



Případové studie regionálních
stanic VRT – vliv na regionální
rozvoj

Jaromír Volf



FAKULTA
SOCIÁLNÍCH VĚD
Univerzita Karlova

Struktura prezentace

- základní informace o zkoumaných terminálech
- dopravní a tarifní aspekty vysokorychlostních tratí
- dopad terminálů na rozvoj oblasti
- závěrečné zhodnocení

Základní charakteristika terminálů

Terminál	Mâcon	Montabaur	Ebbsfleet	Tullnerfeld
Země	Francie	Německo	Velká Británie	Rakousko
Součást projektu	LGV Sud-Est	NBS Köln – Frankfurt	Channel Tunnel Rail Link (High Speed 1)	NBS Wien – St. Pölten
Počet obyvatel v blízkosti (cca 15 km)	120 000	70 000	200 000	50 000
Zázemí metropole	Ne	Ne	Ano	Ano
Vzdálenost od centra	70 km (Lyon)	100 km (Frankfurt)	35 km (Londýn)	40 km (Vídeň)
	340 km (Paříž)	100 km (Kolín n. R.)		
Návaznost na VHD	Špatná	Velmi dobrá	Dobrá	Velmi dobrá
Počet parkovacích míst	470	1130	5000	750

Terminál Mâcon - Loché

- 7 km jihozápadně od města Mâcon v Burgundsku
 - 30 000 obyvatel
- Dokončen v roce 1981
- Nebyl součástí původního plánu LGV Sud-Est
- Využíván především pro dojezd do Paříže
- Není možná dojíždka do Lyonu
- Nulové napojení na konvenční síť, špatné napojení autobusy
- Funguje hlavně jako P+R parkoviště

Komparace VRT a konvenční tratě - Mâcon

Destinace	Četnost spojení v pracovní dny	Jízdní doba	Cena jednotlivé jízdenky	Cena roční jízdenky
Paříž (VRT)	7x denně	1:36 – 1:45	27 – 89 €	6 732 €
Paříž (konv. trať)	6x denně	4:20 – 4:31	44,30 – 59 €	není k dispozici
Lyon (VRT)	1x / 3x denně	0:23 / 0:38	7 – 18 €	není k dispozici
Lyon (konv. trať)	60mintový takt, posílený ve špičkách	0:48 – 0:53	13,60 €	1 436,4 €

Rozvoj lokality Mâcon - Loché

- Po dokončení velká očekávání a ambiciózní plány
- Skutečnost spíše negativní
 - několik desítek rodinných domů
 - logistická a obchodní centra
 - nízký vliv železnice
- Křižovatka dvou dálnic



Terminál Montabaur

- V těsném sousedství města Montabaur
 - 13 000 obyvatel + menší sídla v okolí
- Silný politický nátlak spolkové země Porýní-Falc na vybudování terminálu
 - hrozba zablokování celého projektu VRT
- Dokončen v roce 2002
- Možné dojíždět do Frankfurtu, Bonnu i do Kolína nad Rýnem
- Napojení na lokální trať i místní autobusové linky
- Výhodná poloha u dálnice

Možnosti dojížděky - Montabaur

Destinace	Četnost spojení v pracovní dny	Jízdní doba	Cena jednotlivé jízdenky	Cena roční jízdenky
Kolín nad Rýnem	16x denně	0:27 – 0:40	19 – 41 €	3 344 €
Frankfurt nad Mohanem	14x denně	0:42	19 – 39 €	3 420 €

- Celosíťová jízdenka BahnCard 100 - 4090 €
- Populární představa života na venkově a práce ve městě

Rozvoj lokality Montabaur

- Nový dopravní uzel pro Porýní-Falc
- Nová průmyslová, obchodní a logistická centra
 - 1200 nových pracovních míst
 - dopravní problémy
- Růst HDP oblasti díky VRT o 2,7 %
- Nevýrazný přírůstek obyvatelstva v Montabauru



Terminál Ebbsfleet

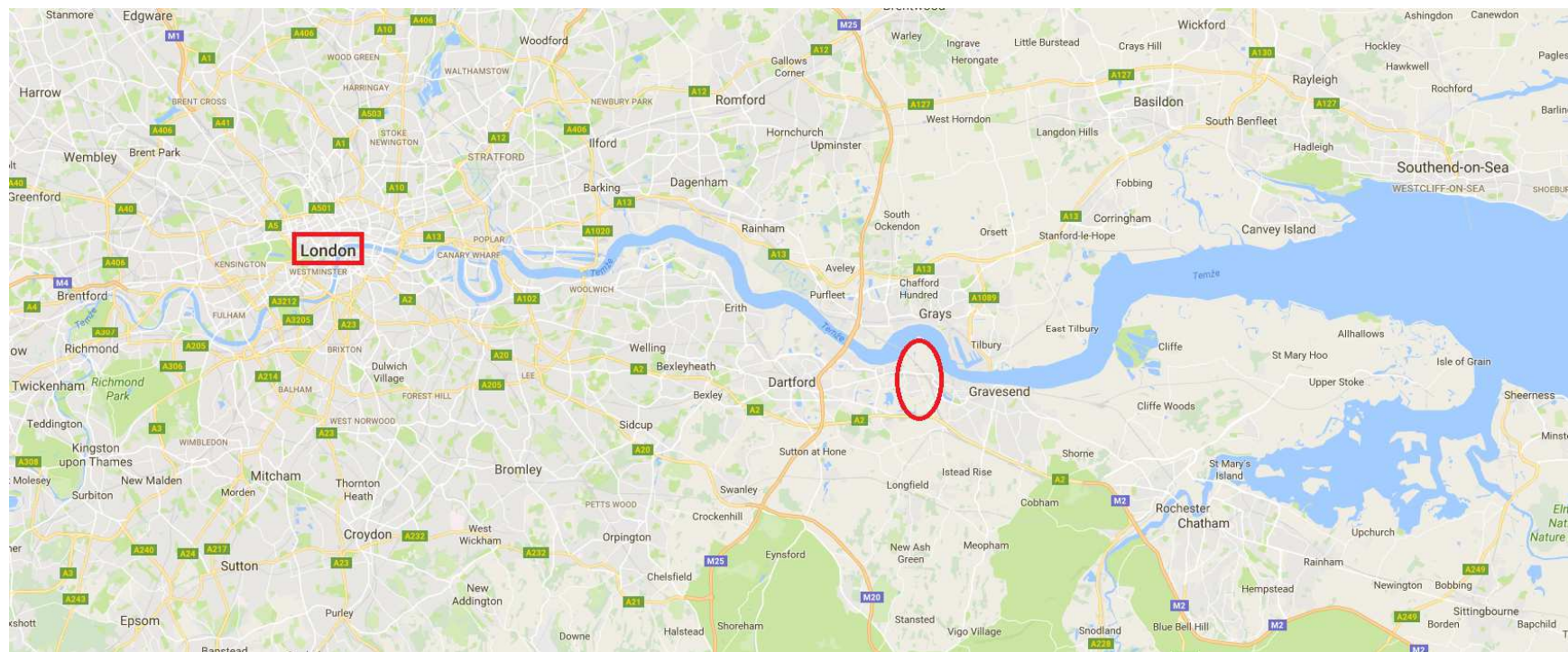
- Poblíž města Gravesend
 - 65 000 obyvatel
- Dokončen v roce 2007
 - 2009 zahájen příměstský provoz
- Propracovaný systém příměstské vysokorychlostní dopravy
- Terminál poprvé naplno využit během olympiády
- Omezené využití v mezinárodní dopravě
- Špatné propojení konvenční a vysokorychlostní tratě
- Výhodná dopravní poloha
 - poblíž londýnského okruhu M25



Možnost dojíždky - Ebbsfleet

Destinace	Četnost spojení v pracovní dny	Jízdní doba	Cena jednotlivé jízdenky	Cena roční jízdenky
Londýn (konvenční trať)	2-3x za hodinu	0:47-0:53	10,6 – 11,2 £ (11,8 – 12,4 €)	2964 / 3624 £ (včetně MHD) (3290 – 4022 €)
Londýn (VRT)	4x za hodinu mimo špičku, až 8x ve špičce	0:18	16,1 £ (17,9 €)	4428 £ / 5092 £ (včetně MHD) (4915 – 5652 €)
Paříž	5x denně (5/15)	2:05-2:13	29 – 180 £ (32 – 200 €)	Není k dispozici
Brusel	4x denně (4/9)	1:50-1:53	45 – 174 £ (50 – 193 €)	Není k dispozici

Poloha terminálu vůči Londýnu

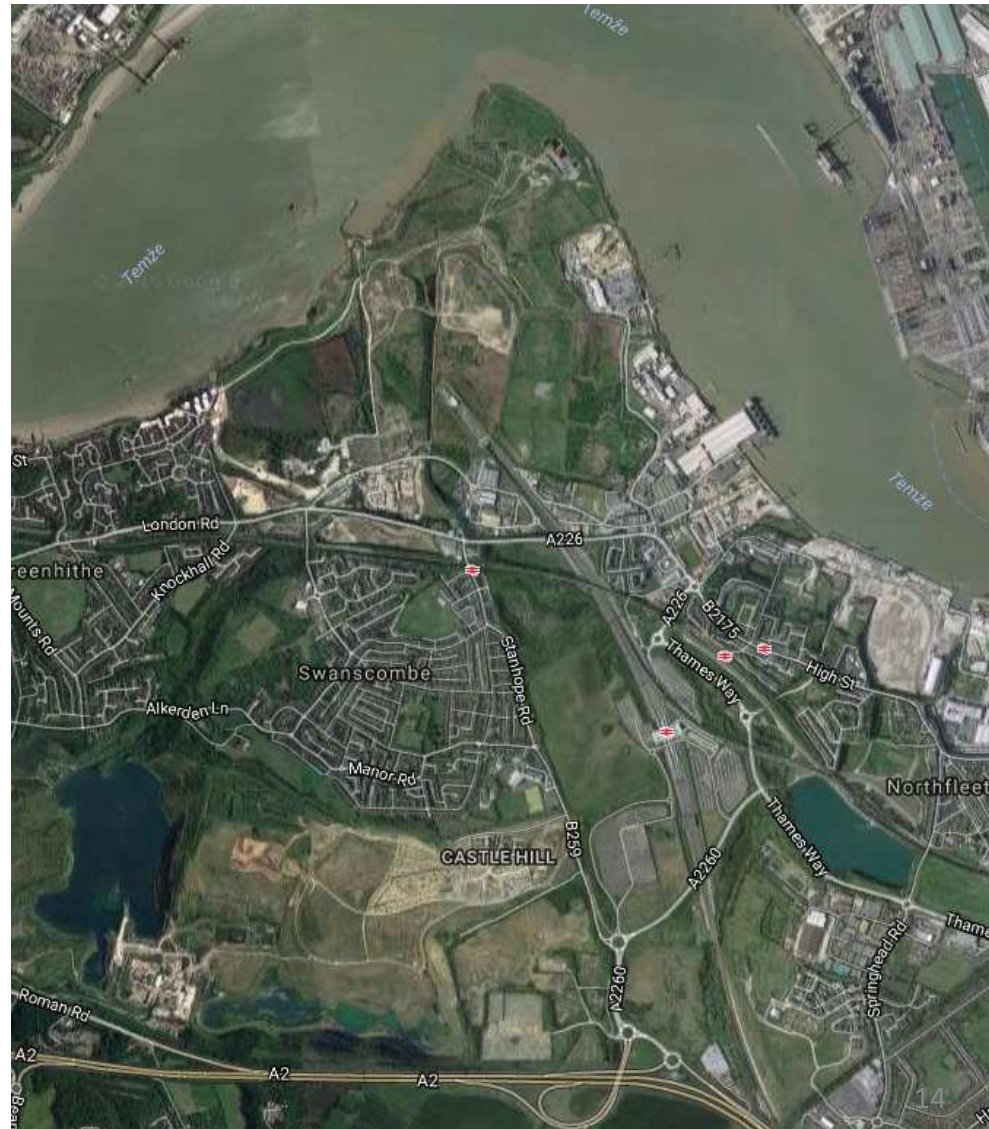


Konečná vize lokality Ebbsfleet



Dosavadní rozvoj lokality Ebbsfleet

- Strukturálně postižená oblast
- Součást vládního projektu pro obnovu východního Londýna a břehů Temže
 - top-down development
- Představa tzv. nového zahradního města
 - až 60 tisíc obyvatel
 - minimálně 30 tisíc pracovních míst
- Výstavba se rozbíhá až v posledních dvou letech
 - stát buduje pomocnou infrastrukturu



Terminál Tullnerfeld

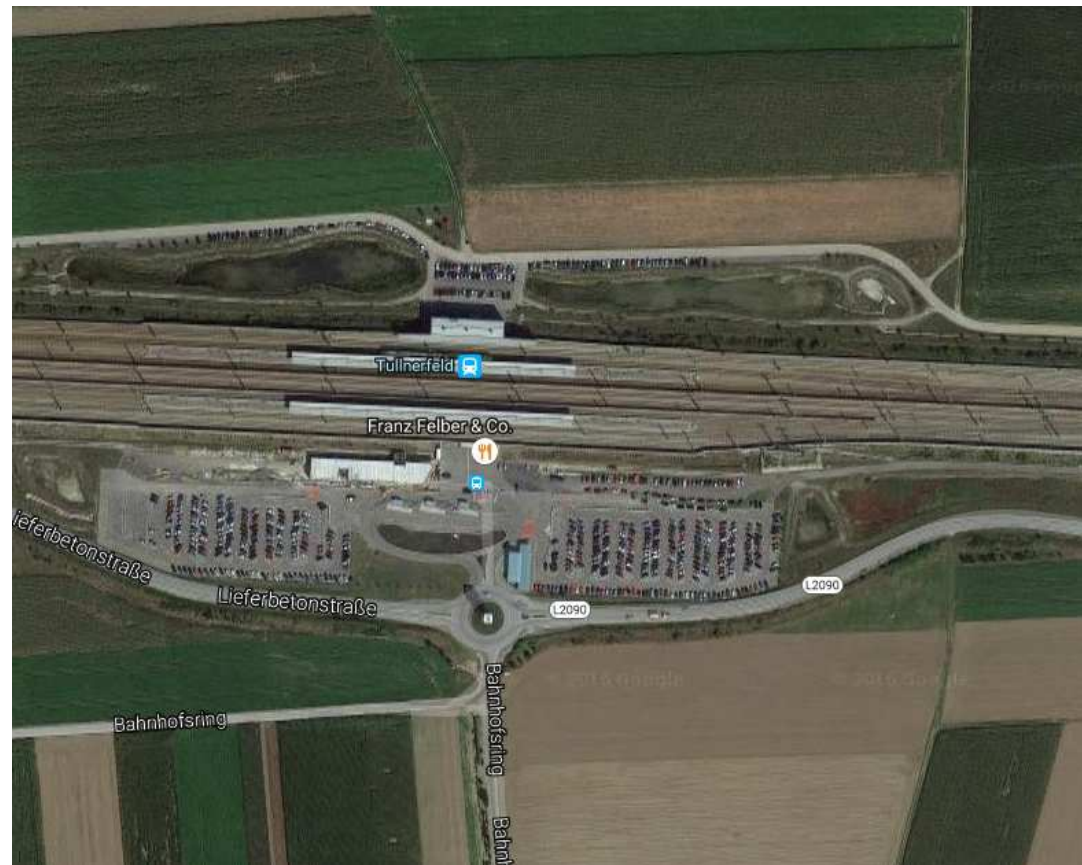
- 7 km JZ od města Tulln
 - 16 000 obyvatel
- Dokončen v roce 2012
- Dostal nelichotivou přezdívku stanice duchů
- Postupně se však stává dopravním uzlem díky napojení na S-Bahn
 - paradoxně minimální časová úspora pro samotný Tulln
- Zastavují zde všechny vlaky až na railjety
- Konkurence dvou dopravců na trati od prosince 2015
 - obviňování z vyjídání rozinek dolnorakouským dopravním svazem

Možnost dojížděky – Tullnerfeld

Dopravce	Četnost spojení v pracovní dny	Jízdní doba	Cena jednotlivé jízdenky	Cena roční jízdenky
ÖBB	11x denně REX200 17x denně IC	0:20 – 0:22	8,80 €	1 256 € (včetně MHD)
Westbahn	14x denně	0:17	4,30 €	829 € (+ 375 € vídeňská MHD)

Rozvoj lokality Tullnerfeld

- Lokální samosprávy a developeři mají rozsáhlé plány
 - bottom up development
- Prozatím funguje na nádraží pekárna a školka
- Růst počtu obyvatel v obcích podél trati
- Kapacita P+R parkoviště už je nedostatečná



Společné a rozdílné znaky terminálů

- Mâcon + Montabaur
 - obtížné rozlišit vliv silniční a železniční dopravy
 - terminály nebyly součástí původního zadání
 - daleko od důležitých sídel
 - rozdíl v úspěšnosti
- Ebbsfleet + Tullnerfeld
 - postaveno mimo jiné za účelem denní dojížděky
 - velké plány na přesun obyvatel i pracovních míst do nových lokalit
 - rozvoj velice náchylný na makroekonomickou situaci
 - železniční doprava figuruje jako hlavní dopravní mód v developerských projektech

Závěrečné shrnutí

- Každý terminál je specifický
- Výrazně převyšuje politická rovina nad ekonomickou
- Nízké využití terminálů
- Slouží především jako parkoviště Park and Ride
- Potřeba promyšleného plánu rozvoje
- Nutná spolupráce veřejného a soukromého sektoru

Použité zdroje

Abalate, Daniel a Bel, Germà. *The Economics and Politics of High-speed Rail: Lessons from Experiences Abroad*. Lanham: Rowman & Littlefield, 2012.

Ahlfeldt, Gabriel M. a Feddersen, Arne. „From periphery to core: economic adjustments to high speed rail“. London School of Economics & University of Hamburg (2010), <http://eprints.lse.ac.uk/29430/>.

Facchinetti-Mannone, Valérie. „Gares exurbanisées et développement urbain: Le cas des gares TGV bourguignonnes“. *Revue Géographique de l'Est* 46 (2006): 1-13.

First Interim Evaluation of the Impacts of High Speed 1 (2014).
https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/466084/first_interim_evaluation_hs1_main-report.pdf.

Vickerman Roger, „High-speed rail and regional development: the case of intermediate stations“, *Journal of Transport Georaphy* 42 (2015): 157-65.

Denní tisk: Guardian, Der Standard

Mapové podklady: <http://maps.google.cz>

