

# Metropole Střední Evropy a jejich postavení v síti VRT

Prof. RNDr. Milan Víturka, CSc.

XXII. Mezinárodní kolokvium o regionálních vědách

Velké Bílovice, 12 – 14 května, 2019 - ESF MU Brno

## Metropole Střední Evropy a jejich postavení v síti VRT

Řešení daného tématu se zabývá systémovými vazbami mezi metropolemi nadnárodního významu a rozvojem sítě VRT, které jsou důležitým faktorem integrace středoevropského makroregionu. V tomto směru byla využita originální metodika hodnocení metropolí (reflektující postindustriální fázi společenského rozvoje kde již nejde o prostou koncentraci obyvatelstva, ale o koncentraci významu), která je založena na třech komponentách: velikost populace, ekonomický profil a podnikatelská atraktivita. Celkem tak bylo identifikováno 27 metropolí, které byly rozděleny na dominantní, etablované a elementární metropole. Typové zařazení metropolí do značné míry koresponduje s jejich aktuálním postavením v sítích VRT. Návazně jsou diskutovány plánované záměry výstavby VRT v České republice. Z praktického pohledu je možné konstatovat, že užitý „evidence based“ přístup je účinným nástrojem na odstranění nedostatků „administrative based“ přístupů, které dle auditu Evropského účetního dvora často nahrazují standardní nástroje jako je cost-benefit analýza.

# Výsledky hodnocení metropolí

typ metropole	klasifikační skupina			agregátní skupina
	velikost	profil	atraktivita	
dominantní				
Frankfurt/M.	1	1	1	A
München	1	1	1	A
Berlin	1	2	1	A
Rhein-Ruhr *	1	2	1	A
Zürich	2	1	1	A
Hamburg	1	1	2	A
etablované				
Wien	1	2	2	B
Warszawa	1	2	2	B
Budapest	1	2	2	B
Stuttgart	2	1	2	B
Praha	2	2	2	B
Genéve	3	1	2	B
Nürnberg	2	1	3	B
Hannover	2	1	3	B
Basel	3	1	3	B
Mannheim	3	1	3	B
Górný Śląsk *	1	3	3	B
elementární				
Bremen	2	2	3	C
Bratislava	3	2	3	C
Ljubljana	3	2	3	C
Leipzig	3	2	3	C
Dresden	3	2	3	C
Gdańsk	2	3	3	C
Kraków	2	3	3	C
Poznań	3	3	3	C
Wrocław	3	3	3	C
Łódź	3	3	3	C



**Legend**

High speed rail only	International rail only	Transit routes
High speed rail	International rail with stopovers	Pass rail
High speed rail, stopping at all stations	International rail with stopovers (only)	
High speed rail (stopovers)	Only national rail	
National rail	Only national rail	
National rail	Only national rail	

1. Check under 'Passes for Europe' how to use this map.

2. Please note that only a portion of the services shown on this map are available.

**Northern Europe**

Scale: 0 100 200 km

**Switzerland**

Scale: 0 50 100 km

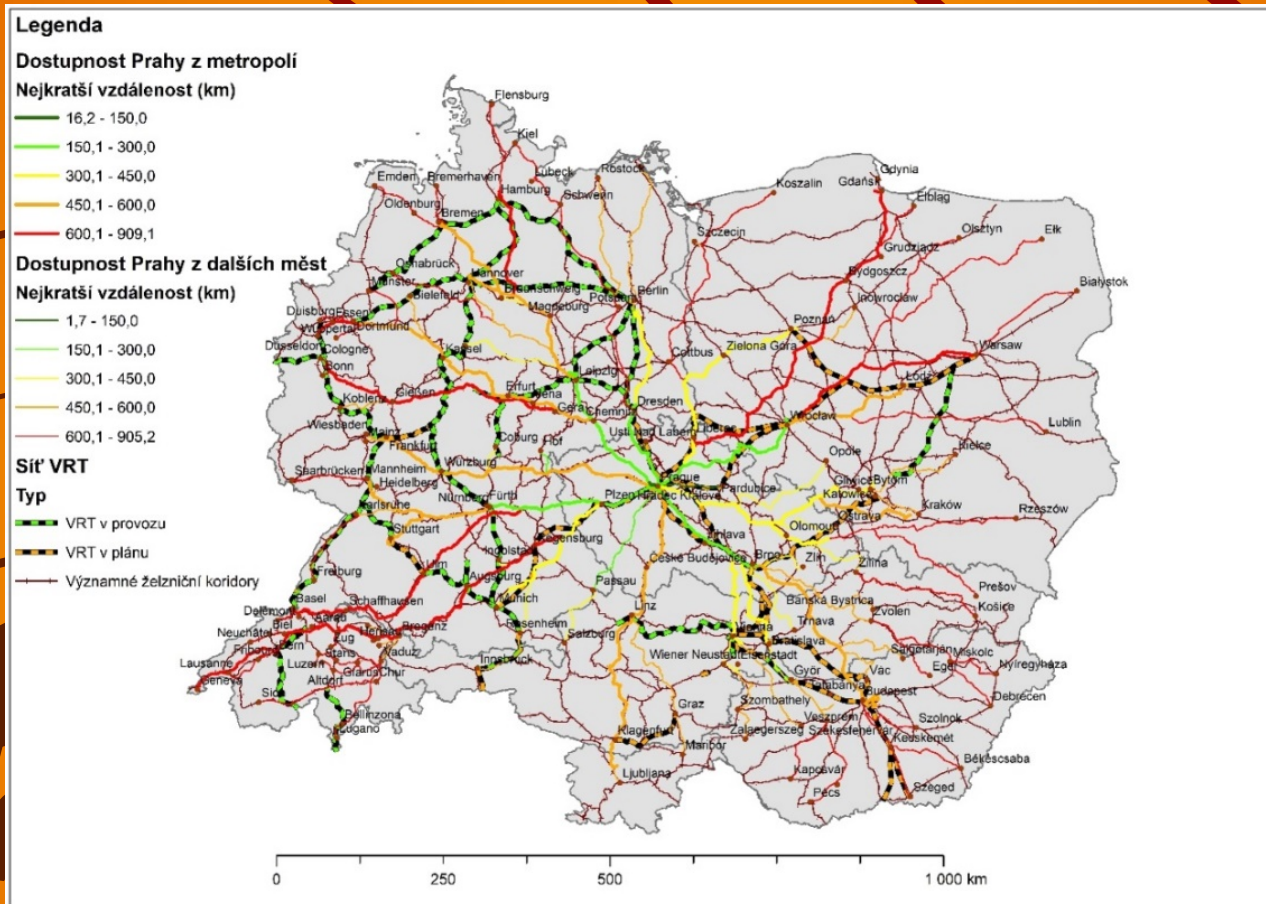
## Postavení metropolí v síti VRT (včetně smíšených tratí)

Podle postavení v sítích VRT lze střeoevropské metropole agregované podle příslušných zemí rozdělit do tří skupin:

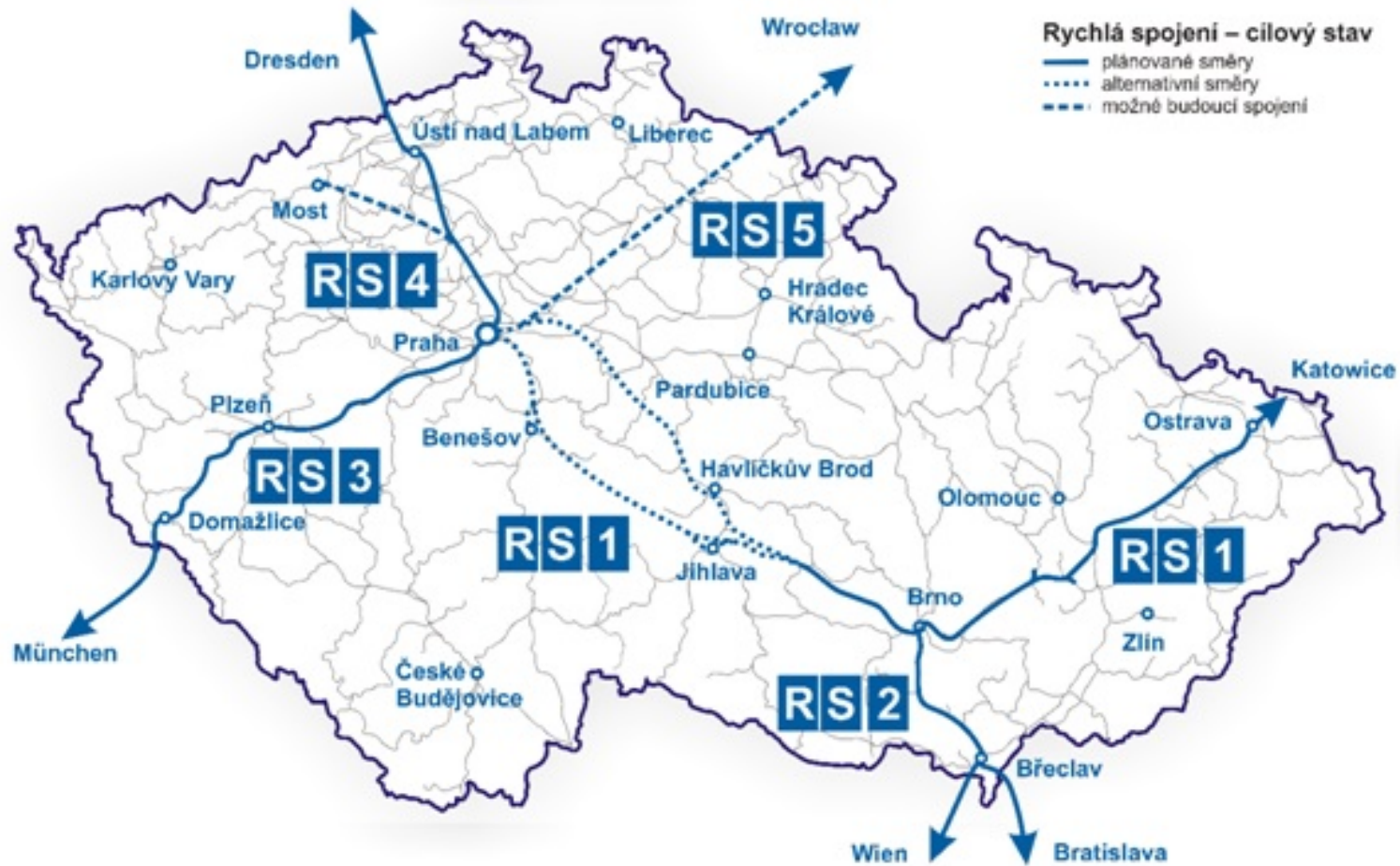
1. skupina s nejsilnějším postavením - německé a švýcarské metropole napojené v průměru na 4 resp. 3 směry VRT (nejlepší postavení mají Berlin a Rhein-Ruhr se 6 směry).
2. skupina - polské a dále rakouská a maďarská metropole napojené v průměru na 2 směry (nejlepší Warszawa s 5 směry).
3. skupina - česká, slovenská a slovinská metropole nenapojené na VRT (potřeba vybudování VRT/RS za účelem efektivnějšího využití jejich rozvojového potenciálu jeví jako vysoce aktuální).



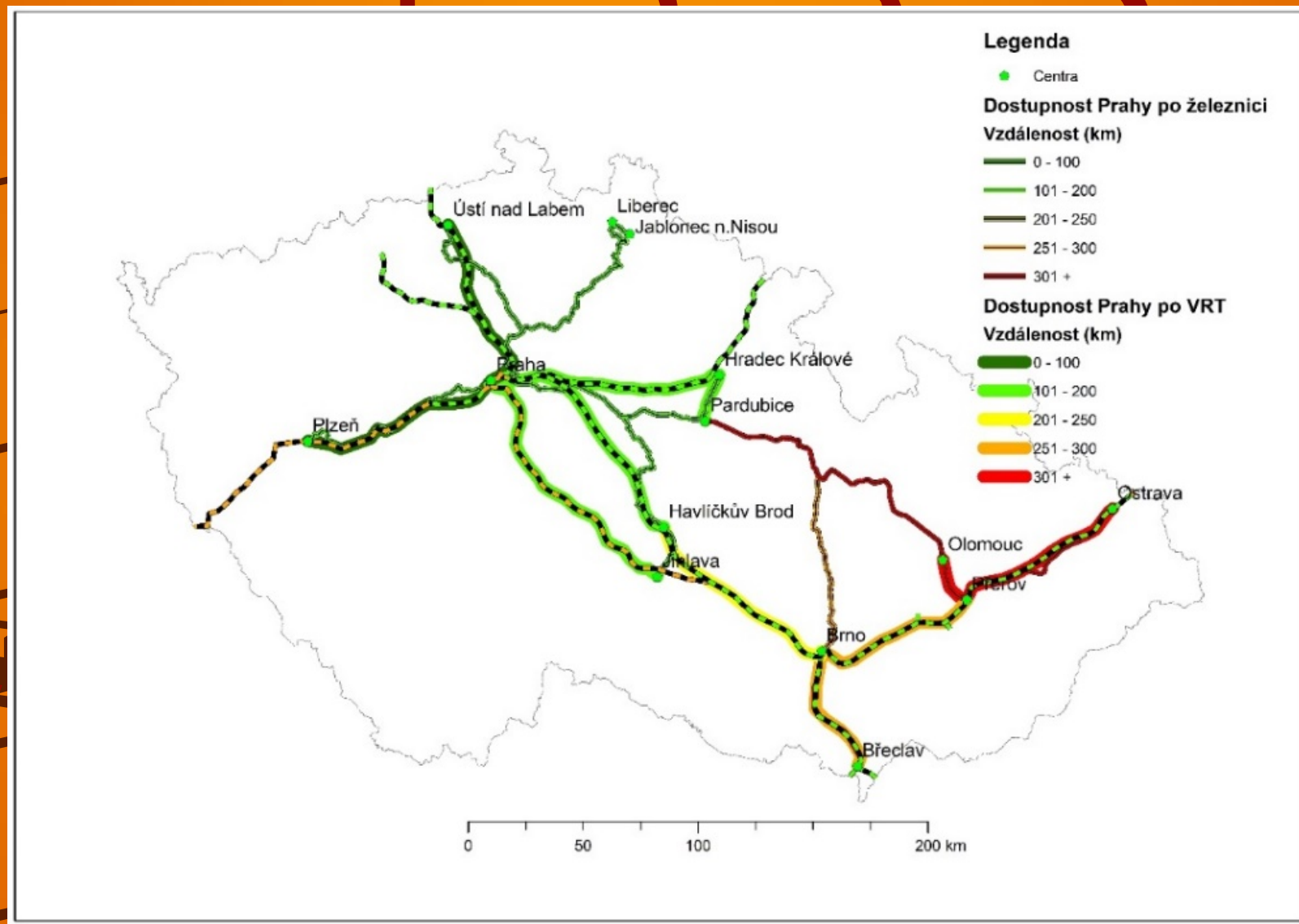
# Dostupnost Prahy ze středoevropských metropolí a dalších center



Rozhodující význam metropolí pro účelnost výstavby VRT. Podle zprávy Evropského účetního dvora (14 referenčních VRT včetně přeshraničních spojení – Německo, Francie, Itálie, Španělsko, Portugalsko, Rakousko) se referenční hranice efektivnosti pohybuje okolo 25 tis. cestujících/24 hod. tj. 9 mil. cestujících za rok. Tuto hranici nespĺňuje žádná s plánovaných VRT resp. RS v České republice.



# Dostupnost Prahy z pohledu plánované výstavby sítě VRT/RS





## Posuzování projektů VRT/RS – základní filozofie

- ❖ Vysokorychlostní železnice samy o sobě nemohou přinést hospodářský rozmach regionů (viz zpráva Evropského účetního dvora, 2019).
- ❖ Orientace na metropole nadnárodního významu s nejvyšším potenciálem poptávky – v České republice pouze Praha (Brno lze podmíněně považovat pouze za vedlejší metropoli nadnárodního významu).
- ❖ Důraz na dokončení tranzitních železničních koridorů/TŽK a jejich modernizaci v kombinaci s výstavbou nových VRT/RS (včetně optimalizace tras osobní a nákladní dopravy v rámci hlavního dopravního směru Ústí n. L. – Praha – Ostrava).
- ❖ Koncentrace přeshraničních propojení VRT na Německo (sousední země s nejrozvinutější sítí VRT) lokalizované na nejvýznamnější evropské rozvojové ose: jižní Anglie – severní Francie – západní a jihozápadní Německo – Švýcarsko – severní Itálie (z pohledu České republiky je prioritní Porýnsko-podunajská vedlejší rozvojová osa).
- ❖ Vzhledem k značné složitosti a dlouhodobé realizaci velkých infrastrukturních projektů považujeme za nezbytnou aplikaci konceptu multikriteriální analýzy účelnosti projektů VRT/RS s kritérii integrace (strategický význam), relevance (technické přínosy), užitečnost (ekonomické přínosy), stimulace (regionální dopady) a udržitelnost (environmentální dopady). Potřebnost hodnocení účelnosti a z něho se odvíjející priority výstavby pokládáme za významný nástroj snižování rizik spojených s výstavbou VRT.