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

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

# Přínosy VRT v České republice

# Ekonomické aspekty

## Úspora peněz a času

**VRT Praha – Drážďany** zkrátí cestovní doby svým uživatelům denně o celkem **9 138 hodin** (předpoklad pro rok 2050). Tato úspora představuje za 30 let provozu celkem 73,5 mld. Kč. **Úspory** z nevypuštěného **CO2** jsou odhadnuty na **13,7 miliard Kč** **za 30 let** provozu.

# Rozvoj v okolí stanic VRT

## Vliv samospráv

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

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

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

## Časové hledisko

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

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

# Dopady na zaměstnanost

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

## Pracovní příležitosti

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

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

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

## Další dopady na zaměstnanost

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

# Dopady na bydlení a služby

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

## Socio-ekonomické dopady

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

## Rozvoj bydlení

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

**Potenciál výstavby bytů akcelerovaných VRT [počet bytů]**

## Rozvoj turismu

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

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

## Dopady na maloobchod a služby

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

# Dopravní aspekty

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

## Vliv na ostatní druhy dopravy

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

## Dostupnost rychlých spojů

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

# Aplikace know-how SNCF

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

## Výhody řešení SNCF pro VRT pro osobní dopravu

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

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

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

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

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

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

**Nejmodernější zabezpečení provozu** evropským systémem ETCS.