je mají uskutečnit.</p> <p>Snížení emisí o 60% v kontextu rostoucí dopravy a podpory mobility – tato politika se zaměřuje na vytvoření udržitelnější sítě pomocí rozvoje a zavedení nových a udržitelných paliv. Toho lze dosáhnout významným posunem v druzích dopravy (od silniční k železniční nebo vodní dopravě) na vzdálenosti nad 300 km do roku 2050, pokud bude realizována vhodná infrastruktura.</p> <p>Účinná hlavní síť pro multimodální meziměstskou dopravu a přepravu – zde je naznačena důležitost rozmanitosti dopravních možností od silniční po železniční, námořní a leteckou dopravu, aby nebyl jeden způsob dopravy zahlcen. Velkým zaměřením tohoto cíle je rozšíření infrastruktury VRT po celé Evropě. Do roku 2050 má Evropská komise za cíl mít plnou vysokorychlostní fungující síť, která propojí nejdůležitější letiště a přístavy s devíti hlavními železničními tratěmi.</p>

Popis dokumentu	Soulad s danou vizí a politikou
	<p>Globální rovnocenné podmínky pro dopravu na dlouhé vzdálenosti a mezikontinentální přepravu nákladu – tato vize je zacílena na modernizaci v letecké dopravě, je však na VRT, aby absorbovaly dopravu nákladu a osob na střední vzdálenosti. Uvádí se, že VRT konkurují letecké dopravě na vzdálenosti do 800 km.</p> <p>Jednotný evropský dopravní prostor – tato vize Evropské komise je soustředěna kolem pohybu osob a nákladu, snižování nákladů a zlepšování udržitelnosti. Předmětem není jen železniční doprava, jelikož se uznává, že pro zlepšení integrace v rámci EU jsou důležité všechny druhy dopravy. Je ale také uznaným faktem, že je třeba zrušit několik technických, administrativních a legislativních opatření, aby se snížil počet překážek pro vstup na vnitrostátní železniční síť. Dále se uvádí, že k dosažení tohoto stavu je zapotřebí větší spolupráce mezi členskými státy.</p>
Evropská komise (2016) Evropská strategie pro nízkoemisní mobilitu https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/news/doc/2016-07-20-decarbonisation/com%282016%29501_en.pdf	<p>Evropská strategie pro nízkoemisní mobilitu má za cíl výrazně snížit emise uhlíku ve všech členských státech do roku 2050. Celkovým cílem je snížit emise skleníkových plynů z dopravy o 60% na úroveň roku 1990. Níže uvádíme shrnutí způsobu, jakým chce Evropská komise tohoto cíle dosáhnout.</p> <p>Optimalizace dopravního systému a zvýšení jeho účinnosti – klíčovými prvky k dosažení tohoto cíle jsou řešení digitální mobility, spravedlivé a účinné stanovování cen v dopravě a prosazování multi-modalit. Evropská komise přezkoumala předpisový rámec tak, aby byl sektor železniční dopravy konkurenceschopnější pro všechny uživatele.</p> <p>Přechod k využití alternativní energie v dopravě – další upravenou sekcí rámce byl přechod od využívání fosilních paliv k využívání obnovitelných zdrojů energie. EU hledá alternativy pro všechny druhy dopravy, ale konkrétně uvedla, že u železnice je tato změna usnadněná pomocí elektrifikace. V současnosti je 94% dopravy v EU závislé na ropě. EU musí svou závislost na ropě drasticky změnit, má-li být považována za světovou špičku v biopalivech.</p>
Ministerstvo dopravy (2013) Dopravní politika ČR 2014-2020, s výhledem do roku 2050 https://www.dataplan.info/img_upload/7bdb1584e3b8a53d337518d988763f8d/b13-00298_ministerstvo_do_pravy_2014_2020_eng-05_1.pdf	<p>Zde uvádíme vrcholný strategický dokument České republiky, shrnujeme národní cíle pro dopravní politiku do roku 2020 a popisujeme, jak tyto cíle zapadají do širšího výhledu do roku 2050. Hlavní cíle Ministerstva dopravy jsme v tomto dokumentu vyzdvihli a shrnuli jsme je níže.</p> <p>Vytváření podmínek pro konkurenceschopnost České republiky – Tento cíl uznává důležitost infrastruktury a dopravy pro zlepšení konkurenceschopnosti České republiky. Vysoce kvalitní dopravní spojení snižuje náklady na přepravu zboží v rámci státu, a tudíž snižuje náklady pro podniky. Ministerstvo dopravy označilo VRT za klíčový prvek při zvyšování konkurenceschopnosti pro podniky na státní i mezinárodní úrovni. Modernizaci a dostavbu dopravní infrastruktury v mezinárodním kontextu v síti TEN-T tento politický dokument výslovně podporuje jako prioritu.</p> <p>Nákladní doprava v souladu s principem komodity (součinnosti více druhů dopravy) – Tato zásada je klíčovým nástrojem dopravní politiky Evropské komise pro dosažení udržitelné nákladní dopravy. Tento cíl se zaměřuje na otázky, jež je třeba řešit, aby byla železniční doprava přitažlivější pro nákladní sektor. V současné době není železniční síť propojená s požadovaným počtem logistických center nebo terminálů; díky tomu je silniční doprava atraktivnější, protože je účinnější. Aby česká vláda učinila železniční nákladní dopravu přitažlivější, musí investovat do modernějších technologií a zvýšit propojenost železniční sítě s námořními přístavy a letišti, která jsou uvedena v politickém dokumentu o síti TEN-T.</p> <p>Rozvoj dopravní infrastruktury – Českou republikou procházejí tři hlavní trasy Trans-evropské dopravní sítě (TEN-T): Východní – východostředomořský, Rýnsko-dunajský a Baltsko-jadranský koridor. Tato kapitola Dopravní politiky je v souladu s politikou Evropské komise. Ministerstvo dopravy ČR uvádí, vedle mnoha jiných cílů, dokončení tranzitních železničních koridorů (bez spojení Praha-Brno, to bude dokončeno k pozdějšímu datu) a modernizaci tratí na páteřní síti TEN-T.</p>

Zdroj: Viz dokumenty uvedené v tabulce.

1.4 Shrnutí zkušeností s VRT odjinud

Jako součást této zprávy jsme vypracovali řadu případových studií, které popisují širší ekonomické dopady stanic VRT zaznamenané v jiných státech. Před shrnutím příkladů případových studií se zabýváme klíčovými mechanismy, kterými VRT podporuje ekonomický růst. V této zprávě se snažíme vycházet ze zkušeností s hodnocením širších ekonomických přínosů stanic VRT, získaných ve Spojeném království a v Evropě, a uplatnit je v kontextu České republiky. Investice do dopravy, poskytující skokové změny v dostupnosti, jako je i VRT, ovlivňují regionální hospodářskou výkonnost čtyřmi konkrétními způsoby, které jsou zahrnuty do hodnocení a jsou to:

• Snížení nákladů na podnikání

- Na rozdíl od silniční infrastruktury (zejména dálnic), VRT umožňuje rychlou přepravu osob a neslouží přímo nákladní dopravě⁷. Z obchodního hlediska tudíž zajišťuje, že zaměstnanci jsou rychleji přepraveni jak do cílových, tak zdrojových destinací při cestě nazpátek. Zkrácení doby strávené na cestě do zaměstnání, a tedy prodloužení doby v zaměstnání, přispívá k nárůstu produktivity zaměstnanců při zachování nákladů. Tyto dopady na nabídku znamenají, že podnik tedy efektivněji dosahuje pracovních výkonů při nižších průměrných nákladech. Při nižších jednotkových výrobních nákladech vzniká příležitost rozšířit výrobu a/nebo vstoupit na nové lokality trhu. Tento proces je ovšem vysoce závislý na pružnosti poptávky po daném produktu⁸. Jelikož VRT přepravuje spíše osoby než náklad, pak z dopadů na straně poptávky budou těžit hlavně podniky, které poskytují služby dodávané lidmi – např. služby spojené s podnikáním v odvětvích založených na znalostech.

• Posílení výkonnosti podniků prostřednictvím nových příležitostí dojíždění

- VRT umožňuje dojíždění na dlouhé vzdálenosti do významných metropolitních oblastí z periferních lokalit, které byly předtím nedostupné. Lidé dojíždějící na dlouhé vzdálenosti jsou běžně pracovníci s vysokým příjmem a jako takoví zvyšují průměrné příjmy v okrajovém regionu svého bydliště. Zároveň ale tito dojíždějící posilují hospodářská centra v metropolitních oblastech, kam dojíždějí.

• Posílení výkonnosti aglomerací zvýšením produktivity

- Aglomerace podporuje zvyšování produktivity tím, že umožňuje vyšší koncentraci ekonomické činnosti na konkrétním místě. Vztah mezi hustotou činnosti a produktivitou je dobře podložen výzkumem, jehož předpokladem je, že zdvojnásobení velikosti města zvýší produktivitu o 3% až 8%⁹. Lepší dostupnost mezi jednotlivými městy může také usnadnit růst ekonomické produktivity, a to tím, že umožní jednotlivým městům se dále specializovat. Díky lepší dostupnosti lokalit se zvyšuje meziregionální obchod a přínosy plynoucí z úspor z rozsahu se mohou projevit ve všech fázích dodavatelského řetězce.

• Změna sídel ekonomických aktivit

- Oblasti, které přiléhají nebo jsou napojena na železniční stanici vysokorychlostní tratě, profitují díky zlepšené dostupnosti, zatímco jiné lokality ne, dává firmám v těchto dobře dostupných oblastech konkurenční výhodu. To může způsobit, že se některé firmy rozhodnou se do blízkosti stanic VRT přemístit. V závislosti na úrovni dopravních nákladů se mohou firmy rozhodnout, že se umístí buď v oblastech s nejnižšími dopravními náklady (pokud mají tyto náklady vysoké), nebo s nejnižším fixními a mzdovými náklady (pokud

⁷ VRT mohou často svými službami uvolnit kapacitu pro přepravu nákladu na stávajících tratích, ale to není přímý dopad služeb VRT, kterým se tento dokument zabývá.

⁸ Pokud není poptávka po výstupu pružná, pak může nárůst produktivity u pracovníků vést ke snížení počtu zaměstnanců.

⁹ Rosenthal, S. S., & W. C. Strange. (2004). Evidence on the nature and sources of agglomeration economies (Důkazy o povaze a zdrojích hospodářských výhod aglomerací). In: Henderson, F. & Thisse (Eds.), Handbook of Regional and Urban Economics (Příručka regionální a městské ekonomiky), sv. 4, str. 2119–2171. Amsterdam: North-Holland.

mají dopravní náklady středně vysoké až nízké). V zemích, jako je Česká republika, které mají rozvinutou dopravní infrastrukturu, může toto umožnit přesun (přenosné) ekonomické činnosti z hlavního centra do periferních lokalit typu Nehvizdy a Jihlava.

Avšak nejzásadnějším poznatkem, vyplývajícím z přezkoumání zkušeností s tratěmi a stanicemi VRT, je, že v oblastech, které se na zavedení VRT nepřipraví, nelze očekávat realizaci plné škály sociálních a ekonomických přínosů, jaké jim tato posílená propojenost nabízí. S příchodem VRT se stávají pozemky kolem stanic hodnotnější a strategičtější než dříve; je naprosto zásadní naplánovat využití těchto pozemků v budoucnu tak, aby bylo možné přínosy z konektivity VRT realizovat.

Níže shrnujeme příklady případů, kde investice do VRT podpořily hospodářský rozvoj, a některé hlavní poznatky, které lze využít pro českou VRT.

1.4.1 High Speed 1 ve Spojeném království¹⁰

Vysokorychlostní železniční trať High Speed 1 (HS1) byla plně spuštěna v roce 2009 a spojila londýnskou stanici St Pancras s evropskou vysokorychlostní sítí. Kolem stanic HS1 St Pancras, Stratford, Ebbsfleet a Ashford byly vytvořeny příležitosti rozvoje se smíšeným úspěchem jejich realizace.

V centrálním Londýně je rozvoj stanice King's Cross Central vnímán pozitivně. Ve studiích bylo zjištěno zvýšení hodnoty nemovitostí v blízkosti tohoto londýnského železničního terminálu a nyní spojení VRT tvoří důležitou součást nabídky případným investorům. K roku 2017 tato přestavba umožnila vznik 8 500 hrubých dodatečných pracovních míst^{11 12}. Určitá regenerace by asi nastala i bez VRT. Vzhledem k velkému množství dalších faktorů, které obnovu ovlivnily, je čistý dodatečný dopad High Speed 1 diskutabilní, ale je zřejmé, že VRT k regeneraci přispěla.

Výkonnost místních ekonomik v Ebbsfleet a Ashfordu je méně výrazná. V Ebbsfleet došlo ke značnému rozvoji, ale poskytnutí rozsáhlých parkovišť obklopujících stanici ve výsledku způsobilo, že stanice slouží dojíždějícím do Londýna spíše, než aby podpořila očekávaný silný hospodářský rozvoj založený na vzniku kancelářských ploch. Nezajištění doplňkové výstavby okolo stanice znamenalo, že kritické množství pro posílení železniční dopravy nebylo dosaženo.

Klíčová poučení pro českou VRT:

- VRT představuje příležitost ke stimulaci hospodářského růstu – zvláště na místní úrovni. Investice do VRT sama však nezaručí, že k tomuto růstu dojde. Aby byly tyto příležitosti plnou měrou využity, je zapotřebí doplňkových politických zásahů.
- Bez vyhodnocení čisté adicionality bude těžké dopady investic do VRT oddělit od jiných dopadů, to se týká především hustě osídlených městských lokalit, kde již značná rozvojová aktivita probíhá.

1.4.2 Zavedení VRT do měst Hastings, Bexhill a Eastbourne

V současné době se zvažují návrhy na zavedení služeb VRT mezi stanicemi Londýn St Pancras a Hastings, Bexhill a Eastbourne. Ve studii z roku 2017 společnost Mott MacDonald zjistila, že

¹⁰ Případová studie přejatá z článku "The economic impact of high speed rail – a review" (Hospodářský dopad vysokorychlostní železnice – přezkum), J. Laird, 27. 11. 2014

¹¹ Jelikož tato studie bere zřetel na adicionalitu, např. možnost, že mnohé z těchto pracovních míst by byly vytvořeny i bez VRT (mrtvá váha), nebo že mnohá z těchto pracovních míst byla přesunuta z jiných míst na jihovýchodě nebo v Londýně, předkládáme zde pouze hrubé dopady.

¹² "The Economic and Social Story of King's Cross" (Ekonomický a sociální příběh stanice King's Cross), Regeneris 2017, <https://www.argentilp.co.uk/content/The-Economic-and-Social-Story-of-Kings-Cross.pdf>

návrhy by mohly podpořit značně rozsáhlý rozvoj¹³. Byly nalezeny důkazy, že tyto služby by mohly podnítit obchodní investice a ekonomický růst, poskytnout nové příležitosti dojíždění a tím stimulovat růst bytové výstavby a podpořit ekonomiku cestovního ruchu. Mezi zjištěné klíčové potenciální přínosy patří:

- 730 pracovních míst a £29,9 mil. hrubé přidané hodnoty (HPH) ročně v zájmové oblasti studie díky podpoře zaměstnanosti a využití pozemků. To odpovídá £435,9 mil. HPH ve třicetiletém časovém horizontu (diskontované hodnoty a ceny roku 2017).
- přínosy pro ekonomiku cestovního ruchu díky podpoře cest s přenocováním a zvýšení útraty při jednodenních výletech turistů, odpovídající 561 pracovním místům a £19,9 mil. HPH ročně.

Klíčové poučení pro českou VRT:

- Navržené služby VRT mohou podpořit obchodní investice a růst, poskytnout nové příležitosti dojíždění a tím stimulovat bytovou výstavbu a podpořit stávající ekonomiku cestovního ruchu.

1.4.3 Stanice Hyllie ve Švédsku

Stanice Hyllie byla dokončena v roce 2010 a je umístěna 7km jihozápadně od města Malmö. Nachází se na trati z Malmö do Kodaně, přes most Øresund. Před výstavbou vykazovaly čtvrti Holma a Kroksbäck vysokou nezaměstnanost a nízkou podnikatelskou aktivitu. Nová železniční stanice vybudovaná mimo centrum města působila jako katalyzátor hospodářského rozvoje.

Posílené dopravní spojení a strategická poloha stanice mezi Malmö a Kodaní v kombinaci s uceleným plánem rozvoje přilákaly firmy, důvěřující trvalému růstu a vyšší návštěvnosti, do této oblasti. Hyllie se stalo destinací samo o sobě, s rostoucím počtem volnočasových a obchodních příležitostí, např. první velká aréna města Malmö a nákupní centrum mimo město. Je zjevné, že rozvoj doplnil stávající nabídku centra města, než aby jí konkuroval.

Stanice Hyllie posílila ekonomický dopad mostu Øresund, který byl otevřen v roce 2000. Tento most pomohl vytvořit mezi Kodaní a Malmö společné trhy práce a bydlení. Švédské obyvatelstvo z provincie Scania, kde byla vysoká nezaměstnanost, získali díky spojení přístup na dánský trh práce, kde zároveň přispívají k produkci Dánska. V roce 2014 most Øresund využílo v průměru 15 000 denních dojíždějících, díky čemuž Dánsko dosáhlo své nejvyšší úrovně zaměstnanosti od roku 2009¹⁴.

Klíčová poučení pro českou VRT:

- VRT může pomoci vytvořit společný trh práce a bydlení, a rozprostřít přínosy plynoucí z přehřívání ekonomiky prostřednictvím doplňující výstavby.
- Pro důvěru investorů byly zásadní ucelené plány rozvoje.

1.5 Struktura zprávy

Zbývající část zprávy má následující strukturu:

- Kapitola 2 územního plánování obcí a měst – poskytuje přehled systému územního plánování v České republice a přehled zkoumaných dokumentů.

¹³ "High Speed Rail Services to Hastings, Bexhill and Eastbourne: Strategic Economic Case Executive Summary" (Služby vysokorychlostní železnice do měst Hastings, Bexhill a Eastbourne: manažerské shrnutí strategického ekonomického případu), říjen 2017 <https://www.eastsussex.gov.uk/media/9250/171004-executive-summary.pdf>

¹⁴ "The Øresund Bridge and its region 15 years" (Most Øresund a jeho region - 15 let), Øresundsbron, 2015 <https://data.oresundsbron.com/cms/download/The%20Øresund%20Bridge%20and%20its%20Region%202015.pdf>

- Kapitola 3 Přehled stanic VRT – uvádí přehled navržených ploch pro bydlení a tvorbu pracovních míst v okolí všech navržených stanic VRT, na které bude mít jejich výstavba pravděpodobně dopad.
- Kapitola 4 Posouzení ekonomického dopadu – předkládá metodiku, předpoklady a výsledky provedeného posouzení ekonomického dopadu.
- Kapitola 5 Shrnutí a závěry – nastiňuje hlavní závěry této zprávy.

2 Územní plánování obcí a měst

2.1 Úvod

Tato kapitola se zabývá politikami územního plánování na úrovni obce. Zkoumaný materiál jsme získali pomocí internetového vyhledávání na webových stránkách obcí a z diskusí s úředníky v obcích samotných. Tuto kapitolu začínáme stručným přehledem českého systému územního plánování a poté představíme klíčové dokumenty, které jsme použili ke zjištění ploch vyčleněných pro tvorbu pracovních míst a pro bydlení v blízkosti plánovaných stanic VRT. Zahrnuli jsme i mapy vyznačující umístění stanic. Klíčové informace, např. jaké období plán pokrývá či jaké jsou cíle zaměstnanosti a bydlení, jsme získali z příslušných dokumentů tam, kde byly k dispozici.

2.2 Přehled systému územního plánování v České republice

Systém územního plánování v České republice je decentralizovaný. Obce mají značnou svobodu v určení využití území a v plánování růstu v souladu se svými vlastními místními ambicemi. Role vlády v záležitostech územního plánování byla významně omezena po pádu komunismu v roce 1989 a při přechodu k liberální, tržní ekonomice a demokratickému politickému systému. V předchozí éře komunismu byl systém územního plánování v České republice (dříve Československu) přísně řízen na státní úrovni a půda byla přidělována jedním centralizovaným orgánem, jehož cílem bylo poskytnout pozemky pro bydlení tam, kde to bylo potřeba, a vystavět ve většině těchto oblastí velké, panelové věžové domy. Posun od komunistického systému jedné politické strany k liberální demokracii s sebou nesl i širokou deregulaci a decentralizaci moci směrem k regionům a ještě významněji k obcím¹⁵.

Obr. 4: Mapa krajů České republiky



Zdroj: Kraje české republiky, EU2009.cz: <http://www.eu2009.cz/en/czech-republic/regions/regions-of-the-czech-republic-329/index.html>

¹⁵ S, Monk, C, Whitehead, G, Burgess and C, Tang, International Review of land supply and planning systems (Mezinárodní přezkum dostupnosti pozemků a systémů územního plánování) (březen 2013).

Česká republika je rozčleněna na 14 krajů a přes 6 000 obcí. Tyto obce jsou pravděpodobně nejvýznamnějším správním orgánem v českém systému územního plánování. Zatímco jejich plány rozvoje jsou vyžadovány zákonem a musejí být v souladu s metodikou Politiky územního rozvoje ČR, která je nastavena na celostátní úrovni, a se Zásadami územního rozvoje, stanovenými na krajské úrovni, ponechávají si obce vysokou míru kontroly nad místním územním rozvojem a přiřazováním pozemků na různé účely. Stát má nadále pravomoc přidělovat půdu potřebnou pro státem poskytovanou infrastrukturu, jako je doprava a inženýrské sítě.

Během posunu k tržní ekonomice začalo územní plánování v České republice více přihlížet k poptávce po pozemcích k bydlení a komerčnímu využití. Každá obec je odpovědná za vymezení pozemků k uspokojení poptávky ve své konkrétní oblasti. V některých obcích, především těch v okolí velkých ekonomických a populačních center, jako je Praha, došlo k rozsáhlé výstavbě v okrajových částech, což mělo za následek v některých případech zvýšený živelný růst měst.

V této studii jsme se zaměřili na využití území uvedené v územních plánech a urbanistických studiích na úrovni obcí. Každá obec se nachází v jiném bodě cyklu svého územního plánování a materiál shrnutý níže představuje stav, se kterým jsme se setkali na jaře roku 2019, a představuje základ pro pochopení toho, jak by se mohlo v budoucnu změnit využití území s příchodem VRT do daných obcí.

2.3 Územně plánovací dokumentace obcí

V této kapitole uvádíme přehled územních plánů jednotlivých obcí, kterými bude VRT procházet. Následující tabulky obsahují informace o jejich plánech růstu a cílech v rozvoji bydlení, zaměstnanosti a počtu obyvatel. Oblasti vlivu, znázorněné okolo každé stanice, se rozkládají v okruhu 1 000 m¹⁶ od stanice, což je široce uplatňovaná zóna vlivu k pochopení vlivu VRT na využití území a místní ekonomiku.

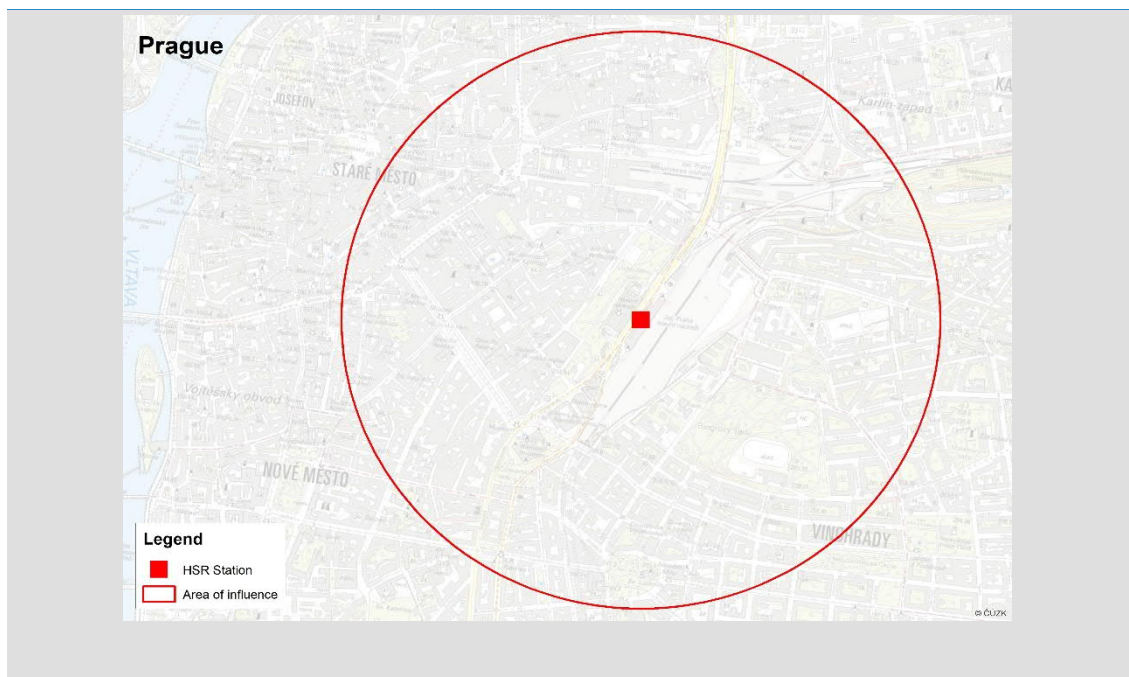
Tab. 5: Přehled územně plánovací dokumentace města Prahy

Přehled plánů
Rok vydání plánu: 2018
Název: Územní plán hlavního města Prahy (Metropolitní plán) (2018) https://plan.app.iprpraha.cz/vykresy/ Územní plán hlavního města Prahy http://app.iprpraha.cz/apl/app/vykresyUP/
Časové období, na které se plán vztahuje: 2023 - 2050 (Metropolitní plán)
Cíle růstu stanovené v plánu:
Počet obyvatel: současný počet obyvatel 1,3 mil. (2018), cílový počet 1,49 mil. (2050)
Bydlení: plán nestanovuje žádný celkový cíl pro bydlení
Zaměstnanost: současný počet zaměstnaných 696 000 (2018), cílem je zvýšení o 585 000 (2050)

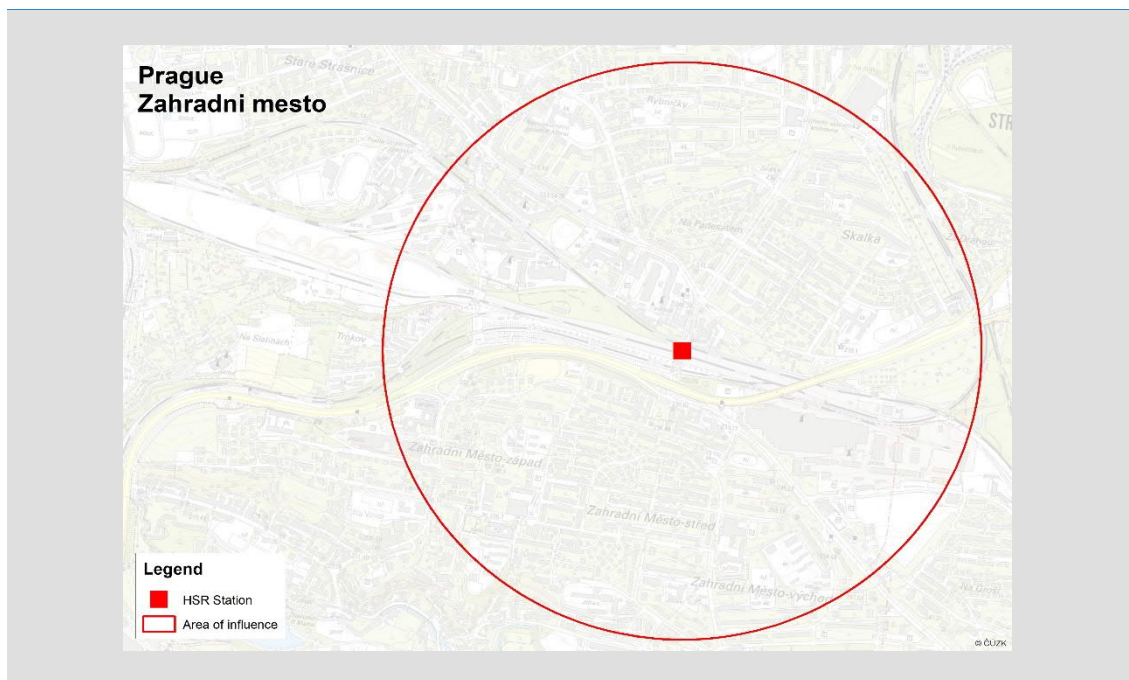
¹⁶ Na základě zkušeností z podobných studií se považuje okruh 1 000 m za vhodnou spádovou oblast pro posouzení, zda bude VRT mít dopad na plochy stanovené pro pracovní místa a pro bydlení. Vychází ze vzdálenosti, kterou jsou lidé ochotni ujít k vlakové stanici. Např. WYG (2015) „How far do people walk?“ (Jak daleko jdou lidé pěšky?) naznačuje, že ve Spojeném království lidé ujdou na železniční stanici v průměru 1 010 m na základě údajů z celostátního šetření osobní dopravy. Ve skutečnosti může být spádová oblast větší nebo menší a k pochopení velikosti oblasti vlivu by byl zapotřebí další podrobný průzkum docházkových vzdáleností nad rámec této studie.

Přehled plánů

Obrázek oblasti navržené stanice VRT – centrum města

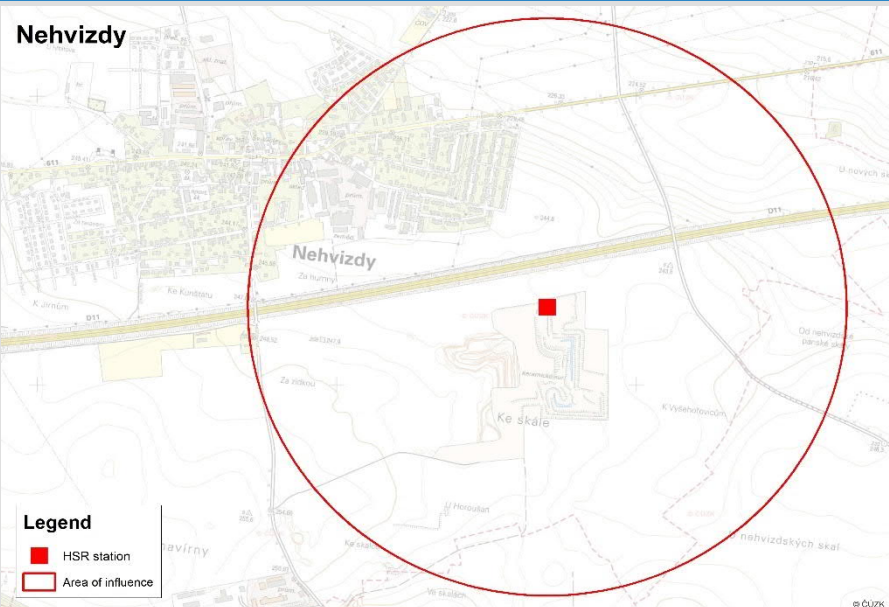


Obrázek oblasti navržené stanice VRT – Praha Zahradní město



Zdroj: Územní plán hlavního města Prahy (Metropolitní plán) (2018) <https://plan.app.iprpraha.cz/vykresy/Kruh-oblast-vlivu-ctverec-stanice-VRT>

Tab. 6: Přehled územně plánovací dokumentace obce Nehvizdy

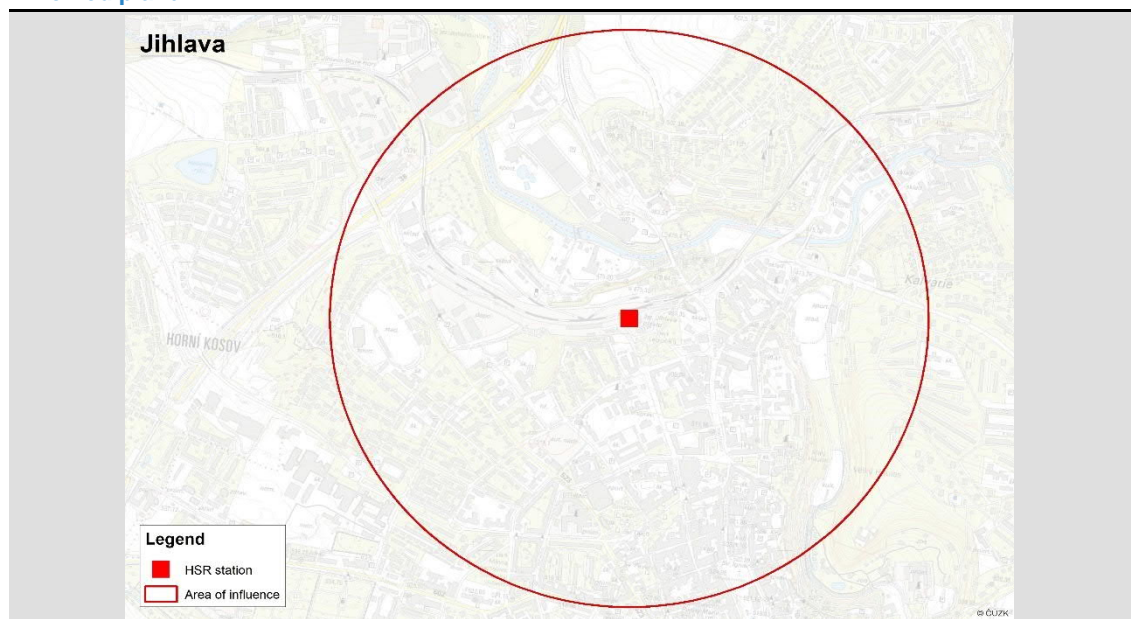
Přehled plánů
Rok vydání plánu: srpen 2007 (změněn v lednu 2019)
Název: Územní plán Nehvizdy (Změna č. 4 ÚP Nehvizdy) https://www.nehvizdy.cz/mestys/uzemni-plan/
Časové období, na které se plán vztahuje: 2012, bez stanoveného konce doby platnosti
Cíle růstu stanovené v plánu:
Počet obyvatel: současný počet obyvatel 3 094 (k roku 2018), předpokládaný budoucí počet obyv. 4 424 (na konci plánovacího období)
Bydlení: cílový počet 1 651, což by představovalo nárůst o 477 bytových jednotek
Zaměstnanost: cílový počet 881 (plán neobsahuje údaje o současném počtu zaměstnaných)
Obrázek oblasti navržené stanice VRT Nehvizdy


Zdroj: Územní plán Nehvizdy (Změna č. 4 ÚP Nehvizdy), (2019)
<https://www.nehvizdy.cz/mestys/uzemni-plan/> Kruh – oblast vlivu, čtverec – stanice VRT

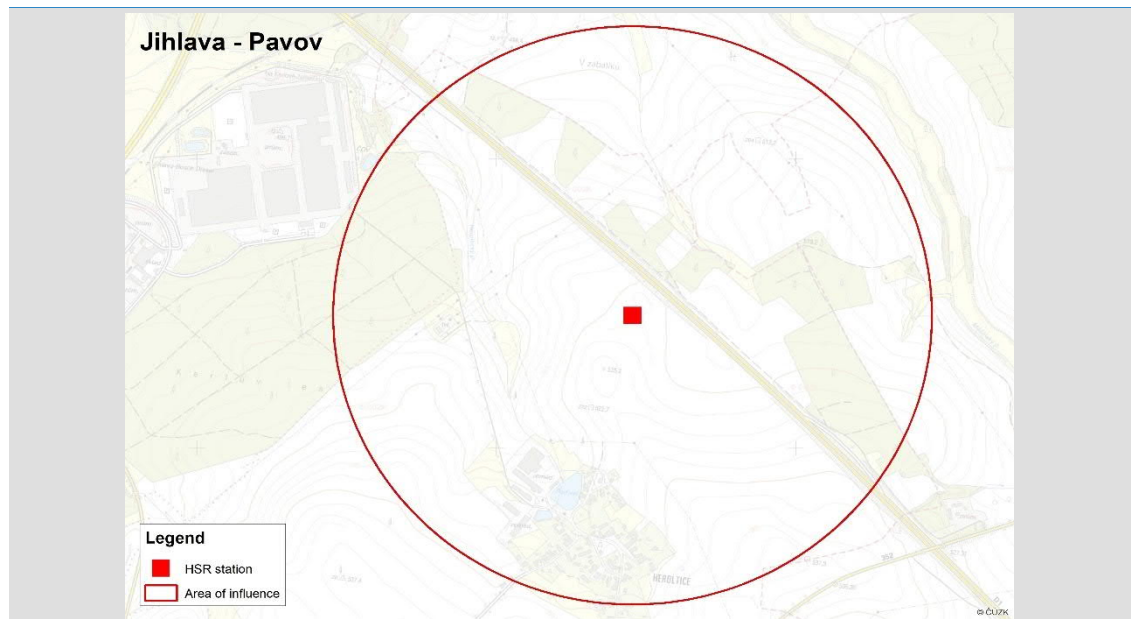
Table 7: Přehled územně plánovací dokumentace města Jihlavy

Přehled plánů
Rok vydání plánu: září 2017
Název: Územní plán města Jihlavy (2017) https://www.jihlava.cz/assets/File.ashx?id_org=5967&id_dokumenty=522504
Časové období, na které se plán vztahuje: 2017 – 2025
Cíle růstu stanovené v plánu:
Počet obyvatel: 50 760 v roce 2011, předpoklad 52 796 trvale bydlících do roku 2025
Bydlení: 20 052 v roce 2011, předpoklad 21 118 bytových jednotek celkem do roku 2025 (kapacita až 25 342, pokud se uvolní územní rezerva ve výši 20%)
Zaměstnanost: územní plán neuvádí model zvýšení zaměstnanosti
Obrázek oblasti navržené stanice VRT Jihlava centrum – centrum města

Přehled plánů



Obrázek oblasti navržené stanice VRT Jihlava – Pávov



Zdroj: Územní plán města Jihlavy (2017)
[https://www.jihlava.cz/assets/File.ashx?id_org=5967&id_dokumenty=522504_Kruh – oblast vlivu, čtverec – stanice VRT](https://www.jihlava.cz/assets/File.ashx?id_org=5967&id_dokumenty=522504_Kruh_-_oblast_vlivu,_ctverec_-_stanice_VRT)

Tab. 8: Přehled územně plánovací dokumentace města Brna

Přehled plánu

Rok vydání plánu: leden 2010 (návrh)

Název: Územní plán města Brna http://gis5.brno.cz/tms/konceptup_a/index.php#c=-599957%252C-1160087&z=0&l=vektory_upk_ags.upk_01_1_r&p=&

Časové období, na které se plán vztahuje: 2022 – 2051 (koncept nového územního plánu)

Cíle růstu stanovené v plánu:

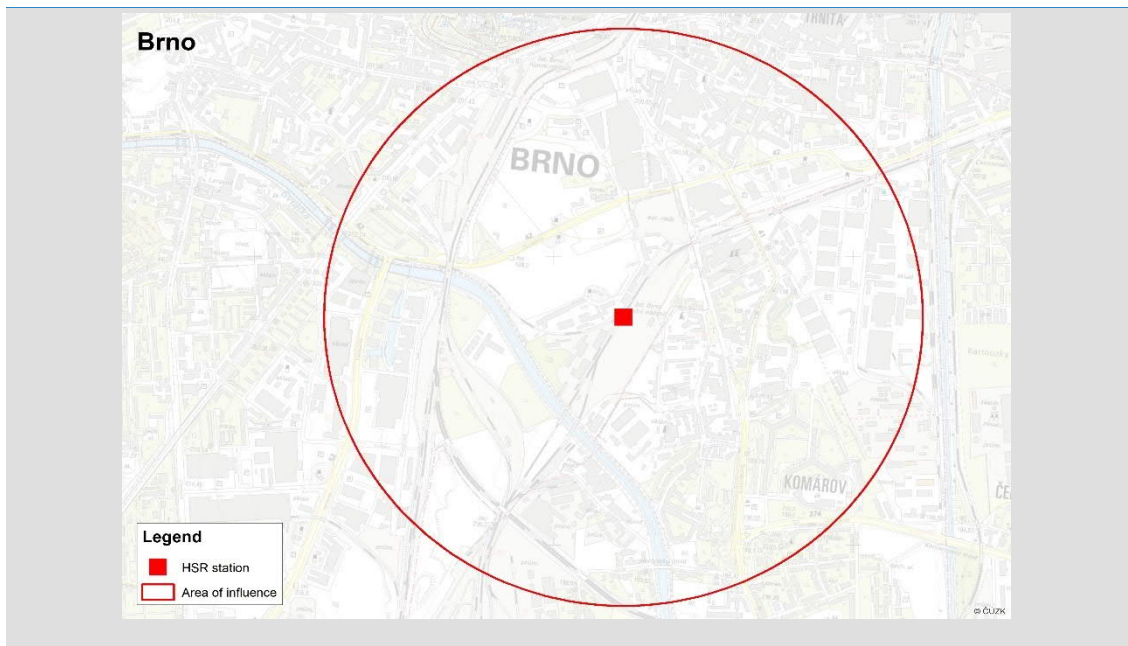
Přehled plánu

Počet obyvatel: 370 000 v současném plánu. Předpoklad 375 000 v roce 2051 (hlavní scénář v Územním plánu města Brna 2010).

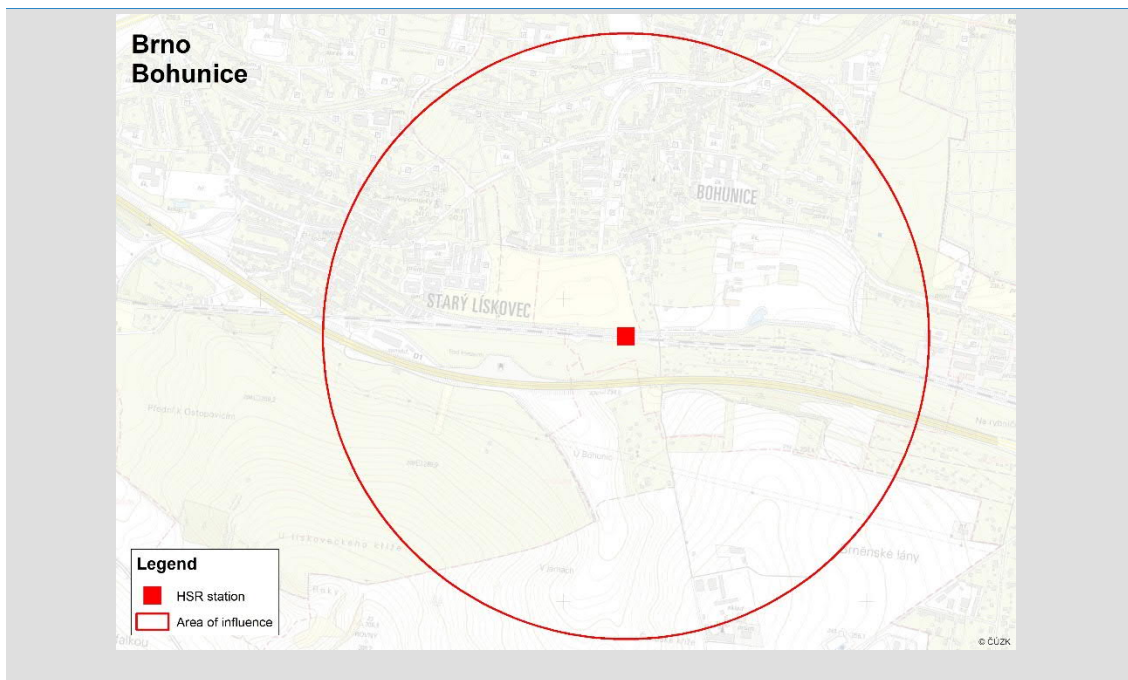
Bydlení: současný počet 218 141 bytových jednotek (Český statistický úřad, sčítání lidu 2011). Varianta II Územního plánu města Brna předpokládá 39 000 nových bytových jednotek

Zaměstnanost: odhad zaměstnaných 175 500 (Český statistický úřad, sčítání lidu 2011). Maximální kapacita rozvojových oblastí je 155 708 ve Variantě II Územního plánu města Brna

Obrázek oblasti navržené stanice VRT Brno – centrum města



Obrázek oblasti navržené stanice VRT Brno – Bohunice



Zdroj: : Územní plán města Brna (2010) http://gis5.brno.cz/tms/konceptup_a/index.php#c=-599957%252C-1160087&z=0&l=vektory_upk_agr.upk_01_1_r&p=&. Kruh – oblast vlivu, čtverec – stanice VRT

2.4 Stanovení výhledového stavu

Návrhy na zavedení VRT se stanicemi v hodnocených sídlech jsou relativně nové a územní plány byly vypracovány ve většině případů ještě před představením těchto návrhů. To znamená, že místní orgány územního plánování mají pouze omezenou příležitost stanovit strategickou úvahu o tom, jak by zavedení VRT v jednotlivých sídlech mohlo změnit vzorce využití území a ovlivnění růstu bydlení, počtu obyvatel a zaměstnanosti.

Z tohoto důvodu jsou cíle růstu v územních plánech do značné míry zaměřeny na situaci bez propojenosti prostřednictvím VRT. Abychom získali lepší náhled na změny území po zavedení VRT, tak jsme navštívili příslušné odbory územního plánování v dotčených lokalitách, abychom konzultovali potenciální rozvoj území nad rámec platného územního plánu. Seznam těchto jednání je uveden v příloze G. Jak již bylo řečeno z těchto jednání bylo velice důležité získat informace o potenciálním rozvoji území, které není zahrnut ve stávajícím nebo připravovaném územním plánu, ale také získat informace o stavu předpokládané využitelnosti území a časovém harmonogramu naplněnosti rozvojových ploch. Dále byl kladen důraz také na získání informací ohledně metodiky stanovení využitelnosti území.

Výsledkem těchto jednání je pak seznam lokalit vytipovaných pro potenciální rozvoj území v případě realizace vysokorychlostní tratě.

V případě většího množství času a také rozpočtu, než umožňuje stávající rozsah projektu, bychom chtěli rozšířit konzultace s vedoucími pracovníky územního plánování, tak abychom identifikovali některé další transformačních příležitosti, které by mohlo zavedení VRT vyvolat.¹⁷

2.5 Shrnutí

Český systém územního plánování je vysoce decentralizovaný. Obce mají vysokou úroveň kontroly nad rozvojem území a přidělováním půdy na různé účely. Přezkoumali jsme územně plánovací dokumentaci na úrovni obcí, abychom identifikovali plochy vyčleněné pro tvorbu pracovních míst a pro bydlení v rámci navržených stanic VRT a kolem nich. Tyto vybrané lokality jsme následně konzultovali a ověřili s pracovníky odboru územního plánování jednotlivých obcí a případně upravili nebo doplnili o další lokality nebo upřesnili možné budoucí využití daných lokalit.

¹⁷ Analýza tohoto typu by byla provedena nad rámec stávající politiky územního plánování každé obce. Na základě zkušeností z UK, by tento proces každé obce, která plně přizpůsobí politiku územního plánování příležitostem plynoucím z VRT, byl pravděpodobně iterativní a může trvat i několik let zahrnujících podrobné analýzy (například posouzení bydlení a funkčního využití území, posouzení dopadů na životní prostředí atd.) Z tohoto důvodu posouzení věrohodného scénáře, který plně zahrnuje příležitosti VRT na změnu území je nad rámec možností této počáteční studie.

3 Přehled stanic VRT

3.1 Úvod

V této kapitole uvádíme popis oblasti jednotlivých navržených stanic VRT a ploch, u kterých pravděpodobně dojde díky zavedení VRT ke změně stávajícího využití území, a pozemků v současné době vyčleněných na budoucí rozvoj. Aby bylo možné posoudit, které plochy budou pravděpodobně výstavbou navržených stanic VRT ovlivněny, musely plochy vybrané pro analýzu splňovat následující kritéria:

- Plochy pro pracovní místa/ bydlení se musely nacházet do 1 000 m od navržených stanic VRT¹⁸. Odůvodnění 1km oblasti studie je popsáno v příloze E.
- Plochy pro pracovní místa/ bydlení s předpokladem zastavění až po očekávaném uvedení VRT do provozu (po roce 2035)¹⁹.

3.2 Praha centrum

Pražské Hlavní nádraží se nachází východně od historického jádra města, konkrétně ve čtvrti Staré Město. Rozvoj v okolí stanice je fyzicky omezen stávající zástavbou a přístupovými body. Navíc je součástí Pražské památkové rezervace, která je na seznamu světového dědictví UNESCO a výrazně limituje výšky budov a hustotu zástavby. Rozsah přestavby a rozvoj ploch v okolí stanice je proto výrazně omezen. Z jednání s pracovníky Institutu plánování a rozvoje hlavního města Prahy (IPR Praha) jsme vyrozuměli, že se zpracovává studie zástavby kolejového zhlaví stanice. Nicméně v době zpracování analýzy není tato studie zahrnuta do územního rozvoje.

3.2.1 Plochy vyčleněné pro pracovní místa

Na základě průzkumu územních plánů města Prahy jsme identifikovali čtyři vyčleněné plochy smíšeného využití, které by mohly být ovlivněny rozvojem stanice VRT. Po konzultaci s IPR Praha jsme došli k předpokladu, že dvě třetiny těchto ploch budou využity pro tvorbu pracovních míst. Bližší informace o těchto plochách poskytuje následující tabulka a jsou znázorněny na mapě na Obr. 5. Podobně na stejném základě se předpokládá, že jedna třetina těchto ploch bude využita pro bydlení, jak ukazuje Tab. 10: Plochy vyčleněné pro bydlení v okolí stanice Praha centrum Tab. 10 a ilustruje mapa na Obr. 5.

¹⁸ Na základě zkušeností z podobných studií se považuje okruh 1 000 m za vhodnou spádovou oblast pro posouzení, zda bude VRT mít dopad na plochy vyčleněné pro pracovní místa a pro bydlení. Vychází ze vzdálenosti, kterou jsou lidé ochotni ujít k vlakové/VRT stanici. Např. WYG (2015) „How far do people walk?“ (Jak daleko jdou lidé pěšky?) naznačuje, že ve Spojeném království, na základě údajů z celostátního šetření osobní dopravy, lidé ujdou na železniční stanici v průměru 1 010 m. Ve skutečnosti může být spádová oblast větší nebo menší a k pochopení velikosti oblasti vlivu by byl zapotřebí další podrobný průzkum docházkových vzdáleností nad rámec této studie.

¹⁹ Toto vychází z informací od zadavatele Sudop. V případech, kde navržený rok naplnění účelu těchto ploch není znám, předpokládá se, že jejich účel bude naplněn do konce plánovacího období uvedeného v územních plánech obcí, nebo v případě jiného data na základě informací získaných z daných obcí.

Tab. 9: Plochy vyčleněné pro pracovní místa u stanice Praha centrum²⁰

Ref. č. plochy	Název plochy	Současné využití	Navržené využití	Rozloha plochy (ha)	Rok zastavění	Počet poschodí
1	Pozemek jižně od nádraží	Železnice	Kanceláře a maloobchod	0,30	2050	Max. 6 pater
2	Florenc 1	Autobusové nádraží	Kanceláře a maloobchod	0,50	2050	6 - 8 pater
3	Florenc 2	Autobusové nádraží/ Hostel	Kanceláře a maloobchod	2,03	2050	6 – 8 pater
4	Florenc 3	Prázdné/ výstavba v památkové zóně	Kanceláře a maloobchod	2,06	2050	6 – 8 pater

Zdroj: Územní plán hlavního města Prahy (Metropolitní plán) (2018) <https://plan.app.iprpraha.cz/vykresy/>

3.2.2 Plochy vyčleněné pro bydlení

Tab. 10: Plochy vyčleněné pro bydlení v okolí stanice Praha centrum²¹

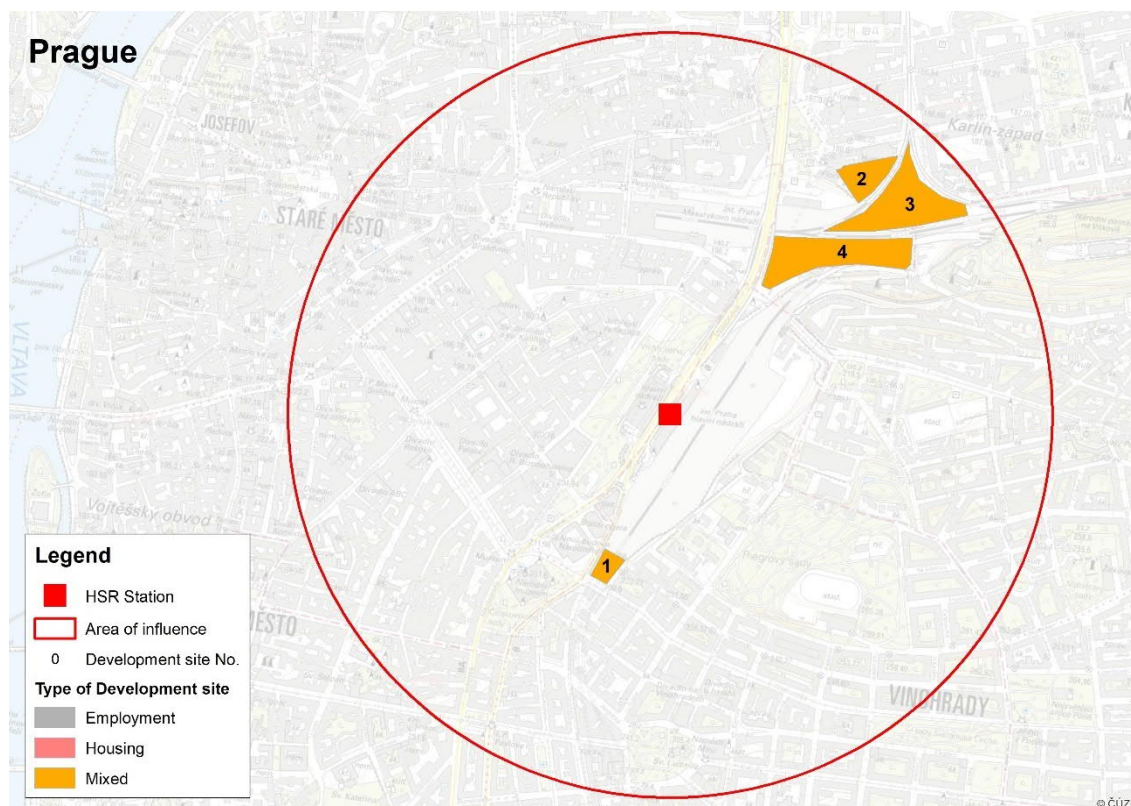
Ref. č. plochy	Název plochy	Současné využití	Navržené využití	Rozloha plochy (ha)	Rok zastavění	Počet poschodí
1	Pozemek jižně od nádraží	Železnice	Bydlení	0,15	2050	Max. 6 pater
2	Florenc 1	Autobusové nádraží	Bydlení	0,25	2050	6 - 8 pater
3	Florenc 2	Autobusové nádraží/ Hostel	Bydlení	1,01	2050	6 – 8 pater
4	Florenc 3	Prázdné/ výstavba v památkové zóně	Bydlení	1,03	2050	6 – 8 pater

Zdroj: Územní plán hlavního města Prahy (Metropolitní plán) (2018) <https://plan.app.iprpraha.cz/vykresy/>

²⁰ To předpokládá, že dvě třetiny celkové rozlohy každé jednotlivé plochy bude určeno pro pracovní místa na základě informací obdržených při konzultaci s Pražským institutem plánování a rozvoje. V ekonomickém modelování se předpokládalo, že polovina rozlohy této plochy je určena pro kanceláře a polovina rozlohy plochy pro maloobchod.

²¹ To předpokládá, že jedna třetina celkové rozlohy každé jednotlivé plochy bude určena pro pracovní místa, a to na základě informací obdržených při konzultaci s Pražským institutem plánování a rozvoje.

Obr. 5: Plochy do 1 km od stanice VRT Praha centrum, jejichž účel má být naplněn po roce 2035



Zdroj: Mott MacDonald. Čtverec – stanice VRT, kruh – oblast vlivu, 1-4 – čísla ploch, Typy rozvojových ploch: šedá – pracovní místa, růžová – bydlení, oranžová – smíšené využití

3.3 Praha Zahradní město

Stanice Praha Zahradní město se nachází jihovýchodně od Hlavního nádraží v jedné z největších rozvojových oblastí v Praze, v Praze 10. Velká část pozemků je v současném stavu buď prázdná, nebo na nich stojí budovy průmyslových společností a zařízení nákladového železničního nádraží. Na základě Metropolitního plánu²² a Urbanistické studie²³ se tato oblast přemění na novou, hlavně rezidenční městskou část v horizontu více než 30 let. V uvedené urbanistické studii²⁴ je stanice navržena jako multifunkční objekt s parkovištěm P+R, službami, administrativou a ubytováním.

3.3.1 Plochy vyčleněné pro pracovní místa

Na základě výše zmíněné urbanistické studie jsme identifikovali dvě rozlehlé rozvojové plochy smíšeného využití, na které bude mít navržená výstavba stanice VRT Praha Zahradní město pravděpodobně dopad. Z analýzy bylo vyřazeno mnoho ploch, jelikož se nacházely dále než

²² Územní plán hlavního města Prahy (Metropolitní plán) (2018) <https://plan.app.iprpraha.cz/vykresy/>

²³ Urbanistická studie Bohdalec - Slatiny - brownfield Strašnice (2017) https://vpp10.cz/Portals/8/dokumenty/strategie%20dokumenty/BSUS_BOOK_A4%20-%20TISK_single%20pages_2017_08_10_lowquality_zmen%C4%B9%CB%87eno.pdf

²⁴ Urbanistická studie Bohdalec - Slatiny - brownfield Strašnice (2017) https://vpp10.cz/Portals/8/dokumenty/strategie%20dokumenty/BSUS_BOOK_A4%20-%20TISK_single%20pages_2017_08_10_lowquality_zmen%C4%B9%CB%87eno.pdf

1 000 m od stanice a/nebo se jejich zástavba plánuje před rokem 2035. Využití ploch bylo určeno na základě podkladů urbanistické studie²⁵. Přibližně jedna třetina těchto ploch budou využity pro tvorbu pracovních míst. Podrobnější informace k plochám pro pracovní místa uvádíme v tabulce níže a ilustrujeme mapou na Obr. 6. Podobně na stejném základě u dvou třetin těchto ploch se očekává využití pro bydlení, jak znázorňuje Tab. 12 a mapa na Obr. 6.

Tab. 11: Plochy vyčleněné pro pracovní místa v okolí stanice VRT Praha Zahradní město

Ref. č. plochy	Název plochy	Současné využití	Navržené využití	Rozloha plochy (ha)	Rok zastavění	Počet poschodí
5	V korytech	Prázdné/autosalon	Kanceláře a maloobchod	23,76	2050	6 pater
6	Slatiny	Zahrady/garáže	Kanceláře a maloobchod	6,42	2050	4 – 6 pater

Zdroj: Územní plán hlavního města Prahy (Metropolitní plán) (2018) <https://plan.app.iprpraha.cz/vykresy/>

3.3.2 Plochy vyčleněné pro bydlení

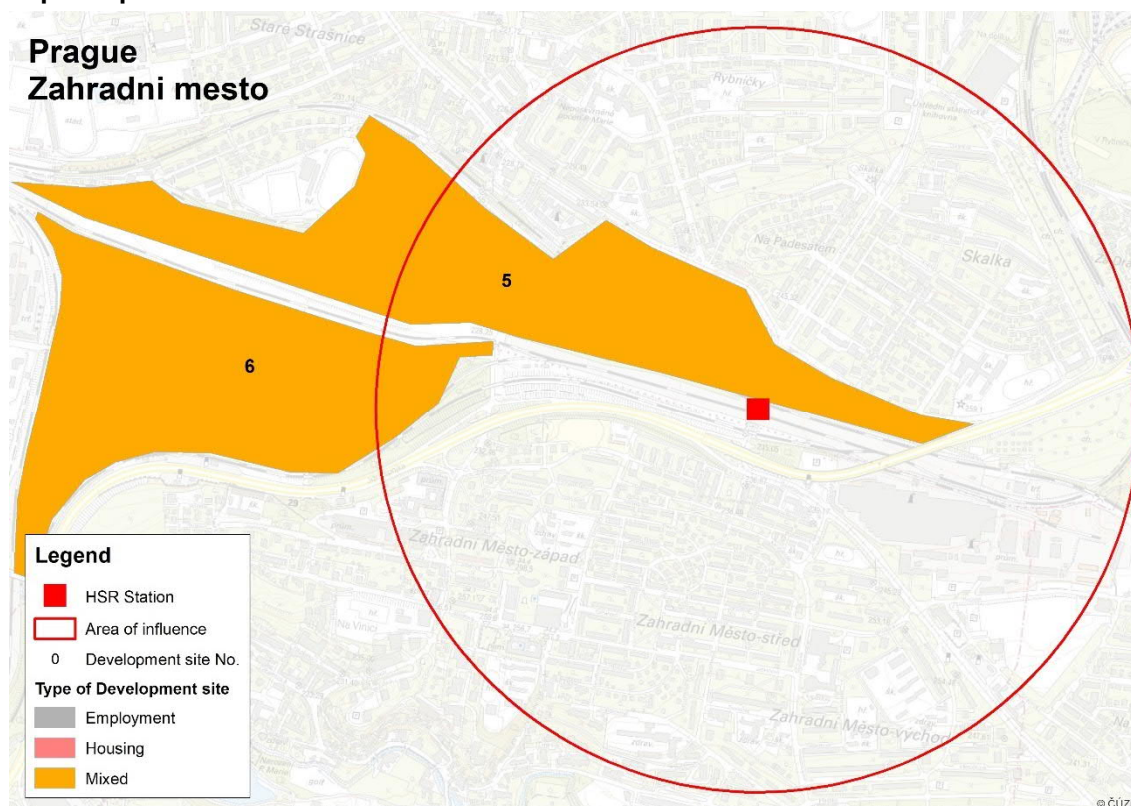
Tab. 12: Plochy vyčleněné pro bydlení v okolí stanice VRT Praha Zahradní město

Ref. č. plochy	Název plochy	Současné využití	Navržené využití	Rozloha plochy (ha)	Rok zastavění	Počet poschodí
5	V korytech	Prázdné/autosalon	Bydlení	57,18	2050	6 pater
6	Slatiny	Zahrady/garáže	Bydlení	25,37	2050	4 – 6 pater

Zdroj: Územní plán hlavního města Prahy (Metropolitní plán) (2018) <https://plan.app.iprpraha.cz/vykresy/>

²⁵ 2017 Urbanistická studie Bohdalec - Slatiny - brownfield Strašnice
https://vpp10.cz/Portals/8/dokumenty/strategie%20dokumenty/BSUS_BOOK_A4%20-%20TISK_single%20pages_2017_08_10_lowquality_zmen%C4%B9%CB%87eno.pdf

Obr. 6: Plochy do 1 km od stanice VRT Praha Zahradní město, jejichž účel má být naplněn po roce 2035



Zdroj: Mott MacDonald. Čtverec – stanice VRT, kruh – oblast vlivu, 5-6 – čísla ploch, Typy rozvojových ploch: šedá – pracovní místa, růžová – bydlení, oranžová – smíšené využití

3.4 Nehvizdy

Městys Nehvizdy se nachází východně od Prahy, ve Středočeském kraji. Stanice VRT bude umístěna v jižní části městyse a povede paralelně s dálnicí D11. Prostorové rozrůstání Nehvizd relativně omezuje ohraničení koridoru vysokého napětí směrem na severovýchod od města. Na jihu od stanice, pak podle prohlášení obce nemají pozemky nutné technické vybavení pro rezidenční a komerční nemovitosti, což rozvoj dále omezuje. Plánovaný rozvoj v okolí této oblasti se bude realizovat na jihu od města a bude to pravděpodobně směs residenčních a převážně komerčních ploch. Existují plány na rozsáhlou rezidenční výstavbu v sousední obci Horoušany, přibližně 1,5 km od stanice. Nicméně je pravděpodobné, že tyto plány budou realizovány před zavedením VRT v roce 2035 a tato nová stanice bude tudíž poskytovat dopravní spojení novým obyvatelům v této oblasti²⁶.

²⁶ Tuto informaci jsme odvodili z konzultací s Komisí stavební a životního prostředí obce Nehvizdy.

3.4.1 Plochy vyčleněné pro pracovní místa

Z Územního plánu Nehvizdy²⁷ jsme identifikovali tři plochy pro pracovní místa, na které bude mít výstavba navržené stanice VRT pravděpodobně vliv. Podrobnější informace k nim jsou v tabulce níže a jejich umístění ve vztahu k navržené stanici VRT ilustruje Obr. 7.

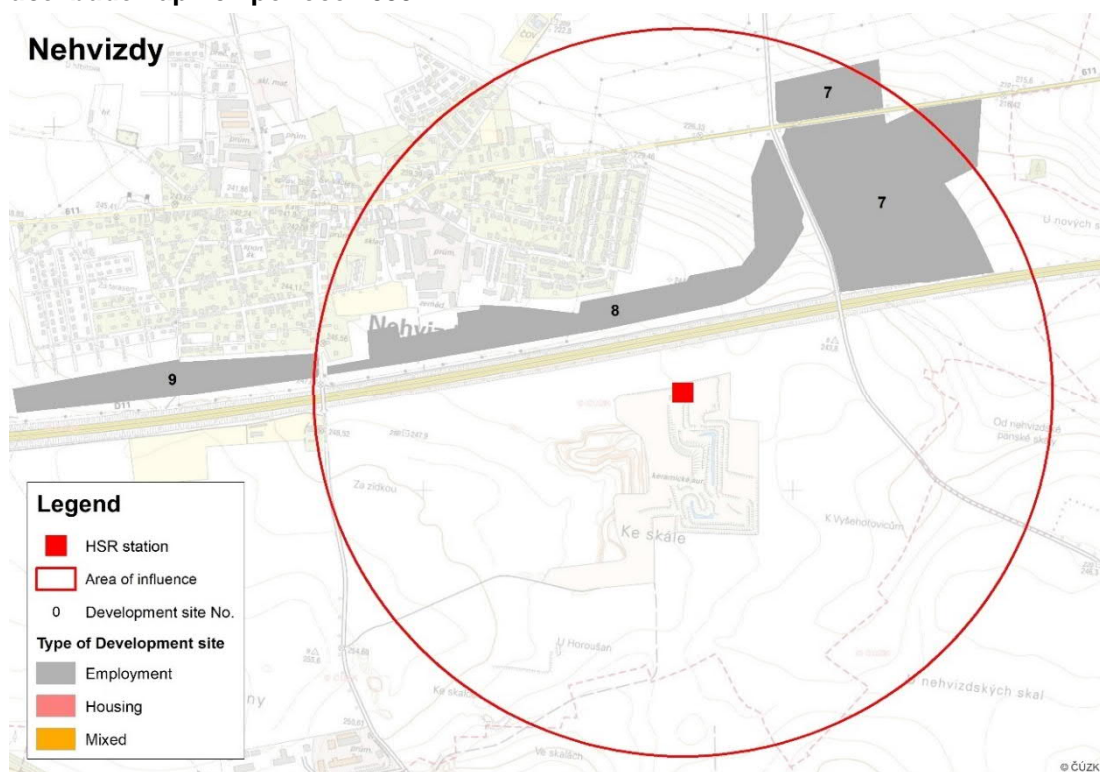
Tab. 13: Plochy vyčleněné pro pracovní místa v okolí stanice VRT Nehvizdy centrum

Ref. č. plochy	Název plochy	Současné využití	Navržené využití	Rozloha plochy (ha)	Rok zastavění	Počet poschodí
7	VN 16	Zemědělství	Kanceláře a maloobchod	12.47	2036	1
8	VN 18 + VN 17	Zemědělství	Průmyslové, Distribuce	21.72	2036	1
9	VN 15b	Zemědělství	Kanceláře a maloobchod	6.48	2036	1

Zdroj: Územní plán Nehvizdy (Změna č. 4 ÚP Nehvizdy), (2019)

<https://www.nehvizdy.cz/mestys/uzemni-plan/>

Obr. 7: Plochy pro pracovní místa do 1 km od navržené stanice VRT Nehvizdy, jejichž účel bude naplněn po roce 2035



Zdroj: Mott MacDonald. Čtverec – stanice VRT, kruh – oblast vlivu, 7-9 – čísla ploch, Typy rozvojových ploch: šedá – pracovní místa, růžová – bydlení, oranžová – smíšené využití

²⁷ Územní plán Nehvizdy (Změna č. 4 ÚP Nehvizdy), (2019)

<https://www.nehvizdy.cz/mestys/uzemni-plan/>

3.4.2 Plochy vyčleněné pro bydlení

Po konzultaci se stavební komisí městyse Nehvizdy jsme v oblasti dopadu nezjistili žádné rozvojové plochy pro bytovou výstavbu, která bude realizována po roce 2035. Nicméně očekáváme, že zvýšení konektivity do centra Prahy urychlí výstavbu rezidenčních nemovitostí. Vzhledem k nedostatku dostupných podkladů však nemůžeme do naší analýzy žádné plochy v této fázi zahrnout.

3.5 Jihlava - Pávov

Stanice Jihlava-Pávov se nachází v oblasti severně od města Jihlava, která se v současnosti využívá hlavně pro zemědělství a průmysl. Navržená stanice VRT je umístěna vedle dálnice D1, což je v tuto chvíli nejkratší a nejrychlejší dopravní spojení na trase Praha – Brno. Kvůli negativním dopadům dálnice na životní prostředí a postoji města Jihlavy, je rozvoj v této oblasti omezený.

Jihlava aktuálně plánuje rozšíření trolejbusové linky k závodu Bosch Diesel (jeden z největších zaměstnavatelů Jihlavy a kraje Vysočina), nacházející se severovýchodně od navržené stanice, viz Obr. 8) a rezidenčním sídlům v Pávově, a to do roku 2025. V budoucnu by mohla tato trolejbusová linka poskytovat veřejnou dopravu z centra města ke stanici VRT²⁸.

3.5.1 Plochy vyčleněné pro pracovní místa

Po přezkoumání Územního plánu města Jihlavy a konzultací s Útvarem městského architekta města Jihlavy jsme identifikovali tři rozlehlé plochy smíšeného využití, na které bude mít výstavba navržené stanice VRT pravděpodobně dopad²⁹. Vzhledem k současné povaze ploch jsme usoudili, že 15% půdy bude rezervováno pro zeleň; zbylých 85% bude rovnocenně rozděleno mezi kanceláře odborných služeb, maloobchod na hlavních třídách a rezidenční pozemky. Podrobnosti k těmto plochám uvádíme v následující tabulce.

Tab. 14: Plochy vyčleněné pro pracovní místa v okolí stanice VRT Jihlava – Pávov

Ref. č. plochy	Název plochy	Současné využití	Navržené využití	Rozloha plochy (ha)	Rok zastavění	Počet poschodí
10	NZ 2	Zemědělství	Kanceláře a maloobchod	54,55	2036	1
11	NZ 3	Zemědělství	Kanceláře a maloobchod	51,52	2036	1
12	NL 1	Les	Kanceláře a maloobchod	38,38	2036	1

Zdroj: Územní plán Jihlava (2017) https://www.jihlava.cz/assets/File.ashx?id_org=5967&id_dokumenty=522504

3.5.2 Plochy vyčleněné pro bydlení

Jak bylo zmíněno výše, učinili jsme hrubý předpoklad, že 15% půdy bude rezervováno pro zeleň a třetina zbývajících 85% bude určena pro rezidenční výstavbu. Bližší podrobnosti o těchto plochách uvádíme v následující tabulce.

²⁸ Tuto informaci jsme odvodili z konzultací s Útvarem městského architekta v oddělení územního plánování Magistrátu města Jihlavy.

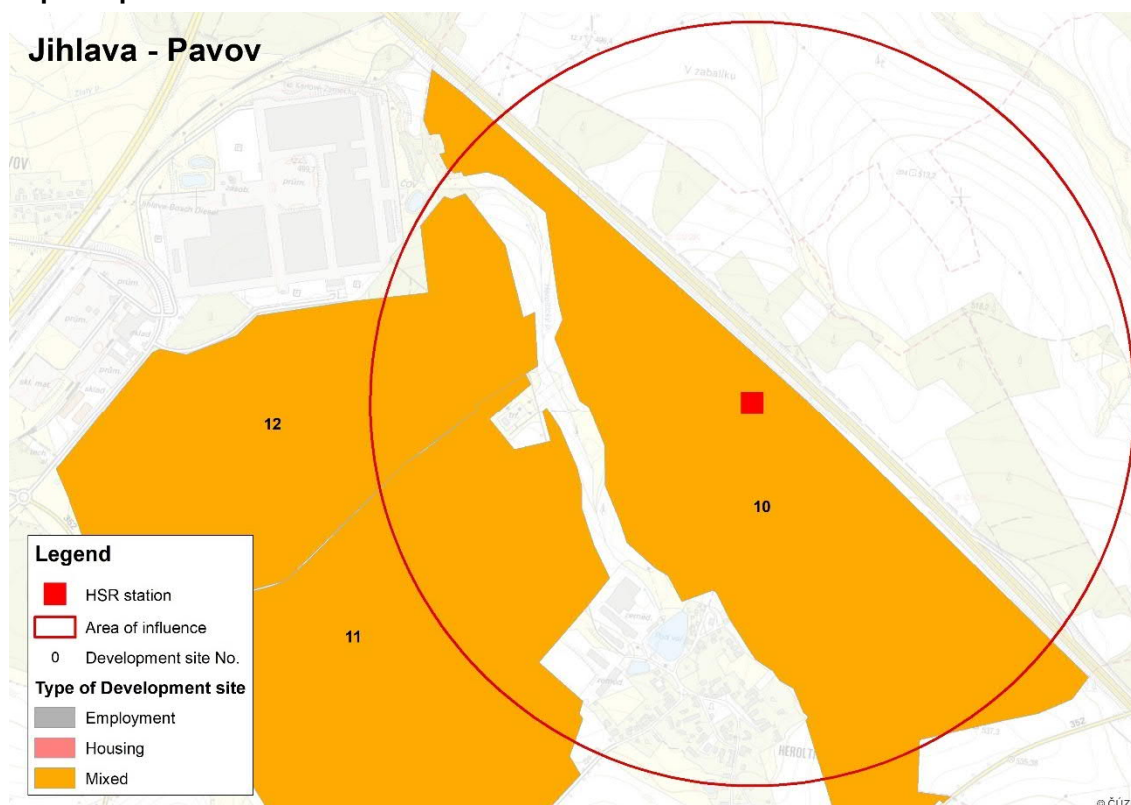
²⁹ Rozvoj lokalit v okolí stanice Jihlava Pávov je podmíněn povolením změny využití půdy. V současné době je rozvoj na tomto území v rozporu s územním plánem města Jihlava. Nicméně během konzultace s útvarem městského architekta města Jihlavy bylo zjištěno, že v důsledku výstavby navrhované stanice může dojít k určitému rozvoji na volných pozemcích.

Tab. 15: Plochy vyčleněné pro bydlení v okolí stanice VRT Jihlava – Pávov

Ref. č. plochy	Název plochy	Současné využití	Navržené využití	Rozloha plochy (ha)	Rok zastavění	Počet poschodí
10	NZ 2	Zemědělství	Bydlení	27,28	2036	1
11	NZ 3	Zemědělství	Bydlení	25,76	2036	1
12	NL 1	Les	Bydlení	19,19	2036	1

Zdroj: Územní plán Jihlava (2017) https://www.jihlava.cz/assets/File.ashx?id_org=5967&id_dokumenty=522504

Obr. 8: Vyčleněné plochy do 1 km od stanice VRT Jihlava – Pávov, jejichž účel bude naplněn po roce 2035



Zdroj: Mott MacDonald. Čtverec – stanice VRT, kruh – oblast vlivu, 10-12 – čísla ploch, Typy rozvojových ploch: šedá – pracovní místa, růžová – bydlení, oranžová – smíšené využití

3.6 Jihlava centrum

Strategie územního plánování města Jihlavy je zvýšit hustotu města, zvláště v centrálních oblastech, namísto rozšiřování městské periferie a podpory prostorového růstu. Ze dvou variant stanic dává jihlavský útvar pro územní plánování přednost stanici v centru města, s cílem podpořit účel nového centrálního dopravního terminálu veřejné dopravy (CDT), který je navržen na ploše současného vlakového nádraží Jihlava město. Tato navržená varianta by umožnila přestup mezi dopravními módy a podpořila by širší regionální propojenost.

Ve spolupráci s Útvarem městského architekta města Jihlavy jsme stanovili šestnáct ploch v centru města, kterých se pravděpodobně výstavba navržené stanice VRT dotkne. U těchto ploch předpokládáme, že jedna třetina bude určena pro rezidenční pozemky a dvě třetiny budou

určeny pro pozemky, na nichž vzniknou pracovní místa, jelikož k potenciálnímu budoucímu smíšenému využití nemáme v tuto chvíli žádné informace.

3.6.1 Plochy vyčleněné pro pracovní místa

Bližší informace k těmto plochám uvádí tabulka níže a jejich umístění ilustruje mapa na Obr. 9.

Tab. 16: Plochy vyčleněné pro pracovní místa v okolí stanice VRT Jihlava centrum

Ref. č. plochy	Název plochy	Současné využití	Navržené využití	Rozloha plochy (ha)	Rok zastavění	Počet poschodí
14	Odbor dopravy	Administrativa	Kanceláře	0.22	2036	5
16	Tř. Legionářů	Prázdné	Kanceláře a maloobchod	0.14	2036	3
19	Hala SK	Sportovní hřiště	Sportovní zařízení	1.06	2036	0
21	Billa	Supermarket	Kanceláře a maloobchod	0.38	2036	4
23	Havlíčková	Obchody	Kanceláře a maloobchod	0.27	2036	4
24	U síla	Prázdné	Kanceláře	0.48	2036	5
25	Mlýnská II.	Nerušící průmysl a služby/ Vzdělávání	Kanceláře	1.34	2036	4
26	Mlýnská II.	Nerušící průmysl a služby	Kanceláře	1.85	2036	4
27	Za nádražím II.	Autosalon	Kanceláře a maloobchod	0.62	2036	4
28	Areál ICOM	Bus parking	Kanceláře a maloobchod	2.00	2036	6
31	Lidl	Supermarket	Kanceláře a maloobchod	0.38	2036	6
36	U Dko	Prázdné	Kanceláře	0.14	2036	4
37	Hradební I	Prázdné	Kanceláře a maloobchod	0.13	2036	3
39	Svah U CDT	Prázdné / garáže	Kanceláře a maloobchod	0.53	2036	5
40	Silo	Laser Aréna	Kanceláře	0.25	2036	0
41	Mlýnská I	Prázdné	Kanceláře a maloobchod	0.11	2036	3

Zdroj: Územní plán města Jihlavy (2017)
https://www.jihlava.cz/assets/File.ashx?id_org=5967&id_dokumenty=522504X

3.6.2 Plochy vyčleněné pro bydlení

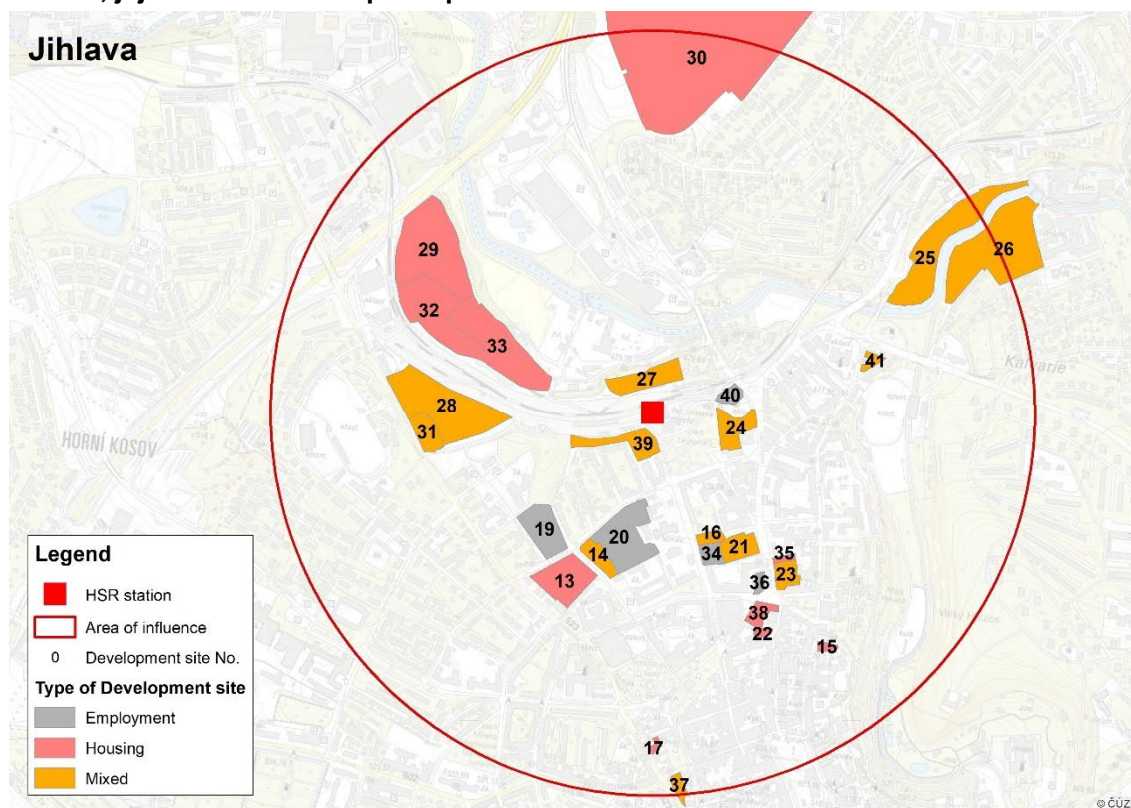
Bližší informace k těmto plochám uvádí tabulka níže a jejich umístění ilustruje mapa na Obr. 9.

Table 17: Plochy vyčleněné pro bydlení v okolí stanice VRT Jihlava centrum

Ref. č. plochy	Název plochy	Současné využití	Navržené využití	Rozloha plochy (ha)	Rok zastavění	Počet poschodí
13	Autobusové nádraží	Autobusové nádraží	Bydlení	1.28	2036	5
14	Odbor dopravy	Administrativa	Bydlení	0.22	2036	5
15	Křížová	parkování	Bydlení	0.11	2036	4
16	Tř. Legionářů	Prázdné	Bydlení	0.07	2036	3
17	Dvořákova	Prázdné	Bydlení	0.04	2036	3
18	Husova	parking	Bydlení	0.04	2036	3
21	Billa	Supermarket	Bydlení	0.19	2036	4
22	Komenského	Prázdné	Bydlení	0.10	2036	4
23	Havlíčková	Obchody	Bydlení	0.14	2036	4
24	U síla	Prázdné	Bydlení	0.24	2036	5
25	Mlýnská II.	Nerušící průmysl a služby/ Vzdělávání	Bydlení	1.34	2036	4
26	Mlýnská II.	Nerušící průmysl a služby	Bydlení	1.85	2036	4
27	Za nádražím II.	Autosalon	Bydlení	0.31	2036	4
28	Areál ICOM	Parkování autobusů	Bydlení	1.00	2036	6
29	Za nádražím I.	Zahrady	Bydlení	3.36	2036	5
30	Reindlerov		Bydlení	42.46	2036	5
31	Lidl	Supermarket	Bydlení	0.19	2036	6
32	Za nádražím I.	Pragometal Moravia s.r.o.	Bydlení	2.21	2036	5
33	Za nádražím I.	Pragometal Moravia s.r.o.	Bydlení	2.60	2036	5
35	Havlíčková	Parkování	Bydlení	0.10	2036	5
37	Hradební I	Prázdné	Bydlení	0.07	2036	3
38	Bezručova – Tolstého	Parkování, prázdné	Bydlení	0.33	2036	4
39	Svah u CDT	Prázdné, garáže	Bydlení	0.27	2036	5
41	Mlýnská I	Prázdné	Bydlení	0.05	2036	3

Zdroj: Územní plán města Jihlavy (2017)
https://www.jihlava.cz/assets/File.ashx?id_org=5967&id_dokumenty=522504

Obr. 9: Plochy vyčleněné pro pracovní místa a bydlení do 1 km od navržené stanice VRT Jihlava, jejichž účel bude naplněn po roce 2035



Zdroj: Územní plán města Jihlavy (2017)
https://www.jihlava.cz/assets/File.ashx?id_org=5967&id_dokumenty=522504 . čtverec – stanice VRT, kruh – oblast vlivu, 13-40 – čísla ploch, Typy rozvojových ploch: šedá – pracovní místa, růžová – bydlení, oranžová – smíšené využití

3.7 Brno centrum

Budoucí umístění brněnského hlavního nádraží je asi 1 km od stávajícího nádraží. Stanice bude umístěna blízko stávající železniční stanice Brno dolní nádraží (vedle Rosické ulice), v centru Brna. Tato lokalita má dobré současné napojení na veřejnou dopravu (regionální autobusovou a jinou městskou dopravu). V blízkosti se nachází mnoho rezidenčních a obchodních rozvojových ploch.

3.7.1 Plochy vyčleněné pro pracovní místa

Na základě přezkoumání konceptu Územního plánu města Brna a konzultací s Kanceláří architekta města Brna (KAM Brno) bylo vytipováno šestnáct ploch pro pracovní místa, kterých se pravděpodobně dotkne výstavba navržené stanice VRT Brno centrum. U rozvojových oblastí, které byly označeny jako smíšené využití, předpokládáme, že třetina bude určena pro rezidenční pozemky a dvě třetiny budou určeny pro pozemky poskytující pracovní místa. Více informací o těchto plochách je uvedeno v tabulce níže a jejich umístění ve vztahu ke stanici ilustruje mapa na Obr. 10.

Tab. 18: Plochy pro pracovní místa do 1 km od stanice Brno centrum

Ref. č. plochy	Název plochy	Současné využití	Navržené využití	Rozloha plochy (ha)	Rok zastavění	Počet poschodí
44	Trnitá I	Prázdné	Office	1.68	2036	max. 9
45	Zvonařka	Prázdné / nerušící průmysl	Kanceláře a maloobchod	0.60	2036	max. 5
46	Trnitá II	Prázdné / administrativa	Kanceláře a maloobchod	1.73	2036	max. 7 - 9
47	Křenová	Nerušící průmysl	Kanceláře a maloobchod	0.51	2036	max. 7
48	Mlýnská	Prázdné / tiskárna	Kanceláře a maloobchod	0.32	2036	max. 7
49	Mlýnská	Peugeot / Vzdělávání	Kanceláře a maloobchod	1.03	2036	max. 7
50	Nové Sady	Parkování/ sportovní hřiště	Kanceláře a maloobchod	0.64	2036	max. 7
51	Nové Sady	Prázdné / štěrkovna	Kanceláře a maloobchod	4.27	2036	max. 7
52	Opuštěná	Prázdné	Kanceláře a maloobchod	2.83	2036	max. 7 - 9
53	UAN Zvonařka	Autobusové nádraží	Kanceláře a maloobchod	2.07	2036	max. 7 - 9
54	Plotní	Nerušící průmysl	Kanceláře a maloobchod	1.04	2036	max. 7
55	Štěpánská	Nerušící průmysl	Kanceláře a maloobchod	0.55	2036	max. 7
56	Dornych	Domy / Prázdné	Kanceláře a maloobchod	0.62	2036	max. 7
58	u vody	Průmysl / železnice	Kanceláře a maloobchod	12.41	2036	max. 5
59	Horní Heršpice	železnice/ Prázdné	Lehký průmysl a kanceláře	9.83	2036	max. 5

Zdroj: Územní plán města Brna (2010) http://gis5.brno.cz/tms/konceptupa/index.php#c=-599957%252C-1160087&z=0&l=vektory_upk_agr.upk_01_1_r&p=8

3.7.2 Plochy vyčleněné pro bydlení

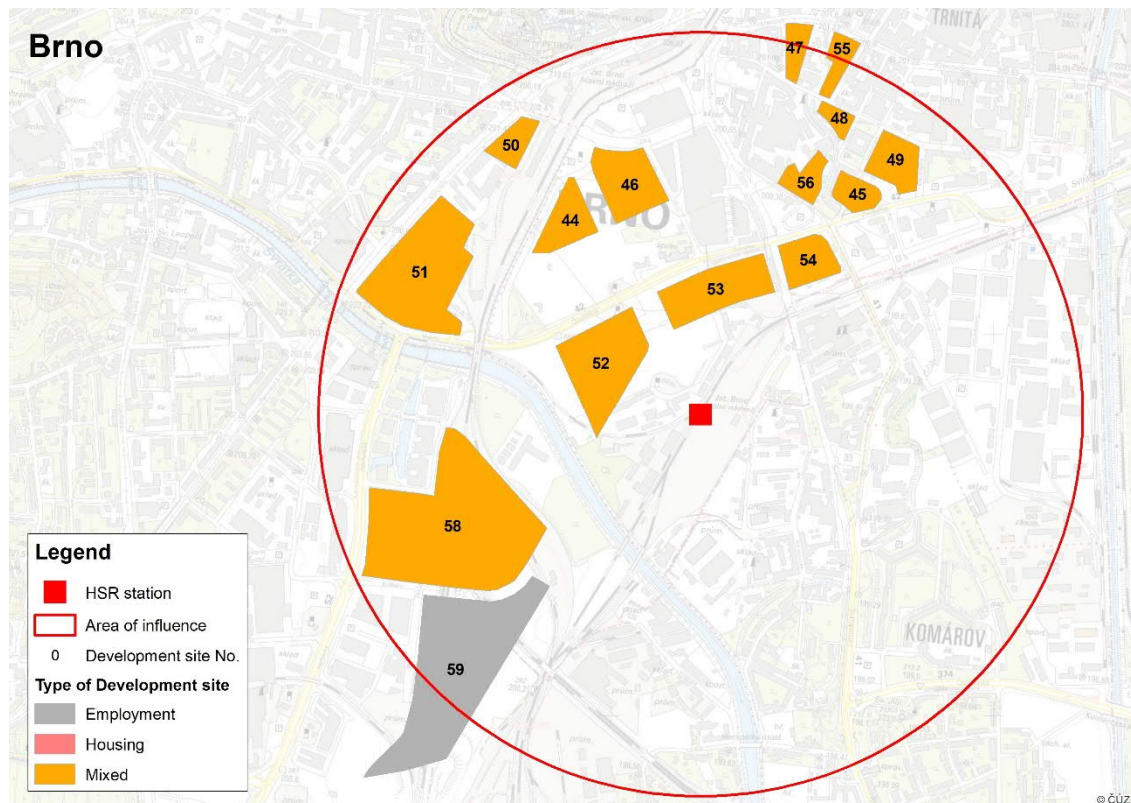
Na základě obdržených podkladů jsme zjistili, že žádná z identifikovaných ploch nebyla určena výhradně pro účely bydlení. Mnoho identifikovaných ploch však bylo určeno pro smíšené využití. U rozvojových ploch vymezených pro smíšené využití jsme předpokládali, že třetina případně na rezidenční pozemky a dvě třetiny případně na pozemky poskytující pracovní místa. Více informací o těchto plochách je uvedeno v tabulce níže a jejich umístění ve vztahu ke stanici ilustruje mapa v Obr. 10.

Tab. 19: Plochy pro bydlení v dosahu 1 km od stanice Brno centrum

Ref. č. plochy	Název plochy	Současné využití	Navržené využití	Rozloha plochy (ha)	Rok zastavění	Počet poschodí
45	Zvonařka	Prázdné / nerušící průmysl	Bydlení	0.30	2036	max. 5
46	Trnitá II	Prázdné / administrativní	Bydlení	0.87	2036	max. 7 - 9
47	Křenová	Nerusící průmysl	Bydlení	0.26	2036	max. 7
48	Mlýnská	Prázdné / tiskárna	Bydlení	0.16	2036	max. 7
49	Mlýnská	Peugeot / vzdělávání	Bydlení	0.51	2036	max. 7
50	Nové Sady	parkování / sport. hřiště	Bydlení	0.32	2036	max. 7
51	Nové Sady	Prázdné / štěrkovna	Bydlení	2.13	2036	max. 7
52	Opuštěná	Prázdné	Bydlení	1.41	2036	max. 7 - 9
53	UAN Zvonařka	Autobusové nádraží	Bydlení	1.84	2036	max. 7 - 9
54	Plotní	Nerusící průmysl	Bydlení	0.53	2036	max. 7
55	Štěpánská	Nerusící průmysl	Bydlení	0.27	2036	max. 7
56	Dornych	Domy / prázdné	Bydlení	0.31	2036	max. 7

Zdroj: Územní plán města Brna (2010) http://gis5.brno.cz/tms/konceptupa/index.php#c=-599957%252C-1160087&z=0&l=vektory_upk_ag.s.upk_01_1_r&p=&

Obr. 10: Plochy pro bydlení a pracovní místa v dosahu 1 km od stanice Brno centrum



Zdroj: Mott MacDonald. Čtverec – stanice VRT, kruh – oblast vlivu, 44-59 – čísla ploch, Typy rozvojových ploch: šedá – pracovní místa, růžová – bydlení, oranžová – smíšené využití

3.8 Brno – Bohunice

ŽST Brno Bohunice je navrhovanou novou železniční stanicí, která bude vybudována pro účely VRT. Stanice se nachází západně od ulice Lány, nejbližší zastávka veřejné dopravy je Vyhlídalova. Lokalita stanice má potenciál stát se důležitým dopravním a obchodním centrem pro jihozápadní oblast Brna. Stanice se nachází 1,5 km jižně od vědecko-technologického a administrativního centra, Campus Science Park. Spojení VRT by doplnilo pro obyvatele a podniky stávající dobré napojení na dálnice D1 a D2.

3.8.1 Plochy vyčleněné pro pracovní místa

Na základě obdržených podkladů a přezkoumání Územního plánu města Brna jsme neidentifikovali žádné plochy vyčleněné pro pracovní místa v dosahu 1 km od navrhované stanice VRT Brno – Bohunice, jejichž účel by byl naplněn po roce 2035.

3.8.2 Plochy vyčleněné pro bydlení

V podkladech byly identifikovány dvě plochy pro bydlení, jež budou pravděpodobně ovlivněny výstavbou navrhované stanice VRT Brno – Vídeňská. Více informací o těchto plochách je

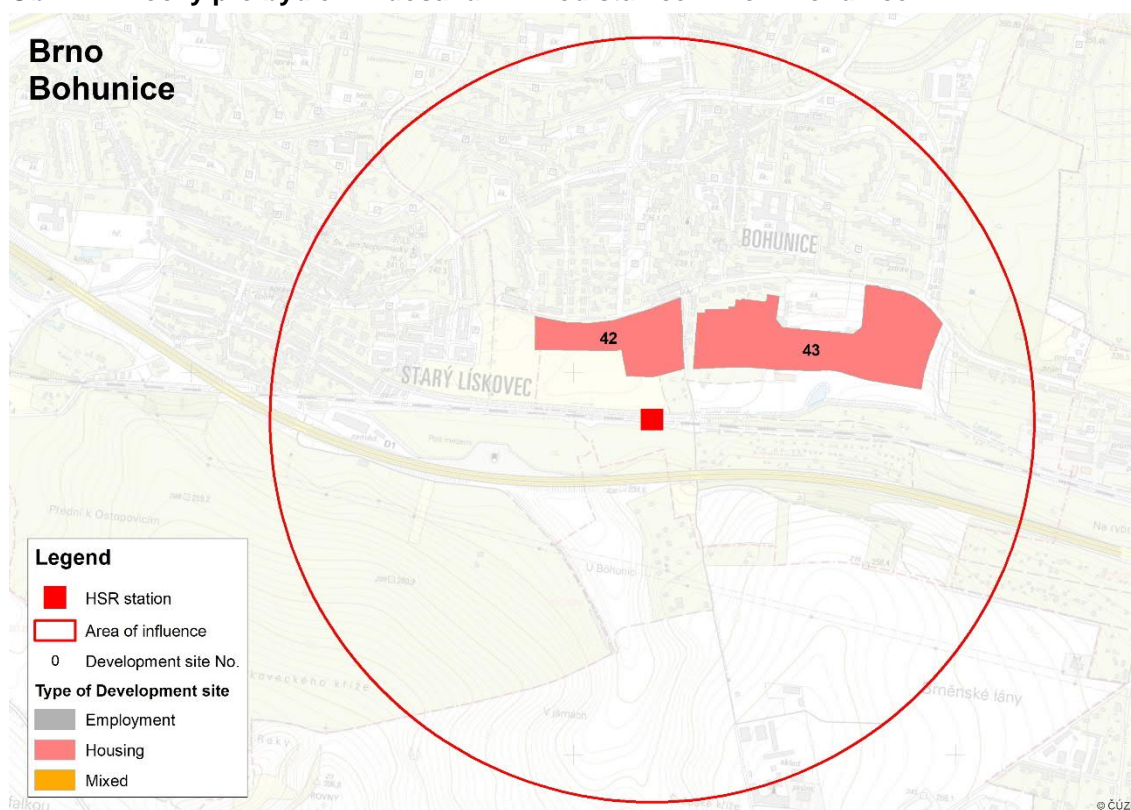
uvedeno v tabulce níže a jejich umístění ve vztahu k navrhované stanici VRT ilustruje mapa v Obr. 11.

Tab. 20: Plochy pro bydlení ve vzdálenosti do 1 km od stanice Brno – Bohunice

Ref. č. plochy	Název plochy	Současné využití	Navržené využití	Rozloha plochy (ha)	Rok zastavění	Počet poschodí
33	Bohunice I	Prázdné	Bydlení	4.4803	2036	max. 2
34	Bohunice II	Zahrady / prázdné	Bydlení	10.319	2036	max. 3

Zdroj: Územní plán města Brna (2010) http://gis5.brno.cz/tms/konceptup_a/index.php#c=-599957%252C-1160087&z=0&l=vektory_upk_agr.upk_01_1_r&p=8

Obr. 11: Plochy pro bydlení v dosahu 1 km od stanice Brno – Bohunice



Zdroj: Mott MacDonald. Čtverec – stanice VRT, kruh – oblast vlivu, 42-43 – čísla ploch, Typy rozvojových ploch: šedá – pracovní místa, růžová – bydlení, oranžová – smíšené využití

3.9 Shrnutí

Rozhodnutí o využití území na úrovni obce jsou zásadní pro budoucí rozvoj těchto sídel, ale i kritická pro pochopení toho, jak mohou přínosy VRT utvářet tato sídla v budoucnu. Proto jsme provedli tuto analýzu v rámci politiky místního územního plánování a doplnili jsme ji konzultacemi s pověřenými úředníky obcí, kde to bylo možné. Identifikovali jsme řadu ploch, které mohou být v budoucnu ovlivněny VRT. Tyto plochy jsme popsali výše a byly použity pro další analýzu v následujících kapitolách. Dále jsme odhalili relativně nízkou úroveň dosavadního plánování příchodu VRT, a očekáváme, že tato situace se rychle změní, až budou pevně dohodnuty návrhy vytyčení trasy a stanic. Jakmile obce tyto změny využití území implementují do územně

plánovacích dokumentací, bude důležité je promítnout do ekonomické analýzy, jelikož to osvětlí vzájemný vztah VRT s oblastmi stanic a místními ekonomikami. Tato kapitola může sloužit jako výchozí pro takovou analýzu.

4 Posouzení širších ekonomických přínosů VRT

4.1 Úvod

Tato kapitola vychází z informací nastíněných v kapitolách 2 a 3 a obsahuje posouzení ekonomického dopadu širších ekonomických přínosů, které by mohla potenciálně přinést navržená výstavba stanic VRT v následujících lokalitách:

- Praha centrum
- Praha Zahradní město
- Nehvizdy
- Jihlava Pávov
- Jihlava centrum města
- Brno Bohunice
- Brno centrum.

V této kapitole nejprve nastíníme metodiku použitou při posuzování možných širších ekonomických přínosů, a předpoklady, které jsme při posuzování použili.

4.2 Metodika

Ekonomické přínosy projektu VRT Praha – Brno jsme spočítali pomocí Modelu transparentního ekonomického hodnocení (TEAM) firmy Mott MacDonald, který posuzuje ekonomické přínosy vzniklé z navržené změny využití území, a vypočítává je v souladu se široce mezinárodně uznávanými zásadami adicionality³⁰, uvedenými v Zelené knize britského Ministerstva financí (UK Treasury Green Book). Model byl kalibrován pro Českou republiku.

Přízpůsobení a použití modelu TEAM bylo provedeno pomocí následujících kroků:

- **Přezkoumání klíčové dokumentace a dostupné literatury:** dokumenty dopravní politiky; stávající dokumenty územního plánování na úrovni státu a obcí; a dopady realizace vysokorychlostní železnice pro tvorbu případových studií.
- **Shromáždění dat a interpretace** klíčových dat České republiky, která jsou použita do studie a modelu, jakými jsou HPH na 1 pracovníka podle krajů a dojíždka za prací na krajské úrovni.
- **Odborné konzultace** s pracovníky útvarů územního plánování jednotlivých obcí za účelem vymezení rozvojových ploch a porozumění jakým způsobem může VRT změnit využití daného území nebo ploch.
- **Kalibrace a výpočet modelu** ekonomických dopadů v jednotlivých sídlech.
- **Vyhodnocení, prezentace a revize** v závěru analýzy bylo uskutečněno několik zasedání se skupinou klientů a prezentace počátečních zjištění provedeného hodnocení.
- **Test citlivosti** – jako důsledek diskusí, byl navržen a proveden za účelem stanovení pozitivnějšího scénáře dopadů VRT, přizpůsobující řadu klíčových parametrů v rámci modelu ekonomického hodnocení.

³⁰ Dostupné na adrese: <https://www.gov.uk/government/publications/the-green-book-appraisal-and-evaluation-in-central-government>

Model posuzuje hlavní ekonomické přínosy souvisejících se změnou funkčního využití území ve vztahu k pracovnímu místu a HPH (viz Definice 1).

Definice 1: Co je Hrubá přidaná hodnota?

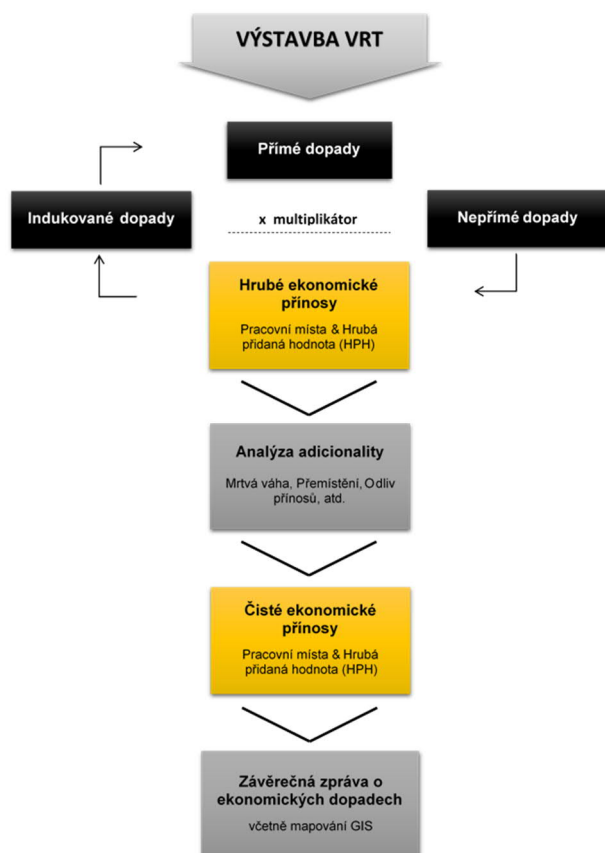
Hrubá přidaná hodnota (HPH) je definována jako celková produkce (v základních cenách) *mínus* mezispotřeba (v kupních cenách). Představuje vyrovnávací položku účtu výroby v národním hospodářství a je vstupní hodnotou pro výpočet Hrubého domácího produktu (HDP). HPH se může počítat za odvětví, sektory nebo region. Statistika HPH je zpracována Českým statistickým úřadem.

Regionální HPH je hodnota generovaná jakoukoliv jednotkou produkující zboží nebo služby v regionu. Průměrnou HPH 1 pracovníka regionu získáme vydělením regionální HPH s regionální zaměstnaností dostaneme odhad průměrné HPH 1 pracovníka, kterým se podílí na regionální HPH.

HPH na 1 pracovníka je běžně používaná jednotka pro hodnocení přínosu pracovníka k celkové ekonomické produkci. Odhad HPH 1 pracovníka byl použit na každé pracovní místo, které bude vytvořeno v souvislosti s přínosy VRT. Díky tomu byly použity srovnatelné peněžní hodnoty pro posouzení přínosů intervence na hospodářskou produkci.

Model pro analýzu využívá statistiky České republiky spolu s osvědčeným postupy a předpoklady Spojeného království, ale i na míru provedenou analýzu místní oblasti. TEAM funguje následovně (i když všechny jeho prvky nejsou v této studii použity):

Obr. 12: Model TEAM



Zdroj: Mott MacDonald

Čistý ekonomický přínos z každé navržené stanice VRT je zachycen upravením hrubých dopadů při zohlednění adicionality, tedy „čistý spíše než hrubý dopad projektu poté, co vezmeme v potaz, co by se stalo v případě nerealizace projektu“³¹. Čistý ekonomický přínos je hodnocen pro každý posuzovaný kraj (Jihomoravský, Praha atd.) na základě ekonomických dopadů identifikovaných rozvojových ploch. Posouzení tedy upravuje hrubé dopady tím, že bere v úvahu následující předpoklady adicionality:

- Mrtvá váha: úroveň ekonomické činnosti, která by byla dosažena bez projektu.
- Odliv přínosů: míra přínosů, které budou pravděpodobně přijímány pracovníky pocházející mimo oblast studie.
- Přemístění: podíl ekonomických přínosů, které jsou přesunuty odjinud (např. přemístěním podnikatelských činností v rámci jednoho sídla do blízkosti stanice VRT).
- Multiplikační efekt: zprostředkované dopady v rámci ekonomiky, vzniklé z propojení dodávek díky nákupům provedeným v důsledku projektu a dalším nákupům s propojenými firmami v dodavatelském řetězci (nepřímé účinky) a příjmový efekt spojený s místními výdaji firem, které odvozují příjem z přímých dopadů a dopadů propojení dodávek (vyvolané účinky).

VRT má potenciál hrát ústřední roli v podpoře místního hospodářského rozvoje v blízkosti stanic. V každém sídle existuje mnoho faktorů, které hospodářský růst buď omezují, nebo podporují. V tomto raném stádiu analýzy však není zcela možné vymezit přesnou roli VRT v podpoře hospodářského rozvoje v jednotlivých sídlech.

Existují významné doklady o tom, že posílení železniční propojenosti v podobě zkrácení jízdní doby a zvýšení spolehlivosti může podpořit a stimulovat hospodářský růst. Stávající podniky a budoucí investoři mohou investovat do sídel disponujících kvalitnější železniční dopravou s větší důvěrou. V závislosti na kvalitě stávajících služeb, povaze navržené investice a schopnosti růstu v okolních oblastech může investice do železnice hrát ve stimulaci ekonomického rozvoje ústřední katalytickou roli.

K pochopení rozvojového potenciálu v jednotlivých lokalitách by napomohla podrobnější analýza a konzultace s jednotlivými zainteresovanými stranami, např. vlastníky pozemků, případnými investory atd. Každá lokalita bude mít své překážky rozvoje, stávající návrhy rozvoje, a určitou úroveň tržní poptávky po rozvoji dané lokality. Při podrobnějších konzultacích by pak bylo možné zjistit, jak by se případně změnil rozvojový potenciál těchto lokalit vlivem zvýšené železniční propojenosti.

V tomto raném stádiu analýzy jsme model TEAM využili k prokázání:

- **kapacity pro růst ekonomických aktivit** v bezprostředním okolí každé navržené stanice. Vyjádřena jako čistý ekonomický dopad (pracovní místa a HPH).
- možného dopadu, který by VRT mohla mít, plynoucího z **urychlení zástavby ploch určených pro tvorbu pracovních míst o 5 let**. Vyjádřeno jako čistá dodatečná HPH vytvořená pracovníky zaměstnanými na daných plochách dříve než ve variantě bez VRT

Podrobnější analýza by mohla odhalit, že některé plochy by se vyvíjely ještě rychleji v případě přítomnosti VRT, nebo by se nerozvinuly vůbec, pokud by VRT nesloužila jako katalyzátor. Pro tyto plochy by mohly být přínosy VRT větší než ty aktuálně modelované. U jiných ploch by mohla

³¹ Zelená kniha britského Ministerstva financí (2016), str. 52

mít VRT na schopnost rozvoje dané plochy menší nebo zanedbatelný dopad, a v takovém případě by přínosy VRT byly menší než současný odhad.

4.3 Předpoklady

Klíčové předpoklady použité v posouzení ekonomického dopadu se vztahují k adicionalitě (doplňkovosti). Jsou podrobně popsány v tabulce níže a naprogramovali jsme je do modelu TEAM, abychom vypočítali související pracovní místa a HPH pro každou plochu určenou pro pracovní místa, definovanou v kap. 3. Kde to bylo možné, použili jsme data relevantní pro kontext České republiky. V případech, kde nebyla data k dispozici, jsme použili předpoklady z britských zdrojů mezinárodních osvědčených postupů.

Tab. 21: Podrobné předpoklady použité v analýze

Typ předpokladu	Použitý předpoklad	Odůvodnění
Oblast studie	Kraj	Oblast studie byla definována jako kraj u všech sídel navržených stanic VRT. Definovali jsme ji takto proto, že zde posuzujeme místní a regionální širší ekonomické přínosy pro jednotlivá sídla stanic. Je však zásadní, že na tomto základě nelze sloučit čisté dodatečné výkony ze všech ploch, aby bylo možné odhadnout čisté dodatečné širší ekonomické přínosy pro Českou republiku jako celek.
Stávající využití	V analýze adicionality nebyla posouzena stávající ekonomická činnost na plochách vyčleněných pro pracovní místa a pro bydlení	Jen malý počet zjištěných rozvojových ploch má v současnosti využití. Na základě nejistoty v tom, jaké využití budou tyto vyčleněné plochy mít, až bude jejich účel naplněn po roce 2035, neprovedli jsme v analýze adicionality žádné posouzení současného využití těchto ploch. Dopad na místní firmy by měl být podrobněji posouzen, až bude výstavba trasy VRT jistější.
Využití území Land use	Směšené: rozdělené rovnocenně mezi bydlení, kanceláře (odborné služby) a maloobchod na hlavních třídách, není-li uvedeno jinak	V případech, kde bylo navržené využití území identifikováno jako smíšené, jsme předpokládali, že bude z jedné třetiny určeno pro bydlení, z jedné třetiny pro kanceláře (odborné služby) a z jedné třetiny pro maloobchod na hlavních třídách. Tento předpoklad jsme učinili proto, že rozvojové oblasti se smíšeným využitím běžně sestávají ze směsi těchto využití území.
	Komerční	V případech, kde bylo navržené využití území identifikováno jako komerční, jsme předpokládali, že jedna polovina připadne na kanceláře (odborné služby) a jedna polovina na maloobchod na hlavních třídách. Tento předpoklad jsme učinili proto, že rozvojové oblasti s komerčním využitím běžně sestávají ze směsi těchto využití území.
	Nerušící průmysl a služby	V případech, kde bylo navržené využití území identifikováno jako nerušící průmysl a služby, jsme předpokládali využití jako distribuční středisko celostátního významu. Tento předpoklad jsme učinili na základě toho, že příslušná plocha je navržena k výstavbě velkého logistického skladu.
	Občanská vybavenost	V případech, kde bylo navržené využití území identifikováno jako občanská vybavenost, jsme předpokládali využití pro veřejný sektor, a to na základě toho, že občanská vybavenost běžně obsahuje toto využití území.
	Administrativa	V případech, kde bylo navržené využití území identifikováno jako administrativa, jsme předpokládali využití pro odborné služby, a to na základě toho, že administrativní rozvojové oblasti běžně obsahují toto využití území.
	Lehký průmysl a služby	V případech, kde bylo navržené využití území identifikováno jako lehký průmysl a služby, jsme předpokládali, že 50% připadne na lehký průmysl a 50% na odborné služby. Tento předpoklad jsme učinili proto, že rozvojové oblasti s lehkým průmyslem a službami běžně sestávají z těchto využití území.
	Komerční a sportovní zařízení	V případech, kde bylo navržené využití území identifikováno jako komerční a sportovní služby, jsme předpokládali, že polovina připadne na maloobchod na hlavních třídách a polovina na kancelářské odborné služby. Tento předpoklad jsme učinili na základě analýzy navrženého využití území, očekávaného na této ploše.
	12m ² / jednoho pracovníka s plným pracovním úvazkem (dále jen FTE), v objektech s využitím Odborné služby/ Veřejný	Abychom určili hustotu pracovních míst pro jednotlivá využití území, použili jsme ke stanovení předpokladů britskou metodiku osvědčených postupů. Metodika pro určení

Typ předpokladu	Použitý předpoklad	Odůvodnění
Hustota pracovních míst ³²	sektor	hustoty pracovních míst agentury HCA ³³ z roku 2015 je britským zdrojem osvědčených postupů pro stanovení hustoty pracovních míst, které se používají v analýzách adicionality. Podle této Metodiky je doporučená hustota pracovních míst pro Odborné služby 12m ² /FTE. Tuto hodnotu jsme použili jako zástupnou pro Českou republiku z důvodu absence podrobných informací k lokalitám.
	47m ² / FTE v objektech s využitím Lehký průmysl	Abychom určili hustotu pracovních míst pro jednotlivá využití území, použili jsme ke stanovení předpokladů britskou metodiku osvědčených postupů. Metodika pro určení hustoty pracovních míst agentury HCA z roku 2015 je britským zdrojem osvědčených postupů pro stanovení hustoty pracovních míst, které se používají v analýzách adicionality. Podle této Metodiky je doporučená hustota pracovních míst pro Lehký průmysl 47m ² /FTE. Tuto hodnotu jsme použili jako zástupnou pro Českou republiku z důvodu absence podrobných informací k lokalitám.
	95m ² / FTE v objektech s využitím Distribuční středisko celostátního významu	Abychom určili hustotu pracovních míst pro jednotlivá využití území, použili jsme ke stanovení předpokladů britskou metodiku osvědčených postupů. Metodika pro určení hustoty pracovních míst agentury HCA z roku 2015 je britským zdrojem osvědčených postupů pro stanovení hustoty pracovních míst, které se používají v analýzách adicionality. Podle této Metodiky je doporučená hustota pracovních míst pro Regionální distribuční středisko 95m ² /FTE. Tuto hodnotu jsme použili jako zástupnou pro Českou republiku z důvodu absence podrobných informací k lokalitám.
	18m ² / FTE v objektech s využitím Maloobchod na hlavních třídách	Abychom určili hustotu pracovních míst pro jednotlivá využití území, použili jsme ke stanovení předpokladů britskou metodiku osvědčených postupů. Metodika pro určení hustoty pracovních míst agentury HCA z roku 2015 je britským zdrojem osvědčených postupů pro stanovení hustoty pracovních míst, které se používají v analýzách adicionality. Podle této Metodiky je doporučená hustota pracovních míst pro Maloobchod na hlavních třídách 18m ² /FTE. Tuto hodnotu jsme použili jako zástupnou pro Českou republiku z důvodu absence podrobných informací k lokalitám.
	65m ² / FTE v objektech fitness center střední třídy	Abychom určili hustotu pracovních míst pro jednotlivá využití území, použili jsme ke stanovení předpokladů britskou metodiku osvědčených postupů. Metodika pro určení hustoty pracovních míst agentury HCA z roku 2015 je britským zdrojem osvědčených postupů pro stanovení hustoty pracovních míst, které se používají v analýzách adicionality. Podle této Metodiky je doporučená hustota pracovních míst pro fitness centrum střední třídy 65m ² /FTE. Tuto hodnotu jsme použili jako zástupnou pro Českou republiku z důvodu absence podrobných informací k lokalitám.
Obsazenost	75%	Předpokládáme, že obsazenost je 75%. Obsazenost představuje procento plochy pro pracovní místa, na němž bude provozováno pracovní místo, a je to měřítko poptávky po ploše. Např. je-li vysoká poptávka po ploše pro pracovní místa, kde se chce mnoho firem usídlit, pak je pravděpodobné, že obsazenost bude vysoká. Hodnota 75% je konzervativním posouzením při absenci podrobných informací k ploše.
Přemístění	25%	Přemístění je podíl výstupů intervence, které způsobí snížení výstupů jinde v cílové oblasti. Míra přemístění závisí na alternativách, které možní investoři zvažují. V této studii jsme použili nízký faktor přemístění ve výši 25%, avšak lepší pochopení účinků přemístění by přinesly konzultace s možnými investory o jejich možnostech, a o roli projektu vysokorychlostní železnice v jejich rozhodování.
Odliv přínosů	Kraj HL. m. Praha: 12%	Výši odlivu přínosů, použitou v této analýze, jsme počítali na základě dat o cestování ze Sčítání lidu 2011 Českého statistického úřadu. Z těchto dat vyplynulo, že 12% pracovních míst v oblasti, kterou nyní tvoří Praha, vykonávali pracovníci bydlící mimo region. Tuto hodnotu jsme použili jak pro stanici Praha centrum tak pro stanici Praha Zahradní město.
	Jihomoravský kraj: 17%	Výši odlivu přínosů, použitou v této analýze, jsme počítali na základě dat o cestování ze Sčítání lidu 2011 Českého statistického úřadu. Z těchto dat vyplynulo, že 17% pracovních míst v oblasti, kterou nyní tvoří Jihomoravský kraj, vykonávali pracovníci bydlící mimo region. Tuto hodnotu jsme použili pro stanici Jihlava centrum a pro stanici Jihlava – Pávov.

³² V této studii jsme použili hustoty pracovních míst ze Spojeného království, zjištěné z Metodiky pro určení hustoty pracovních míst agentury HCA z roku 2015, která je zdrojem britských osvědčených postupů. Aby bylo možné model dále kalibrovat, bylo by zapotřebí získat další podrobné podklady o hustotách pracovních míst v České republice. Při výzkumu k této studii jsme nenašli odpovídající zdroj dat k hustotám pracovních míst v České republice, a proto by bylo nutné vypracovat individuální posouzení pro jednotlivé obce, které je však nad rámec této studie.

³³ HCA (Homes and Communities Agency - Agentura pro domov a společenství) je anglická státní organizace odpovědná za rozvoj území a realizaci projektů bydlení a obnovy.

Typ předpokladu	Použitý předpoklad	Odůvodnění
	Kraj Vysočina: 14%	Výši odlivu přínosů, použitou v této analýze, jsme počítali na základě dat o cestování ze Sčítání lidu 2011 Českého statistického úřadu. Z těchto dat vyplynulo, že 14% pracovních míst v oblasti, kterou nyní tvoří Kraj Vysočina, vykonávali pracovníci bydlící mimo region. Tuto hodnotu jsme použili ro stanici Brno centrum a pro stanici Brno – Bohnice.
	Středočeský kraj: 19%	Výši odlivu přínosů, použitou v této analýze, jsme počítali na základě dat o cestování ze Sčítání lidu 2011 Českého statistického úřadu. Z těchto dat vyplynulo, že 19% pracovních míst v oblasti, kterou nyní tvoří Středočeský kraj, vykonávali pracovníci bydlící mimo region. Tuto hodnotu jsme použili pro stanici Nehvizdy.
Efekt mrtvé váhy	0%	Na základě našeho tvrzení, že pouze urychlené přínosy spojené s výstavbou navržených stanic VRT (rozdíl mezi současnou hodnotou varianty bez VRT a varianty s VRT) jsou podpořeny samotnou VRT, je předpokládán efekt mrtvé váhy 0%.
Složený multiplikátor	1.1	Ekonomické multiplikační efekty jsou ekonomické činnosti, které pocházejí z dalších kol výdajů z místního příjmu (vyvolané účinky). Aby bylo možné odhadnout multiplikátor přesněji, bylo by zapotřebí získat data z šetření nebo provést Matici sociálního účetnictví (SAM) pro každý kraj České republiky. Pokud taková data chybějí, je běžnou praxí použít k odhadnutí celkových přímých a multiplikačních efektů složený multiplikátor. Jelikož Česká republika má vyšší mezní sklon k dovozu (72% zboží a služeb bylo dovezeno v roce 2017 oproti 31% ve Spojeném království ³⁴ , jsou multiplikační efekty v České republice pravděpodobně nižší kvůli omezenějším místním propojením dodávek. V důsledku toho jsme použili nízký složený multiplikátor 1.1.
HPH na pracovníka ³⁵	Kraj Hl. m. Praha: 1 251 068 Kč	Na základě HPH na pracovníka pro úroveň NUTS 3 (kraj Hl. m. Praha) jsme použili částku 1 251 068 Kč u pracovních míst podpořených v kraji Praha. Tento údaj jsme získali z Českého statistického úřadu z roku 2017 a odvodili jsme jej jako zaměstnanost dělená hrubou přidanou hodnotou (HPH).
	Jihomoravský kraj: 798 297 Kč	Na základě HPH na pracovníka pro úroveň NUTS 3 (Jihomoravský kraj) jsme použili částku 798 297 Kč u pracovních míst podpořených v Jihomoravském kraji. Tento údaj jsme získali z Českého statistického úřadu z roku 2017 a odvodili jsme jej jako zaměstnanost dělená hrubou přidanou hodnotou (HPH).
	Kraj Vysočina: 739 322 Kč	Na základě HPH na pracovníka pro úroveň NUTS 3 (Kraj Vysočina) jsme použili částku 739 322 Kč u pracovních míst podpořených v Kraji Vysočina. Tento údaj jsme získali z Českého statistického úřadu z roku 2017 a odvodili jsme jej jako zaměstnanost dělená hrubou přidanou hodnotou (HPH).
	Středočeský kraj: 874 666 Kč	Na základě HPH na pracovníka pro úroveň NUTS 3 (Středočeský kraj) jsme použili částku 874 666 Kč u pracovních míst podpořených ve Středočeském kraji. Tento údaj jsme získali z Českého statistického úřadu z roku 2017 a odvodili jsme jej jako zaměstnanost dělená hrubou přidanou hodnotou (HPH).

Zdroj: Mott MacDonald

Pro analýzu současné hodnoty bylo modelováno hodnocené období 30 let od roku 2019 do roku 2048. Předpokládali jsme, že všechny rozvojové plochy budou zastavěny během 10 let následujících po roce, kdy je plánováno naplnění jejich účelu. Tento předpoklad jsme učinili z důvodu relativně velké rozlohy některých identifikovaných rozvojových ploch, jelikož bude asi trvat delší dobu, než se tyto plochy plně rozvinou. V místě a v okolí navržených stanic VRT se nepočítá se spekulativní výstavbou před započítáním výstavby těchto stanic. Uznáváme, že ke spekulativní výstavbě může dojít, bylo by však nutné provést další podrobné konzultace s developery, abychom sebrali k takovému tvrzení důkazy a mohli tyto přínosy zachytit. Pro účely analýzy současné hodnoty jsme vymodelovali pro každou stanici dva scénáře:

- Scénář bez VRT: předpokládá, že nebude vystavěna žádná stanice VRT a rozvojová plocha se bude vyvíjet podle současné trajektorie. V tomto scénáři budou plochy zastavěny v roce uvedeném ve strategických dokumentech dané obce.

³⁴ Dovoz zboží a služeb (% HDP), Světová banka, <https://data.worldbank.org/indicator/ne.imp.gnfs.zs> [přístup z 23. května 2019]

³⁵ Regionální hrubá přidaná hodnota v běžných cenách roku 2017 Český statistický úřad

- Scénář s VRT: tento scénář předpokládá, že navržené stanice VRT budou vystavěny v roce 2035 nebo po něm. Plochy v tomto scénáři podle předpokladu naplní svůj účel o 5 let dříve, než ve scénáři bez VRT.

Naší prioritou je být v analýze opatrný a nepřeceňovat potenciální dopady. Díky tomu je hodnocení důvěryhodné, což umožňuje tvůrcům politiky tvrdit, že přínosy mají větší potenciál než ty, které byly identifikované v analýze. Na základě jednání se skupinou klientů jsme vytvořili test citlivosti dopadů na zaměstnanost. Výsledky testu citlivosti jsou obsahem přílohy F.

4.4 Dopady na zaměstnanost

V následujících tabulkách jsme shrnuli potenciální dopady na zaměstnanost u všech navržených stanic VRT, zahrnutých v této analýze. Zaprvé, tabulky ukazují schopnost růstu v bezprostředním okolí jednotlivých navržených stanic pro všechny plochy vyčleněné pro pracovní místa a identifikované v kap. 3. V tabulkách je uvedeno shrnutí pro jednotlivé stanice s tím, že tabulky s daty pro jednotlivé plochy jsou uvedeny v příloze. Následující tabulky představují celkový dopad na zaměstnanost za všechny plochy pro pracovní místa identifikované v kap. 3 u všech stanic, ve stavu plného rozvoje. Druhá sada tabulek odráží širší ekonomické přínosy, které lze přičíst výstavbě navržených stanic VRT urychlením naplnění účelu identifikovaných ploch pro pracovní místa o pět let. To je vyjádřeno jako čistá dodatečná HPH vytvořená pracovníky zaměstnanými na těchto plochách dříve než bez VRT (v současné hodnotě).

4.4.1 Praha centrum

V následující tabulce uvádíme celkové hrubé a čisté ekonomické dopady ploch pro pracovní místa, identifikovaných v kap. 3 u navržené stanice VRT Praha centrum, a to v plně rozvinutém stavu, což se rovná: **4 228 čistých dodatečných pracovních míst a 5 289 milionů Kč v čisté dodatečné HPH ročně** pro kraj Hl. m. Praha.

Tab. 22: Hrubé a čisté ekonomické dopady, Praha centrum

Typ dopadu	Počet pracovních míst	HPH v mil. Kč
Hrubé přímé dopady	5 800	7 256 Kč
Čisté přímé dopady	3 843	4 808 Kč
Multiplikační dopady	384	481 Kč
Čisté dopady celkem	4 228	5 289 Kč

Zdroj: Mott MacDonald

Ve variantě bez VRT by se žádné plochy v okolí stanice Praha centrum nevyvinuly, protože se jejich naplnění neočekává až do roku 2050. Ve variantě s VRT budou tyto plochy pro pracovní místa rozvinuté o pět let dříve. V důsledku toho bude ve scénáři s VRT rozvinuto 30% každé plochy. Současnou hodnotu urychleného naplnění těchto ploch z čisté dodatečné HPH vytvořené zaměstnanými pracovníky uvádíme v následující tabulce, a to ve výši **1 198 milionů Kč**.

Tab. 23: Současná hodnota přínosů VRT

Scénář	HPH v mil. Kč
Scénář bez VRT	0 Kč
Scénář s VRT	1 198 Kč
Urychlená současná hodnota	1 198 Kč

Zdroj: Mott MacDonald

4.4.2 Praha Zahradní město

V tabulce níže uvádíme celkové hrubé a čisté ekonomické dopady ploch pro pracovní místa, identifikovaných v kap. 3 u navržené stanice VRT Praha Zahradní město, a to v plně rozvinutém stavu, což se rovná: **9 850 čistých dodatečných pracovních míst a 12 322 milionů Kč v čisté dodatečné HPH ročně** pro kraj Hl. m. Praha

Tab. 24: Hrubé a čisté ekonomické dopady, Praha Zahradní město

Typ dopadu	Počet pracovních míst	HPH v mil. Kč
Hrubé přímé dopady	13 512	16 905 Kč
Čisté přímé dopady	8 954	11 202 Kč
Multiplikační dopady	895	1 120 Kč
Čisté dopady celkem	9 850	12 322 Kč

Zdroj: Mott MacDonald

Ve variantě bez VRT by se žádné plochy v okolí stanice Praha Zahradní město nevyvinuly, protože se jejich naplnění neočekává až do roku 2050. Ve variantě s VRT budou tyto plochy pro pracovní místa rozvinuté o pět let dříve. V důsledku toho bude ve scénáři s VRT rozvinuto 30% každé plochy. Současnou hodnotu urychleného naplnění těchto ploch z čisté dodatečné HPH vytvořené zaměstnanými pracovníky uvádíme v následující tabulce, a to ve výši **2 791 milionů Kč**.

Tab. 25: Současná hodnota přínosů VRT

Scénář	HPH v mil. Kč
Scénář bez VRT	0 Kč
Scénář s VRT	2 791 Kč
Urychlená současná hodnota	2 791 Kč

Zdroj: Mott MacDonald

4.4.3 Nehvizdy

V tabulce níže uvádíme celkové hrubé a čisté ekonomické dopady ploch pro pracovní místa, identifikovaných v kap. 3 u navržené stanice VRT Nehvizdy, a to v plně rozvinutém stavu, což se rovná: **1 085 čistých dodatečných pracovních míst a 949 milionů Kč v čisté dodatečné HPH ročně** pro Středočeský kraj.

Tab. 26: Hrubé a čisté ekonomické dopady, Nehvizdy

Typ dopadu	Počet pracovních míst	HPH v mil. Kč
Hrubé přímé dopady	1 632	1 427 Kč
Čisté přímé dopady	986	863 Kč
Multiplikační dopady	99	86 Kč
Čisté dopady celkem	1 085	949 Kč

Zdroj: Mott MacDonald

Ve variantě bez VRT budou tyto plochy pro pracovní místa naplněny v roce 2040. Ve variantě s VRT budou tyto plochy pro pracovní místa rozvinuté o pět let dříve. Současnou hodnotu urychleného naplnění těchto ploch z čisté dodatečné HPH vytvořené zaměstnanými pracovníky uvádíme v následující tabulce, a to ve výši **1 730 milionů Kč**.

Tab. 27: Současná hodnota přínosů VRT

Scénář	HPH v mil. Kč
Scénář bez VRT	Kč 1 731
Scénář s VRT	Kč 3 461
Urychlená současná hodnota	Kč 1 730

Zdroj: Mott MacDonald

4.4.4 Jihlava – Pávov

V tabulce níže uvádíme celkové hrubé a čisté ekonomické dopady ploch pro pracovní místa, identifikovaných v kap. 3 u navržené stanice VRT Jihlava - Pávov, a to v plně rozvinutém stavu, což se rovná: **18 419 čistých dodatečných pracovních míst a 12 322 milionů Kč v čisté dodatečné HPH ročně** pro Kraj Vysočina.

Tab. 28: Hrubé a čisté ekonomické dopady, Jihlava - Pávov

Typ dopadu	Počet pracovních míst	HPH v mil. Kč
Hrubé přímé dopady	25 873	19 128 Kč
Čisté přímé dopady	16 744	12 380 Kč
Multiplikační dopady	1 674	1 238 Kč
Čisté dopady celkem	18 419	13 618 Kč

Zdroj: Mott MacDonald

Ve variantě bez VRT budou tyto plochy pro pracovní místa naplněny v roce 2040. Ve variantě s VRT budou tyto plochy pro pracovní místa rozvinuté o pět let dříve. Současnou hodnotu urychleného naplnění těchto ploch z čisté dodatečné HPH vytvořené zaměstnanými pracovníky uvádíme v následující tabulce, a to ve výši **24 830 milionů Kč**.

Tab. 29: Současná hodnota přínosů VRT

Scénář	mil. Kč
Scénář bez VRT	24 840 Kč
Scénář s VRT	49 670 Kč
Urychlená současná hodnota	24 830 Kč

Zdroj: Mott MacDonald

4.4.5 Jihlava centrum

V tabulce níže uvádíme celkové hrubé a čisté ekonomické dopady ploch pro pracovní místa, identifikovaných v kap. 3 u navržené stanice VRT Jihlava centrum, a to v plně rozvinutém stavu, což se rovná: **5 969 čistých dodatečných pracovních míst a 4 117 milionů Kč v čisté dodatečné HPH ročně** pro Kraj Vysočina.

Tab. 30: Hrubé a čisté ekonomické dopady, Jihlava centrum

Typ dopadu	Počet pracovních míst	HPH v mil. Kč
Hrubé přímé dopady	7 822	5 783 Kč
Čisté přímé dopady	5 062	3 743 Kč
Multiplikační dopady	506	374 Kč
Čisté dopady celkem	5 569	4 117 Kč

Zdroj: Mott MacDonald

Ve variantě bez VRT budou tyto plochy pro pracovní místa naplněny v roce 2040. Ve variantě s VRT budou tyto plochy pro pracovní místa rozvinuté o pět let dříve. Současnou hodnotu

urychleného naplnění těchto ploch z čisté dodatečné HPH vytvořené zaměstnanými pracovníky uvádíme v následující tabulce, a to ve výši **7 507 milionů Kč**.

Tab. 31: Současná hodnota přínosů VRT

Scénář	HPH v mil. Kč
Scénář bez VRT	7 510 Kč
Scénář s VRT	15 017 Kč
Urychlená současná hodnota	7 507 Kč

Zdroj: Mott MacDonald

4.4.6 Brno centrum

V tabulce níže uvádíme celkové hrubé a čisté ekonomické dopady ploch pro pracovní místa, identifikovaných v kap. 3 u navržené stanice VRT Brno centrum, a to v plně rozvinutém stavu, což se rovná: **4 819 čistých dodatečných pracovních míst a 3 847 milionů Kč v čisté dodatečné HPH ročně** pro Jihomoravský kraj.

Tab. 32: Hrubé a čisté ekonomické dopady, Brno centrum

Typ dopadu	Počet pracovních míst	HPH v mil. Kč
Hrubé přímé dopady	6 871	5 485 Kč
Čisté přímé dopady	4 380	3 497 Kč
Multiplikační dopady	438	350 Kč
Čisté dopady celkem	4 819	3 847 Kč

Zdroj: Mott MacDonald

Ve variantě bez VRT budou tyto plochy pro pracovní místa naplněny v roce 2040. Ve variantě s VRT budou tyto plochy pro pracovní místa rozvinuté o pět let dříve. Současnou hodnotu urychleného naplnění těchto ploch z čisté dodatečné HPH vytvořené zaměstnanými pracovníky uvádíme v následující tabulce, a to ve výši **7 014 milionů Kč**.

Tab. 33: Současná hodnota přínosů VRT

Scénář	HPH v mil. Kč
Scénář bez VRT	7 017 Kč
Scénář s VRT	14 031 Kč
Urychlená současná hodnota	7 014 Kč

Zdroj: Mott MacDonald

4.4.7 Brno - Bohunice

Jelikož jsme neidentifikovali žádné plochy pro pracovní místa, které by byly pravděpodobně dotčeny navrženou výstavbou stanice VRT Brno – Bohunice, nebudou zde pro Jihomoravský kraj vytvořena žádná dodatečná pracovní místa či HPH.

4.5 Aglomerační přínosy

Aglomerace se měří skutečnou hustotou funkční městské oblasti na základě ekonomické aktivity (pracovníci a pracovní místa) a generalizovaných nákladů na cestování do zaměstnání všemi druhy dopravy. S tím, jak se generalizované náklady na cestování snižují, se oblasti vzájemně přibližují a zvyšuje se produktivita. Pro podniky vznikají úspory z rozsahu po přestěhování do větší blízkosti k jiným podnikům, tj. klastrování. Dopady se projevují ve zlepšení interakcí na trhu práce, přelévání znalostí a v propojení mezi různými vrstvami dodavatelů. Těmto dopadům se říká „hospodářské výhody aglomerace“ (angl. agglomeration economies) a mohou vznikat jak

zlepšením propojenosti bez změny využití území (statické klastrování) tak stimulací dynamického klastrování (změnou využití území).

VRT může zvýšit produktivitu tím, že umožní vyšší koncentraci ekonomické aktivity, tj. její vyšší hustotu, na konkrétním místě, a umožní zvýšení specializace. Zlepšením spojení mezi městy může také dojít k růstu hospodářské produktivity, protože města se mohou dále specializovat. S dobrými vazbami mezi městy nebude nutné obstarávat všechny dodávky lokálně. Navíc budou firmy moci prodávat produkty ve vzdálenějších oblastech. Meziregionální obchod roste a úspory z rozsahu lze realizovat ve všech fázích dodavatelského řetězce. To je přínosem propojení míst.

Existuje velké množství empirických studií, které ukazují, že čím větší je ekonomická hustota města, tím větší je jeho produktivita. Např. zdvojnásobením velikosti města se očekává nárůst produktivity o 3 až 8 %³⁶. V Tab. 34 uvádíme stručné poznámky k možným aglomeračním dopadům VRT u jednotlivých sídel, na základě schopnosti růstu zjištěné analýzou v modelu TEAM. Aglomeračními dopady z posíleného vzájemného propojení mezi sídly se zde nezabýváme, protože by bylo nutné k posouzení přínosů z časových úspor a k vypracování kvantifikovaných predikcí aglomeračních přínosů sestavit dopravní model.

Tab. 34: Shrnutí účinků na zaměstnanost a aglomeračních odpadů

Stanice	Kapacita pro růst čistých dodatečných pracovních míst, zjištěná v modelu TEAM	Poznámka k aglomeračním přínosům
Praha	4 228	Očekáváme malý nárůst nových pracovních míst podpořených v Praze stanicí VRT Praha centrum ve vztahu k populaci 1 309 000 obyvatel. Proto jsou očekávané aglomerační přínosy zanedbatelné.
Praha Zahradní město	9 850	Očekáváme malý nárůst nových pracovních míst podpořených v Praze stanicí VRT Praha Zahradní město ve vztahu k populaci 1 309 000 obyvatel. Identifikovali jsme více pracovních příležitostí než u navržené stanice Praha centrum, což znamená, že aglomerační přínosy budou asi o něco vyšší, ale stále těžko pozorovatelné, tudíž zanedbatelné.
Nehvizdy (Praha)	1 085	Očekáváme velmi vysoký nárůst nových pracovních míst podpořených v Nehvizdách stanicí VRT ve vztahu k malému počtu místních obyvatel (3 400). Aglomerační přínosy by měly přinést v Nehvizdách znatelný nárůst produktivity.
Jihlava Pávov	18 419	Očekáváme velmi vysoký nárůst nových pracovních míst podpořených v okolí stanice VRT Jihlava Pávov ve vztahu k počtu místních obyvatel (50 800). Aglomerační přínosy pravděpodobně přinesou v Jihlavě znatelný nárůst produktivity.
Jihlava centrum	5 412	Očekáváme vysoký nárůst nových pracovních míst podpořených stanicí Jihlava centrum ve vztahu k místní populaci 50 800 obyvatel. Aglomerační přínosy by tedy měly znamenat znatelný nárůst produktivity. Budou ale menší, než u stanice Jihlava Pávov.
Brno Bohunice	0	Nepředpokládáme žádná nová pracovní místa, tedy ani žádné aglomerační přínosy.
Brno centrum	4 819	Očekáváme malý nárůst nových pracovních míst podpořených v okolí stanice Brno centrum ve vztahu k místní populaci 380 700 obyvatel. Proto jsou očekávané aglomerační přínosy zanedbatelné.

Zdroj: Mott MacDonald

³⁶ Venables, A.J. (2013) Expanding cities and connecting cities: the wider benefits of better communications. (Rozšiřování a propojování měst: širší přínosy kvalitnějších komunikací). Pracovní materiál. Datován 18. června 2013.

4.6 Změna zaměstnání z hlediska vyšší/níže produktivity

Podobným, ale přesto odlišným dopadem investice do dopravy na ekonomiku je změna zaměstnání z hlediska vyšší/níže produktivity (angl. technický termín „move to more/less productive jobs“, viz např. TAG Unit 2.3 Appraisal of Employment Effects). Tato změna vzniká z přemístění zaměstnanosti (např. do méně produktivních regionů) a z nerovného rozprostření produktivity. Mimo jakoukoli čistou změnu v celkové zaměstnanosti v dané oblasti může mít doprava vliv na sklon jednotlivců chopit se příležitostí v konkrétních lokalitách, a tudíž na celkovou úroveň ekonomické aktivity v nich. Pokud mezi lokalitami existují diferenciály produktivity, měřené v HPH/HDP na pracovníka (což se nazývá „efekt místa“, angl. place-based effects), pak nastává čistá změna v ekonomickém dopadu a blahobytu.

Naše analýza naznačuje, že průměrná HPH na pracovníka³⁷ se mezi posuzovanými sídly významně liší. Pracovníci v Praze vytvoří v průměru HPH ve výši 1,3 mil. Kč. Pracovníci v Nehvizdech vytvoří v průměru 875 000 Kč na pracovníka, v Brně je to 798 000 Kč na pracovníka, zatímco v Jihlavě je průměrná HPH na pracovníka 739 000 Kč. Proto odhadujeme, že produktivita průměrného pracovníka v Brně je 61% průměrného pracovníka v Praze. Abychom odhadli, do jaké míry je toto způsobeno rozdílem v sektorovém složení zaměstnanosti (mezisektorové rozdíly v produktivitě) ve srovnání s rozdíly mezi zaměstnanci na rovnocenných pozicích (rozdíly v rámci sektoru), museli bychom vypracovat podrobnější sektorovou analýzu.

V této fázi analýzy je náročné odhadnout rozsah přemístění pracovních míst a změnu produktivity způsobenou VRT. K odhadu změn v generalizovaných cestovních nákladech by bylo nutné vypracovat dopravní model. Avšak vzhledem k výrazným změnám v době jízdy mezi městy díky VRT, která spojuje dvě největší města České republiky, mezi nimiž je podstatný rozdíl v průměrné produktivitě, očekáváme, že dopady VRT na trh práce budou významné.

4.7 Dopady na bydlení

V následující kapitole rozebíráme dopady výstavby navržených stanic VRT na počet obyvatel a bydlení. Uvádíme stručný kvalitativní přehled potenciálních dopadů na maloobchod a trávení volného času, ale i socioekonomické dopady bydlení a jeho dopady na udržitelnost, a poté popisujeme použitou metodiku a výsledky analýzy.

4.7.1 Dopady na maloobchod a služby volného času

I když na plochách pro bydlení není nikdo zaměstnaný (kromě fáze výstavby), měla by dodatečná návštěvnost generovaná obyvateli těchto ploch přinést oživení a zvýšit příjmy firmám v oblasti maloobchodu a trávení volného času ve všech sídlech, kde je stanice VRT plánována. Obecně očekáváme, že nárůst počtu obyvatel bude mít časem pozitivní vliv na návštěvnost místních obchodů/služeb a vzorce nakupování. Zvýšená návštěvnost a příjmy z podnikání mohou mít účinek ve zvýšení poptávky po bytových jednotkách v těchto oblastech a mohou vést k širšímu pozvednutí nabídky v centru města. Obecně zvýšení počtu obyvatel v docházkové vzdálenosti do centra města může zvednout hodnoty, zvláště pokud noví obyvatelé mají vyšší disponibilní příjem. Lidé s vyšším příjmem budou pravděpodobně přilákáni relativně nižšími cenami nemovitostí zvláště v okrajových lokalitách, jako jsou Nehvizdy a Jihlava, což nejen podpoří místní ekonomiku, ale i samotnou Prahu zlepšením dodávky pracovní síly. Přilákání dojíždějících v produktivním věku zajistí přínosy ve formě stimulace poptávky po místních službách, bydlení v oblasti a změny dynamiky trhu práce v dlouhodobějším horizontu. Časem to napomůže přilákat další investice od firem a služeb zvenčí.

³⁷ Zjištěno z dat Českého statistického úřadu z roku 2017 Sourced from Czech Statistical Office 2017

Tyto dva body široce ilustrují, jak může zvýšená návštěvnost přinášet hodnoty (zvýšené příjmy z podnikání, posílení komerční nabídky, zvýšení komerčních hodnot). Také stojí za povšimnutí, že ekonomický rozměr tohoto aspektu je tvorba dodatečné zaměstnanosti. I kdyby byla její čísla poměrně nízká, jsou pozitivní, a vedle nepřímých a vyvolaných přínosů ukazují, jak realizace dalšího bydlení podporuje širší ekonomické přínosy pro místní a regionální ekonomiku. Je také pravděpodobné, že i města v blízkosti trasy budou mít ze služeb VRT užitek vzhledem k tomu, že pomůže přilákat do oblasti vysoce kvalifikované obchodní investice a pracovníky.

4.7.2 Socioekonomické dopady a dopady na životní prostředí

Očekáváme, že rozvoj bydlení v blízkosti stanic VRT dále umožní stěhování lidí z centrálních do okrajových oblastí s cílem využít nižší ceny nemovitostí/ nájmu v okrajových lokalitách a zároveň mít možnost přístupu k pracovním příležitostem vyšší hodnoty, jež nabízí centrum. Naproti tomu to také poskytne obyvatelům v současnosti žijícím v okrajových lokalitách, jako jsou Nehvizdy a Jihlava, přístup k pracovním příležitostem vyšší hodnoty v Praze a zároveň možnost zůstat v těchto lokalitách bydlet. Především to napomůže podpořit inkluzivnější rozvoj poskytnutím přístupu k pracovním příležitostem, jež byly dříve nedosažitelné kvůli nedostupným cenám nemovitostí a časovým nárokům na dojíždění. To umožní snížit v těchto oblastech nezaměstnanost a zvýšit kvalitu života vytvářením pracovních míst v celém spektru kvalifikací. Je přirozeně nezbytné provést doplňková opatření, která zajistí, že schopnosti a kvalifikace místních obyvatel budou odpovídat nové ekonomické činnosti.

Z obou pohledů podpoří VRT čisté zvýšení blahobytu, což může zvýšit disponibilní příjem domácností a ten může být dále investován do místního zboží a služeb. Upozorňujeme však, že rostoucí poptávka po okrajových lokalitách může tlačit nahoru ceny současných nemovitostí pro stávající obyvatele těchto lokalit. Proto v zájmu zajištění inkluzivního rozvoje by měla být podpora rozvojových příležitostí v rovnováze s politikami, jako je rozvoj cenově dostupných bytových jednotek.

Z pohledu udržitelnosti podpoří rozvoj bydlení v blízkosti VRT přesun od využívání osobních aut k udržitelnějším formám dopravy, např. k veřejné dopravě a/nebo chůzi. Poskytnutí přímých dopravních spojení z těchto lokalit prostřednictvím VRT, které zkracuje dobu jízdy oproti jiným druhům dopravy, potlačuje potřebu osobního auta k dojíždění a sníží dopravní přetížení zvláště v centrálních lokalitách³⁸. Snížením počtu aut na dopravní síti se sníží emise CO₂, zvýší kvalita ovzduší, omezi hlukové zatížení, dopravní nehody, obecné přetížení silniční dopravy, odloučení jednotlivých lokalit navržených stanic VRT a v konečném důsledku se zvýší kvalita života.

4.7.3 Metodika

V případech, kde jsme neměli k dispozici počet bytových jednotek, jsme použili následující metodiku k výpočtu potenciálního počtu bytových jednotek, jež by mohl být na jednotlivých plochách realizován:

1. Spočítali jsme celkovou rozlohu plochy vyčleněné pro rezidenční nemovitosti.
2. Celkovou rozlohu identifikované plochy určené k bydlení jsme vynásobili průměrem bytových jednotek na hektar dané lokality³⁹.

³⁸ To závisí na chování spotřebitelů a jejich preferencích ve využívání VRT oproti osobnímu autu.

³⁹ Lokalizovanou míru bytových jednotek na hektar jsme získali z podkladů v příslušných územních plánech, byla-li tam uvedena. Pokud tam nebyla uvedena, použili jsme zástupné hodnoty, jak ukazuje Tab. 33.

V následující tabulce jsme shrnuli počet bytových jednotek na hektar, který jsme použili k výpočtu celkového počtu bytových jednotek u jednotlivých stanic.

Tab. 35: Počet bytových jednotek na hektar u jednotlivých stanic VRT

Stanice VRT	Bytové jednotky na hektar (BJH)	Zdroj
Praha centrum	Smíšené využití: 110 BJH Plochy pro bydlení: 120 BJH	V Územním plánu města Prahy nejsou údaje k bytovým jednotkám na hektar. Jako zástupná data jsme použili k výpočtu bytových jednotek na hektar na plochách pro bydlení data z Územního plánu města Brna. Územní plán města Brna (2010) http://gis5.brno.cz/tms/konceptup_a/index.php#c=-599957%252C-1160087&z=0&l=vektory_upk_ags.upk_01_1_r&p=&
Praha Zahradní město	Smíšené využití: 110 BJH Plochy pro bydlení: 120 BJH	V Územním plánu města Prahy nejsou údaje k bytovým jednotkám na hektar. Jako zástupná data jsme použili k výpočtu bytových jednotek na hektar na plochách pro bydlení data z Územního plánu města Brna. Územní plán města Brna (2010) http://gis5.brno.cz/tms/konceptup_a/index.php#c=-599957%252C-1160087&z=0&l=vektory_upk_ags.upk_01_1_r&p=&
Nehvizdy	N/A	Data nejsou k dispozici, protože jsme zde neidentifikovali žádné rozvojové plochy vyčleněné pro bydlení.
Jihlava Pávov	12,5 BJH	Předpokládáme 12,5 BJH na základě stávající hustoty populace vycházející z Územního plánu města Jihlavy. Územní plán města Jihlavy (2017) http://extranet.jihlava-city.cz/pup/cast2.pdf
Jihlava centrum	12,5 BJH	Předpokládáme 12,5 BJH na základě stávající hustoty populace vycházející z Územního plánu města Jihlavy. Územní plán města Jihlavy (2017) http://extranet.jihlava-city.cz/pup/cast2.pdf
Brno centrum	Smíšené využití: 110 BJH Plochy pro bydlení: 120 BJH	Jako zástupná data k výpočtu bytových jednotek na hektar na plochách pro bydlení jsme použili data z Územního plánu města Brna. Územní plán města Brna (2010) http://gis5.brno.cz/tms/konceptup_a/index.php#c=-599957%252C-1160087&z=0&l=vektory_upk_ags.upk_01_1_r&p=&
Brno Bohunice	Smíšené využití: 110 BJH Plochy pro bydlení: 120 BJH	Jako zástupná data k výpočtu bytových jednotek na hektar na plochách pro bydlení jsme použili data z Územního plánu města Brna. Územní plán města Brna (2010) http://gis5.brno.cz/tms/konceptup_a/index.php#c=-599957%252C-1160087&z=0&l=vektory_upk_ags.upk_01_1_r&p=&

Zdroj: Viz tabulku

K výpočtu hrubého nárůstu počtu obyvatel v důsledku navrženého zvýšení počtu bytových jednotek jsme použili průměrný počet osob v domácnosti. Počty použité v tomto výpočtu shrnuje následující tabulka.

Tab. 36: Průměrný počet osob na bytovou jednotku u jednotlivých stanic VRT

Stanice VRT	Počet osob na jednu domácnost	Zdroj
Praha centrum	2,12	Tento údaj jsme získali z Českého statistického úřadu na odkaze: https://www.czso.cz/documents/10180/20567427/10413513k6.pdf/95ecab47-9596-472b-8132-f75b023bcc42?version=1.0
Praha Zahradní město	2,12	Tento údaj jsme získali z Českého statistického úřadu na odkaze: https://www.czso.cz/documents/10180/20567427/10413513k6.pdf/95ecab47-9596-472b-8132-f75b023bcc42?version=1.0
Nehvizdy	N/A	Data nejsou k dispozici, protože jsme zde neidentifikovali žádné rozvojové plochy vyčleněné pro bydlení
Jihlava Pávov	2,8	Pro Jihlavu jsme získali dvě čísla, 2,1 osob na domácnost u ploch se smíšeným využitím a 3,5 osob na domácnost u ploch pro rodinné domy. Jelikož rozvojové oblasti budou směrsmí obou, použili jsme jejich průměr.

Stanice VRT	Počet osob na jednu domácnost	Zdroj
		https://www.jihlava.cz/assets/File.ashx?id_org=5967&id_dokumenty=505488
Jihlava centrum	2,8	Pro Jihlavu jsme získali dvě čísla, 2,1 osob na domácnost u ploch se smíšeným využitím a 3,5 osob na domácnost u ploch pro rodinné domy. Jelikož rozvojové oblasti budou směsí obou, použili jsme jejich průměr. https://www.jihlava.cz/assets/File.ashx?id_org=5967&id_dokumenty=505488
Brno centrum	2,12	Tento údaj jsme získali ze Strategie bydlení města Brna 2018-2030 https://brno2050.cz/wp-content/uploads/2017/09/Strategie_bydleni-analyticka_cast.pdf
Brno Bohunice	2,12	Tento údaj jsme získali ze Strategie bydlení města Brna 2018-2030. https://brno2050.cz/wp-content/uploads/2017/09/Strategie_bydleni-analyticka_cast.pdf

Zdroj: Použité zdroje jsou uvedeny v tabulce

Níže uvádíme shrnutí možného počtu bytových jednotek a počtu obyvatel u jednotlivých navržených stanic VRT. Podrobné tabulky k bytovým jednotkám na jednotlivých plochách u každé navržené stanice VRT jsou v příloze.

Tab. 37: Shrnutí hrubých dopadů na bydlení

Stanice VRT	Bytové jednotky celkem	Nárůst populace
Praha centrum	268	569
Praha Zahradní město	9 080	19 250
Nehvizdy	0	0
Jihlava Pávov	903	2 528
Jihlava centrum	732	2 049
Brno centrum	892	1 891
Brno Bohunice	1 776	3 765

Zdroj: Mott MacDonald

4.8 Shrnutí

Tato kapitola nastíní výsledky posouzení potenciálních širších ekonomických přínosů pro rozvojové oblasti jednotlivých navržených stanic VRT. Je zřejmé, že po vybudování VRT je v plánu dokončení rozvoje mnoha ploch vyčleněných pro pracovní místa a pro bydlení v blízkosti lokalit všech navržených stanic VRT. Na všechny tyto lokality bude mít výstavba navržené VRT pravděpodobně vliv, což bude umožněno skokovým zlepšením dopravní dostupnosti mezi Prahou a Brnem i pro mezistanice, jako jsou Nehvizdy a Jihlava.

Přestože většina územních plánů obcí byla vytvořena před tím, než mohly úvahy o VRT ovlivnit rozhodování o místním územním plánování, mohou klíčové přínosy VRT pro výkonnost regionální ekonomiky v oblasti přínosů produktivity ze strany nabídky, poskytnutí nových příležitostí pro dojíždění, potenciálních aglomeračních přínosů a přesunu k produktivnějším pracovním místům s vyšší kvalifikací pomoci stimulovat v těchto lokalitách hospodářský rozvoj. VRT přinese nejen větší jistotu rozvoje těchto identifikovaných ploch, ale také urychlí jejich naplnění podnícením investic zvenčí od firem, které chtějí využít příležitost rozvoje díky VRT tím, že se přesunou do těchto nově vysoce dostupných lokalit. Cílem této zprávy bylo zachytit právě toto urychlení rozvoje, což poskytne přehled o možných širších ekonomických přínosech, které jsou v této fázi kvantifikovatelné. Kromě těchto přínosů urychlení podpoří VRT i spekulativní výstavbu na

plochách, které v současnosti nemají v rámci obecního územního plánování⁴⁰ speciální určení. Kombinací těchto dopadů s potenciálními aglomeračními dopady, dopady na trh práce, maloobchod a služby volného času a udržitelnost, zde kvalitativně posouzenými, je zřejmé, že VRT nabízí bezkonkurenční rozvojovou příležitost zvýšit národní ekonomickou výkonnost České republiky a je kritická pro podporu její konkurenceschopnosti na mezinárodním poli.

V následující tabulce nabízíme shrnutí přínosů jednotlivých navržených stanic VRT, které bylo možné kvantifikovat v tomto raném stádiu procesu vývoje. Z údajů vyplývá, že s ohledem na zde kvantifikované přínosy urychlení bude mít VRT významný dopad na všechny regionální ekonomiky ovlivněné navrženými stanicemi VRT, a že jsou tyto přínosy zásadní pro podporu rozvoje daných obcí, ale i širších ambicí růstu celé České republiky.

Tab. 38: Shrnutí výsledků

Stanice VRT	HPH urychleného rozvoje v současné hodnotě, mil. Kč	Bytové jednotky celkem	Počet obyvatel celkem
Praha centrum	1 198 Kč	268	569
Praha Zahradní město	2 791 Kč	9 080	19 250
Nehvizdy	1 730 Kč	0	0
Jihlava Pávov	24 830 Kč	732	2,049
Jihlava centrum	7 507 Kč	903	2 528
Brno centrum	7 014 Kč	892	1 891
Brno Bohunice	0 Kč	1 776	3 765

Zdroj: Mott MacDonald

⁴⁰ Cílem této zprávy nebylo zachytit tyto přínosy, protože by to vyžadovalo podrobné konzultace s investory stavitelů a obcemi, a to by bylo nad rámec této studie.

5 Shrnutí a závěry

5.1 Přehled

Tato zpráva vychází z prací, které společnost Mott MacDonald v současné době provádí pro společnost Sudop, v nichž posuzuje potenciál trasy VRT mezi Prahou a Brnem. Jakožto podklad pro tyto práce má tato zpráva za cíl poskytnout posouzení možných širších ekonomických přínosů spojených se zavedením stanic VRT v lokalitách Praha, Nehvizdy, Jihlava a Brno. Při tomto posouzení jsme využili zkušenost s posuzováním širších ekonomických přínosů spojených se stanicemi VRT v oblastech ve Spojeném království a zasadili ji do kontextu České republiky.

Daný projekt VRT představuje významnou součást infrastruktury České republiky celostátního významu, která přinese výrazné zkrácení doby jízdy mezi Prahou a Brnem. Dále podpoří širší propojenost se střední a východní Evropou, ale umožní i splnění mnoha cílů klíčových evropských a vnitrostátních politik.

VRT má potenciál hrát ústřední roli v podpoře místního hospodářského rozvoje v blízkosti stanic prostřednictvím:

- Efektu nabídky – zvyšování produktivity prostřednictvím zkrácení doby strávené cestováním a prodloužení doby strávené v dosažené destinaci zvyšuje produktivní výkon pracovníků při stejných nákladech (na mzdy). Jelikož vysokorychlostní železnice přepravuje osoby spíše než náklad, budou asi nejvíce z dopadů nabídky těžit typy podniků, které prodávají služby poskytované lidmi – služby založené na znalostech.
- Umožnění dojíždění na dlouhé vzdálenosti z okrajových oblastí – jedná se často o pracovníky s vysokým příjmem, kteří si mohou dovolit vyšší jízdné na VRT a díky dojíždění zvyšují průměrný příjem v okrajovém regionu svého bydliště.
- Aglomeračních přínosů, jelikož umožňuje vyšší koncentraci (tj. vysokou hustotu) ekonomické aktivity v konkrétním místě a umožňuje zvýšení specializace, což zlepšuje produktivitu.
- Prostorového dopadu – lokality přiléhající ke stanicím VRT nebo s nimi spojené získávají na rozdíl od jiných lokalit vyšší dostupnost a tím i konkurenční výhodu. – Realizace všech těchto potenciálních umožněných změn však závisí na investičních rozhodnutích firem a domácností. Ty se většinou rozhodují podle mnoha kritérií, především podle dostupnosti vhodné kvalifikované pracovní síly.

Investice do vysokorychlostní železnice však sama hospodářský růst nezaručí a bude nezbytné provést doplňující politické intervence, aby bylo možné příležitosti rozvoje, poskytnuté VRT, plně využít.

Ke zjištění širších ekonomických přínosů spojených s výstavbou stanic VRT v Praze, Nehvizdách, Jihlavě a Brně jsme použili model TEAM firmy Mott MacDonald. V tomto raném stádiu analýzy jsme použili model TEAM k prokázání:

- **kapacity pro růst ekonomických aktivit** v bezprostředním okolí každé navržené stanice. Vyjádřeno jako čistý ekonomický dopad (pracovní místa a HPH).
- **možného dopadu, který by VRT mohla mít, plynoucího z urychlení zástavby ploch určených pro tvorbu pracovních míst o 5 let.** Vyjádřeno jako čistá dodatečná HPH vytvořená pracovníky zaměstnanými na daných plochách dříve než ve variantě bez VRT
- **možného počtu bytových jednotek a přílivu nových obyvatel, který by VRT mohla podpořit.**

Za tímto účelem jsme přezkoumali různé dokumenty územně plánovací politiky u všech příslušných obcí a zorganizovali jsme konzultace se zástupci jednotlivých obcí, kde to bylo možné. Poté jsme identifikovali plochy vyčleněné pro tvorbu pracovních míst a pro bydlení, které se nacházely v dosahu 1 000 m od navržených stanic VRT a podle plánu se měly rozvinout po zavedení VRT v roce 2035. Následně jsme pomocí modelu TEAM firmy Mott MacDonald spočítali potenciální pracovní místa a HPH vytvořené na plochách pro pracovní místa a potenciální celkový bytový fond a celkový počet obyvatel. Níže uvádíme klíčové výsledky tohoto posouzení.

5.2 Dopady na zaměstnanost

5.2.1 Čistá dodatečná pracovní místa a HPH

Níže uvádíme shrnutí čistých dodatečných přínosů k jednotlivým navrženým stanicím VRT⁴¹. Představuje čisté dodatečné dopady ve formě pracovních míst a HPH v době, kdy jsou identifikované plochy pro pracovní místa u každé navržené stanice VRT plně rozvinuté⁴².

Tab. 39: Čistá dodatečná pracovní místa a HPH

	Čistá dodatečná pracovní místa	Čistá dodatečná HPH v mil. Kč
Praha	4 228	5 289
Praha Zahradní město	9 850	12 322
Nehvizdy	1 085	949
Jihlava Pávov	18 419	13 618
Jihlava centrum	5 569	4 117
Brno centrum	4 819	3 847

Zdroj: Mott MacDonald

5.2.2 Přínosy urychlení

V následující tabulce shrnujeme současnou hodnotu přínosů čisté dodatečné HPH z projektovaného pětiletého urychlení rozvoje ploch u jednotlivých navržených stanic VRT. Tyto přínosy z urychlení představují 5 let čisté dodatečné HPH v současné hodnotě, kterou by mohla VRT potenciálně podpořit.

Tab. 40: Současná hodnota čisté dodatečné HPH

Stanice VRT	HPH v mil. Kč
Praha centrum	1 198 Kč
Praha Zahradní město	2 791 Kč
Nehvizdy	1 730 Kč
Jihlava centrum	7 507 Kč
Jihlava – Pávov	24 830 Kč
Brno centrum	7 014 Kč
Brno Bohunice	0 Kč

Zdroj: Mott MacDonald TEAM

⁴¹ Toto jsou čistá dodatečná pracovní místa a HPH pro každý příslušný kraj, ve kterém budou navržené stanice VRT umístěny.

⁴² Upozorňujeme, že trajektorie vývoje některých ploch pro pracovní místa zahrnutých v tomto posouzení (pro Prahu) spadají do doby po roce 2048 a proto nelze přičíst celý přínos těchto ploch pouze zavedení VRT.

5.2.3 Aglomerační dopady a dopady na trh práce

Vypracovali jsme kvalitativní posouzení aglomeračních přínosů, jež by mohly být vytvořeny navrženými stanicemi VRT, na základě analýzy schopnosti růstu zjištěné pomocí modelu TEAM při posouzení širších ekonomických přínosů. Na základě posouzení očekáváme, že aglomerační přínosy pro Prahu Zahradní město, Jihlavu a Nehvizdy budou poměrně vysoké vzhledem k nízké úrovni současného rozvoje. Naproti tomu očekáváme, že v oblastech jako je Praha centrum a Brno, což jsou mnohem větší sídla ve vyspělejší fázi rozvoje, budou zaznamenané aglomerační přínosy zanedbatelnější. Podrobnější posouzení aglomeračních přínosů ze zvýšené propojenosti na trase VRT by vyžadovalo další analýzu z podrobného dopravního modelu, který nebylo možné v době psaní této zprávy vypracovat.

Z posouzení vyplývá, že VRT přispěje ke změně zaměstnání z hlediska vyšší/nížší produktivity, jelikož podpoří sklon jednotlivců chopit se pracovních příležitostí v konkrétních lokalitách. V případech, kde existují diferenciály produktivity mezi lokalitami (tzv. „efekty místa“), nastane čistá změna v ekonomickém dopadu a blahobytu. Učinili jsme závěr, že s ohledem na výrazné změny v době jízdy mezi městy díky VRT, která propojí dvě největší města České republiky, mezi nimiž jsou v současné době významné rozdíly v průměrné produktivitě (měřené rozdílem v HPH na pracovníka), budou dopady VRT na trh práce pravděpodobně podstatné.

5.3 Dopady na bydlení a počet obyvatel

5.3.1 Hrubé dopady na bydlení a počet obyvatel

Následující tabulka shrnuje hrubé dopady na bydlení a počet obyvatel.

Tab. 41: Hrubé dopady na bydlení a počet obyvatel

Stanice VRT	Bytové jednotky celkem	Počet obyvatel celkem
Praha centrum	268	569
Praha Zahradní město	9080	19 250
Nehvizdy	0	0
Jihlava centrum	732	2 049
Jihlava Pávov	903	2 528
Brno centrum	892	1 891
Brno Bohunice	1776	3 765

Zdroj: Mott MacDonald

Rozvojový potenciál v oblasti bytových jednotek a dodatečné populace bude mít podle posouzení řadu dalších pozitivních dopadů na lokality všech navržených stanic VRT.

- **Dopady na maloobchod a služby volného času:** Rozvoj bydlení a příliv obyvatel do těchto sídel pravděpodobně časem vyústí v obecné pozvednutí nabídky centra města pomocí kombinace zvýšené návštěvnosti a vzorců nakupování zvláště v oblasti maloobchodu a služeb volného času.
- **Socio-ekonomické dopady:** Bytová výstavba v blízkosti služeb VRT má potenciál zvýšit přístup pracovníků k pracovním trhům v hospodářském centru, snížit nezaměstnanost, zlepšit kvalitu života a vést k inkluzivnějšímu rozvoji. Budou ale zapotřebí doplňková opatření, která zajistí, že schopnosti a kvalifikace místních obyvatel odpovídají nové ekonomické činnosti. Dále bude nutná výstavba cenově dostupného bydlení, aby byl zajištěn inkluzivní rozvoj.
- **Dopady na udržitelnost:** Rozvoj bydlení v blízkosti stanic VRT přispěje ke snížení závislosti na osobních autech a podpoří využívání udržitelnějších forem dopravy a/nebo chůze. Tím se sníží emise CO₂, zvýší se kvalita ovzduší, omezí se hlukové zatížení, dopravní nehody,

obecné přetížení silniční dopravy, odloučení jednotlivých lokalit navržených stanic VRT a v konečném důsledku se zvýší kvalita života.

5.4 Závěr

Z tohoto posouzení širších ekonomických přínosů vyplývá, že navržená trasa VRT Praha – Brno může mít nespočet potenciálních širších ekonomických dopadů. Ty mohou podpořit místní a regionální hospodářský rozvoj a dále podpořit ambice růstu celé České republiky. V rámci plánovacího procesu VRT je ještě brzy na posouzení plného ekonomického potenciálu VRT, avšak analýza stávajících ploch vyčleněných pro bydlení a tvorbu pracovních míst v rámci územního plánování všech dotčených obcí ukázala, že potenciální širší ekonomické přínosy VRT spočívající v jejím přispění k urychlení rozvoje jsou zásadní. Navíc spekulativní výstavba na základě VRT, nezachycená v této studii, by tento ekonomický případ dále podpořila. Vzhledem k významnosti této infrastruktury je pravděpodobné, že obce se přizpůsobí a přepracují své územní plány, aby využily rozvojové příležitosti nabízené novou VRT. Toto přepracování je zásadní pro podporu efektivního využití území a maximálního využití všech přínosů, které konektivita VRT poskytuje. Podle zkušeností z jiných mezinárodních kontextů bude naprosto nezbytné v tomto smyslu provést doplňkové politické intervence.

Přílohy

A.	Případové studie	58
B.	Metoda přístupu	64
C.	Ekonomické dopady podle lokality	71
D.	Dopady na bydlení podle lokality	76
E.	Odůvodnění 1 kilometré zóny studie	79
F.	Test citlivosti – vliv na zaměstnanost v daném území	82
G.	Seznam osob se kterými byl konzultován rozvoj území	86

A. Případové studie

A.1 Úvod

V této kapitole jsme provedli kvalitativní přezkum stanic VRT, abychom ilustrovali, jakými různými způsoby mohou služby vysokorychlostní železnice poskytovat ekonomické přínosy jak na regionální, tak místní úrovni. Vybrali jsme pět případových studií, kde lze nalézt důležitá ponaučení pro zřízení VRT v Brně.

A.2 Případová studie 1 – Montabaur ICE, Německo

A.2.1 Přehled

Stanice Montabaur na trati InterCity Express (ICE) byla dokončena v roce 2000 s náklady ve výši €23,6 mil., služby VRT byly spuštěny v roce 2002. Stanice leží v okrajové části města Montabaur v okrese Westerwaldkreis ve spolkové zemi Porýní-Falc. Montabaur je administrativním centrem okrsku, který má 13 000 obyvatel. Vysokorychlostní trať slouží jako spojnice mezi významnými hospodářskými centry Kolín nad Rýnem a Frankfurt (vzdálenými asi 100 km) a stanice leží na půl cesty mezi nimi. Montabaur je prozatím nejmenší sídlo, které má na německé síti VRT stanici.

Základní informace

Umístění: Montabaur, Německo

Otevření: rok 2000

Náklady: €23,6 mil.

Hlavní spojení: Frankfurt, Kolín nad Rýnem

Další dopravní služby: autobusy, parkování, blízkost důležité dálnice

Železniční služby: vysokorychlostní železnice Kolín nad Rýnem-Frankfurt, konvenční (nikoli vysokorychlostní) železniční trať Limburg-Staffel-Siershahn

Přilehlé ekonomické aktivity: ICE Business Park, módní nákupní centrum Fashion Outlet Montabaur



Zavedení ICE vedlo v Montabauru k výraznému hospodářskému růstu, protože se do města přestěhovalo mnoho firem, aby využily silná dopravní spojení s významnými trhy a finančními centry - tedy polohu Montabauru na trati Frankfurt-Kolín nad Rýnem, ale i blízkost Düsseldorfu, Bonnu a Koblenzu.

A.2.2 Dopad na propojenost

Stanice Montabaur ICE leží na vysokorychlostní železniční trati Kolín nad Rýnem-Frankfurt, dlouhé 177 km a spojující tyto dvě města⁴³. V současnosti je jízdní doba mezi těmito městy 62 minut a Montabaur leží přibližně v polovině trati (cesta z Montabauru do Frankfurtu trvá 42

⁴³ Railway-Technology.com <http://www.railway-technology.com/projects/frankfurt-cologne-high-speed/>

minut a do Kolína nad Rýnem 34 minut). Denně v Montabauru zastaví 33 vysokorychlostních vlaků (což se rovná více než 3 000 cestujících odjíždějících denně z této stanice), které míří např. do Mnichova, Stuttgartu a Düsseldorfu⁴⁴. Po otevření vysokorychlostní železniční tratě projíždějící městem Montabaur se zkrátily doby jízdy mezi Frankfurtem a Kolínem nad Rýnem o více než 55% (ve srovnání s konvenční železnici) a o více než 35% (ve srovnání s vykonáním stejné cesty autem)⁴⁵.

Montabaur leží také na konvenční (nikoli vysokorychlostní) železniční trati Limburg-Staffel – Siershahn. Místní železniční tratě procházejí spolkovými zeměmi Porýní-Falc a Hesensko s 30 odjezdy vlaků z Montabauru denně. V okolí stanice bylo vybudováno 1 000 parkovacích míst poskytovaných zdarma a 130 míst v podzemním parkovišti. Je zde také autobusové nádraží s přibližně 230 odjezdy autobusů denně. Odjezdy autobusů jsou sladěny s příjezdy vlaků⁴⁶.

A.2.3 Přínos pro místní ekonomiku

Mezi stanicí a městem Montabaur byl vybudován ICE Business Park o rozloze 30 ha. Od otevření stanice zde zaznamenali výrazný nárůst pracovních míst. Mezi lety 2011 (jedenáct let po otevření stanice) a 2018 se zaměstnanost v oblasti více než zdvojnásobila a oblast tak podporuje asi 1 800 pracovních míst. Ve stejném období se do Montabauru přemístilo nebo si tam založilo sídlo 50 dodatečných firem⁴⁷. Výstavba byla financována ze soukromých investic ve výši přes 110 milionů eur a z veřejných prostředků ve výši 21 milionů eur⁴⁸.

Navýšil se počet podniků v sektoru vyžadujícím znalosti, mezi ně patří např. technologická firma iTAC Software, která přemístila své sídlo do ICE Business Park v roce 2014. Výrazně se také rozrostl sektor maloobchodu po založení módního nákupního centra Fashion Outlet Montabaur, které přiléhá ke stanici, nabízí kavárny, obchody a restaurace a úspěšně obchoduje od roku 2015.

Rostoucí počet firem v blízkosti stanice a otevření nákupního centra naznačují, že se místní ekonomika díky přítomnosti stanice posílila. ICE Business Park nabízí atraktivní kombinaci multimodální dopravní propojenosti, prostor, kde se mohou firmy rozšiřovat a snížit náklady oproti velkým městům, do kterých je ale možné se stále snadno dostat díky vysokorychlostní železnici a zkrácené době jízdy. Podle odhadů vzrostl HDP Montabauru o 6% v důsledku stanice VRT, a to především díky přilákání nových firem spíše než rostoucím počtem obyvatel⁴⁹.

A.2.4 Poučení pro rozvoj stanic VRT

Stanice Montabaur ICE kombinuje vysokorychlostní železniční spojení s největšími městy Německa s konvenční místní železnici a autobusy poskytujícími spojení do místních měst a obcí. Stanice a její okolí jsou příliš vzdálené od centra města, aby mohly sloužit jak P+R a dříve nepřitahovaly firmy, protože mohly moderním podnikům nabídnout jen málo, zvláště ve srovnání s nedalekými městy a velkoměsty. Síla Montabauru byla v jeho pozici blízko hlavních místních dálnic a poloze v téměř poloviční vzdálenosti mezi Kolínem nad Rýnem a Frankfurtem. Schopnost chopit se této strategické blízkosti ke klíčové infrastruktuře a významným

⁴⁴ Trainline Europe <http://www.thetrainline-europe.com/station/montabaur-8000667>

⁴⁵ Gabriel M. Ahlfeldt a Arne Feddersen, 'From Periphery to Core: measuring agglomeration effects using high-speed rail' (Od periferie k jádru: měření aglomeračních účinků za pomoci vysokorychlostní železnice), Journal of Economic Geography, 18, (2017).

⁴⁶ Stadt Montabaur <http://www.montabaur.de/montabaur/de/WIRTSCHAFT%20&%20WOHNEN/Wirtschaft/ICE-Park%20Montabaur/Das%20Projekt/Sonstiges/Busbahnhof/>

⁴⁷ Rhein Zeitung http://www.rhein-zeitung.de/region/lokales/westerwald_artikel,-FOC-in-Montabaur-Kann-Bau-noch-in-diesem-Jahr-beginnen-arid.257516.html#.VmF9cmcnzIV

⁴⁸ Stadt Montabaur <http://www.montabaur.de/montabaur/de/WIRTSCHAFT%20&%20WOHNEN/Wirtschaft/ICE-Park%20Montabaur/>

⁴⁹ Gabriel M. Ahlfeldt and Arne Feddersen, 'From Periphery to Core: measuring agglomeration effects using high-speed rail', Journal of Economic Geography, 18, (2017).

ekonomickým centřům a zasadit se o stanici vysokorychlostní železnice vyneslo městu podstatné ekonomické přínosy.

A.3 Případová studie 2 – Gare de Lyon Part Dieu, Francie

A.3.1 Přehled

Gare de Massy je železniční stanice ležící 15 km jižně od Paříže, která provozuje služby vysokorychlostní železnice TGV a také slouží jak subregionální dopravní uzel. Gare de Massy byla otevřena v roce 1991 (výstavba stála asi €24,4 milionů⁵⁰) vedle stávající stanice Massy-Palaiseau RER, která provozuje nevysokorychlostní, dálkové a metropolitní služby. Gare de Massy sloužila jako katalyzátor hospodářského růstu a regenerace oblasti, funguje jako multimodální přístupový bod do blízké Paříže a jiných velkých měst, např. Lyonu, prostřednictvím vysokorychlostní železnice, konvenční železnice a rozsáhlé autobusové sítě.

Základní informace

Umístění: Massy, Francie

Otevření: rok 1991

Náklady: 160 milionů franků (ekvivalent €24,4 mil.)

Klíčová spojení: Paříž, Lyon, Štrasburk

Železniční služby: TGV (vysokorychlostní železnice) a Réseau Express Régional (konvenční železnice)

Další dopravní služby: blízkost významných silnic, autobusy, parkování

Ekonomické aktivity v blízkosti: výstavba obchodní čtvrti Atlantis Quarter, rezidenční výstavba



Místní městský úřad zavedl různá opatření s cílem zajistit růst podnikání v okolí stanice, včetně založení společnosti městského rozvoje Semmassy, která koordinuje snahy přilákat nové firmy⁵¹. Do roku 2002 se do oblasti přiléhající ke stanici, nyní známé jako Atlantis Quarter, přestěhovaly firmy jako je France Telecom, Sagem a Ericsson. Tato lokalita je pod správou společnost Semmassy, která pro oblast ustanovila plán rozvoje, aby do ní přilákala větší mezinárodní společnosti⁵².

A.3.2 Dopad na propojenost

Cestující v této stanici mají přístup k regionálním a celostátním železničním službám, jak na vysokorychlostních tak na konvenčních tratích. K tomu je zde celá řada autobusových linek provozovaných po celém regionu Île-de-France. Počet lidí využívajících stanici se za sedm let

50 Tj. 160 mil. francouzských franků. Franceschina, L. "La gare TGV de Massy fête ses dix ans" (Stanice TGV v Massy slaví deset let) in La Parisien, září 2001, získáno z <http://archive.wikiwix.com/cache/?url=http%3A%2F%2Fwww.leparisien.fr%2Fyvelines%2Fla-gare-tgv-de-massy-fete-ses-dix-ans-28-09-2001-2002470155.php>

51 <http://www.quartier-atlantis.fr/le-quartier/histoire-origine-urbains>

52 Tamtéž.

zdvojnásobil, ze 700 000 cestujících v roce 2001 na 1,4 milionu v roce 2008⁵³. Přibližně 50 000 cestujících využívá stanici Gare de Massy každý den⁵⁴, což je téměř o 2 000 lidí více, než je celkový počet obyvatel města Massy⁵⁵. To ukazuje, že stanice funguje jakožto uzel veřejné dopravy pro širší region jihozápadní Paříže.

A.3.3 Přínos pro místní ekonomiku

Hlavním přínosem stanice Gare de Massy je její role katalyzátoru regenerace oblasti okolo stanice a přilákání velkých firem s vysokou hodnotou do Massy. Výstavba Atlantis Quarter v blízkosti stanice TGV přinesla do této lokality 12 000 nových pracovních míst. Daná rozvojová plocha má smíšené využití, původně se jednalo o brownfield, který nebyl po desetiletí využíván⁵⁶. Velká část nových pracovních míst vznikla v technologickém odvětví⁵⁷ na „exekutivních“ a „odborných“ pozicích vyžadujících vyšší kvalifikaci oproti předešlému průmyslovému využití⁵⁸. Díky tomu proměnil rozvoj v okolí stanice složení zaměstnanosti města Massy z původního výrobního odvětví k sektorům vyžadujícím vyšší kvalifikaci a Massy se stalo „technopolí“ (tj. střediskem technologických inovací a high-tech výroby).

Růst podpořila také výstavba vysokého počtu rezidenčních nemovitostí. Územní plán pro danou oblast umožňoval postupné rozšiřování rozvojových oblastí a různé třídy využití území, a napomohl přilákat firmy a obyvatele prostřednictvím úspěšného marketingu oblasti. Vychvalováním a publicitou přínosů dopravních spojení VRT ve stanici se podařilo přivést do města firmy i dojíždějící. Tato plocha neustále roste a očekává se nárůst kapacity o dalších 14 000 nových pracovních míst⁵⁹.

Růst exekutivních pracovních míst v Massy (71%) mezi lety 1990 a 2012 překročil odpovídající růst jak v regionu Essonne (49%) tak v širším měřítku Francie⁶⁰. Přestože trvalo nějakou dobu, než se přínosy zhmotnily, a nutno podotknout, že závisely na doplňkové výstavbě v okolí stanice, je oblast nyní dobře zavedeným uzlem pro zaměstnanost s vysokou hodnotou a nadále zde kromě restaurací, kaváren a nočního života roste další výstavba, např. areál Atlantis Grand Ouest⁶¹.

A.3.4 Poučení pro rozvoj stanic VRT

Gare de Massy ukazuje, že úspěšné stanice vysokorychlostní železnice se nemusejí nacházet v centrech měst, aby u nich mohla vznikat širší ekonomická aktivita. Tento případ ilustruje, jak mohou strategicky umístěné stanice VRT s vhodným územním plánováním a doplňkovou výstavbou proměnit oblasti s nízkou výkonností na dynamické hospodářské centrum. Stanici denně využívá významných 50 000 lidí a dojíždějících, kteří cestují do Paříže a dalších lokalit.

⁵³ Mohino, I, Loukaitou-Sideris, A & Urena, J M, “Impacts of High-Speed Rail on Metropolitan Integration: An Examination of London, Madrid and Paris” (Dopady vysokorychlostní železnice na metropolitní integraci: studie Londýna, Madridu a Paříže), International Planning Studies, 2014

⁵⁴ Independent Transport Commission, “Capturing the Value of High Speed Rail Learning from Europe: The Lille Symposium 2014” (Nezávislá dopravní komise, “Návratnost hodnoty vysokorychlostní železnice, poučení z Evropy: Sympozium v Lille 2014”), březen 2014 str.10

⁵⁵ Insee, Sčítání lidu, 2014

⁵⁶ Mohino, I, Loukaitou-Sideris, A & Urena, J M, “Impacts of High-Speed Rail on Metropolitan Integration: An Examination of London, Madrid and Paris”, International Planning Studies, 2014

⁵⁷ <http://www.quartier-atlantis.fr/le-quartier/histoire-origine-urbains>

⁵⁸ Mohino, I, Loukaitou-Sideris, A & Urena, J M, “Impacts of High-Speed Rail on Metropolitan Integration: An Examination of London, Madrid and Paris”, International Planning Studies, 2014

⁵⁹ Atlantis quarter lze najít na <http://www.quartier-atlantis.fr/le-quartier/une-desserte>

⁶⁰ Insee sčítání lidu podle pracoviště. 1990, 2012

⁶¹ <http://www.quartier-atlantis.fr/atlantis-grand-ouest/>

Tito lidé vytvořili ekonomickou činnost a zároveň působili jako mechanismus pro rozšíření přínosů VRT do vzdálenějších míst.

A.4 Případová studie 3 – Stanice Hyllie, Švédsko

A.4.1 Přehled

Stanice Hyllie je dobrým příkladem toho, jak může nově postavená železniční stanice mimo centrum města na hlavní trase působit jak katalyzátor hospodářského rozvoje. Město Hyllie se nachází 7 km jihozápadně od města Malmö a slouží jako přístupový bod pro kontinentální železniční spojení. Je to první stanice na trati Øresund spojující Dánsko a Švédsko. Stanice Hyllie byla postavena jako součást projektu Městského tunelu Malmö (2005-2010), který sloužil domácím a mezinárodním železničním spojením a prodlužoval trať do Kodaně v Dánsku. Součástí tohoto projektu byly dva železniční tunely a tři nové stanice (mezi něž patří Hyllie), jejichž výstavba trvala 5 let a stála 1 miliardu dolarů.

Základní informace

Umístění: Hyllie, Švédsko

Otevření: rok 2010

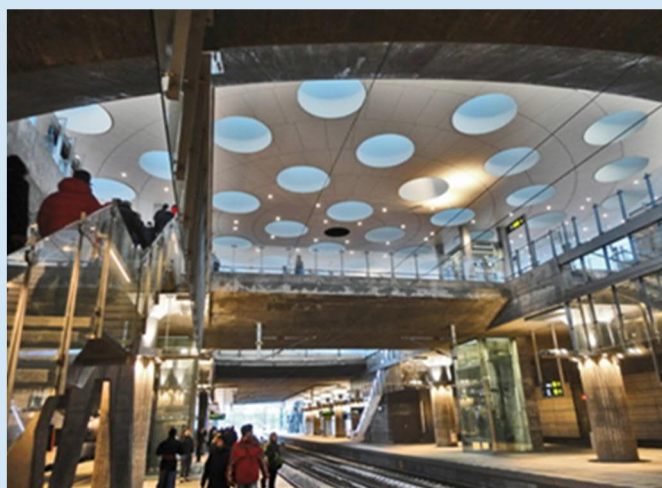
Náklady: součást širšího projektu Městský tunel (\$1 miliarda)

Klíčová spojení: Malmö, Kodaně

Další dopravní služby: P+R, B+R, autobusová spojení, parkoviště

Železniční služby: Øresundståg (regionální železnice) a Pågatågen (místní železnice)

Přílehlé ekonomické aktivity: kancelářské prostory, maloobchod a zařízení volného času, bytová výstavba



Hyllie má jak regionální, tak místní železniční spojení, každý den je ze stanice vypraveno asi 289 vlaků. Vedle stanice je velké parkoviště s 1 400 parkovacími místy. Stanice zvýšila dostupnost a přispěla k řešení přetrvávající hospodářské stagnace oblasti přilákáním nové podnikatelské aktivity.

A.4.2 Dopad na propojenost

Od dokončení projektu Městského tunelu a otevření stanice Hyllie v roce 2010 se zlepšilo dopravní spojení do Hyllie a přes Hyllie do Malmö, centra Kodaně a kodaňského letiště. Následující tabulka ilustruje rozdíly v době jízdy z Hyllie do tří destinací podle druhu dopravy; železniční spojení začínající ve stanici Hyllie nabízejí podstatně kratší dobu cestování oproti osobní silniční dopravě (tj. auto, motocykl atd.), autobusu a kombinaci vlaku a autobusu.

Tab. 42: Srovnání doby jízdy mezi různými druhy dopravy ze stanice Hyllie

Druh dopravy	vzdálenost (km)	Doba jízdy (minuty)
Ze stanice Hyllie na letiště v Kodani		
silniční	26	18
železniční	22	11

Druh dopravy	vzdálenost (km)	Doba jízdy (minuty)
Ze stanice Hyllie do centra Kodaně		
silniční	22.1	27
železniční/autobusová	32.5	52
železniční	21.4	26
Ze stanice Hyllie do stanice Malmö centrum		
silniční	7.6	10
autobusová	9.3	23
železniční	6.3	7

Zdroj: <https://www.rome2rio.com/>

A.4.3 Přínos pro místní ekonomiku

Stanice Hyllie úspěšně podpořila hospodářský růst v nejbližším okolí stanice, ale i v městských částech Holma a Kroksbäck. Před výstavbou se tyto oblasti vyznačovaly vysokou nezaměstnaností, podnikatelskou aktivitou s nízkou hodnotou a špatnými výsledky ve školách. Stanice byla vystavěna na nepoužívané zemědělské půdě.

Od té doby se Hyllie stalo jednou z nejoblíbenějších oblastí v regionu Öresund, kde si firmy chtějí zakládat sídlo. Zkvalitněné dopravní služby a strategické umístění mezi Malmö a Kodaně, v kombinaci s ucelenými plány rozvoje, přilákaly do oblasti podniky, jež důvěřují pokračujícímu růstu a zvyšující se návštěvnosti cestujících⁶². Když začal navrhovaný projekt Městského tunelu Malmö v polovině 90. let 20. století získávat pozornost, byly obnoveny plány a záměr, že stavební rozvoj Hyllie bude motorem hospodářského a sociálního rozvoje jižní oblasti Malmö⁶³. Plány vycházely z hustoty zalidnění v nedalekých hospodářských centrech a jejich prioritou bylo stavět zařízení, která centrální Malmö nenabízelo, např. Malmö Arenu nebo nákupní centrum mimo město.

A.4.4 Poučení pro rozvoj stanic VRT

Hlavním důvodem úspěchu Hyllie je jeho strategická poloha mezi dvěma významnými hospodářskými uzly. Bylo schopno stavět na jejich úspěchu a stát se destinací samo o sobě, díky rostoucímu počtu příležitostí pro volný čas a podnikání. Stanice tvoří klíčovou část rozvojové oblasti a není pravděpodobné, že by Hyllie dosáhlo současného hospodářského růstu, kdyby jeho stanice nebyla jednou z prvních dokončených staveb. Stanice Hyllie například poskytla přístup do Malmö Areny pro 15 400 lidí, kteří přijeli sledovat finále pěvecké soutěže Eurovision v roce 2013. Z případu stanice Hyllie je možné vyčíst některá klíčová poučení v oblasti rozvoje stanic VRT. Např.:

- **Integrovaná propojenost je klíčová pro to, aby se ze stanice stal hospodářský uzel mimo centrum města.** Místní dopravní spojení musejí být různorodá, aby uspokojila potřeby rozvojové oblasti a umožnila přístup k místním pracovním místům a naplnila ekonomické přínosy.
- **Veškerý rozvoj by měl citlivě vnímat otázku vysídlení či přemísťování.** Hyllie je schopno vzkvétat, aniž by odsávalo příliš mnoho hospodářské aktivity z Malmö. To je z velké míry díky rostoucí populaci v Malmö a okolních oblastech.
- **Nová výstavba je pro minimalizaci přemísťování také důležitá** – Malmö dříve nemělo velkou arénu nebo nákupní centrum mimo město. Jejich výstavba **stávající nabídku doplnila**, namísto aby jí konkurovala.

⁶² <http://xn--fokussamhillsutveckling-84b.se/hyllie-hallbar-blandstad-med-regionens-basta-lage/>

⁶³ Planering i Malmö 2012

B. Metoda přístupu

B.1 Vysokorychlostní železnice a ekonomická výkonnost

Zlepšení propojenosti, nabízené vysokorychlostní železniční tratí (VRT), může znamenat zásadní proměnu místní (i celostátní) ekonomiky, protože zvýší kapacitu nabídky ekonomiky prostřednictvím odlehčení dopravního přetížení na rychlostních silnicích a stávajících železničních tratích, a umožnění skokové změny v dostupnosti pracovních příležitostí, zaměstnání, vzdělávání, dodavatelů, trhů a spotřebitelů. VRT může ovlivnit ekonomickou výkonnost čtyřmi konkrétními způsoby:

- Snížením nákladů podniků, tento účinek je ve světové ekonomii známý také jako nabídkový efekt.
- Posílením výkonnosti podniků díky nově vzniklé příležitosti pro dojížděku
- Posílením hospodářských výhod aglomerací díky zvýšení produktivity
- Změnou míst, kde dochází k ekonomické činnosti.

Tyto způsoby jsou jednotlivě popsány v následujícím textu. Další důkazy o ekonomickém dopadu VRT naleznete v našich případových studiích.

Nabídkový efekt

VRT se liší od investic do rychlostních silnic (zejména dálnic) v tom, že umožňují rychlý přesun osob a přímo se nezaměřují na nákladní dopravu. Z hlediska podniků proto zajišťují, že zaměstnanci jsou rychleji přepraveni jak do cílových, tak zdrojových destinací při zpáteční cestě. Zkrácení doby strávené na cestě do zaměstnání, a tedy prodloužení doby v zaměstnání, přispívá k nárůstu produktivního výkonu zaměstnanců při zachování nákladů (na mzdy). Podnik tedy v důsledku získá jednotku výkonu zaměstnance při nižších průměrných nákladech. Tento proces je v ekonomii nazýván efektem nabídky (angl. Supply-Side Effect). Při nižších jednotkových výrobních nákladech vzniká příležitost rozšířit výrobu a/nebo vstoupit na nové (geografické) trhy. Tento dopad nabídky tak povede k ekonomickému růstu na firemní úrovni. Nezbytnou podmínkou ovšem je, že firma je schopná dodatečně vyprodukovaný výkon prodat. Pokud není poptávka po jejím výkonu pružná (je tedy relativně fixní), pak by růst produktivity, ke kterému dochází u pracovníků, mohl způsobit snížení počtu pracovních míst – k produkci stejného výkonu stačí firmě méně pracovní síly. Existuje také diskuze o produktivitě pracovníků při cestování vlakem. I když pracovníci na služebních cestách během jízdy vlakem mohou pracovat, obecně uznávaným názorem je, že se zabývají méně náročnými úkoly a nepracují po celou dobu jízdy⁶⁴. Zkrácení cestovní doby vlakem proto přináší vyšší produktivitu a zajišťuje přínos firmě, jejíž zaměstnanci vlakem cestují.

Vzhledem k tomu, že vysokorychlostní tratě zajišťují spíše dopravu osob než zboží, budou z dopadů nabídky těžit nejpravděpodobněji typy podniků, jejichž služby jsou poskytovány lidmi - například služby spojené s podnikáním v sektorech založených na znalostech (nebo odborné a technické služby). Podle metodických dokumentů Transport Appraisal Guidance (Metodika hodnocení dopravy, TAG) a Scottish Transport Analysis Guide (Skotská příručka dopravní

⁶⁴ Vickerman, R. (2014) Ústní vysvětlení před Výborem hospodářských záležitostí Sněmovny lordů k vysokorychlostní trati HS2. 14. října 2014. (Oral evidence to House of Lords Economic Affairs Committee on HS2)

Nash, C.A. (2014) Ústní vysvětlení před Výborem hospodářských záležitostí Sněmovny lordů k vysokorychlostní trati HS2. 11. listopadu 2014.

Quinet, E. (2014) Ústní vysvětlení před Výborem hospodářských záležitostí Sněmovny lordů k vysokorychlostní trati HS2. 18. listopadu 2014. A

Wardman, M.R. et al. (2013) Ohodnocení časových úspor při služebních cestách, Zpráva pro Ministerstvo dopravy, z dubna 2013. (Valuation of travel time savings for business travellers, Report to the Department of Transport.)

analýzy, STAG) by se výše zmíněné služby začlenily do kategorie „výrobní služby“ a v menší míře do kategorie „spotřebitelské služby“. Upozorňujeme, že webové stránky WebTAG, kvůli údajům, podle kterých byl odhadnut evidenční základ, neobsahují odhad širších ekonomických dopadů (Wider Economic Impact – WEI) pro služby veřejného sektoru. To je třeba řešit v testu citlivosti, kde budou tyto služby zahrnuty do segmentu „jiné“.

Dojížděka

Vysokorychlostní tratě mohou umožnit dojíždění na dlouhé vzdálenosti. To umožňuje lidem bydlet v okrajových lokalitách a přitom stále pracovat v hlavních metropolích jako například Londýn, Frankfurt, Kolín nad Rýnem nebo Paříž (jak uvádí naše případové studie). Obvykle se jedná o lidi s vysokými příjmy, kteří si mohou dovolit dražší jízdné vysokorychlostním vlakem. Tito lidé tak zvyšují průměrné příjmy v okrajových lokalitách, ve kterých bydlí, ale na druhou stranu posilují ekonomická centra v metropolích, do kterých dojíždějí.

Aglomerační přínosy

Vysokorychlostní trať může přispět k nárůstu produktivity také tím, že umožní vysokou koncentraci ekonomické aktivity v určitém místě a vyšší specializaci. Existuje velké množství empirických studií, které ukazují, že čím větší je ekonomická hustota města, tím větší je jeho produktivita. Tomuto jevu říkáme „hospodářské výhody aglomerace“ a lze je vytvořit jak zlepšením propojenosti území bez změny využití území (statické klastrování), tak stimulací dynamického klastrování (vyžadujícího změnu využití území). Zdvojnásobením velikosti města se očekává nárůst produktivity o 3 až 8 %⁶⁵. Přestože VRT nebude mít stejný dopad na ekonomickou hustotu jako jiné možnosti dojíždění ve městě, stále dopad mít bude. Lepší spojení mezi jednotlivými městy může také usnadnit růst ekonomické produktivity, a to tím, že umožní jednotlivým městům se dále specializovat. Díky spojení mezi městy nebude nutné zajišťovat všechny dodávky lokálně. Navíc jak už bylo řečeno dříve, vysokorychlostní trať umožní firmám dodávat produkty do vzdálenějších míst. Mezuregionální obchod poroste a přínosy plynoucí z úspor z rozsahu se mohou projevit ve všech fázích dodavatelského řetězce. A to je přínosem propojení míst.

Umístění ekonomických aktivit

Doprava má zřejmý územní dopad. Oblasti přiléhající ke stanicím VRT nebo s nimi spojené získávají na rozdíl od jiných lokalit vyšší dostupnost. To dává firmám sídlícím v těchto dobře propojených místech konkurenční výhodu. Jiné firmy se mohou také snažit této konkurenční pozice využít a do blízkosti stanice VRT se přestěhují. Firmy mají samozřejmě na výběr, na které místo na trati se přemístí. Moderní ekonomické teorie⁶⁶ naznačují, že pokud jsou náklady na dopravu vysoké až střední, firmy by se přemístily do sídla s největším trhem (např. Londýn), protože tak mohou minimalizovat celkové náklady na dopravu. Jsou-li ale náklady na dopravu střední až nízké, jak tomu je například v zemích s rozvinutou dopravní sítí, budou se firmy stěhovat do sídel na trati, kde jsou nejnižší náklady na mzdy a pronájem pozemku. V zemích s ekonomicky rozvinutým a vyspělým hospodářstvím mohou proto vysokorychlostní tratě usnadnit přesun (mobilní) ekonomické aktivity z centra do periferií.

Všechny tyto potenciální změny jsou závislé na investičním rozhodování firem i domácností. Tato rozhodnutí jsou obvykle založena na několika kritériích, pro firmy to je například dostupná pracovní síla s odpovídajícími dovednostmi či dostupné finanční prostředky. Pro přilákání investic je také přínosná stabilní a podpůrná místní politika⁶⁷. Ne všechny tyto podmínky jsou nezbytné, i když dostupnost pracovních sil je považována za kritickou, ale obecně uznávaným

⁶⁵ Venables, A.J. (2013) Expanding cities and connecting cities: the wider benefits of better communications (Rozšiřování měst a propojování měst: širší přínosy kvalitnějších komunikací). Pracovní dokument. S datem 18. června 2013.

⁶⁶ Krugman, P. (1998). What's new about the new economic geography? (V čem je nová ekonomická geografie tak nová?). Oxford Review of Economic Policy, 14(2), str. 7-17

⁶⁷ Banister, D., & Berechman, J. (2000 p318). Transport investment and economic development (Dopravní investice a hospodářský rozvoj). Londýn: UCL Press

názorem je, že ke stimulaci ekonomické změny je nutné, aby pro zlepšování dopravy (jakkoli transformativní) existovaly související hospodářské a politické podmínky. Jedná se o tzv. nedopravní doplňkové intervence (angl. Non-Transport Complementary Interventions – NTCIs).

B.2 Klíčové dopady na hospodářství

Tři klíčové zjištěné dopady vysokorychlostní tratě na hospodářství jsou do značné míry založeny na širší diskusi o možných dopadech vysokorychlostní tratě, ale stojí za to je shrnout ve vztahu k trase VRT Praha – Brno.

- **Podpora podnikání a investic ze zahraniční:** vysokorychlostní trať má možnost poskytnout kapacitu na straně nabídky a podpořit tak ekonomický růst, zejména pak v blízkosti jednotlivých stanic VRT, ale především v centru města Prahy. VRT umožní rychlý a důležitý přístup do jiných měst po celé Evropě, který má významný vliv na vzájemné propojení podniků a na dostupnost pracovní síly, zejména pro služby vyžadující znalosti. To může zásadně podpořit celou nabídku investičních možností v České republice, protože díky tomu bude tato oblast efektivněji soutěžit o investice v celé řadě odvětví a bude mít příležitost pracovat na současných silných stránkách, a to pomocí investic z jiných lokalit.

Investiční návrhy podpořené zkrácením cestovní doby vzájemně přiblíží ekonomickou činnost osob i firem a podniků větší zahuštění v ekonomických centrech. Tím se změní celková skutečná hustota oblasti, což povede ke zvýšení produktivity. Tento jev se nazývá „aglomerace“.

- **Zlepšení dostupnosti pracovního trhu:** VRT by mohla hrát významnou roli při usnadnění přístupu do zaměstnání zejména do centra Prahy z oblastí jihovýchodně od Prahy. Pro lidi s vyššími příjmy bude pravděpodobně lákavá relativně nižší cena nemovitostí u stanic mimo Prahu, což přispěje nejenom tamnímu hospodářství, ale i Praze samotné poskytnutím lepší nabídky pracovní síly.

Vnitřní migrace těchto skupin naopak zvýší průměrné příjmy v zájmové oblasti. Atraktivita dojížděky za prací bude přínosem z hlediska stimulace poptávky po místních službách, bydlení a z dlouhodobějšího hlediska také ve změně dynamiky trhu práce. Tímto se vytvoří „začarovaný kruh“, ve kterém se oblast stává atraktivnější pro obchod a zahraniční investice. A tak, přestože sídlo hlavní ekonomické aktivity uživatelů železnice může být v Praze, lze očekávat, že místo jejich bydliště bude pokrývat značnou část ekonomických dopadů co se týče investic a výdajů.

- **Umístění ekonomické aktivity a dopady na územní využití:** Díky vyšší dostupnosti, kterou VRT nabízí, se otvírá příležitost, kdy stanice VRT a jejich služby mohou proměnit lokalitu a typ ekonomické činnosti v oblasti studie. Vzhledem ke strategické poloze trati Praha – Brno a dostatku relativně levných komerčních pozemků mohou služby VRT proměnit místní hospodářství a přilákat ekonomické aktivity, které by se jinak mohly rozhodnout pro jinou lokalitu. Těmito aktivitami by mohly být doplňkové služby založené na znalostech, které by doplnily odborné a technické služby soustředěné v centrech a dalších klíčových ekonomických uzlech.

Výše zmíněné hlavní ekonomické dopady vyvolají prostřednictvím podpory hospodářského růstu řadu dalších následných dopadů zejména ve vztahu k následujícím:

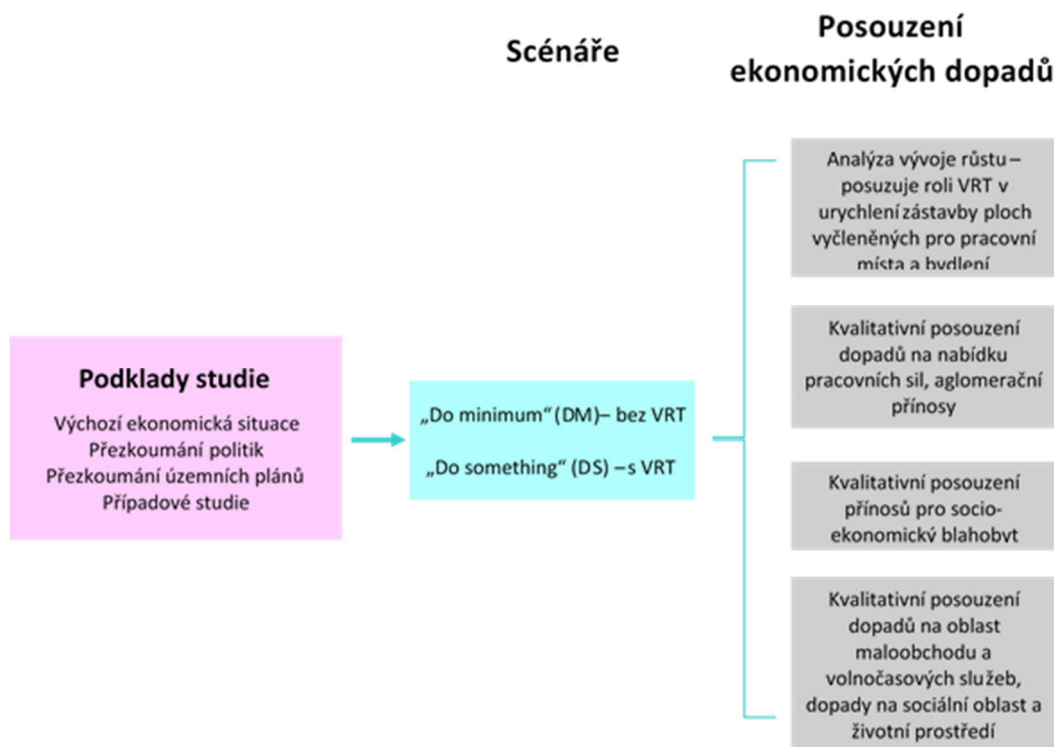
- **Podpora celkového ekonomického růstu:** Zavedení vysokorychlostní tratě může potenciálně přeměnit místní ekonomiku a napomoci ke snížení nezaměstnanosti vytvořením nových pracovních míst v celém spektru dovedností. Nezbytnou podmínkou je realizace doplňkových opatření, která zajistí, že schopnosti a kvalifikace místní pracovní síly bude odpovídat nové ekonomické aktivitě.

- **Podpora obnovy centra města:** ekonomický růst v dané oblasti podnítl rozvoj maloobchodních a volnočasových aktivit v místě, které mohou pomoci obnově středu města. Centra měst se potýkají se závažnými výzvami. V budoucnu pravděpodobně nebudou sloužit primárně jako maloobchodní uzly a budou se muset změnit a přenastavit svou základní nabídku, zejména se asi zaměří na plochy zeleně a zdravotní, vzdělávací a volnočasové služby, ale i na maloobchod. Rozšířená a zlepšená nabídka bydlení v blízkosti stávajících stanic státních drah by vytvořila vzájemně výhodnou situaci zlepšením napojení místních tratí na vysokorychlostní trať. Obyvatelé by získali přínos dostupnosti k vysokorychlostní trati prostřednictvím státní železnice, snížila by se intenzita dopravy na dálniční síti (jelikož by bylo možné se případně vyhnout P+R na delší vzdálenosti), zároveň by se vytvořila v centrech měst větší základna pro místní maloobchod a volnočasové výdaje. Města v těsné blízkosti vysokorychlostní trati mohou také profitovat z jejích služeb, protože pomůže přilákat do oblasti obchodní investice a pracovníky s vysokou kvalifikací. A tento jev je vnitřně spojen s celkovým vzestupem, který přinese výstavba vysokorychlostní trati v České republice ekonomické výkonosti města Prahy.
- **Dopady na kvalitu života:** služby VRT pomohou předcházet odlivu obyvatel zajištěním dostupnosti do center měst a tím, že podpoří bydlení a práci v dané oblasti, a nabídnou i příležitosti spojené se stále častějším jevem, kdy každý ze spolubydlícího páru dojíždí do jiného ekonomického centra. Využívání železnice také zamezí růstu silniční dopravy, sníží nepříznivé vnější efekty, např. globální a místní emise, hluk, dopravní nehody, obecné přetížení silniční dopravy, a odloučení oblastí.

B.3 Hlavní posouzení

Metodika hodnocení ekonomických dopadů se zabývá posouzením výsledků analýzy vývoje ekonomického růstu za účelem zkoumání širších ekonomických přínosů generovaných vysokorychlostní tratí. Následující Obr. 13 zobrazuje celkový metodický přístup a vzájemné souvislosti mezi jeho jednotlivými prvky.

Obr. 13: Posouzení ekonomických dopadů – celkový přístup



Zdroj: Mott MacDonald

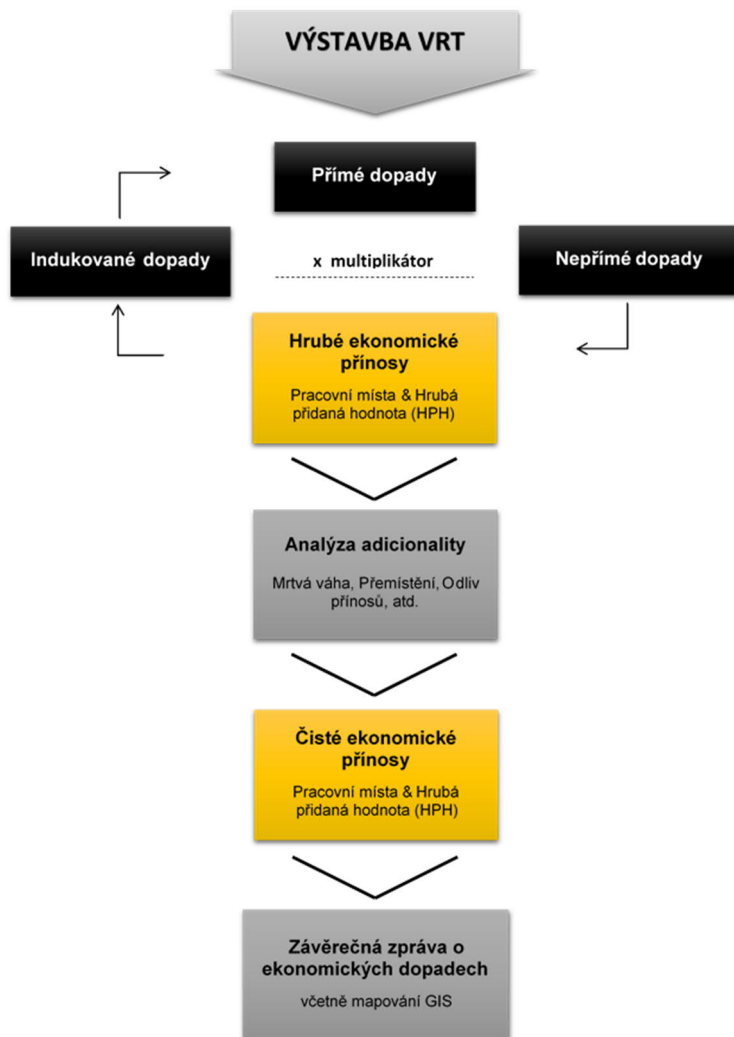
Analýza vývoje ekonomického růstu

Analýza trajektorie ekonomického růstu je provedena pro scénář bez vysokorychlostní trati a scénář s vysokorychlostní tratí, při které se posuzují ekonomické přínosy VRT na rozvoj ploch určených pro pracovní místa a pro bydlení. Naší snahou je kvantifikovat tyto přínosy urychlení rozvoje z hlediska čisté současné hodnoty (Net Present Value) generované pro místní a regionální ekonomiku v průběhu hodnoceného období 30 let.

Přínosy jsou kvantifikovány pomocí interních nástrojů společnosti Mott MacDonald, z nichž nejdůležitější je Model transparentního ekonomického hodnocení (Transparent Economic Assessment Model - TEAM). Tento model je komplexním nástrojem zajišťujícím hodnocení podnikatelských záměrů a ekonomická hodnocení přizpůsobená místním požadavkům a specifickým požadavkům pro daný plán. Model již pomohl klientům ve Velké Británii, Austrálii, Jamajce, Jižní Africe, Kanadě a USA. Náš nástroj umožňuje systematicky identifikovat a posoudit vícero projektů a přiřadit jim prioritu, a to díky rychlému vyhodnocení přínosů daného plánu pro zaměstnanost, hrubou přidanou hodnotu (HPH), investice, daně a blahobyt.

Celý proces modelu TEAM je ukázán na následujícím obrázku:

Obr. 14: Metodika modelu TEAM



Zdroj: Mott MacDonald

Tento nástroj byl navržen v souladu s HM Treasury Green Book a navazuje na odborně osvědčené postupy poskytnuté společností Home and Communities Agency, které umožňují zhodnotit dodatečné faktory místního ekonomického růstu. TEAM tak umožňuje klientům jak veřejného, tak soukromého sektoru identifikovat přínosy a prokázat životaschopnost projektu.

Zbýlé ekonomické přínosy budou hodnoceny kvalitativně. A to:

- **Aglomerační přínosy:** Aglomerace se měří na základě efektivní hustoty funkčního urbanistického území. Tuto hustotu určuje lokace a hustota ekonomické aktivity (počet zaměstnaných a pracovních míst) a generalizované náklady na cestovní do zaměstnání za všechny druhy dopravy. Zlepšení mezioblastní dostupnosti má za následek klesající hodnotou těchto nákladů a zvyšuje produktivitu. Dochází k úsporám z rozsahu u podniků, které se přemísť do větší blízkosti k jiným, tj. klastrování. Dopady se projevují zlepšenou interakcí na trhu práce, přeléváním znalostí a tvorbou vazeb mezi různými úrovněmi dodavatelů. Mohou se vyskytovat jak v rámci určitého odvětví obchodu nebo průmyslu (tzv.

výhody lokalizace), tak i napříč jednotlivými odvětvími (tzv. výhody urbanizace)⁶⁸. Kromě přímého efektu dopravní nabídky je hodnocen i dynamický efekt související s dodatečným nebo změněným objemem a typem funkčního využití území kolem stanice vysokorychlostní tratě.

- **Změna zaměstnání z hlediska vyšší/níže produktivity:** Kromě jakékoliv čisté změny v celkové zaměstnanosti dané oblasti má doprava také vliv na tendenci jednotlivců využít pracovní příležitosti v konkrétní lokalitě a tím ovlivnit celkové množství ekonomické aktivity v dané lokalitě vykonané. Liší-li se produktivita (měřená HDP nebo HPH na zaměstnance) mezi jednotlivými lokalitami (tzv. efekt místa), pak vzájemnou dostupností pomocí vysokorychlostní tratě dojde v těchto lokalitách k čisté změně ekonomických dopadů a blahobytu.

⁶⁸ Viz: https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/667230/tag-unit-a2-4-productivity-impacts.pdf

C. Ekonomické dopady podle lokality

C.1 Stanice Praha centrum

Tab. 43: Pracovní místa vytvořená do vzdálenosti 1 km od stanice Praha centrum

Lokalita	Hrubá přímá	Čistá přímá	Multiplikátor	Čistá celkem
Pozemky na jih od stanice	53	35	4	39
Florenc 1	627	415	42	457
Florenc 2	2,541	1,684	168	1,852
Florenc 3	2,579	1,709	171	1,880
Celkem	5,800	3,843	384	4,228

Zdroj: Mott MacDonald

Tab. 44: HPH vytvořená do vzdálenosti 1 km od stanice Prague centrum, v mil. Kč

Lokalita	Hrubá přímá mil. Kč	Čistá přímá mil. Kč	Multiplikátor mil. Kč	Čistá celkem mil. Kč
Pozemky na jih od stanice	67 Kč	44 Kč	4 Kč	49 Kč
Florenc 1	784 Kč	520 Kč	52 Kč	572 Kč
Florenc 2	3,179 Kč	2,107 Kč	211 Kč	2,317 Kč
Florenc 3	3,226 Kč	2,138 Kč	214 Kč	2,352 Kč
Celkem	7,256 Kč	4,808 Kč	481 Kč	5,289 Kč

Zdroj: Mott MacDonald

C.2 Stanice Praha Zahradní město

Tab. 45: Pracovní místa vytvořená do vzdálenosti 1 km od stanice Praha Zahradní město

Lokalita	Hrubá přímá	Čistá přímá	Multiplikátor	Čistá celkem
V Korytech	10,638	7,050	705	7,755
Slatiny	2,874	1,905	190	2,095
Celkem	13,512	8,954	895	9,850

Zdroj: Mott MacDonald TEAM

Tab. 46: HPH vytvořená do vzdálenosti 1 km od stanice Praha Zahradní město, v mil. Kč

Lokalita	Hrubá přímá mil. Kč	Čistá přímá mil. Kč	Multiplikátor mil. Kč	Čistá celkem mil. Kč
V Korytech	13,309 Kč	8,820 Kč	882 Kč	9,702 Kč
Slatiny	3,596 Kč	2,383 Kč	238 Kč	2,621 Kč
Celkem	16,905 Kč	11,202 Kč	1,120 Kč	12,322 Kč

Zdroj: Mott MacDonald TEAM

C.3 Stanice Nehvizdy

Tab. 47: Pracovní místa vytvořená do vzdálenosti 1 km od stanice Nehvizdy

Lokalita	Hrubá přímá	Čistá přímá	Multiplikátor	Čistá celkem
VN 16	893	540	54	594
VN 18 + VN 17	274	166	17	182
VN 15b	464	281	28	309
Celkem	1,632	989	99	1,085

Zdroj: Mott MacDonald

Tab. 48: HPH vytvořená do vzdálenosti 1 km od stanice Nehvizdy, v mil. Kč

Lokalita	Hrubá přímá mil. Kč	Čistá přímá mil. Kč	Multiplikátor mil. Kč	Čistá celkem mil. Kč
VN 16	781 Kč	472 Kč	47 Kč	519 Kč
VN 18 + VN 17	240 Kč	145 Kč	15 Kč	160 Kč
VN 15b	406 Kč	245 Kč	25 Kč	270 Kč
Celkem	1,427 Kč	862 Kč	86 Kč	949 Kč

Zdroj: Mott MacDonald

C.4 Stanice Jihlava – Pávov

Table 49: Pracovní místa vytvořená do vzdálenosti 1 km od stanice Jihlava – Pávov

Lokalita	Hrubá přímá	Čistá přímá	Multiplikátor	Čistá celkem
NZ 2	9 771	6 323	632	6 956
NZ 3	9 228	5 972	597	6 569
NL 1	6 874	4 449	445	4 894
Celkem	25 873	16 744	1 674	18 419

Zdroj: Mott MacDonald TEAM

Tab. 50: HPH vytvořená do vzdálenosti 1 km od stanice Jihlava – Pávov, v mil. Kč

Lokalita	Hrubá přímá mil. Kč	Čistá přímá mil. Kč	Multiplikátor mil. Kč	Čistá celkem mil. Kč
NZ 2	7 224 Kč	4 675 Kč	468 Kč	5 143 Kč
NZ 3	6 822 Kč	4 415 Kč	442 Kč	4 857 Kč
NL 1	5 082 Kč	3 289 Kč	329 Kč	3 618 Kč
Celkem	19 128 Kč	12 380 Kč	1 238 Kč	13 618 Kč

Zdroj: Mott MacDonald TEAM

C.5 Stanice Jihlava centrum

Tab. 51: Pracovní místa vytvořená do vzdálenosti 1 km od stanice Jihlava centrum

Lokalita	Hrubá přímá	Čistá přímá	Multiplikátor	Čistá celkem
Odbor dopravy	229	148	15	163
Tř. Legionářů	76	49	5	54
Hala SK	46	30	3	33
Billa	270	175	17	192
Havlíčková	195	127	13	139
U síla	508	329	33	362
Mlýnská II.	1 136	735	74	809
Mlýnská II.	1 570	1 016	102	1 118
Za nádražím II.	447	289	29	318
Areál ICOM	2 152	1 393	139	1 532
Lidl	412	267	27	294
U DKO	119	77	8	85
Hradební I	71	46	5	51
Svah u CDT	478	309	31	340
Sílo	54	35	3	38
Mlýnská I	57	37	4	40
CELKEM	7 822	5 062	506	5 569

Zdroj: Mott MacDonald TEAM

Tab. 52: HPH vytvořená do vzdálenosti 1 km od stanice Jihlava centrum, v mil. Kč

Lokalita	Hrubá přímá mil. Kč	Čistá přímá mil. Kč	Multiplikátor mil. Kč	Čistá celkem mil. Kč
Odbor dopravy	169 Kč	110 Kč	11 Kč	121 Kč
Tř. Legionářů	57 Kč	37 Kč	4 Kč	40 Kč
Hala SK	34 Kč	22 Kč	2 Kč	24 Kč
Billa	199 Kč	129 Kč	13 Kč	142 Kč
Havlíčková	145 Kč	94 Kč	9 Kč	103 Kč
U síla	376 Kč	243 Kč	24 Kč	267 Kč
Mlýnská II.	840 Kč	544 Kč	54 Kč	598 Kč
Mlýnská II.	1 161 Kč	751 Kč	75 Kč	827 Kč
Za nádražím II.	330 Kč	214 Kč	21 Kč	235 Kč
Areál ICOM	1 591 Kč	1 030 Kč	103 Kč	1 133 Kč
Lidl	305 Kč	197 Kč	20 Kč	217 Kč
U DKO	88 Kč	57 Kč	6 Kč	63 Kč
Hradební I	53 Kč	34 Kč	3 Kč	37 Kč
Svah u CDT	353 Kč	228 Kč	23 Kč	251 Kč
Sílo	40 Kč	26 Kč	3 Kč	28 Kč
Mlýnská I	42 Kč	27 Kč	3 Kč	30 Kč
CELKEM	5 783 Kč	3 743 Kč	374 Kč	4 117 Kč

Zdroj: Mott MacDonald TEAM

C.6 Stanice Brno centrum

Tab. 53: Pracovní místa vytvořená do vzdálenosti 1 km od stanice Brno centrum

Lokalita	Hrubá přímá	Čistá přímá	Multiplikátor	Čistá celkem
Trnitá I	228	145	15	160
Zvonařka	210	134	13	147
Trnitá II	353	225	23	248
Křenová	179	114	11	126
Mlýnská	113	72	7	79
Mlýnská	209	133	13	147
Nové Sady	130	83	8	91
Nové Sady	869	554	55	609
Opuštěná	783	499	50	549
UAN Zvonařka	575	367	37	403
Plotní	273	174	17	191
Štěpánská	191	122	12	134
Dornych	216	138	14	151
u vody	1,418	904	90	994
Horní Heršpice	1,124	717	72	788
Celkem	6,871	4,380	438	4,819

Zdroj: Mott MacDonald TEAM

Tab. 54: HPH vytvořená do vzdálenosti 1 km od stanice Brno centrum, v mil. Kč

Lokalita	Hrubá přímá mil. Kč	Čistá přímá mil. Kč	Multiplikátor mil. Kč	Čistá celkem mil. Kč
Trnitá I	182Kč	116Kč	12 Kč	128 Kč
Zvonařka	168 Kč	107Kč	11 Kč	118 Kč
Trnitá II	282 Kč	180 Kč	18 Kč	198 Kč
Křenová	143 Kč	91 Kč	9 Kč	100 Kč
Mlýnská	90 Kč	58 Kč	6 Kč	63 Kč
Mlýnská	167 Kč	106 Kč	11 Kč	117 Kč
Nové Sady	104 Kč	66 Kč	7 Kč	73 Kč
Nové Sady	694 Kč	442 Kč	44 Kč	487 Kč
Opuštěná	625 Kč	399 Kč	40 Kč	438 Kč
UAN Zvonařka	459 Kč	293 Kč	29 Kč	322 Kč
Plotní	218 Kč	139 Kč	14 Kč	153 Kč
Štěpánská	153 Kč	97 Kč	10 Kč	107 Kč
Dornych	172 Kč	110 Kč	11 Kč	121 Kč
u vody	1,132 Kč	722 Kč	72 Kč	794 Kč
Horní Heršpice	897 Kč	572 Kč	57Kč	629 Kč
Celkem	5,485Kč	3,497 Kč	350 Kč	3,847 Kč

Zdroj: Mott MacDonald TEAM

D. Dopady na bydlení podle lokality

D.1 Praha

Tab. 55: Dopady na bydlení u stanice Praha centrum

Název lokality	Navržené využití	Rozloha lokality	Bytové jednotky celkem
Pozemky na jih od stanice	Smíšené	0.15	16
Florenc 1	Smíšené	0.25	28
Florenc 2	Smíšené	1.01	111
Florenc 3	Smíšené	1.03	113
Celkem		2.44	268

Zdroj: Mott MacDonald

D.2 Praha Zahradní město

Table 56: Dopady na bydlení u stanice Prague Zahradní město

Název lokality	Navržené využití	Rozloha lokality	Bytové jednotky celkem
V Korytech	Smíšené	57.18	6,290
Slatiny	Smíšené	25.37	2,790
Celkem		82.55	9,080

Zdroj: Mott MacDonald

D.3 Nehvizdy

Ve vzdálenosti do 1 km od stanice Nehvizdy jsme neidentifikovali žádné lokality (plochy v územním plánu) vyčleněné pro bydlení.

D.4 Jihlava – Pávov

Tab. 57: Dopady na bydlení u stanice Jihlava – Pávov

Název lokality	Navržené využití	Rozloha lokality	Bytové jednotky celkem
NZ 2	Smíšené	27.28	341
NZ 3	Smíšené	25.76	322
NL 1	Smíšené	19.19	240
Celkem		72.23	903

Zdroj: Mott MacDonald

D.5 Jihlava centrum

Tab. 58: Dopady na bydlení u stanice Jihlava centrum

Název lokality	Navržené využití	Rozloha lokality	Bytové jednotky celkem
Autobusové nádraží	Bydlení	1.28	16
Odbor dopravy	Občanská vybavenost a Bydlení	0.22	3

Název lokality	Navržené využití	Rozloha lokality	Bytové jednotky celkem
Křížová	Bydlení	0.11	1
Tř. Legionářů	Smíšené	0.21	1
Dvořákova	Bydlení	0.04	1
Husova	Bydlení	0.04	0
Billa	Smíšené	0.56	2
Komenského	Bydlení	0.10	1
Havlíčková	Smíšené	0.41	2
U síla	Bydlení, Administrativa, Občanská vybavenost	0.48	3
Mlýnská II.	Občanská vybavenost a Bydlení	1.34	17
Mlýnská II.	Občanská vybavenost a Bydlení	1.85	23
Za nádražím II.	Smíšené	0.94	4
Areál ICOM	Smíšené	3.00	13
Za nádražím I.	Bydlení	3.36	42
Reindlerov	Bydlení	42.46	531
Lidl	Smíšené	0.58	2
Za nádražím I.	Bydlení	2.21	28
Za nádražím I.	Bydlení	2.60	32
Havlíčková	Bydlení	0.1	1
Hradební I	Smíšené	0.20	1
Bezručova – Tolstého	Bydlení	0.33	4
Svah u CDT	Smíšené	0.80	3
Mlýnská I	Smíšené	0.16	1
Celkem		58.55	732

Zdroj: Mott MacDonald

D.6 Brno centrum

Tab. 59: Dopady na bydlení u stanice Brno centrum

Název lokality	Navržené využití	Rozloha lokality	Bytové jednotky celkem
Zvonařka	Smíšené	0.30	33
Trnitá II	Smíšené	0.87	95
Křenová	Smíšené	0.26	28
Mlýnská	Smíšené	0.16	18
Mlýnská	Smíšené	0.51	57
Nové Sady	Smíšené	0.32	35
Nové Sady	Smíšené	2.13	235
Opuštěná	Smíšené	1.41	156
UAN Zvonařka	Smíšené	1.04	114
Plotní	Smíšené	0.52	57
Štěpánská	Smíšené	0.27	30
Dornych	Smíšené	0.31	34
Celkem		13.86	892

Zdroj: Mott MacDonald

D.7 Brno Bohunice

Tab. 60: Dopady na bydlení u stanice Brno Bohunice

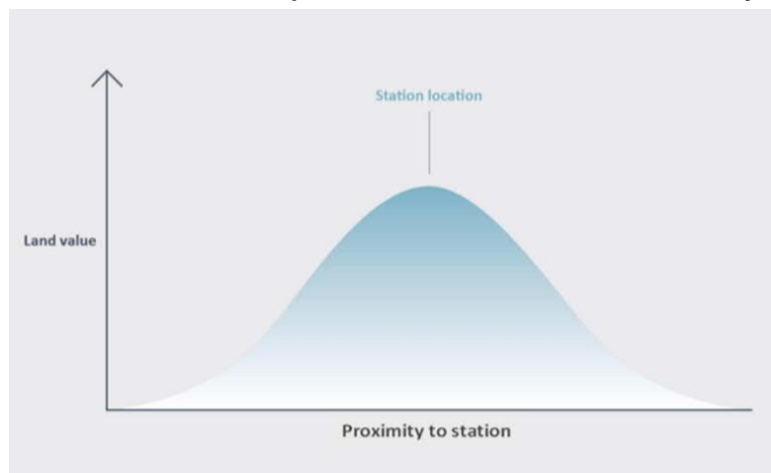
Název lokality	Navržené využití	Rozloha lokality	Bytové jednotky celkem
Bohunice I	Bydlení	4.48	538
Bohunice II	Bydlení	10.32	1 238
Celkem		14.80	1 776

Zdroj: Mott MacDonald

E. Odůvodnění 1 kilometrů zóny studie

Obecně uznávaný názor je, že dopad blízkosti k železniční dopravě snižuje počet následných cest ze stanice. Studie Steer Davies Gleeve (SDG)⁶⁹ z roku 2018 shrnuje důkazy, že ceny rezidenčních nemovitostí v blízkosti stanice mají vyšší tržní hodnotu a s rostoucí vzdáleností od stanice jejich hodnota klesá. Tento vztah je pozorovatelný napříč residenčními lokalitami. Například studie organizace Transport for London naznačuje, že nemovitosti ve vzdálenosti do 500 m od stanice jsou o 10% dražší, ve vzdálenosti do 1000 m o 5% dražší oproti nemovitostem ve vzdálenosti 1500 m a více od stanice⁷⁰. Co se týče komerčních nemovitostí, dle SDG studie je tento vztah méně výrazný a zdá se být silnější u více zavedených komerčních center s vysokým podílem dopravy uskutečňované po železnici (tedy tam, kde dostupnost železnice je větším determinantem celkové atraktivity území)⁷¹. Obrázek 15 zobrazuje obecný vztah mezi tržní hodnotou pozemku a vzdáleností ke stanici.

Obrázek 15: Hodnota pozemku v blízkosti stanice - obecný vztah



Zdroj: Steer Davies Gleeve, Local Economic Benefits of Station Investment, 2018

Jak již bylo zmíněno v Kapitole 3, na základě našich zkušeností z podobných studií hodnocení dopadů plynoucích z investic do železniční dopravy, považujeme okruh 1000 m za vhodnou spádovou oblast pro posouzení vlivu VRT na bydlení a pracovní místa. Tato oblast je založena na vzdálenosti, kterou jsou lidé ochotni dojít k železniční stanici. Například studie „Jak daleko lidé jdou?“ (‘How far do people walk?’, WYG) z roku 2015 naznačuje, že lidé v UK jdou v průměru 1010 m k železniční stanici. Vyplývá to na základě dat z celostátního sčítání dopravy⁷².

⁶⁹ Local Economic Benefits of Station Investment, 2018, Steer Davies Gleeve, https://www.raildeliverygroup.com/files/Publications/2018-03_local_economic_benefits_of_station_investment.pdf

⁷⁰ Ibid, SDG 2018

⁷¹ Ibid, SDG 2018

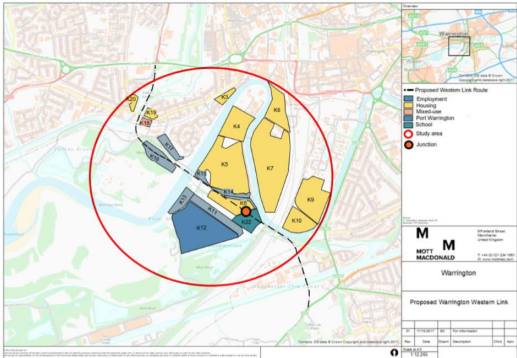
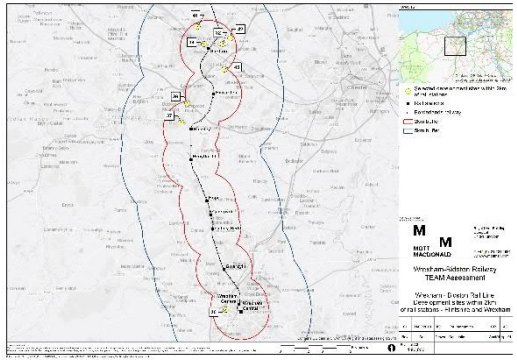
⁷² ‘How far do people walk?’, WYG, 2015, https://www.wyg.com/uploads/files/news/WYG_how-far-do-people-walk.pdf

Ve skutečnosti může být spádová oblast větší nebo menší, a pro určení přesné velikosti oblasti vlivu VRT by bylo zapotřebí podrobnou analýzu docházkových vzdáleností v České republice, která je nad rámec detailnosti této studie.

Součástí této studie byla analýza proveditelnosti izochron veřejné hromadné dopravy (VHD) v 10 a 30minutových zónách, ze které jsme zjistili, že tato analýza by pro tuto studii nebyla možná, a to z důvodu absence potřebných informací k vytvoření izochron. Informace jsou dostupné pouze pro Prahu. Na základě interních diskusí s kolegy bylo rozhodnuto, že ačkoliv by bylo možné pro tvorbu izochron použít data z lokálních dopravních modelů, získání a interpretace dat z jednotlivých modelů by vyžadovalo značné množství práce. Tato práce by měla i výrazný negativní dopad na náklady a včasné odevzdání studie. Výsledným doporučením je, že pro případné následné širší a detailnější analýzy doporučujeme použít spíše jízdní doby autem než VHD.

V případě absence detailního mapování dostupnosti (izochron), je běžnou praxí použít pro tento typ studie jako náhradu vzdálenost. Tabulka 61 stručně uvádí příklady studií, ve kterých byla použita vzdálenost od místa intervence pro určení oblasti největšího vlivu.

Tabulka 61: Příklady studií, ve kterých byla použita vzdálenost k vymezení oblasti studie

Studie	Mapa studie
<p>Ekonomická studie Warrington Western Link, 2017</p> <p>Warrington je město nacházející se na severu Anglie mezi Manchesterem a Liverpoolem. Western Link představuje nové dálniční spojení, které odlehčí kongescím, zlepší propojení a zajistí přístup a kapacitu pro vznik nových rezidenčních a komerčních lokalit.</p> <p>K určení oblasti studie byla vedena řada konzultací s odborníky územního plánování v regionu Warrington Borough Council, které vedly k identifikaci ploch pro tvorbu pracovních míst a ploch bydlení podle návrhu místního územního plánu a k jejich zahrnutí do analýzy širších ekonomických přínosů projektu. V této studii bylo zjištěno, že dopady by byly nejvíce zřejmé v bezprostřední blízkosti dálniční křižovatky, a proto byl pro studii použit 1km okruh⁷³.</p>	<p>Figure 6: Draft Local Plan development sites</p> 
<p>Hodnocení linky Wrexham-Bidston pomocí TEAM, Březen 2019</p> <p>Železniční trať Wrexham-Bidston se nachází v severním Walesu, UK. Pracovní tým z Mott MacDonald použil model TEAM ke stanovení potenciálního ekonomického dopadu projektu.</p> <p>Hodnocení bylo provedeno na ploše ve vzdálenosti 2km od železniční trati. Z důvodu velikosti zkoumané oblasti ovšem nebylo možné provést podrobnou analýzu jednotlivých lokalit. V případě potřeby, by tato analýza musela být provedena až v následující fázi projektu.</p>	
<p>Dopravní uzel v Portmore, 2016</p> <p>V této studii Mott MacDonald modeloval ekonomické a sociální dopady plynoucí z nového dopravního uzlu v Portmore na Jamajce. Abychom ukázali, jak by se</p>	

⁷³ Warrington Western Link Economic Case, 2017, Mott MacDonald
<https://www.warrington.gov.uk/download/downloads/id/14473/appendix-p.pdf>

Studie

Mapa studie

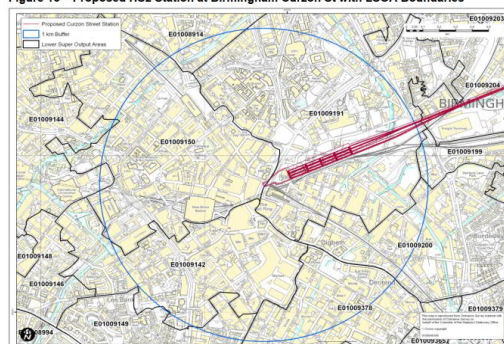
tento záměr mohl uskutečnit, vytvořili jsme „business case“ ze kterého jsme zjistili, že nový dopravní uzel má potenciál vytvořit 300 nových pracovních míst v Portomare.

V této studii jsme stanovili spádovou oblast o poloměru 500 m, pro kterou bylo možné získat robustní data.

Hodnocení udržitelnosti HS2 London to the West Midlands, Příloha 3 – Socio-ekonomická zpráva, 2011

Tato studie zpracovaná společností Booz and co a Colin Buchanans poskytuje „detailní analýzu potencionálních dopadů HS2 na hospodářský rozvoj a regeneraci komunit přímo ovlivněných projektem.“ Studie vysvětluje výběr oblasti takto „Běžně se uznává, že hlavním dopadem na funkční využití území, vzniklý výstavbou nové stanice nebo jejím rekonstrukcí, se nachází v docházkové vzdálenosti 10-15 minut od stanice, což se rovná velikosti spádové oblasti 1km. Z tohoto důvodu byl aplikován okruh 1 km i na stanice HS2, výjimkou je přestupní stanice Birmingham, která je navržena na odlehlejších místě, a proto byl pro spádovou oblast použit 2km poloměr.“⁷⁴

Figure 16 – Proposed HS2 Station at Birmingham Curzon St with LSOA Boundaries



Source: Mott MacDonald; Booz and co and Colin Buchanans

⁷⁴ Studie je dostupná zde: https://www.unece.org/fileadmin/DAM/env/pp/compliance/C2014-100/Correspondence_with_Party_concerned/frPartyC100_09-10.02.2015/Annex_14_v_London_to_West_Midlands_Appraisal_of_Sustainability_Appendix_3_-_socio-economic_report.pdf

F. Test citlivosti – vliv na zaměstnanost v daném území

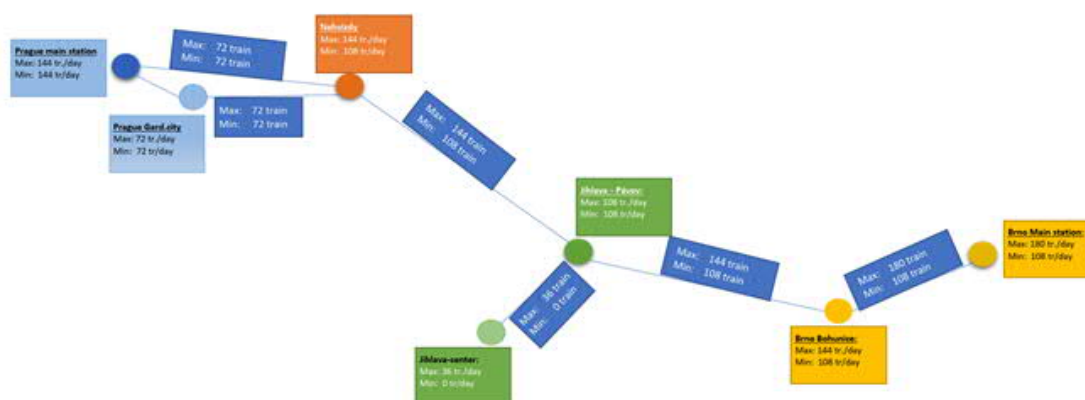
F.1 Úvod

V průběhu diskusí s klientem se ukázalo, že zpracovaná analýza je poměrně konzervativní. Věříme totiž, že pokud je budoucnost nejistá, je dobré uplatnit opatrný přístup, abychom nenadhodnotili možné přínosy. Analýza tak působí důvěryhodněji. Navíc otevírá potenciál nárůstu dopadů. Vycházeli jsme z platné strategické a plánovací dokumentace a spolupracovali s regionálními plánovacími útvary, abychom zjistili, jak může vysokorychlostní trať ovlivnit stávající stav. To znamená, že analýza v této zprávě může být považována za nejvíce konzervativní odhad. V tomto testu citlivosti posuzujeme optimističtější scénář dopadů realizace VRT, ale stále vycházíme z platných plánovacích dokumentací. Dále krátce uvádíme data o četnosti spojů, která jsme obdrželi na konci období zpracování naší studie.

F.2 Četnost spojů

Obrázek 16 představuje minimální a maximální počet spojů za den v každé stanici. Jedná se o minimální a maximální počet spojů vycházející z dopravního modelu, o něž se tato studie opírá.

Obrázek 16: Četnost spojů na VRT



Zdroj: Zpracovaná data SUDOP

Diagram znázorňuje, že v každé stanici, kromě stanice Jihlava centrum, kde v rámci některých scénářů nebude služba poskytována, je předpokládán přínos z dobré obslužnosti. Ve stanicích kde není uvažováno se zprovozněním VRT může být výsledek podobný jako u scénáře bez VRT. Vzhledem k tomu, že Jihlava centrum je poměrně blízko stanici Jihlava Pávov, je pravděpodobné, že některé přínosy VRT se projeví i v centru města. Bez přímého napojení VRT na centrum města však hrozí přemístění některých ekonomických aktivit do lokality stanice Jihlava Pávov. V budoucí podrobnější analýze dopadů na zaměstnanost doporučujeme stručně prozkoumat dopady stanice Jihlava Pávov na centrum Jihlavy.

S výjimkou Jihlavy centra je rozdíl v počtu spojů zanedbatelný. Rozdíl mezi třemi a čtyřmi spoji za hodinu bude mít na rozhodnutí investora zanedbatelný dopad. Na základě zkušenosti doporučujeme investorům při odhadování o užitečnosti vlakových spojů brát ohled na širší souvislosti. Při rozhodování o užitečnosti vlakového spojení se přihlíží k těmto faktorům: četnost spojů, cestovní doby do jiných sídel, spolehlivost spojů, možnost sezení a pracování ve vlaku (přeplněnost spojů) a dostupnost zdrojové/cílové stanice.

Pro podrobnější analýzu by obecně měla proběhnout diskuze se zapojenými stranami (stakeholdery) na základě podkladů, které by měly obsahovat klíčové parametry projektu, tj. přesné umístění navrhované stanice, předpokládaná četnost vysokorychlostních spojů, odhad ušetřeného času, širší napojení na železniční síť či jakékoli jiné relevantní informace z aktuální studie, které je možné uvést. V průběhu projednávání se může ukázat, že pro každou stanici mohou být důležité odlišné parametry návrhových variant VRT.

F.3 Parametry testu citlivosti

Na základě interních diskusí jsme změnili parametry modelu tak, abychom otestovali k jakým rozdílům dojde v celkové ekonomické aktivitě. V rámci testu citlivosti bylo testováno:

- odlišný rozvoj oblastí bez VRT ve srovnání se scénářem s VRT;
- změna předpokládaného způsobu využití území jako je větší počet zaměstnanců v dané lokalitě; a/nebo
- začátek rozvoje území pět let před vybudováním VRT, který bere v úvahu, že někteří developři mohou na základě územního rozhodnutí reagovat a začít rozvíjet lokality předtím, než bude vybudována VRT

Bylo by vhodnější testovat tato porovnání s více zájmovými skupinami, ale bohužel to není možné v rámci časového harmonogramu studie. Znamená to, že tyto parametry by měly být považovány pouze za ilustrativní pro optimističtější scénář.

Důkladnější analýza včetně konzultací s vlastníky pozemků a místními investory by umožnila lepší kalibraci jednotlivých lokalit a větší důvěryhodnost předpokladů hodnocení. V této fázi by se na parametry testu citlivosti mělo pohlížet jako na ilustrativní. Tabulka 62 uvádí parametry testů citlivosti jednotlivých stanic.

Tabulka 62: Parametry testu citlivosti

Stanice	Rozloha lokality	Navržené využití	Časový rámec
Praha Hl.n.	-	-	Ve scénáři s VRT začíná rozvoj území před vybudováním VRT, 2031
Praha Zahradní Město ⁷⁵	-	-	-
Nehvizdy	-	Lokality 7 a 8 jsou ve scénáři bez VRT jako průmyslové zóny. Ve scénáři s VRT jako kanceláře a obchody.	Ve scénáři s VRT začíná rozvoj území před vybudováním VRT, 2031
Jihlava Pávov	Ve scénáři bez VRT nedojde k žádnému rozvoji	-	Ve scénáři s VRT začíná rozvoj území před vybudováním VRT, 2031
Jihlava centrum	Lokality 27 a 39 jsou ve scénáři bez VRT plně využité.	-	

⁷⁵ Soudíme, že vzhledem k mnoha překážkám rozvoje pražského Zahradního Města není vhodné předpokládat zahájení rozvoje území v roce 2031.

Stanice	Rozloha lokality	Navržené využití	Časový rámec
	Zbylé plochy jsou využité z jedné poloviny.		
Brno centrum	-		Ve scénáři s VRT začíná rozvoj území před vybudováním VRT, 2031
Brno Bohunice	-	Ve scénáři s VRT jsou obě lokality navrženy pro smíšené využití (kanceláře, obchody, byty). Bez VRT pouze jako byty.	Ve scénáři s VRT začíná rozvoj území před vybudováním VRT, 2031

Zdroj: Mott MacDonald

F.4 Výsledky

Výsledky ilustrativního testu citlivosti jsou uvedeny v tabulce níže. Jak je uvedeno v tabulce 63 rozdílný způsob využití a počet (velikost) rozvojových ploch ve scénáři bez VRT oproti scénáři s VRT generuje nová pracovní místa v nejbližším okolí stanic Nehvizdy, Jihlava centrum, Jihlava Pávov, Brno centrum a Brno Bohunice. Vytvořená pracovní místa a čistá přidaná hodnota jsou považovány za čisté doplňkové přínosy v příslušných oblastech každé stanice (Jihomoravský kraj, Vysočina a Středočeský kraj).

Tabulka 63: Výsledky testu citlivosti “S VRT” minus “Bez VRT”

Lokalita	Čistá přidaná pracovní místa ⁷⁶	Přidaná hodnota za rok, Kčm ⁷⁷
Praha Centrum	-	- Kč
Praha Zahradní Město	-	- Kč
Nehvizdy	1,808	1,582 Kč
Jihlava Pávov	18,419	13,618 Kč
Jihlava Centrum	2,455	1,815 Kč
Brno Centrum	541	432 Kč
Brno Bohunice	1,335	1,065 Kč

Source: Mott MacDonald, TEAM sensitivity test

Tabulka 64 porovnává Hrubou přidanou hodnotu z urychleného rozvoje v základní analýze (viz. tabulka 40) s výsledky testů citlivosti. V testu citlivosti jsou přínosy hrubé přidané hodnoty pro většinu lokalit větší a to jak kvůli předpokladu, že je uvažován dřívější rozvoj oblastí (před VRT), tak kvůli nové zaměstnanosti, která se podle odhadů vytvoří pro některé stanice.

⁷⁶ Čistá přidaná pracovní místa v příslušném kraji (přímá a multiplikátor) jako důsledek vybudování VRT.

⁷⁷ Čistá přidaná HPH za rok v posledním roce analýzy (2048) v každém příslušném kraji jako důsledek vybudování VRT. V současných cenách.

Tabulka 64: Základní analýza a test citlivosti - Současná hodnota hrubé přidané hodnoty z urychleného rozvoje

Lokality	Základní analýza - Čistá současná hodnota HPH urychlení, Kčm	Test citlivosti - Čistá současná hodnota urychlení a nově vytvořených pracovních míst, Kčm ⁷⁸
Praha centrum	1,198 Kč	33,371 Kč ⁷⁹
Praha Zahradní město	2,791 Kč	2,791 Kč
Nehvizdy	1,730 Kč	12,316 Kč
Jihlava Pávov	24,830 Kč	85,919 Kč
Jihlava centrum	7,507 Kč	21,777 Kč
Brno centrum	7,014 Kč	19,980 Kč
Brno Bohunice	0 Kč	6,722 Kč

Source: Mott MacDonald, TEAM sensitivity test

Výsledky testu citlivosti ukazují, že všechny lokality obslužené VRT mají potenciál růstu. Největší možnost rozvoje se ukazuje ve stanicích mezi Prahou a Brnem. V porovnání s Prahou a Brnem, kde jsou omezené podmínky pro rozvoj území, mají stanice ležící mezi těmito městy k dispozici větší rozvojové plochy, které tímto nabízejí výrazně větší možnost rozvoje.

Jihlava Pávov poskytuje největší možnost pro nové ekonomické aktivity s odhadovaným počtem 18 400 pracovních míst v lokalitě přilehlé k navrhované stanici. Schopnost města Jihlavy (50 800 obyvatel s přilehlými lokalitami) vstřebat takto velký nárůst zaměstnanosti je výzvou s ohledem na to, že naše hodnocení identifikovalo pouze 732 bytových jednotek (se dvěma tisíci obyvateli) v centru Jihlavy a 903 bytových jednotek (se dvěma a půl tisíci obyvateli) v těsném sousedství Jihlavy Pávov – tabulka 37.

Jihlava je zřejmě nejvýraznějším příkladem toho jaké množství práce je potřeba k dosažení udržitelného růstu. Jak vyplývá z případových studií, VRT může podpořit transformační změnu, ale území může nejvíce profitovat, pokud výstavba železnice bude zároveň podpořena územně plánovacím procesem. To bude klíčové v každé obci obslužené VRT, aby byly maximalizovány příležitosti projektu VRT.

⁷⁸ Rozdíl Současná hodnota hrubé přidané hodnoty ve scénáři s VRT a současná hodnota hrubé přidané hodnoty ve scénáři bez VRT pro hodnotící období 30 let. Hodnoty pro dřívější rozvoj území před vybudováním VRT.

⁷⁹ Současná hodnota benefitů urychlení pro stanici Praha Centrum se může zdát zvláště vysoká ve srovnání s odhadem, že nevzniknou žádná dodatečná pracovní místa. Ve scénáři bez VRT se předpokládá, že začátek rozvoje příslušných lokalit bude mimo hodnotící období. Oproti tomu se ve scénáři s VRT v testu citlivosti předpokládá, že rozvoj lokalit bude dokončen již v roce 2031. To znamená, že 4 228 pracovních míst tvořící HPH v oblasti Praha centrum (viz. tabulka 43) lze připsat zprovoznění VRT. Ačkoliv se jedná o nově vytvořená pracovní místa, nejsou tyto benefity zahrnuty jako nově vytvořená pracovní místa ale jsou zahrnuty do benefitů urychlení, protože zaměstnanci zodpovědní za územního plánování si jsou jisti, že tyto lokality budou i tak rozvinuty (i bez VRT), ovšem později mimo hodnotící období.

G. Seznam osob se kterými byl konzultován rozvoj území

Lokalita	Odbor	Kontakt	Pozice
Praha	Institut plánování rozvoje	Ing. Arch. Luboš Křížan	urbanista - koncepční projektant
Brno	Kancelář architekta Brna	Ing. arch. Michaela Deferová	Vedoucí oddělení Informace o městě
Jihlava	Útvar městského architekta	Ing. Arch. Aleš Stuchlík	Útvar městského architekta
Nehvizdy	Obecní úřad	Vladimír Nekolný	Starosta

Zdroj: Mott MacDonald

