

# Studie k regionálnímu přínosu nového železničního spojení Drážďany - Praha

STÁTNÍ MINISTERSTVO  
PRO INFRASTRUKTURU  
A REGIONÁLNÍ ROZVOJ



Svobodný stát  
**SASKO**

Svobodný stát Sasko  
zastoupený  
Saským státním ministerstvem  
pro infrastrukturu a regionální rozvoj  
Archivstraße 1 | D-01097 Dresden

Česká republika  
zastoupená  
Ministerstvem dopravy ČR  
Ludvíka Svobody 1222/12  
CZ-110 15 Praha 1

Okres Saské Švýcarsko -  
Východní Krušné hory  
Schloßhof 2/4 | D-01796 Pirna

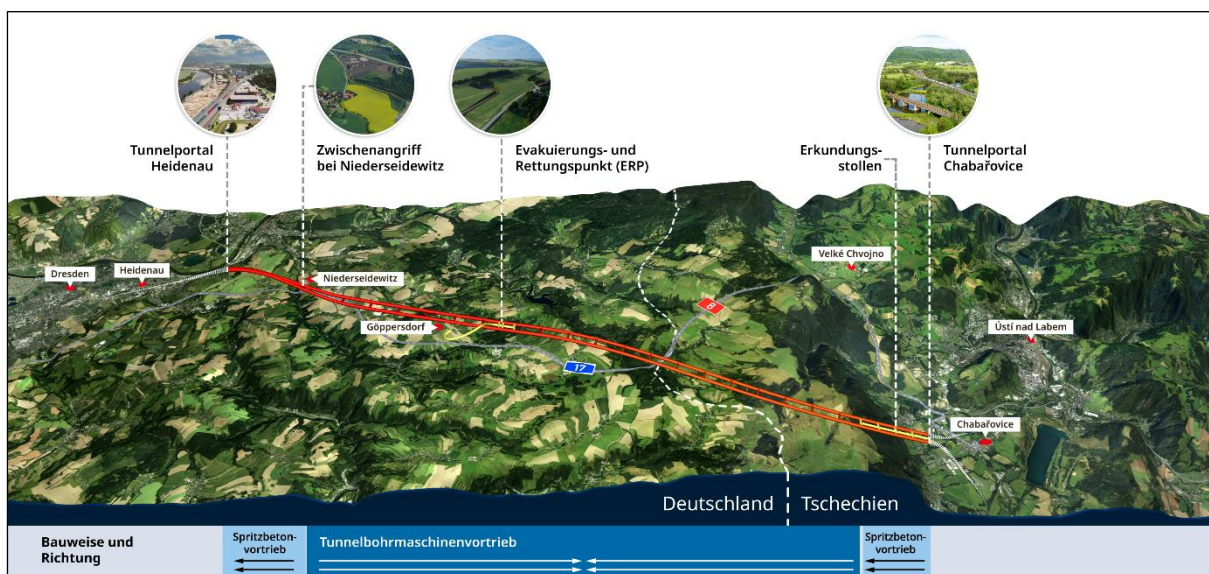
Ústecký kraj  
Velká Hradební 3118/48  
CZ-400 02 Ústí nad Labem

## Obsah

1.	Pozadí a stanovení cíle .....	3
2.	Analogie se srovnatelnými projekty infrastruktury .....	5
2.1	Přístup k výzkumu.....	5
2.2	Öresundský most.....	5
2.3	Gotthardská osa.....	8
2.4	Koralmská dráha .....	12
2.5	Brennerský úpatní tunel .....	14
3.	Dopady během fáze výstavby.....	21
3.1	Metodický přístup.....	21
3.2	Vliv na zaměstnanost a regionální přidaná hodnota .....	21
3.3	Získávání surovin z výstavby tunelu.....	25
4.	Dopady během fáze provozu .....	28
4.1	Přehled.....	28
4.2	Železniční osobní doprava .....	29
4.3	Železniční nákladní doprava.....	41
5.	Další regionální přínosy .....	55
6.	Shrnutí výsledků.....	57
	Seznam obrázků.....	62
	Seznam tabulek.....	64
	Seznam literatury .....	65

## 1. Pozadí a stanovení cíle

Provozovatelé železniční infrastruktury Deutsche Bahn a Správa železnic plánují od roku 2018 společně stavbu Krušnohorského tunelu – jádra nového železničního spojení Drážďany – Praha. Další úseky celkového projektu na německé a české straně jsou plánovány v úzké spolupráci. Na saské straně je projekt spojen s přestavbou nádraží Drážďany-Friedrichstadt na hraniční nádraží a s rozšířením stávající tratě až k odbočce v Heidenau. Odtud povede 30 km dlouhý tunel jižně ke Krušnohorské zlomové linii u Chabařovic. Uzel Ústí nad Labem bude zásadně přebudován. Odtud bude třeba překonat České středohoří – dalším tunelem o délce 18 km – než trasa od Lovosic naváže na paralelní linii dálnice D8 vedoucí do Prahy.



Obrázek 1: Přehledová mapa k nové trati v úseku Drážďany – Ústí nad Labem (zdroj: DB InfraGO)

Svobodný stát Sasko podporuje tento projekt různými způsoby. Odborné a schvalovací orgány spolupůsobí ve všech veřejných záležitostech – od územního plánování přes geologii, ochranu životního prostředí, ochranu pitné vody až po hasičské a záchranářské služby. Vše je koordinováno s odlišně strukturovanými českými odbornými partnery. Tuto spolupráci podporuje „ESÚS - evropské sdružení pro územní spolupráci“ se sídlem v Drážďanech, které propojuje partnery a s velkým předstihem se zaměřuje na budoucí úkoly. Aktivně přispívá k urychlení plánování a schvalování nejdůležitějšího saského projektu infrastruktury v nadcházejících letech. ESÚS a jeho členové tvoří organizační strukturu, která umožňuje a podporuje přeshraniční spolupráci a posiluje úzkou sousedskou soudržnost mezi Saskem a Českem. Vycházíme-li z toho, že nová trať na saské straně přinese výhody v podobě zkrácení doby jízdy nejen v oblasti Drážďan, ale i v celém Svobodném státě, a že na české straně bude

kromě regionu hlavního města Prahy z tohoto spojení profitovat zejména okres Ústí nad Labem v blízkosti hranic, vznikne tak dopravní spádová oblast s více než 6 miliony obyvatel.

První výzkumy týkající se nové trati byly provedeny již v polovině 90. let. Na jejich základě byly od roku 2007 po zadání Saským státním ministerstvem pro hospodářství, práci a dopravu (SMWA) vypracovávány různé studie proveditelnosti trasy mimo údolí Labe. Rovněž na zadání ministerstva SMWA vypracovaly společnosti ProgTrans AG (Basilej) a LUB Consulting GmbH (Drážďany) v roce 2014 studii „Analýza makroekonomických dopadů nové železniční tratě Drážďany – Praha pro Svobodný stát Sasko“. Zkoumáno bylo mimo jiné:

- zlepšení dosažitelnosti
  - dálková železniční osobní doprava
  - regionální železniční osobní doprava
  - nákladní doprava a logistika
- makroekonomické dopady ve fázi výstavby
  - přímé dopady
  - způsobené dopady
- makroekonomické dopady ve fázi provozu
  - dojíždějící za prací a vzděláváním
  - turismus
  - regionální dopady pro firmy

Základem byla studie předběžného plánování nové tratě, kterou zadalo ministerstvo SMWA společně s Ministerstvem dopravy České republiky a ze které vzešla první varianta trasy s dobou výstavby a stavebními náklady.

Na základě výše uvedené studie o dopadech nové železniční tratě mají být nyní na základě aktuálního stavu plánování aktualizovány a podrobněji popsány regionální dopady. Kromě výše uvedených aspektů byla rovněž provedena analogická analýza srovnatelných projektů infrastruktury. K tomu byly vedeny odborné rozhovory s aktéry na saské i české straně o tom, jaká očekávání od tohoto projektu infrastruktury mají.

Do zpracování byly zahrnuty rovněž výsledky z účasti na různých projektech uskupení ESÚS a z výsledků studií, které iniciovalo, i z různých ostatních aktivit předchozích let. K těm se řadí např. projekt Interreg A „Přeshraniční spolupráce pro rozvoj železniční dopravy Česko - Sasko“, projekt Central Europe CORCAP, „Odborná expertíza k udržitelné recyklaci vytěženého materiálu na příkladu Krušnohorského tunelu“ nebo výsledky odborné exkurze k Brennerskému úpatnímu tunelu.

## 2. Analogie se srovnatelnými projekty infrastruktury

### 2.1 Přístup k výzkumu

Pro odhad budoucích dopadů projektu nového železničního spojení Drážďany – Praha ve fázi výstavby a provozu bylo považováno za vhodné zahrnout reálné hodnoty srovnatelných projektů infrastruktury, které jsou již ve výstavbě nebo v provozu. Za tímto účelem byly zohledněny následující projekty:

- Öresundský most (provoz)
- Gotthardská osa (provoz)
- Korálská dráha (výstavba)
- Brennerský úpatní tunel (výstavba)

Níže jsou shrnuty výsledky výzkumu. Současně jsou vyvozeny závěry ohledně rozsahu srovnatelnosti a přenositelnosti dosažených dopadů.

### 2.2 Öresundský most

Výjimku vzhledem k výše uvedené situaci, tzn. zaznamenávání regionálních dopadů během fáze provozu, představuje Öresundský most. Poté, co byl v roce 2000 uveden do provozu, zadalo konsorcium provozovatelů v letech 2010<sup>1</sup> a 2015<sup>2</sup> příslušné studie.

Podstatným společným rysem s novým železničním spojením Drážďany – Praha je vytvoření zřetelně rychlejšího přeshraničního spojení pro osobní a nákladní dopravu e srovnání ke dříve dostupným alternativám. Rozdíly mezi oběma projekty spočívají mj. v tomto:

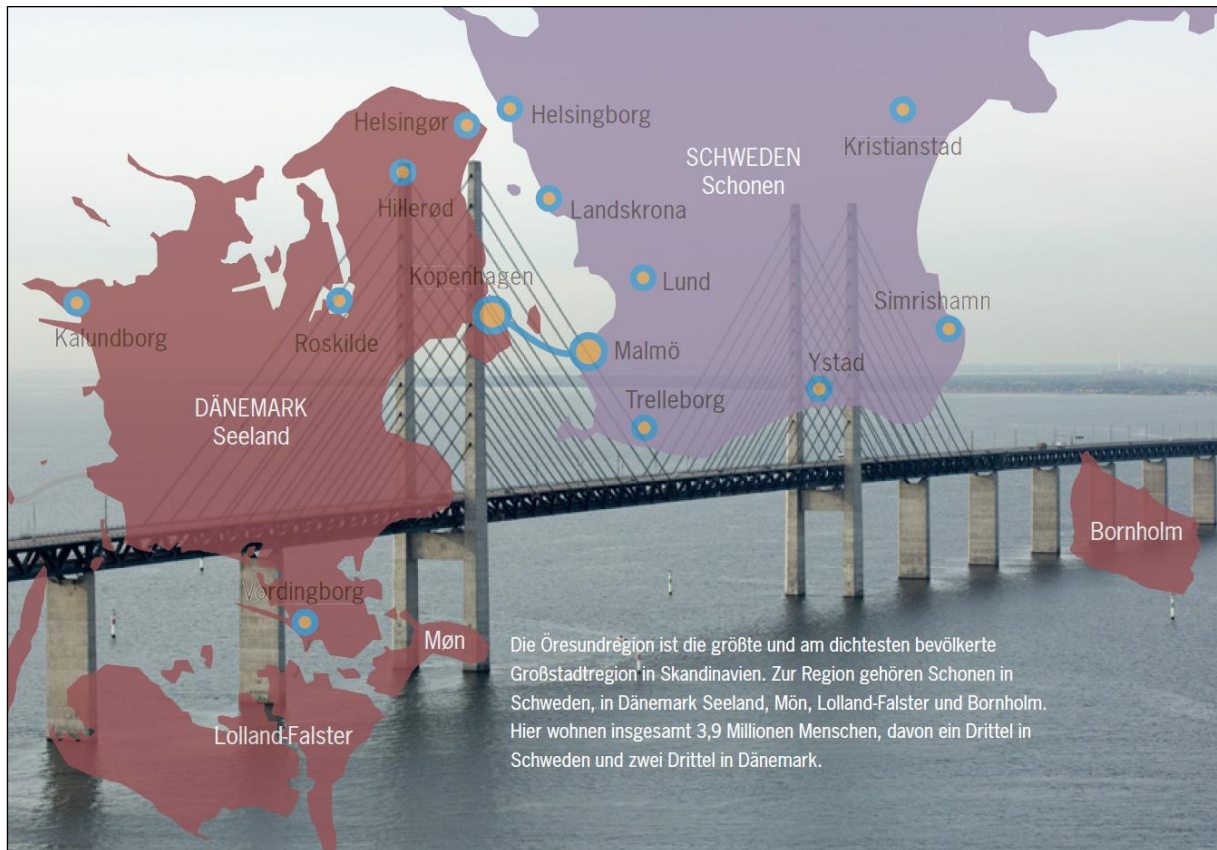
- Jedná se o most přes mořskou úžinu, který představuje alternativu pro dopravu trajektem.
- Most je kombinovaným silničním a železničním přejezdem, pro osobní motorizovanou dopravu i pro silniční nákladní dopravu se tedy rovněž docílilo časových úspor.
- Jazyková bariéra mezi Dánskem a Švédskem je srovnatelně malá, což usnadňuje mobilitu dojíždějících za prací přes hranici, jakož i výběr místa bydliště v druhé zemi.

---

<sup>1</sup> Srov. Øresundsbro Konsortiet, 2010

<sup>2</sup> Srov. Øresundsbro Konsortiet, 2015

Následný obrázek 2 ukazuje geografické zařazení spojení. Následně jsou uvedeny hlavní závěry z obou výše uvedených studií.

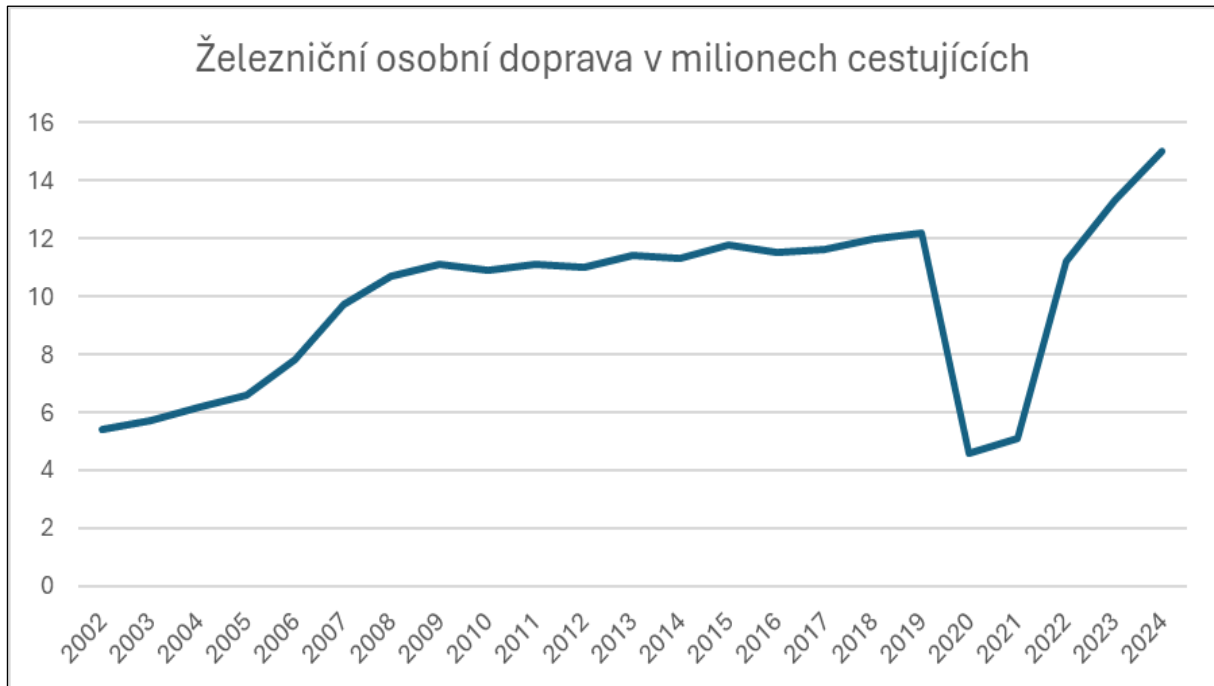


**Obrázek 2: Geografické zařazení Öresundského mostu (zdroj: Öresundsbro Konsortiet)**

Otevření Öresundského mostu v roce 2000 vedlo k silnému nárůstu celkového objemu dopravy přes Öresund. Již v letech 2001 až 2009 vzrostla osobní železniční doprava z 4,9 milionu na 11,1 milionu cestujících, což představuje nárůst o 125 procent. V roce 2009 přes most projelo 56 800 osobních vlaků a 7 250 nákladních vlaků. Na dánské straně vede železniční síť kolem letiště a dále přes hlavní nádraží v Kodani do Helsingøru. Ve Švédsku se síť za městem Malmö větví do Göteborgu, Kalmaru a Karlskrony. Regionální železnice „Öresundstog“ zajišťuje především regionální osobní dopravu v rámci regionu. 90 procent všech cest se uskutečňuje v rámci regionu. Čtyři z pěti cestujících vlakem bydlí ve Švédsku, jeden z pěti v Dánsku. Přibližně 60 procent cestujících jsou dojíždějící za prací nebo studiem. Mezi zbývajících 40 procenty jsou hlavně cestující za volnočasovými aktivitami, zatímco cestující za prací a na dovolenou tvoří pouze malou část.

Před otevřením Öresundského mostu byla přeprava dojíždějících přes jižní část Öresundu omezená. Jen asi 2 000 osob bydlelo v jedné zemi a pracovalo v druhé. Infrastruktura zlepšená

Öresundským mostem však mnoha občanům z obou zemí usnadnila každodenní dojíždění přes jižní Öresund díky přijatelné době jízdy. Během prvních deseti let existence Öresundského mostu se počet dojíždějících zdesetinásobil. Počet dojíždějících zpočátku dosahoval meziročního růstu mezi 20 a 40 procenty. Pouze v roce 2020 došlo v důsledku pandemie k poklesu.



**Obrázek 3: Vývoj železniční osobní dopravy na Öresundském mostě (zdroj: Öresundsbro Konsortiet, vlastní úprava)**

Vedle zlepšení infrastruktury přispěly k nárůstu dopravy dojíždějících i rozdíly v nákladech na bydlení a platech mezi Dánskem a Švédskem. Vývoj v dopravě dojíždějících je však i věcí dopravních toků mezi metropolí Kodaň a výrazně menším městem Malmö. Přibližně 95 procent všech dojíždějících žije ve Švédsku a pracuje v Dánsku. Ráno a večer jezdí öresundský vlak mezi oběma městy až šestkrát za hodinu. Cesta trvá 35 minut. Vlak se tak stal konkurenceschopnou alternativou pro auto, pokud se výchozí a cílová stanice nachází blízko trasy öresundské dráhy.

Růst počtu dojíždějících v prvních letech po otevření Öresundského mostu byl intenzifikován v první řadě neustále se zvyšujícím rozdílem v nákladech na bydlení mezi Dánskem a Švédskem. Mnoho Dánů se přestěhovalo do Schonenu, ale ponechalo si pracovní místa na dánské straně Öresundu. Současně trh práce v regionu Kodaně nabízel atraktivní podmínky ze sousední švédské oblasti. Celkově vedl most k úzkému hospodářskému a společenskému

propojení, a tím k vytvoření přeshraniční oblasti Öresund. To se projevuje mj. na tzv. platformách sítí kontaktů, jejichž cílem je zhodnocení a posilování výzkumu a rozvoje přes hranice zemí a institucionální rozdíly. Öresund Science Region je zastřešující organizací různých platform; každá platforma samostatně profiluje silné stránky regionu a staví na úzké spolupráci mezi výzkumnými institucemi, soukromými podniky a veřejným sektorem. Další sítí je Öresundská univerzita, ve které spolupracuje devět univerzit a vysokých škol v regionu na posílení výzkumu a vzdělávání v Öresundském regionu.

Hospodářská integrace v regionu se projevuje mj. v narůstající přepravě zboží na silnici a železnici přes most. Takto již v letech 2001 až 2009 vzrostl celkový objem nákladu přepravovaného železnici přes most v průměru o 5 procent ročně a během prvních 10 let provozu se celkový objem nákladu zdvojnásobil. V roce 2010 zaznamenala nákladní doprava na železnici skutečný rozmach – o 36 procent více vlaků a o 46 procent více nákladu než v předchozím roce. V roce 2014 již přes most projelo ca 8 000 nákladních vlaků. V současné době je spojení obsluhováno přibližně 35 nákladními vlaky denně (ca 12 000 ročně), což je v průměru 0,7 nákladního vlaku za hodinu a směr.

### 2.3 Gotthardská osa

Následně budou částečně představeny výsledky projektu „Monitoring Gotthardské osy“<sup>3</sup>, jehož předmětem jsou prostorové dopady a dopady spojené s dopravou tohoto projektu infrastruktury.

U Gotthardské osy se podobně jako u nového železničního spojení Drážďany – Praha jedná o čistě železniční spojení pomocí dlouhého úpatního tunelu jako charakteristického prvku infrastruktury. Kromě toho je zde podstatný rozdíl: Gotthardský úpatní tunel je se svými 57 kilometry nejdelším železničním tunelem na světě. Až 2 300 metrů skalního překrytí ho také činí nejhlubším tunelem na světě ležícím pod horami. Gotthardský úpatní tunel se skládá ze dvou plně vystavených separátních tunelových rour a zkracuje vzdálenost mezi kantony Uri a Ticino oproti horské linii přibližně o 30 kilometrů.

Gotthardský úpatní tunel je v provozu od prosince 2016. Za den jej může použít až 260 nákladních vlaků. V osobní dopravě se postupně zavádí půlhodinový interval. Náklady na gotthardský úpatní tunel činí 12,2 mld. franků (dnešní náklady včetně úroků a daně z přidané hodnoty)<sup>4</sup>. Stavba probíhala 17 let.

Gotthardská osa - jinak než nové železniční spojení - nespojuje bezprostředně dvě velká města ve dvou státech, nýbrž na severu zemědělskou a industriální oblast Reussebene a na

---

<sup>3</sup> Srov. Schweizer Bundesamt für Raumentwicklung ARE, 2024

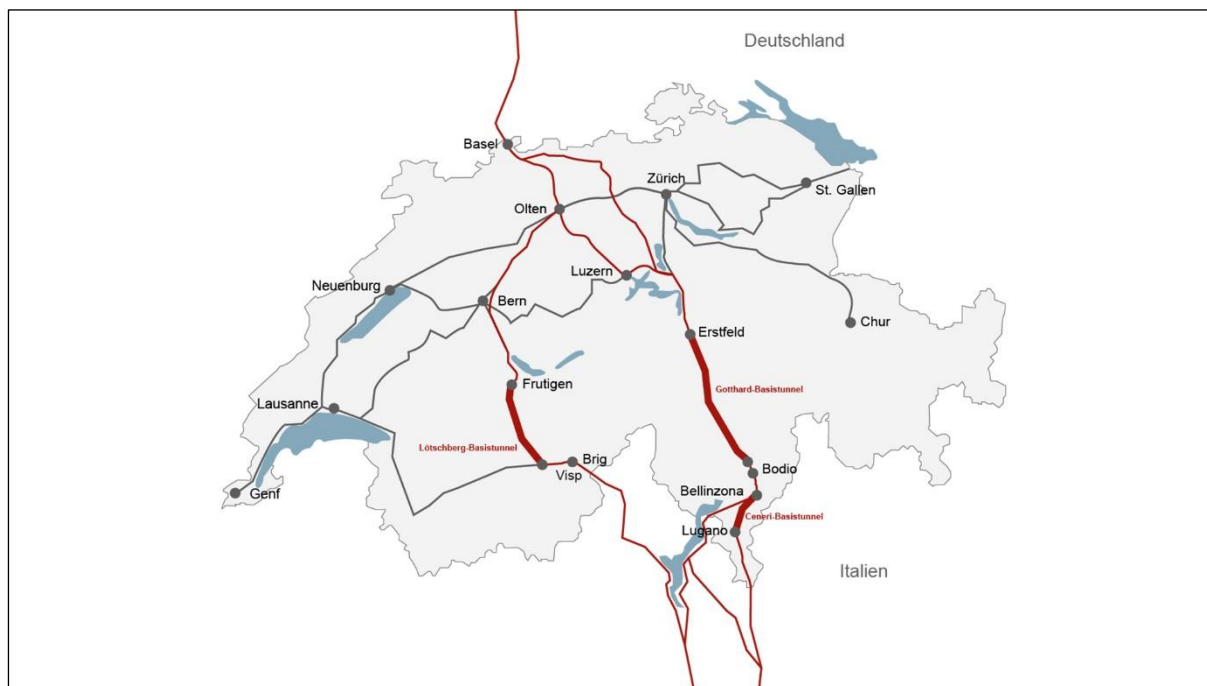
<sup>4</sup> Srov. Schweizer Bundesamt für Verkehr BAV, 2025

jihu – za Cenerským úpatním tunelem – městskou oblast Lugano (ca 64 000 obyvatel) a odtud pokračuje dále směrem k Itálii.

Otevřením Gotthardského úpatního tunelu byla zprovozněna první a současně centrální infrastruktura nové gotthardské osy. Výstavba gotthardské osy tvoří společně s rovněž rozšířenou lötschberskou osou novou železniční alpskou transversálu NEAT, která je jádrem multimodálního dopravního koridoru Rýn-Alpy mezi přístavy Janovem a Rotterdamem. Gotthardská osa vznikala v následujících etapách:

- Gotthardský úpatní tunel: v provozu od roku 2016.
- Cenerský úpatní tunel: zprovozněn postupně mezi prosincem 2020 a dubnem 2021 (délka 15 km).
- Čtyřmetrový koridor: železniční spojení podél severojižní osy s výškou čtyř metrů pro nákladní dopravu (mj. pro všechny běžné návěsy) umožňující použití dvoupatrových vlaků v osobní dopravě; uvedeno do provozu na konci roku 2020.
- Nádraží Altdorf: výstavba nového nádraží dokončena na konci roku 2021.

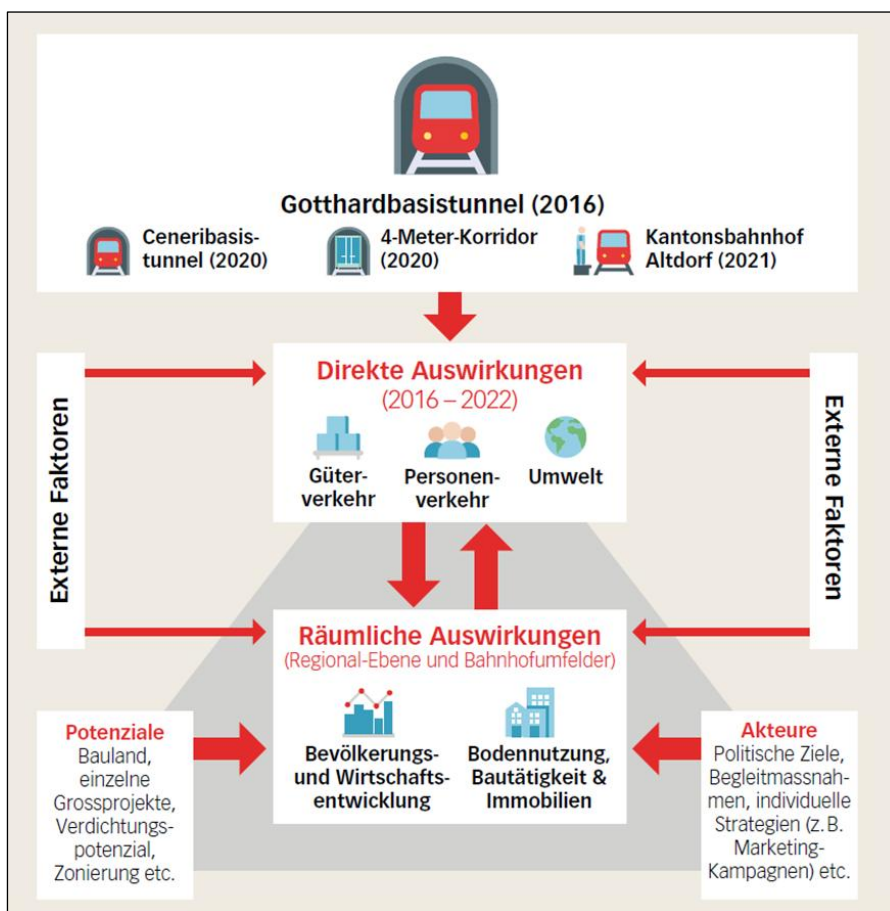
Následující obrázek 4 znázorňuje geografické zařazení gotthardské osy.



Obrázek 4: Geografické zařazení gotthardské osy (zdroj: Švýcarský federální úřad pro dopravu BAV)

Švýcarský federální úřad pro územní rozvoj ARE v roce 2015 odstartoval společně s dalšími federálními úřady a kantony Ticino a Uri projekt „Monitoring gotthardské osy“. Jeho cílem je měřit dopady těchto velkých infrastruktur na dopravu a územní rozvoj. Pomáhá také interpretovat jejich vliv na cíle politiky dopravního a územního plánování a poskytovat odpovědným aktérům doporučení pro koordinovaný rozvoj osidlování a dopavy. Úrovně výzkumu a dopadů jsou znázorněny na obrázku 5.

Uvedení Gotthardského úpatního tunelu spolu s Cenerským úpatním tunelem a čtyřmetrovým koridorem do provozu má měřitelné dopady na nárůst železniční nákladní dopavy na gotthardské ose. Od roku 2020 se celková tonáž výrazně zvýšila, zvláště v nedoprovázené kombinované dopravě. V absolutních číslech došlo k tomuto nárůstu v první řadě v tranzitní dopravě. Pozoruhodná je i dynamika vnitrostátní nákladní dopavy. Nedoprovázená kombinovaná doprava mezi německou částí Švýcarska a Ticinem výrazně vzrostla, relativně dokonce více než v tranzitní dopravě (2016–2022: + 70 % oproti + 57 % v tranzitu). Podíl železnice na objemu nákladní dopavy přes Gotthard se od roku 2010 téměř nepřetržitě zvyšoval z 58 % na 71 % (2022).



Obrázek 5: Monitoring gotthardské osy – úrovně výzkumu a dopadů (zdroj: Švýcarský federální úřad pro územní rozvoj ARE)

Gotthardský úpatní tunel výrazně ovlivňuje osobní dopravu. V dálkové dopravě zaznamenala čtyři zkoumaná spojení Curych – Lugano, Curych – Milán, Basilej – Lugano a Bellinzona – Milán po zprovoznění Gotthardského úpatního tunelu silný nárůst poptávky o 45 až 76 % (2016 až 2022). Také v regionální dopravě tato spojení vykazují signifikantní nárůst poptávky. Hlavním faktorem, který vede k nárůstu poptávky v železniční dopravě, je zlepšení nabídky. V dálkové dopravě se podařilo výrazně zkrátit cestovní dobu na všech spojích. Na spojích z Basileje a Curychu do Bellinzony a Lugana se doba jízdy zkrátila o 33 minut, mezi Curychem a Milánem dokonce o několik minut více. To odpovídá zkrácení doby jízdy o 21 až 30 %. Kromě toho byla jak v dálkové, tak v regionální dopravě zvýšena frekvence vlaků a rozšířena nabídka parkovacích míst typu „park and ride“.

Změny v dálkové a regionální dopravě ve srovnání před a po zprovoznění Gotthardského úpatního tunelu jsou znázorněny na obrázku 6.

	Art des Verkehrs	Verbindungen	Veränderung vor vs. nach Inbetriebnahme GBT		
			Angebot Zug-frequenz (Vergleich 2016 mit 2022)	Fahrzeit (Vergleich 2016 mit 2022)	Nachfrage DTV (Vergleich 2016 mit 2022)
Tabelle 1: Veränderung von Angebot und Nachfrage im Personenverkehr vor und nach der Inbetriebnahme des GBT nach Verbindungen. DTV = Durchschnittlicher Tagesverkehr (für alle Tage im Jahr) ■ starke Zunahme ■ leichte Zunahme ■ geringe Abnahme ■ starke Abnahme	Fernverkehr national/international	Basel – Gotthard – Lugano	+ 1 Zug pro h	Rund 50 min schneller (-22% Fahrzeit)	Zunahme um 76%
		Zürich – Gotthard-Mailand	+ 1 Zug pro h	Gut 50 min schneller (-21% Fahrzeit)	Zunahme um 56%
		Bellinzona – Lugano – Mailand	+ 1,5 Züge pro h	Rund 3 min schneller (-4% Fahrzeit)	Zunahme um 45%
	Regionalverkehr überregional	Erstfeld – Gotthard – Biasca – Bellinzona	+ 0,5 Züge pro h	Zunahme um 7 min (+7% Fahrzeit)	Zunahme um 40%
	Regionalverkehr innerhalb der Kantone Tessin und Uri	Locarno – Lugano	+ 1 Zug pro h	Rund 30 min schneller (-51% Fahrzeit)	Zunahme um 183%
	Bellinzona – Lugano – Chiasso	+ 1,5 Züge pro h	Rund 9 min schneller (-15% Fahrzeit)	Zunahme um 19%	
		Bellinzona – Rivera	Keine Veränderung	Rund 5 min langsamer (+38% Fahrzeit)	Abnahme um 23%
		Lamone – Bellinzona	Keine Veränderung	Rund 23 min langsamer (+10% Fahrzeit)	Abnahme um 17%

**Obrázek 6: Změny v dálkové a regionální dopravě ve srovnání před a po zprovoznění Gotthardského úpatního tunelu (zdroj: Švýcarský federální úřad pro územní rozvoj ARE)**

Analýza dopravních ukazatelů ukázala, že v osobní dopravě došlo po zprovoznění Gotthardského úpatního tunelu k nejvýraznějšímu nárůstu poptávky po železniční dopravě na těch spojích, kde se nejvíce zlepšila nabídka nebo byla nejvýrazněji zkrácena cestovní doba. To platí zejména pro dálkovou dopravu mezi německou částí Švýcarska a Ticinem, případně severní Itálií.

Pokud jde o územní dopady týkající se posílení funkce bydlení jižně od Gotthardského úpatního tunelu, není od roku 2017 patrný žádný přímý vliv zlepšených spojení směrem k severní straně Alp. Obavy, že bude vyšší poptávka po bydlení v Ticinu, aby byla možná práce na severu Alp, se tedy zatím nenaplnily. Naopak vývoj v letech 2011 až 2021 pokračuje v trendu rostoucí atraktivity městských oblastí a územní koncentrace obyvatelstva a hospodářských aktivit ve velkých aglomeracích. V několika regionech došlo k výraznému nárůstu počtu obyvatel v okolí železničních stanic. V kantonu Ticino se územní rozvoj v obou uzlech Bellinzona a Lugano zesiluje, protože mají díky Gotthardskému a Cenerskému úpatnímu tunelu lepší a rychlejší spojení. Obě centra a jejich okolí se ve sledovaném období ukázala jako centra růstu. Oproti tomu současný negativní vývoj v severním Ticinu naznačuje, že zhoršení dostupnosti ještě více zesiluje negativní dynamiku způsobenou strukturálními obtížemi.

Jak hotelová, tak i jednodenní turistika v Ticinu z otevření Gotthardského úpatního tunelu výrazně profitovala. Čísla však neumožňují jasné rozlišení mezi dopady na turistiku jednodenní a hotelovou.

## 2.4 Koralmská dráha

V roce 2026 propojí koralmský tunel jako jádro železniční koralmské dráhy přímo rakouské spolkové země Štýrsko a Korutany, respektive městské aglomerace Štýrský Hradec a Klagenfurt-Villach. Dostupnost v jižním Rakousku se tak výrazně zlepší. Města Štýrský Hradec a Klagenfurt se dostanou do vzdálenosti možného denního dojíždění, zatímco dosud relativně odlehlé okresy Wolfsberg a Deutschlandsberg se ocitnou uprostřed rozšířené městské aglomerace jižního Rakouska.

Koralmská dráha je součástí Baltsko-jaderského koridoru a tím také jádrem transevropské dopravní sítě. Po dokončení koralmské dráhy se má jízdní doba mezi Štýrským Hradcem a Klagenfurtem zredukovat z téměř tří hodin na 45 minut. Na dvoukolejné elektrifikované vysokorychlostní trati o celkové délce přibližně 125 km proběhne realizace dvanácti tunelů a 23 nových nebo modernizovaných nádraží. Jádrem koralmské dráhy je 32,9 km dlouhý koralmský tunel, který je svým rozsahem srovnatelný s úpatním tunelem nové železniční trati Drážďany – Praha. Příjezdová trať Korutany (Klagenfurt u jezera Wörthersee až po St. Paul v údolí řeky Lavant) byla uvedena do provozu se změnou jízdního řádu v prosinci 2023. Celkové uvedení dráhy do provozu je plánováno na prosinec 2025. Předpokládané celkové náklady na plánování a výstavbu projektu koralmské železnice činí 6 139 mld. EUR. Z toho připadá 2 783 mld. EUR na koralmský tunel<sup>5</sup>.

Následující obrázek 7 představuje geografické zařazení koralmské dráhy.

---

<sup>5</sup> Rechnungshof Österreich, 2025



Obrázek 7: Geografické zařazení koralmské dráhy (zdroj: [www.kaernten.at](http://www.kaernten.at))

Na rozdíl od nového železničního spojení Drážďany – Praha se jedná o vnitrostátní spojení, takže regionální dopady jsou přirozeně srovnatelné pouze v omezené míře. Přesto obsahuje studie „Koralmský tunel – šance pro jižní Rakousko?“<sup>6</sup> několik aspektů relevantních i pro nové železniční spojení Drážďany – Praha, tyto jsou částečně uvedeny níže:

Díky koralmské dráze vznikne aglomerace s jádrem mezi Štýrským Hradcem a Klagenfurtem. Zahrnuje obce, ze kterých je možné se v průměru za 40 minut dostat do některé z železničních stanic tratě. Rozšířená spádová oblast se rozkládá od jižního horního Štýrska až po Villach. Rozšířená městská aglomerace Štýrský Hradec - Klagenfurt bude mít celkem asi 1,1 milionu obyvatel a půl milionu zaměstnaných.

I pro pracovní trh se očekává přídatná dynamika: pro zaměstnance se díky nové jižní trati rozšíří okruh hledání zaměstnání. Vznikne možnost přijmout nová pracovní místa v regionech, které v současné době nejsou v dosahu denního dojíždění. Možnosti nalezení adekvátního zaměstnání se výrazně zvýší, a to v obou spolkových zemích. Toky dojíždějících mezi jednotlivými regiony po koralmské dráze se výrazně zvýší, přičemž nejvyšší dopady u cestovní doby budou až 40 – 50 minut. Odhadovaný průměrný nárůst dojíždění činí téměř 35 %.

<sup>6</sup> JOANNEUM RESEARCH Forschungsgesellschaft mbH, 2022

Pro firmy ve spádové oblasti koralmské dráhy se „spádová oblast“ rozšíří o potenciální pracovní síly, příp. lidský kapitál. K dispozici bude více kvalifikovaných osob, což zvýší šance získat odborné pracovníky.

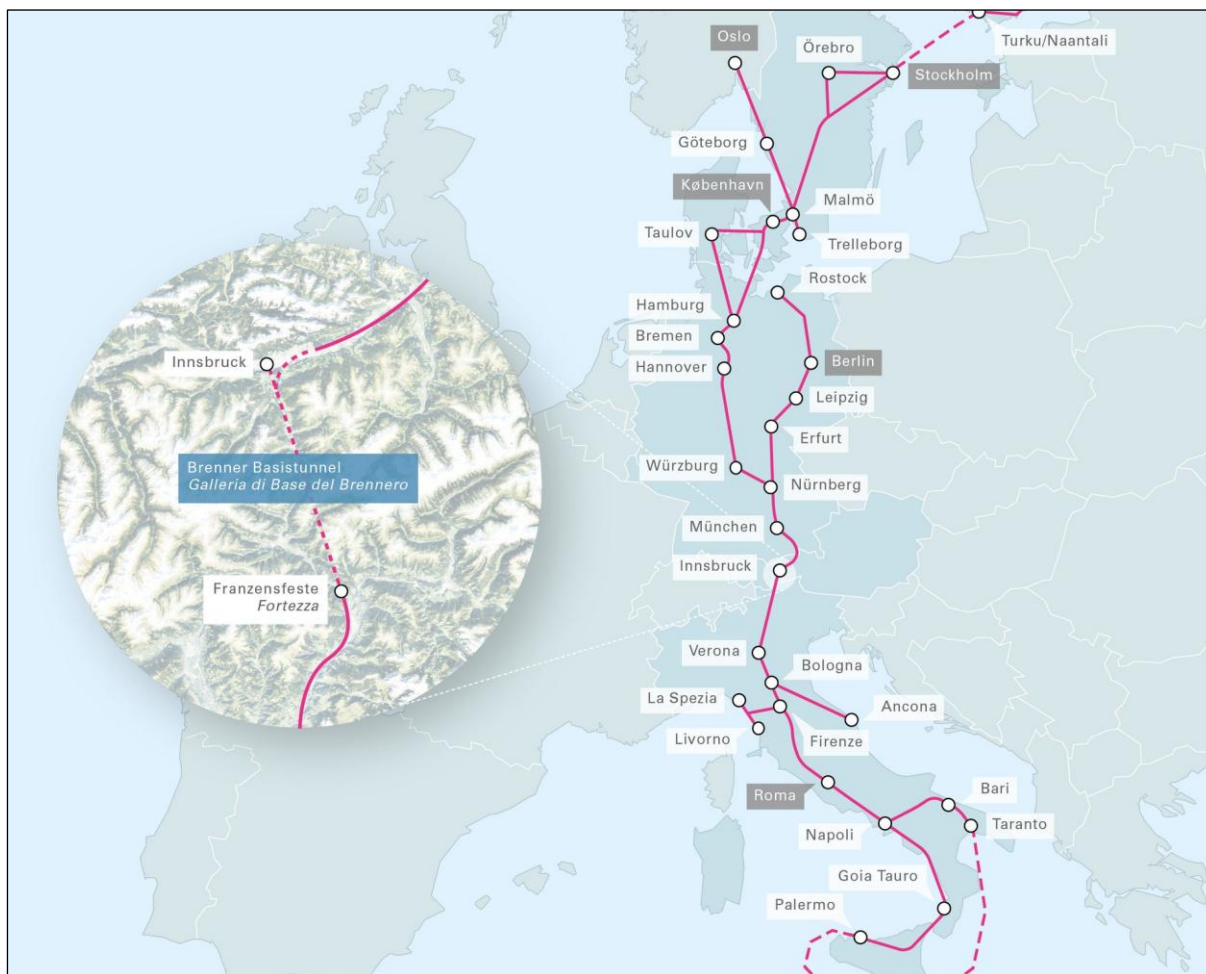
S novou aglomerací Štýrský Hradec - Klagenfurt vzniká druhá největší aglomerace v Rakousku. Podle výše uvedené studie nabízí koralmská dráha šanci zvrátit negativní demografický trend v regionu jižního Rakouska. Kvantitativní modelový odhad přímých a nepřímých dopadů, které přinese otevření koralmské dráhy pro městskou aglomeraci Štýrský Hradec - Klagenfurt – a především pro příslušné regiony, obce ve Štýrsku a v Korutanech – ukazuje významnou pozitivní souvislost mezi rozvojem infrastruktury a vývojem počtu obyvatel. Existence železniční stanice znamená zvýšení počtu obyvatel o 2,86 procentního bodu. Přístup k železniční stanici zvyšuje očekávaný růst počtu obyvatel o téměř 2 %.

## 2.5 Brennerský úpatní tunel

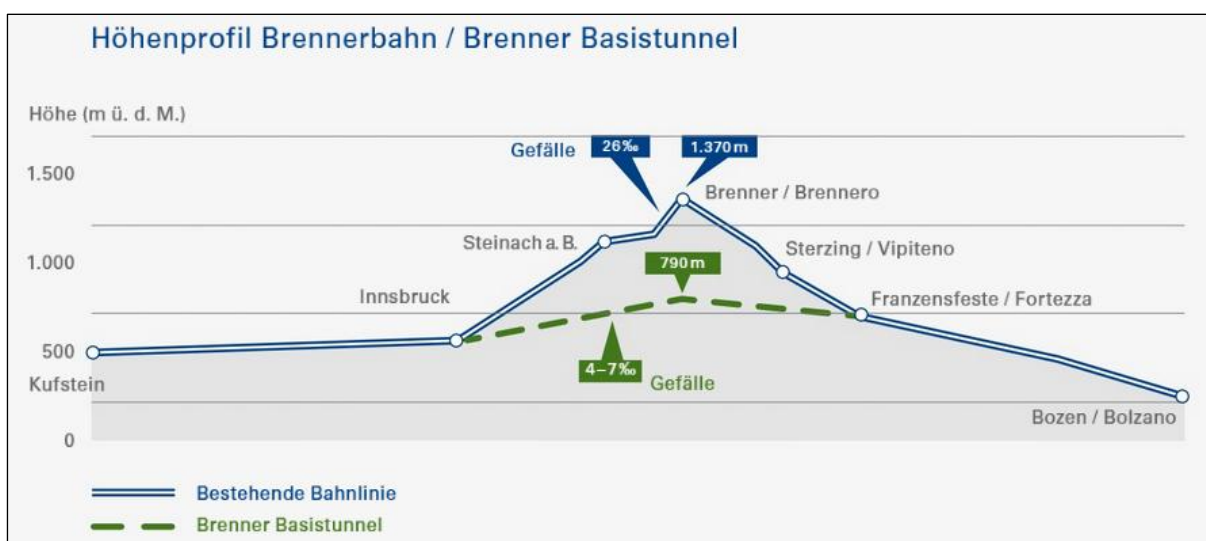
V současné době se více než 30 % veškeré přepravy zboží přes Alpy realizuje přes Brennerský průsmyk. 73 % přepravy zboží se uskutečňuje na silnici, 27 % zboží prochází Brennerem na železnici. Ve srovnání se současnou brennerskou železnici budou díky Brennerskému úpatnímu tunelu těžší nákladní vlaky moci jezdit v jednoduché trakci (pouze jedna lokomotiva jako tažné vozidlo), a to na základě výrazně mírnějšího podélného sklonu (max. 7 ‰ namísto 26 ‰), což výrazně zlepší výkonnost a tím i konkurenceschopnost železniční dopravy.

Brennerský úpatní tunel (BBT) o délce 55 km se rozkládá mezi Innsbruckem a Fortezou v Itálii. Už v květnu 1994 byla na jihu Innsbrucku otevřena železniční objížďka, tzv. „tunel údolí řeky Inn“. V tomto 12,7 km dlouhém tunelu se nachází napojení na budoucí Brennerský úpatní tunel. Vlaky, které jezdí na této trati, proto kromě Brennerským tunelem projíždějí několik kilometrů tunelem údolí řeky Inn, což v celkovém systému tunelu povede v budoucnu k délce 64 km.

Celkové náklady Brennerského úpatního tunelu se v současné době pohybují kolem 10,5 mld. eur, z čehož ca 50 % hradí EU v rámci podpory CEF. Zbývající náklady si dělí z poloviny Rakousko a z poloviny Itálie. Za realizaci projektu mezi Rakouskem a Itálií je odpovědná společnost BBT SE, evropská akciová společnost. Na základě pověření Rakouskou a Italskou republikou a Evropskou unií je tedy zodpovědná za plánování a výstavbu Brennerského úpatního tunelu. SE znamená Societas Europaea, což je nadnárodní forma společnosti podle evropského práva. Dokončení výstavby je plánováno na rok 2031 a uvedení do provozu na konec roku 2032.



Obrázek 8: Geografické zařazení Brennerského úpatního tunelu (zdroj: ESÚS Alpine Pearls)



Obrázek 9: Srovnávací profil délky Brennerského úpatního tunelu (zdroj: BBT SE)

Brennerský úpatní tunel se skládá ze dvou 8,1 m širokých tunelových tubusů, které jsou od sebe vzdáleny 40 až 70 m. Jsou vybaveny jednokolejným systémem, takže vlaky v jednosměrném provozu projíždějí oběma tunely. Současně se v jedné tunelové rouři může nacházet až pět vlaků. V odstupech 333 m spojují obě tunelové roury příčné štoly, tzv. propojky. Propojky slouží v nouzových situacích jako úniková cesta z poškozené roury do roury „bezpečné“. Evakuace se provádí vlakem protilehlou bezpečnou tunelovou rourou. Průchozí průzkumná štola bude v budoucnu využívána jako servisní tunel a bude obsahovat většinu technického vybavení, aby v případě inspekce a údržby co nejméně ovlivňovala provoz v tunelových rourách.

Podíl ražby pomocí výbušnin a použití tunelovacích strojů činí ca 50 %. Celkem má být použito až 9 tunelovacích strojů. Vytěžený materiál z tunelu je obvykle odvážen z hory pomocí pásových dopravníků. Celkem vznikne ca 21 milionů m<sup>3</sup> vytěženého materiálu, z něhož lze vzhledem ke geologickým podmínkám asi třetinu – převážně v Itálii – znovu využít jako materiál pro výrobu betonu. Zbývající množství se použije pro pozemní práce nebo se uloží na skládkách co nejbližší stavenišť.

Aby bylo možno využít zkušenosti z podobných přeshraničních projektů výstavby tunelů na transevropských dopravních osách, byla v květnu 2024 uspořádána odborná exkurze k Brennerskému úpatnímu tunelu, jíž se účastnilo celkem 50 saských a českých odborníků a regionálních zástupců, kteří se na tomto projektu podílejí. Hostitelem bylo Saské státní ministerstvo pro hospodářství, práci a dopravu (SMWA). Exkurzi zorganizovalo „ESÚS - evropské seskupení pro územní spolupráci“ za podpory Rakouských spolkových drah (ÖBB). Členové ESÚS, stavební podniky Správa železnic a DB InfraGO i zástupci ministerstev, odborných úřadů a obcí se během prohlídek, přednášek a intenzivních diskusí dozvěděli, jak se přistupuje k řešení komplexního úkolu budoucího nejdelšího železničního tunelu na světě u Brenneru a jeho příjezdové trati.

Ve studii „Ekonomický přínos BBT ve fázi výstavby a provozu“<sup>7</sup>, kterou zadala akciová společnost Brennerbahn, byla provedena analýza hospodárnosti tohoto projektu infrastruktury. Ekonomický přínos fáze výstavby je vyvoláván a posilován investičními impulsy prostřednictvím propojení výroby a spotřeby aktérů v hospodářském cyklu (stavebnictví, dodavatelé, zaměstnanci atd.). Projevuje se v kvantifikovatelných ekonomických efektech, jako je tvorba přidané hodnoty, zaměstnanost a příjmy. Ekonomický přínos ve fázi provozu byl naopak hodnocen čistě kvalitativně. Jedná se o úsporu času při cestování, snížení dopadů na životní prostředí (hluk, emise atd.), zlepšení dostupnosti v osobní a nákladní dopravě a snížení nákladů na dopravu v obou typech dopravy.

Následně budou shrnuty kvantitativní výsledky této studie k fázi výstavby.

---

<sup>7</sup> Akciová společnost Brennerbahn

Základem pro výpočet dopadů investičního impulsu na hospodářský cyklus je použití tzv. input-output modelu, který znázorňuje vzájemné vazby mezi dodávkami a spotřebou mezi sektory národního hospodářství, resp. mezi hospodářstvím národním a zahraničním. V první řadě vede zvýšení poptávky po zboží a službách pověřených podniků k nárůstu jejich produkce, tj. jejich obratu. Pokud od hodnoty produkce odečteme vstupy poskytnuté firmami, získáme hrubou přidanou hodnotu jako zvláště výmluvné měřítko celkového ekonomického přínosu. Produkce zvýšená investičním impulsem vyžaduje v neposlední řadě vyšší využití faktoru práce: kolik zaměstnanců je zapotřebí k uspokojení zvýšené poptávky? Zaměstnanci sami zase pobírají příjem, který můžou – po odečtení nepřímých daní a sociálních odvodů – použít na úspory a spotřebu.

Účinky se projevují na různých úrovních. Přímé účinky se projevují v těch odvětvích, v nichž se původní investiční impuls ukáže bezprostředně. V případě BBT se jedná o zadávání zakázek stavebním firmám, které tunel staví, a také firmám poskytujícím služby, které jsou pověřeny plánováním a poradenstvím.

Jako nepřímé účinky se označují předběžné výdaje vyvolané zvýšením poptávky, které vedou k dalšímu zvýšení poptávky nebo produkce v druhé – a následně i dalších – vlně účinků. Pokud například stavební firma potřebuje pro ražbu tunelu ocel, nakoupí tento materiál u výrobce oceli. Pro samotnou výrobu oceli jsou zapotřebí další výdaje na nákup materiálu a surovin a tak dále.

Investiční impuls se nakonec projeví nejen ve zvýšení obratu, ale například také ve vyšších příjmech a možnostech spotřeby pro soukromé domácnosti. Pracovníci zaměstnaní na stavbě BBT tak část své mzdy utratí za potraviny, oblečení, opravu automobilu nebo dovolenou. Tímto způsobem se spustí nový, tzv. indukovaný efekt, který zase ovlivňuje cyklus poptávky, výroby, zaměstnanosti a příjmů.

Celkově bylo v době vzniku této studie na stavbu Brennerského úpatního tunelu, příp. přístupové trasy Fortezza – Waidbruck, použito 10,29 mld. EUR.<sup>8</sup> Podle popsaného přístupu generuje tato investice během celé fáze výstavby v letech 2007 až 2025 ve zkoumaných zemích Itálii a Rakousku kumulovaný hrubý domácí produkt ve výši 15,85 mld. EUR, který se skládá z hrubé přidané hodnoty v celkové výši 15,34 mld. EUR a čistých daní ve výši 511 mil. EUR. Dvě třetiny generované hrubé přidané hodnoty připadají na Itálii, jedna třetina na Rakousko.

Z hlediska zaměstnanosti povede investiční impuls dále k vytvoření 200 500 pracovních míst během celkové fáze výstavby, z toho 116 600 v Itálii a 83 800 v Rakousku. Za každý investovaný milion EUR se zajistí nebo vytvoří 19 (Rakousko) až 20 (Itálie) pracovních míst. Z

---

<sup>8</sup> Základ nákladů 2012

celkové částky vyplacených mezd (7,34 mld. EUR) bude 4,35 mld. EUR vynaloženo na soukromou spotřebu.

Pro regiony, kde se staví BBT a příp. příjezdová trať, se investiční impuls projevuje velmipozitivně i v místním hospodářství. Tak se v období let 2007 až 2025 v jižním Tyrolsku vytvoří kumulovaná hrubá přidaná hodnota ve výši 1,87 mld. EUR, což odpovídá podílu 13,48 % na odpovídající výchozí úrovni. Ve spolkové zemi Tyrolsko činí generovaná hrubá přidaná hodnota 1,54 mld. EUR, což představuje 6,25 % výchozí úrovně.

Poptávkou vytvoření 58 300 pracovních míst za celkovou dobu výstavby se stavba BBT a příjezdové trati Fortezza – Waidbruck projevuje rovněž velmi příznivě i na lokální úrovni.

Konkrétní příklady dopadů, které působí nepřímo, příp. indukovaně na lokální úrovni, jsou např. výdaje, které se vydají za stravování a ubytování zaměstnanců na stavbách v jižním Tyrolsku a Tyrolsku. Během celkové doby výstavby BBT tak na staveništi pracuje průměrně 500 zaměstnanců za rok, z toho 84 % stavebních dělníků a 16 % ostatních pracovníků (administrativní zaměstnanci, geologové atd.). Pracovníci, kteří nemají trvalé bydliště v daném regionu, musí být po dobu výstavby ubytováni v příslušných obcích. Využívání místních gastronomických, obchodních a servisních služeb přinese jižnímu Tyrolsku a Tyrolsku tržby ve výši 77 milionů eur.

V neposlední řadě má „stavební turistika“ v podobě četných návštěv stavenišť BBT a informačních center pozitivní vliv na místní cestovní ruch a místní zásobování, protože generuje tržby v okolních obcích ve výši 5 milionů eur. Informační centrum navíc spolupracuje s turistickými poskytovateli v daném regionu, aby bylo možné spojit prohlídku staveniště s návštěvou dalších památek, muzeí, výstav nebo s volnočasovými a sportovními aktivitami.

Další pozitivní účinky pro regiony jižní Tyrolsko a Tyrolsko vyplývají díky výstavbě BBT z tzv. síťových a kompetenčních efektů. Tyto vznikají hlavně na základě zkušeností, které provádějící firmy a obce samy během stavebních prací nashromáždí. Díky stavenišťům vzniká přímo či nepřímo řada zakázek. Mnohé z těchto zakázek odpovídají obvyklé hlavní činnosti firmy, v některých případech však představují skutečnou výzvu. Propojovací efekty vyplývají zejména ze skutečnosti, že mnoho stavebních firem se z důvodu splnění zakázky sdružuje do pracovních společenství, příp. se sdružovat musí, aby mohly využít ty které bohaté zkušenosti. Z toho profitují především menší místní firmy, které se spojují s renomovanými a zvláště konkurenceschopnými většími firmami, aby tak dosáhly synergických efektů. Díky vědecké síti mnoha univerzit, kterou vytvořila společnost BBT SE, se provádí výzkum v podobě bakalářských, magisterských a disertačních prací a dochází se k dalším poznatkům.

Nadprůměrných ekonomických výhod dosahují jižní Tyrolsko a Tyrolsko, tj. regiony, ve kterých se stavba realizuje. Již 3,41 mld. EUR z celkové vytvořené hrubé přidané hodnoty ve výši 15,34 mld. EUR, tj. 22,2 %, zůstává v jižním Tyrolsku a Tyrolsku.

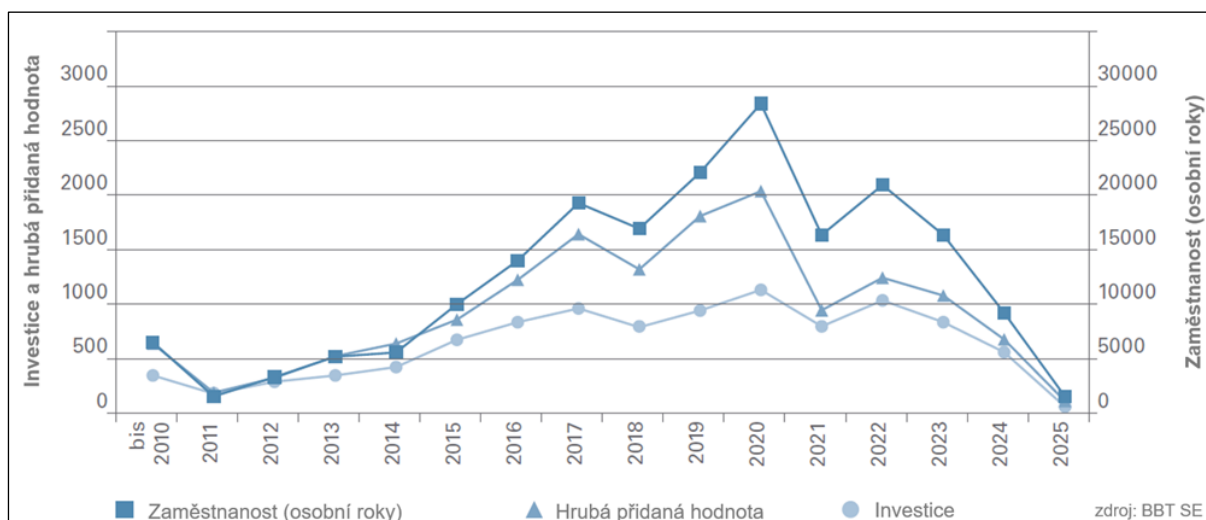
Následující tabulky obsahují jednotlivé hodnoty popsanych dopadů na národní a regionální úrovni. Tvoří základ pro odhad investičních ekonomických efektů nového železničního spojení Drážďany – Praha.

	Itálie		Rakousko		Celkem
	podíl na výchozí úrovni v %		podíl na výchozí úrovni v %		
Hrubý domácí produkt (mil. EUR)	10.144	0,71	5.708	2,33	15.852
Hrubá přidaná hodnota (mil. EUR)	9.771	0,58	5.570	2,13	15.341
Daně ze zboží minus subvence na zboží (mil. EUR)	373	0,63	138	2,09	511
Platy zaměstnanců (mil. EUR)	4.562	0,78	2.782	2,01	7.344
Osobní spotřeba (mil. EUR)	2.836	0,34	1.514	0,75	4.350
Zaměstnanci (osobní roky)	116.621	0,48	83.846	1,98	200.467
Zaměstnanci (osobní roky) na investovaný milion EUR	20		19		

**Tabulka 1: Národohospodářské dopady ve fázi výstavby BBT v Itálii a Rakousku (zdroj: akciová společnost Brennerbahn)**

	jižní Tyrolsko		Tyrolsko		Celkem
	podíl na výchozí úrovni v %		podíl na výchozí úrovni v %		
Hrubý domácí produkt (mil. EUR)	1.923	12,63	1.567	6,36	3.490
Hrubá přidaná hodnota (mil. EUR)	1.868	13,48	1.540	6,25	3.408
Daně ze zboží minus subvence na zboží (mil. EUR)	55	10,5	27	6,37	82
Platy zaměstnanců (mil. EUR)	674	4,98	550	4,51	1.224
Osobní spotřeba (mil. EUR)	401	6,94	281	4,22	682
Zaměstnanci (osobní roky)	36.859	14,53	21.442	5,47	58.301

**Tabulka 2: Regionálně-hospodářské dopady ve fázi výstavby BBT v jižním Tyrolsku a Tyrolsku (zdroj: akciová společnost Brennerbahn)**



**Obrázek 10: Roční rozložení investic a národohospodářských dopadů ve fázi výstavby Innsbruck – Waidbruck s BBT v Itálii a Rakousku (zdroj: akciová společnost Brennerbahn)**

### 3. Dopady během fáze výstavby

#### 3.1 Metodický přístup

Základem je studie „Analýza makroekonomických dopadů nového železničního spojení Drážďany – Praha pro Svobodný stát Sasko“ z roku 2014. V té době byly k dispozici pouze první hrubé odhady nákladů pro tzv. částečně otevřenou variantu. O variantě plného tunelu, která je nyní pro realizaci preferována, se tehdy ještě neuvažovalo.

Tehdejší celkové čisté náklady byly odhadnuty na ca 1,9 mld. EUR. Investiční náklady byly rovněž rozděleny mezi německé a české státní území. Podle tohoto rozdělení připadlo přibližně 65 %, tedy asi 1,3 mld. EUR, na opatření v Sasku. Zohledněna byla celková délka výstavby osm let a z toho odvozené nasazení pracovních sil.

Podle očekávání se od roku 2014 odhadované náklady výrazně zvýšily, a to jak v důsledku inflace (např. růst cen v energetickém sektoru a zdražování stavebních materiálů), tak i v důsledku většího rozsahu plánování. V době vypracování této studie se vychází z očekávaných nákladů na výstavbu a plánování ve výši ca 5 mld. EUR<sup>9</sup>.

Na základě těchto investic během fáze výstavby lze očekávat především následující národohospodářské a regionálně hospodářské ekonomické efekty:

- vytvoření významného počtu dočasných pracovních míst v okolí stavebního projektu
- regionální přidanou hodnotu (hlavní a vedlejší stavební činnost, řemesla, doprava, služby, gastronomie atd.)
- těžbu surovin z výstavby tunelu (kontext strategie surovin)

Níže jsou tyto přínosy studie z roku 2014 ověřeny na základě aktuálně dostupných informací a údajů a jsou podloženy analogickými úvahami o srovnatelných projektech infrastruktury.

#### 3.2 Vliv na zaměstnanost a regionální přidaná hodnota

Ve studii z roku 2014 byl zvolen následující přístup k určení vlivu na zaměstnanost: dopady na zaměstnanost během fáze výstavby byly generovány především z investičních nákladů projektu. Investiční náklady byly převedeny na počet zaměstnaných za rok, přičemž v závislosti na výchozí národohospodářské situaci byly použity multiplikátory mezi 7 a 10 na 1 milion EUR investičních nákladů. Z použití údajů o platech zaměstnanců, které byly vypočítány přes stavební náklady, jsou vytvořena další blíže nespecifikovaná místa připočtená k přímo vytvořeným pracovním místům.

---

<sup>9</sup> Náklady byly stanoveny na základě růstu cen ve stavebnictví a rozšíření rozsahu projektu.

Podle tohoto přístupu vytvoří projekt nového spojení na německé straně během doby výstavby celkem 8 710 plných pracovních úvazků (nové a zajištěné zaměstnanecké poměry). Při předpokládané době výstavby 8 let se jedná v průměru o ca 1 000 plných pracovních úvazků ročně. Rozdělení podle roků je uvedeno v následující tabulce.

Rok	Investiční náklady		Zaměstnanci
	%	mil. €	
1	5 %	61,8	440
2	12 %	148,4	1.040
3	17 %	210,3	1.480
4	22 %	272,1	1.920
5	18 %	222,6	1.570
6	12 %	148,4	1.040
7	8 %	98,9	700
8	6 %	74,2	520
<b>Celkem</b>	<b>100 %</b>	<b>1.236,8</b>	<b>8.710</b>

Tabulka 3: Přímé zaměstnanecké poměry během fáze výstavby (studie 2014)<sup>10</sup>

K přímým dopadům na zaměstnanost v důsledku výstavby se přidávají indukované dopady na zaměstnanost v okolí stavebního projektu. Indukované dopady vznikají, pokud zaměstnanci na plný úvazek utrácení za spotřebu, a zvyšují tak poptávku po službách a produktech. Tato dodatečná poptávka má opět dopad na zaměstnanost, přičemž se časové a místní rozložení a rozložení v odvětvích liší. Ve studii byl na základě zdrojů literatury zvolen multiplikátor 1,25. Podle toho bude vytvořeno dalších 2 100 pracovních míst na plný úvazek. Celkově tak vznikl dopad na zaměstnanost přibližně 10 800 pracovních míst na plný úvazek bezprostředně na staveništi, což odpovídá ročnímu průměru 1 350 pracovních míst.

Hodnoty obsažené v tabulce odpovídají odhadu sedmi přímo vytvořených pracovních míst na 1 milion EUR investice, příp. devíti pracovních míst za rok včetně indukovaného efektu. I když se náklady významně zvýšily, je zvolené roční rozložení dopadu na zaměstnanost i nadále považováno za pravděpodobné. Naproti tomu výsledky uvedené v bodě 2.5 týkající se Brennerského úpatního tunelu ukazují, že je možno dosáhnout i daleko vyšších údajů zaměstnanosti. Zde se vychází z toho, že každý investovaný milion EUR vytvoří 19 až 20

<sup>10</sup> ProgTrans AG, LUB Consulting GmbH, 2014

pracovních míst na jeden rok. Protože tyto hodnoty byly stanoveny na základě nákladů z roku 2012, je třeba pro srovnání s novým železničním spojením Drážďany – Praha použít jako vhodný výpočtový základ původní investice na německé straně ve výši 1 236,8 mil. EUR. V souladu s tím by během celé doby výstavby mohlo být vytvořeno až 23 500 pracovních míst přímo souvisejících s výstavbou a dalších 5 800 indukovaných pracovních míst. Celkový takto vzniklý potenciál dopadu na zaměstnanost činí ca 29 000 pracovních míst během fáze výstavby s ročním průměrem ca 3 600 zaměstnaných.

Na jedné straně by se mělo předpokládat, že podstatná část celkového počtu pracovních míst bude vytvořena mimo Sasko, protože zaměstnanci budou v Sasku pobývat pouze dočasně během fáze výstavby, příp. další práce, např. výroba vybavení, budou obecně prováděny mimo Sasko. Na druhé straně lze očekávat, že zejména v oblasti indukovaných pracovních míst, např. v hotelnictví a pohostinství, v sektoru služeb a dopravy, maloobchodu a řemeslech, v Sasku vznikne srovnatelně vyšší podíl dopadu na zaměstnanost. Za předpokladu, že dojde k podobným regionálním efektům jako při stavbě Brennerského úpatního tunelu, by na saském trhu práce vznikl podíl ca 25 %<sup>11</sup> z celkového dopadu na zaměstnanost (příмого a indukovaného), což odpovídá v ročním průměru až 900 zaměstnanců, příp. až 7 250 pracovních místům po celou dobu výstavby.

Vychází-li se i nadále z toho, že - podobně jako u Brennerského úpatního tunelu – ca 20 % hrubé přidané hodnoty zůstane v regionu, povede to k významným ekonomickým impulsům ve Svobodném státě: u Brennerského úpatního tunelu se při celkové investici 10,290 mld. EUR očekává hrubá přidaná hodnota 15,341 mld. EUR, tzn. multiplikátor přibližně 1,5. Přeneseno na nové železniční spojení by to znamenalo, že při stavebních nákladech v Německu ve výši ca. 5 mld. EUR lze očekávat hrubou přidanou hodnotu ve výši přibližně 8,392 mld. EUR, z čehož 1,679 mld. EUR bude generováno v Sasku.

Při použití podobných analogických závěrů pro využití místní gastronomické, obchodní a služební nabídky pracovníky na staveništi (BBT: 77 mil. EUR), lze v Sasku během fáze výstavby očekávat obrat v řádu mezi 16 a 23 mil. EUR<sup>12</sup>. Ten bude vznikat převážně v okolí přístupových míst (boční přístupy) na staveništi tunelu v okrese Saské Švýcarsko – Východní Krušnohoří. Tato přístupová místa jsou:

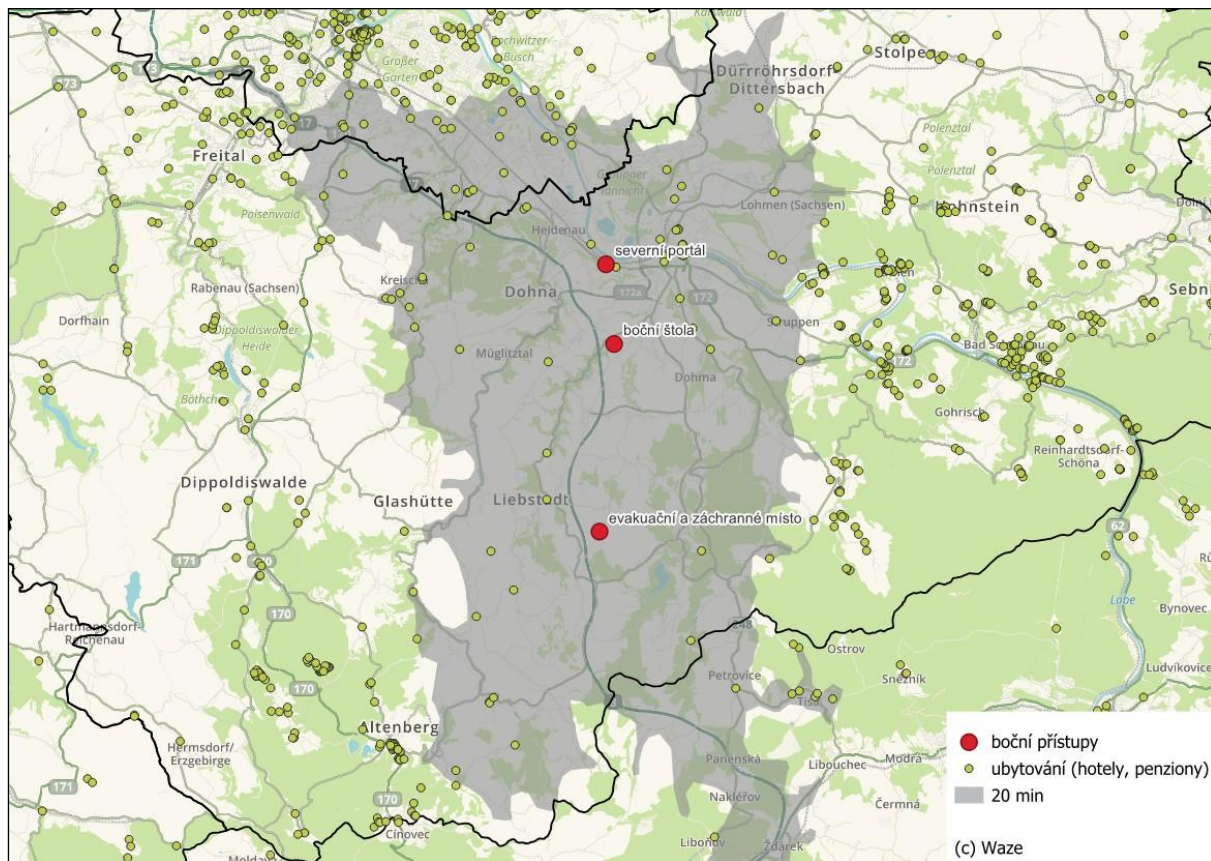
- severní portál Heidenau
- boční štola Niederseidewitz (srov. obrázek 10)
- evakuační a záchranné místo v obci Göppersdorf/Wingendorf

---

<sup>11</sup> 21 442 osobních roků v Tyrolsku z celkových 83 846 osobních roků v Rakousku

<sup>12</sup> Nižší hodnota: roční hodnota Brennerského úpatního tunelu v poměru délky k novému spojení, vyšší hodnota: jednoduchý poměr délky nového spojení k BBT

Na následujícím obrázku je znázorněna poloha ubytovacích zařízení (hotely, penzióny, prázdninové byty atd.) v okruhu ca 20 minut jízdy autem od tří bočních přístupů.



Obrázek 11: Dosažitelnost ubytování autem do 20 minut jízdy (mapa: Here Wego, vlastní úprava)



Obrázek 12: Vizualizace boční štoly Niederseidewitz (zdroj: DB InfraGO)

### 3.3 Získávání surovin z výstavby tunelu

Staveniště tunelu je současně zdrojem surovin. Redukuje se tak mj. objem silniční dopravy a množství materiálu určeného k uložení na skládku. Kromě toho se šetří stávající zdroje, protože není nutno odebírat tolik materiálu z externích kamenolomů nebo šterkoven.

Po zadání Saského státního ministerstva pro hospodářství, práci a dopravu (SMWA) byla v roce 2023 v rámci základního průzkumu na podporu plánování nového spojení Drážďany – Praha společností IGT-Geotechnik und Tunnelbau ZT GmbH vypracována „Odborná studie k udržitelnému opětovnému využití vytěženého materiálu z tunelu na příkladu Krušnohorského tunelu“, kterou společnost LUB Consulting GmbH doplnila o koncept dopravy.

V minulých desetiletích byly nasbírány odborné zkušenosti pro udržitelné a šetrné recyklování vytěženého materiálu z projektů infrastruktury, zejména z výstavby tunelů v Rakousku a ve Švýcarsku, které mají pro nové železniční spojení Drážďany – Praha již v rané fázi vývoje projektu rozhodující význam.

Při prvním posouzení množství materiálu lze definovat cíle pro další využití a posoudit je s ohledem na potřebu materiálu. Ukazuje se, že opětovné použití materiálu z ražby tunelu v takto velkých podzemních stavebních projektech představuje důležitý aspekt pro udržitelnou, celkově ekonomicky pozitivní a také přijatelnou realizaci stavby v souladu s regionálními podmínkami. Nadřazené cíle pro dosažení udržitelného opětovného využití vytěženého materiálu lze shrnout takto:

- maximální recyklace vytěženého materiálu za účelem co největšího vlastního zásobování
- optimální hospodárnost celkového hospodaření s materiálem
- minimální zatížení životního prostředí díky minimalizaci přepravních procesů a rozsáhlé ochraně zdrojů

Pozornost by se však neměla soustředit pouze na interní oběhy materiálu v samotném stavebním projektu. Ukazuje se také, že právě zapojením komunálních, příp. regionálních partnerů nebo zainteresovaných subjektů z ekonomiky by bylo možné dosáhnout další optimalizace a celkového ekonomického přínosu. Jako příklady lze uvést násypy u jezera Vierwaldstättersee v rámci výstavby Gotthardského úpatního tunelu ve Švýcarsku nebo skladování surovin v rámci stavby koralmského tunelu v Rakousku pro případné další využití třetími stranami, např. pro účely výstavby zemědělských cest.

V souvislosti s podzemními stavbami vzniká přebytek vytěženého materiálu, což s sebou nese nutnost odvozu z příslušných stavebních pozemků a externího skladování nebo případného externího využití. Než se začne uvažovat výhradně o skládkování, je třeba zvážit i alternativní možnosti využití. Pokud se takové možnosti ukážou jako vhodné a proveditelné, je samozřejmě třeba v tomto ohledu přijmout včasná opatření (např. předběžné právní dohody, podrobnější zkoumání). Taková opatření ovšem vyžadují o to více odpovědnou spolupráci všech zúčastněných.

Vytěžený materiál ze stavby tunelu, příp. z pozůstatků úprav, by se mohl využít pro:

- výstavbu protipovodňových staveb v blízkosti obcí,
- přípravné násypy průmyslových, obchodních nebo dopravních ploch,
- opatření k úpravě krajiny a vytvoření nových přírodních a životních prostor
- rekultivaci starých povrchových dolů a kamenolomů a zasypání podzemních důlních dutin
- skladování vhodného materiálu pro pozdější regionální nebo komunální podniky (např. jako zásypový materiál pro komunální silniční stavby nebo výstavbu zemědělských cest), využití ke zlepšení půdy nebo k základové izolaci při výstavbě infrastruktury a skládek, jako přísada pro výrobu hrubé keramiky nebo cementu nebo zlepšení zemědělské půdy (fyzikální a chemické).

Podle odhadu provedeného ve studii vznikne na německé straně ca 8 mil. tun (objem ca 4 mil. m<sup>3</sup>) přebytkového vytěženého materiálu. Z toho je asi polovina (ca 3,8 mil. tun) klasifikována jako materiál vhodný k opakovanému využití.

Jako místa pro skladování vytěženého materiálu v bezprostřední blízkosti zařízení stavenišť byly zohledněny následující areály – bez ohledu na aktuální situaci v oblasti těžebního práva:

- kamenolom Borna
- kamenolom Friedrichswalde
- kamenolom Nentmannsdorf
- Lohmgrund 1
- Lohmgrund 2

Včasné řešení problematiky hospodaření s materiálem je zásadní pro optimální realizaci projektu, zvláště pak v hlubinné těžbě. Aspekty hospodaření s materiálem mohou mít zásadní dopad a přinést i velkou nejistotu, příp. rizika v ohledu na výběr variant, průběh stavby, stavební metody a tím i na dobu výstavby a stavební náklady. V konečném důsledku to má také vliv na celkovou akceptaci a možnosti schválení celého stavebního projektu.

Kromě toho nabízejí takové projekty s odpovídajícími možnostmi inovace potenciál a přinášejí tak výhody dokonce pro celkové hospodářství. Doporučuje se včas a průběžně zohledňovat hospodaření s materiálem, které je také ve velkém zájmu obcí a okresů, a významně přispívá k procesu schválení projektu a jeho akceptaci. V této souvislosti mohou vzniknout následující rozhraní:

- při zvažování cílů průzkumu,
- při diskusi o vysoce dynamické dopravní logistice, jejích možnostech a výkonnosti,
- při včasné zajištění pozemků a jejich použitelnosti (vypracování občanskoprávních dohod, zohlednění při stanovení svrchovaného územního plánu, dopravních tras atd.),
- při zajištění surovin namísto jejich odstraňování a
- při ekonomických úvahách, např. při zvažování nákladů na skládkování vs. využití/recyklaci.

Zkoumané varianty ukazují, že při vhodném zohlednění v projektu nebo v průběhu výstavby je zajištěna vysoká míra soběstačnosti pro realizaci projektu, že v blízkém okolí stavenišť existují potenciálně vhodné (dočasné) skladovací plochy a že při odvozu na vzdálená externí místa existuje také možnost klimaticky šetrnější přepravy po železnici. Rovněž se ukazuje, že při odpovídajícím kooperativním postupu lze z dostupného množství použít také důležité materiály pro stavební projekty veřejných institucí, např. pro protipovodňová opatření nebo pro alternativní účely využití.

Popisovaná odborná studie s doporučeními pro další využití materiálu vytěženého při stavbě tunelu je tak vyjádřením zvýšeného povědomí o surovinách v kontextu saské strategie pro suroviny.

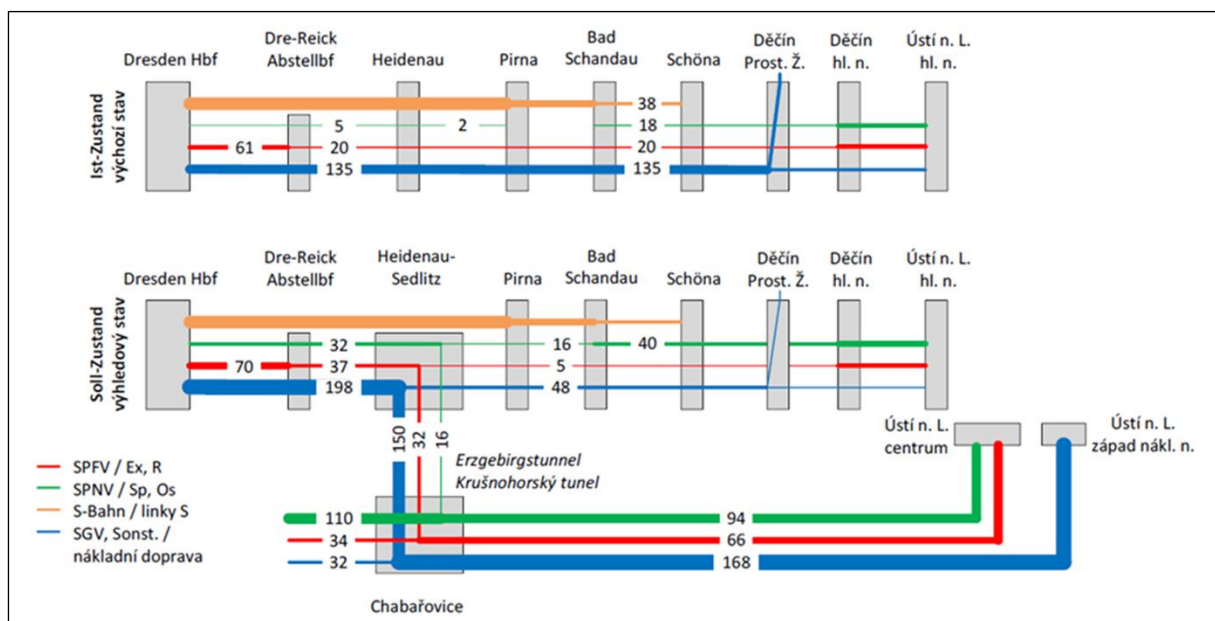
## 4. Dopady během fáze provozu

### 4.1 Přehled

Dopady během fáze provozu vyplývají v zásadě z následujících infrastrukturních charakteristik nového spojení Drážďany – Praha:

- vytvoření dodatečných kapacit tratí pro osobní a nákladní dopravu,
- významné zkrácení délky trati mezi Drážďany a Ústím nad Labem,
- trasování pro vyšší rychlosti v osobní dopravě
- výsledné zkrácení doby jízdy

Jak se tyto charakteristiky na provozním programu na trati Drážďany – Ústí n. L. Ve výchozím a výhledovém stavu projeví, ukazuje schematické znázornění na obrázku 13.



**Obrázek 13: Provozní program nového železničního spojení ve výchozím a výhledovém stavu (zdroj: DB InfraGO)**

Ačkoli se přeshraniční úsek nového železničního spojení s úpatním tunelem jako klíčovým prvkem zaměřuje na vznikající regionální přínosy, jsou zohledněny i aspekty, které rámec tohoto zkoumání přesahují. To zahrnuje jak dokončení úseků nové železniční trati na české straně až do Prahy, tak i rozšíření trati do oblasti Vídně, příp. Budapešti na tzv. ose Vindobona.

Níže jsou popsány dopady na Svobodný stát Sasko ve fázi provozu nového železničního spojení z hlediska osobní a nákladní dopravy a z toho vyplývající témata (např. cestovní ruch, zahraniční obchod).

## 4.2 Železniční osobní doprava

### 4.2.1 Metodický přístup

Pro Svobodný stát Sasko přinese nové železniční spojení a železniční tratě vedoucí dále do České republiky následující změny

- zkrácení doby jízdy mezi Drážďany a Ústím n. L. (z 1:13 h na 34 min) a Drážďany a Prahou (z 2:25 h na 1:00 h)
- zlepšené dálkové napojení uzlu Drážďany ve směru Praha – Brno – Vídeň/Budapešť (zkrácená doba jízdy, celodenní hodinový interval do Prahy)
- přímé regionální vlakové spojení Drážďany – Teplice
- dodatečné kapacity v regionální dopravě Drážďany – Pirna – Děčín – Ústí n. L.

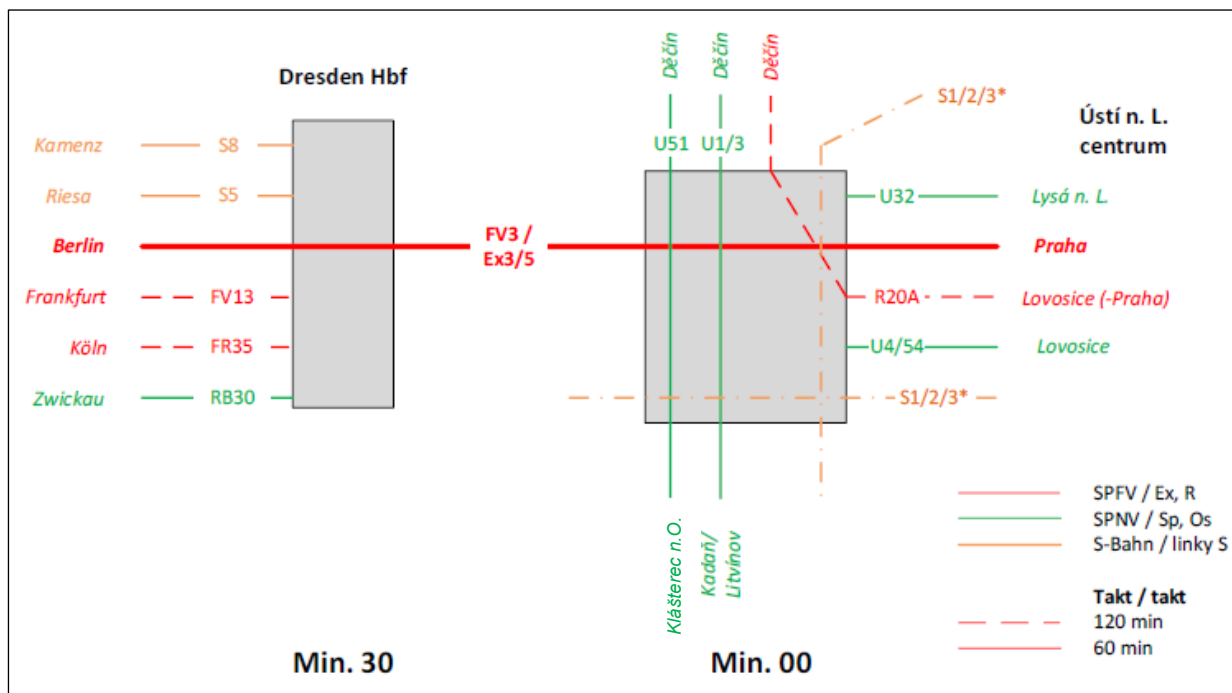
Pro region se očekávají následující dopady:

- zvýšená atraktivita a rozšíření spádové oblasti saských pracovních a studijních míst pro české dojíždějící zaměstnance a studenty
- konkurenceschopná a udržitelná alternativa k osobním automobilům v oblasti služebních cest (podniky, spolupráce vysokých škol, úřady)
- zlepšená nabídka regionální železniční dopravy pro jednodenní turisty a dojíždějící v horním údolí Labe
- zlepšení přeshraniční dostupnosti a atraktivity veřejné dopravy v okrese Saské Švýcarsko – Východní Krušnohoří
- zvýšení turistické atraktivity Saska díky lepší dostupnosti z Česka, Slovenska, Maďarska a Rakouska
- zlepšení přístupu saských cestujících k leteckým spojům z letiště v Praze, zejména k pravidelným linkám do mimoevropských destinací

Tyto dopady jsou dále analyzovány z regionálního hlediska a na základě statistických údajů a dalších relevantních informací.

### 4.2.2 Provozní program osobní dopravy

Kromě zmíněného zkrácení doby jízdy na trase Drážďany – Ústí nad Labem – Praha dochází k výraznému zlepšení v osobní železniční dopravě mj. díky zavedení celodenního hodinového intervalu na lince EC Drážďany – Praha s napojením na německý jízdní řád. V Drážďanech tak vznikne napojení mj. na linky S-Bahn S8 do Kamenze, S5 do Riesy a regionálního vlaku RB30 do Cvikova, čímž se výrazně posílí regionální dopravní dostupnost. Na české straně vznikne z nádraží Ústí n. L. napojení mj. ve směru Lovosice, Litoměřice a Mělník (viz obrázek 14).



Obrázek 14: Napojení v Drážďanech hl. n. a Ústí n. L. (zdroj: DB InfraGO)

Dále se v plánování nového železničního spojení počítá s dalším přímým regionálním expresem mezi Drážďany a Teplicemi. Ten by měl jezdit každé dvě hodiny, a to 8 vlaků denně v každém směru. Na německé straně není pro regionální expres kromě hlavního nádraží v Drážďanech plánována žádná zastávka. Dále byla stanovena maximální rychlost 160 km/h.

Mezi hlavním nádražím v Drážďanech a novou odbočkou nového železničního spojení Heidenau-Sedlitz se předpokládá překrývání s dvouhodinovým intervalem rovněž nové linky regionálního expresu Drážďany hl. n. – Bad Schandau – Ústí n. L., čímž se výrazně zlepší kvalita nabídky regionální železniční dopravy v horním údolí Labe.

Obě dodatečné linky regionálního expresu jsou do jízdního řádu integrovány tak, aby došlo k napojení na linku EC Berlín – Drážďany – Praha a na hlavním nádraží v Drážďanech vznikly možnosti pro spoje na další dálkové linky (např. směrem na Erfurt/Frankfurt n. M., Hamburk, Dortmund) z německého jízdního řádu.

V rámci projektu Interreg A „Přeshraniční spolupráce pro rozvoj železniční dopravy Česko - Sasko“ (2019), kde bylo partnerem ministerstvo SMWA a na kterém se aktivně podílelo uskupení ESÚS, byly provedeny studie týkající se vlivu na dobu jízdy. Na základě toho jsou možné diferencované výsledky o očekávaném zkrácení cestovní doby díky zavedení nového železničního spojení Drážďany – Praha. Analýzy provedené v rámci studie vycházejí z dopravních modelů a výpočtů scénářů, které zobrazují stav s novou železniční tratí a bez ní.

Průzkum podrobně porovnává cestovní doby a dostupnost v přeshraniční osobní dopravě. Základem jsou modelace provozního programu v cílovém stavu, kdy je nové železniční spojení využíváno pro mezinárodní dálkovou dopravu (EC) a další regionální spoje. Zvláště je třeba zdůraznit:

- plánované zkrácení doby jízdy vlaků EuroCity (EC) na trase Drážďany – Ústí nad Labem,
- zavedení nových přeshraničních regionálních expresů, mj. Drážďany – Teplice a Drážďany – Bad Schandau – Ústí nad Labem,
- integrace spojů do stávajícího pravidelného provozu a přestupních systémů na německé a české straně.

Modelované výsledky ukazují výrazné zkrácení cestovní doby, což vede k zásadnímu zlepšení podmínek mobility v regionu. Tabulka exemplárně znázorňuje dopady na vybrané relace:

Relation			Zug (2019)			Zug (Szenario 2030 ohne NBS)			Zug (Szenario mit NBS)			Bus			Kfz
Nr.	Quelle	Ziel	Fahrtzeit	Umstiege	Fahrten pro Richtung und Tag	Fahrtzeit	Umstiege	Taktfrequenz	Fahrtzeit	Umstiege	Taktfrequenz	Fahrtzeit	Umstiege	Fahrten pro Richtung und Tag	Fahrtzeit
1	Dresden	Děčín	0:42	0	8	0:45	0	2:00	0:47	0	2:00	2:00	0	3	1:00
2	Dresden	Most	-	-	-	1:58	0,5	2:00	0:58	0	2:00	3:20	2,5	13	1:10
3	Dresden	Rumburk	2:06	1	9	2:00	1	2:00	1:59	1	2:00	4:30	3,5	5	1:21
4	Ústí n. L.	Annaberg-Buchholz	-	-	-	3:23	2	2:00	2:44	2	2:00	4:40	4	4	1:35
5	Ústí n. L.	Bad Schandau	0:35	0	7	0:33	0	2:00	0:33	0	2:00	-	-	-	0:47
6	Ústí n. L.	Freiberg	1:41	1	7	1:39	1	2:00	0:59	1	2:00	-	-	-	1:13
7	Ústí n. L.	Görlitz	3:30	3	10	2:52	1	2:00	2:12	1	2:00	-	-	-	1:50
8	Ústí n. L.	Pirna	1:22	1	7	1:09	1	2:00	0:51	1	1:00	-	-	-	0:38
9	Ústí n. L.	Plauen	3:14	1	6,5	3:04	1	2:00	2:24	1	2:00	-	-	-	2:05
10	Pirna	Děčín	0:59	1	17	0:52	1	2:00	0:33	1	2:00	-	-	-	0:46
11	Dresden	Ústí n. L.	1:01	0	7	1:02	0	2:00	0:23	0	1:00	0:55	0	3	0:45
12	Dresden	Litoměřice	1:54	2	7	1:59	2	2:00	1:01	1	1:00	-	-	-	0:58
13	Dresden	Teplice	-	-	-	1:34	1	2:00	0:34	0	2:00	1:38	0	7	0:49
14	Dresden	Litvínov	2:24	2	7	2:53	1	2:00	1:53	1	1:00	3:00	2	7	1:11
15	Dresden	Chomutov	2:32	1	7	2:17	1	2:00	1:17	0	2:00	4:00	2,5	11	1:25
16	Teplice	Freiberg	2:23	2	7	2:10	2	2:00	1:10	1	2:00	-	-	-	1:04
17	Most	Chemnitz	3:21	2	7	3:00	2	2:00	2:00	1	2:00	-	-	-	1:14
18	Chomutov	Chemnitz	-	-	-	3:19	2	2:00	2:19	1	2:00	-	-	-	0:55
19	Chomutov	Zwickau	3:54	1	3,5	3:49	2	2:00	2:49	1	2:00	-	-	-	1:25
20	Ústí n. L.	Chemnitz	2:09	1	7	2:05	1	2:00	1:25	1	2:00	-	-	-	1:27
21	Ústí n. L.	Zwickau	2:42	1	7	2:35	1	2:00	1:55	1	2:00	-	-	-	1:46
22	Bautzen	Ústí n. L.	2:49	2	7,5	2:12	1	2:00	1:33	1	2:00	-	-	-	1:20
23	Bautzen	Děčín	2:28	2	7,5	1:55	1	2:00	2:15	1,5	2:00	-	-	-	1:20
24	Bautzen	Chomutov	4:46	2	7	3:27	2	2:00	2:27	1	2:00	-	-	-	2:00
25	Görlitz	Děčín	2:58	2	7,5	2:34	1	2:00	2:50	1,5	2:00	-	-	-	1:40
26	Teplice	Heidenau	2:08	2	9	1:49	2	2:00	0:23	0	2:00	-	-	-	0:50

**Tabulka 4: Dostupnost reprezentativních dopravních spojení ve scénářích (zdroj: Sächsisches Staatsministerium für Arbeit, Wirtschaft und Verkehr, 2019)**

Zkrácení doby jízdy je způsobeno vyšší rychlostí na nové trati (plánováno až 200 km/h), menším počtem mezistanic a odlehčením dnes silně vytížené trati v údolí Labe. V kombinaci s navýšením spojů (např. hodinový interval EC namísto dvouhodinového) to povede k výrazně atraktivnější nabídce veřejné dopravy.

Kromě kvantitativního zkrácení doby jízdy dojde také ke kvalitativnímu zlepšení dostupnosti. Z rozšíření spádové oblasti zastávek a uzlů jako jsou Drážďany, Heidenau nebo Ústí nad

Labem budou profitovat jak dojíždějící, tak dojíždějící studenti i příležitostní uživatelé. Dopady na poptávku jsou významné:

- Pro relaci Drážďany – Ústí n. L. platí prognóza nárůstu poptávky až o 51 %.
- Pro Drážďany – Teplice se předpokládá nárůst až o 53 %, stejně jako pro spojení Drážďany – Litoměřice.

Tento nárůst je výsledkem rozšíření akčního rádia při stejné době cesty („úspora času = větší dosah“), ale také zlepšení spojů. Pro regionální trh práce to znamená zvýšení dosahu dojíždění, zejména pro české zaměstnance, kteří pracují v Drážďanech a okolí. Zároveň vzniká nová nabídka pro cestující na služebních cestách a pro turisty, kteří budou moci do obou zemí denně dojíždět.

Zejména díky zkrácení doby jízdy a zvýšení frekvence spojů v dálkové dopravě (EuroCity) se celkově očekává výrazný nárůst poptávky. Doba jízdy na nové trati umožňuje napojení na dopravní uzly v Drážďanech a Ústí nad Labem. Kromě toho se očekává významný a potenciální nárůst počtu cestujících v lokalitách, které neleží na nové trase, například v Litoměřicích (viz následující tabulku 5).

Č.	Spojení	Změna poptávky v %	
		min.	max.
6	Ústí n. L. - Freiberg	19 %	26 %
8	Ústí n. L. - Pirna	11 %	28 %
11	Drážďany - Ústí n. L.	25 %	51 %
12	Drážďany - Litoměřice	30 %	53 %
14	Drážďany - Litvínov	24 %	39 %
20	Ústí n. L. - Chemnitz	19 %	23 %
21	Ústí n. L. - Cvikov	19 %	21 %

**Tabulka 5: Prognóza změny poptávky pro spojení vlaku EuroCity po zprovoznění nového spojení (zdroj: Saské státní ministerstvo pro hospodářství, práci a dopravu (SMWA), 2019)**

Kromě toho studie předpokládá také výrazné zvýšení poptávky v důsledku předpokládaného zlepšení nabídky v regionální dopravě na trase Drážďany – Teplice (viz následující tabulku 6).

Č.	Spojení	Změna poptávky v %	
		min.	max.
2	Drážďany - Most	31 %	44 %
13	Drážďany - Teplice	30 %	53 %
15	Drážďany - Chomutov	32 %	44 %
16	Teplice - Freiberg	22 %	42 %
17	Most - Chemnitz	14 %	36 %
18	Chomutov - Chemnitz	6 %	34 %
26	Teplice - Heidenau	41 %	73 %

**Tabulka 6: Prognóza změny poptávky regionálního vlaku po zprovoznění nového spojení (zdroj: Saské státní ministerstvo pro hospodářství, práci a dopravu (SMWA), 2019)**

Plánované nové spojení Drážďany – Praha tak přinese podstatné zlepšení cestovní doby, spolehlivosti a kapacity v přeshraniční osobní dopravě. Vznikne nový pohyb dojíždějících, zvýší se konkurenceschopnost železnice oproti motorizované individuální dopravě alepší se mezinárodní napojení drážďanské aglomerace. Projekt tak významně přispěje k dosažení cílů dopravní, environmentální a strukturální politiky v saské a české pohraniční oblasti.

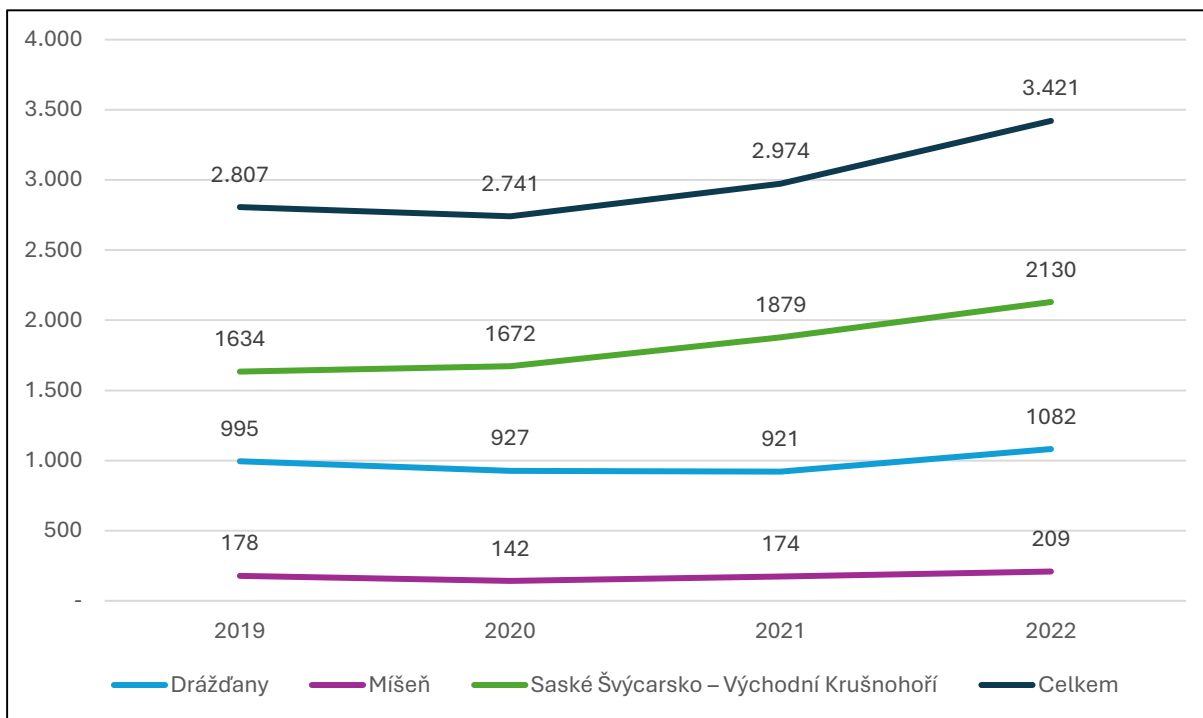
#### 4.2.3 Dojíždějící

Podle studie makroekonomických dopadů (2014) bylo v roce 2012 v Sasku hlášeno pouze něco málo přes 1 000 zaměstnanců podléhajících sociálnímu pojištění s bydlištěm v České republice. Z těchto zaměstnanců pracovalo 169 v hlavním městě Saska Drážďanech a 120 v okrese Saské Švýcarsko – Východní Krušnohoří. Okres Míšeň v té době české zaměstnance nezaznamenal.

Od té doby se počet českých dojíždějících zaměstnanců výrazně zvýšil: jak ukazuje graf na obrázku 14, celkové počty pro Sasko se více než ztrojnásobily a nyní činí přibližně 3 400 zaměstnanců. V okrese Saské Švýcarsko – Východní Krušnohoří se odhaduje počet zaměstnanců na přibližně 2 100, což je asi devítinásobek počtu z roku 2012, v hlavním městě Drážďanech asi šestinásobek, tzn. přes 1 000 zaměstnanců. V okrese Míšeň bylo v roce 2022 zaměstnáno přibližně 200 osob.

To naznačuje další ekonomické sblížení pohraniční oblasti. Nové železniční spojení může tento trend dále posílit, pokud dojíždění vlakem bude buď výrazně méně časově náročné nebo bude možné se stejným časovým rozpočtem dojet na vzdálenější místa. Kromě spojení regionálních expresů na trase Drážďany-Teplice zmíněného v bodě 4.2.2 se to týká zejména dojíždějících z Ústeckého kraje. Podstatnou podmínkou pro to jsou však atraktivní ceny

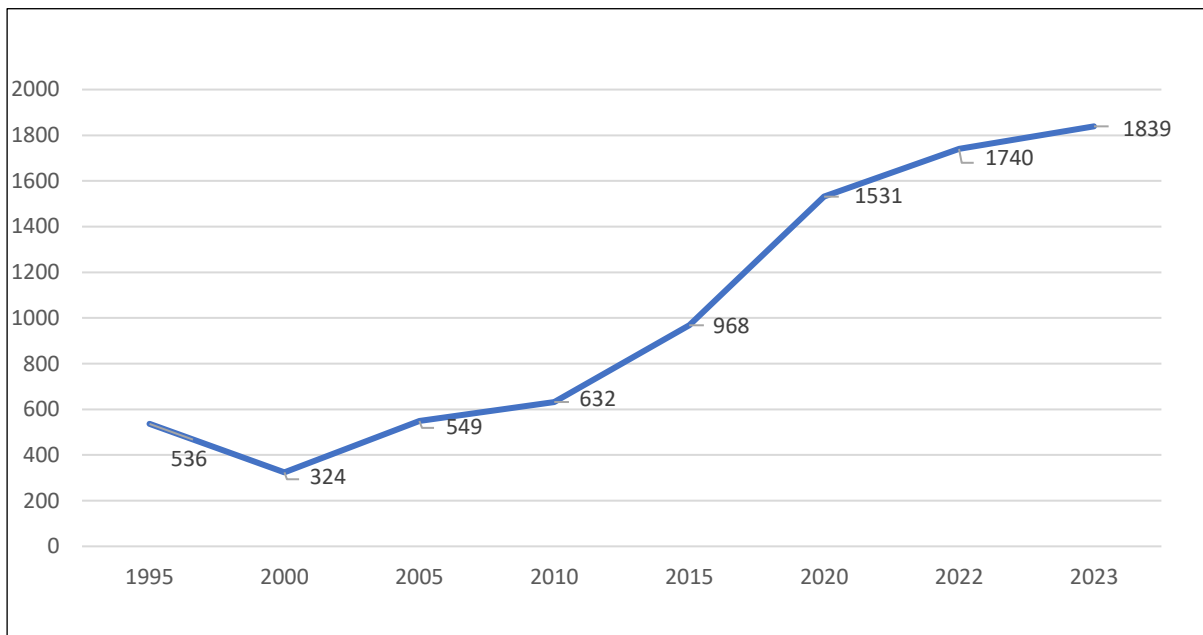
jízdenek, např. díky možnosti využívat vysokorychlostní vlaky mezi Ústím nad Labem a Drážďany za regionální tarif.



**Obrázek 15: Dojíždějící z České republiky (zdroj: Saský statistický úřad)**

Úzké propojení sasko-české pohraniční oblasti nakonec vedlo také k tomu, že v posledních letech vzrostl počet saských obyvatel s českým státním občanstvím. Tento trend potvrzují mj. údaje z hlavního města Drážďan: zatímco v roce 2000 zde mělo trvalé bydliště pouze 324 Čechů a Češek, v roce 2023 se tento počet více než pětinasobně zvýšil na 1 839, jak ukazuje následující diagram.

I v tomto kontextu lze předpokládat, že se díky nové trati hlavní město a sousední okresy v oblasti železničního spojení Drážďany – Praha stanou atraktivnějším místem k bydlení pro české občany, pokud se výrazně zkrátí doba potřebná k cestám za příbuznými a přáteli v Česku.



Obrázek 16: České obyvatelstvo v Drážďanech (hlavní bydliště) (zdroj: Hlavní město Drážďany)

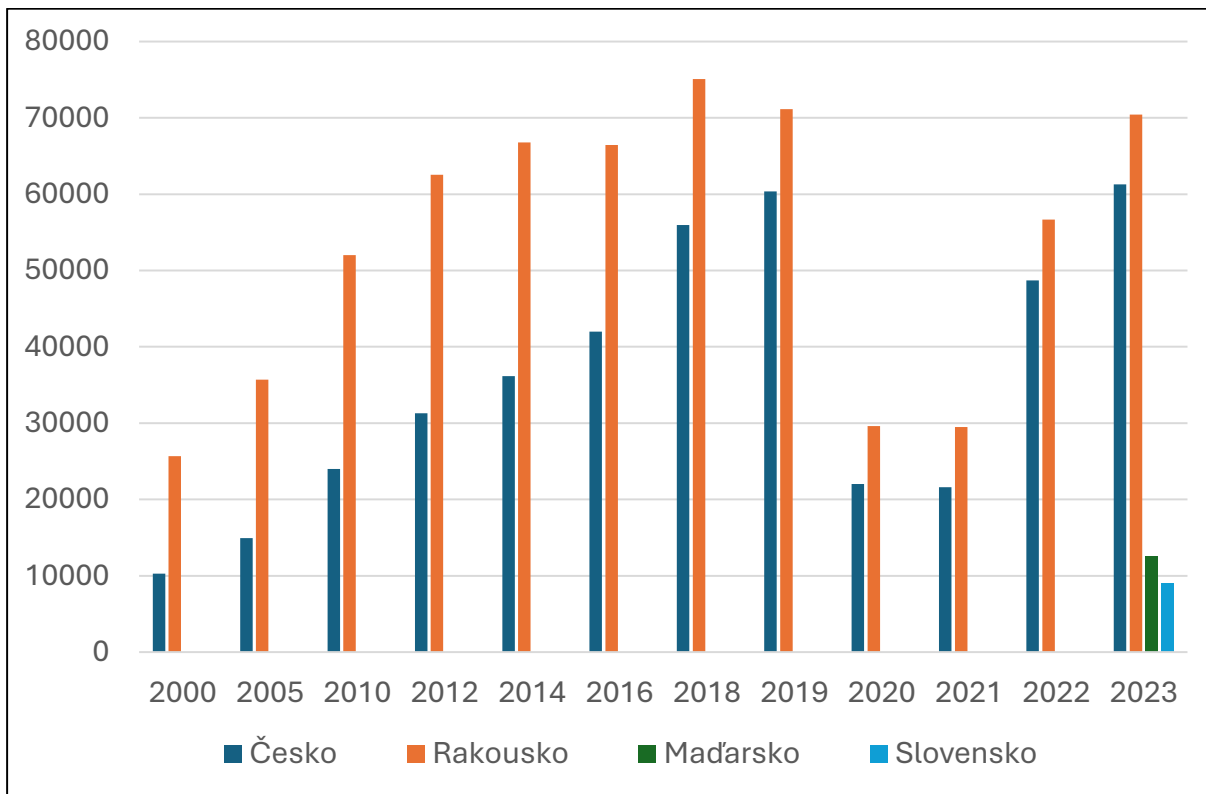
#### 4.2.4 Turismus

Nová železniční trať Drážďany – Praha je součástí dopravní osy Berlín – Praha – Vídeň, tzv. „Via Vindobona“. V roce 2021 podepsaly Německo, Česká republika a Rakouská republika memorandum o rozšiřování tohoto železničního koridoru. Cílem této dohody je zkrátit dobu jízdy ze současných více než 8 hodin na ca 4 hodiny.

Kromě pozitivních dopadů nového železničního spojení na denní turistiku v Sasku lze v tomto kontextu očekávat také impuls pro počet přenocování v saských turistických destinacích. Mezinárodní železniční turistika v posledních letech výrazně vzrostla. Zvláště pro výlety do měst upřednostňují cestující stále častěji vlak. Společnost Deutsche Bahn zaznamenala v roce 2023 mj. nárůst počtu cestujících v mezinárodní dálkové dopravě o 21 procent ve srovnání s rokem 2019<sup>13</sup>. Také pro českou železniční společnost České dráhy patří trať Berlín – Drážďany – Praha – Vídeň/Bratislava k nejdůležitějším spojům v mezinárodní dopravě, jak znázorňuje následující mapa.

<sup>13</sup> Srov. Deutsche Bahn, 2024

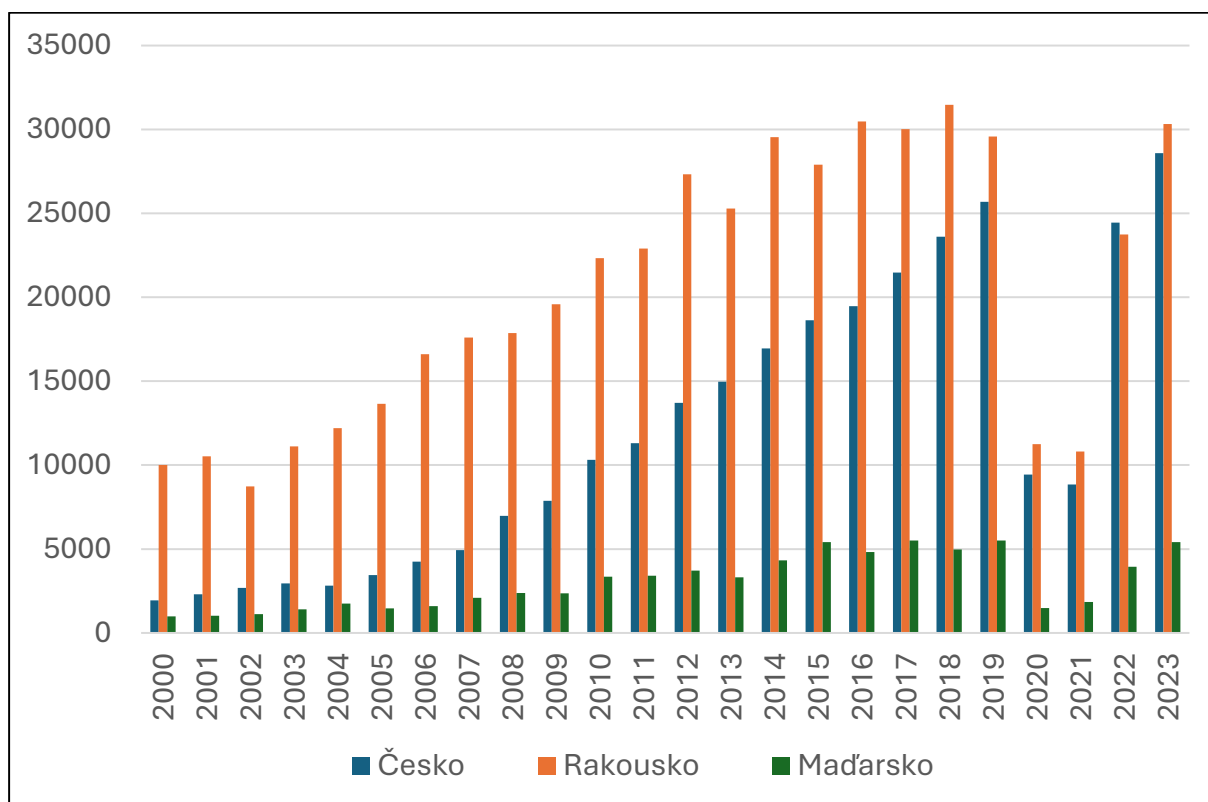




Obrázek 18: Návštěvy Saska (zdroj: Saský zemský statistický úřad, 2023)

Tento trend je ještě jasněji patrný z údajů pro hlavní město Drážďany. Ty jsou uvedeny na obrázku 19 a v tabulce 7. Zatímco v případě návštěv ubytovacích zařízení zůstaly počty Maďarů v uplynulých letech víceméně stabilní a hodnoty pro Slovensko nejsou vykazovány samostatně, v případě Česka a Rakouska podstatně a trvale rostou – opět s výjimkou období pandemie.

Zejména s ohledem na perspektivu „Via Vindobona“ je pozoruhodné, že jak pro turismus v hlavním městě, tak i v Sasku celkově mají hosté z Rakouska nyní téměř stejný význam jako návštěvníci z mnohem blíže ležícího sousedního Česka. Obě skupiny návštěvníků nyní představují 10 % z celkového počtu návštěv zahraničních hostů v Drážďanech.



Obrázek 19: Návštěvy ubytovacích zařízení v Drážďanech (zdroj: Hlavní město Drážďany)

	Návštěvy	Změna oproti předchozímu roku v %	Přenocování	Změna oproti předchozímu roku v %	Průměrná délka pobytu
Evropa celkem	233.829	125,2	483.187	99,8	2,07
Česko	24.454	176,6	41.400	100,3	1,69
Rakousko	23.744	119,6	49.270	113,5	2,08
Slovensko	2.531	104,8	5.384	-5,7	2,13
Maďarsko	3.947	114,3	8.024	53,4	2,03

Tabulka 7: Pobyt zahraničních turistů v Drážďanech v roce 2022 (zdroj: Hlavní město Drážďany)

Také hlavní plán turismu Svobodného státu Sasko<sup>14</sup> ve své oblasti mobility zdůrazňuje: „Intermodální mobilita se stala rozhodujícím faktorem konkurenceschopnosti v oblasti turismu. Hosté stále častěji očekávají, že na místě budou k dispozici alternativy, díky nimž nebude nutné používat vlastní automobil, a to ani při jednodenních turistických aktivitách.“ Dále se v něm uvádí: „Zvýšené povědomí cestujících o životním prostředí a klimatu má dopad na poptávku po udržitelných nabídkách mobility. Stále více cestujících dává přednost ekologickým dopravním prostředkům a očekává, že jejich cíle cesty budou takové nabídky poskytovat... Kromě toho je v zájmu podpory udržitelné mobility v oblasti železniční dopravy třeba zvážit také zlepšení dálkových spojení saských velkých a středních měst a rozšíření mezinárodních vlakových spojení s našimi evropskými sousedy.“

S realizací opatření v ostatních oblastech hlavního plánu turismu v kombinaci s opatřeními v oblasti mobility lze proto předpokládat, že to přispěje k další stabilizaci a rozšíření turistické poptávky po saských turistických destinacích. Jak je uvedeno v části 4.2.2, povede zlepšení dostupnosti nového železničního spojení nejen ke zvýšení poptávky v oblasti osobní dopravy v okolí Drážďan, ale také v dalších saských turistických regionech.

#### 4.2.5 Vysoké školy a výzkumné instituce

Nové železniční spojení podporuje také výměnu mezi vysokými školami a výzkumnými institucemi v Sasku a Česku. Intenzivní spolupráce přispívá k upevnění regionálních vztahů prostřednictvím vzdělávání, výzkumu a hospodářské spolupráce. Technická univerzita v Drážďanech již například udržuje přeshraniční partnerství mj. s Univerzitou J. E. Purkyně v Ústí nad Labem, Karlovou univerzitou v Praze, Technickou univerzitou v Praze, Českou zemědělskou univerzitou v Praze, Technickou univerzitou v Liberci a Univerzitou Pardubice<sup>15</sup>.

V rámci těchto partnerství jsou podporovány vědecké projekty zaměřené na následující témata, která se zabývají regionálními a přeshraničními výzvami:

- zdraví
- společenské a strukturální změny
- energie (vodík), mobilita, oběhové hospodářství, udržitelnost, ochrana krajiny
- informační technologie, mikroelektronika
- materiálové vědy

Spolupráce by měla být viditelná na nadregionální úrovni a zahrnovat jak členy zúčastněných vysokých škol, tak i další aktéry z oblasti vědy a hospodářství.

---

<sup>14</sup> Sächsisches Staatsministerium für Wissenschaft, Kultur und Tourismus, 2023

<sup>15</sup> Technische Universität Dresden, 2025

Také program Interreg Česko – Sasko podporuje sasko-českou spolupráci podniků s vysokými školami a výzkumnými institucemi v oblasti inovativních technologií, produktů a/nebo služeb šetrných k životnímu prostředí. Podporovány jsou například

- zlepšení zapojení malých a středních podniků do výzkumu a inovací prostřednictvím přeshraniční spolupráce malých a středních podniků s vysokými školami, výzkumnými institucemi a technologickými a inovačními centry,
- poskytování zařízení pro společný vývoj a testování,
- přeshraniční spolupráce mezi malými a středními podniky v oblasti inovativních technologií,
- v oblasti služeb a produktů šetrných k životnímu prostředí a převádění vědeckých poznatků do produktů a procesů.

V hlavním bodě spolupráce vysokých škol a odborných akademií lze předkládat projektové návrhy na

- spolupráci mezi vysokými školami a jinými terciárními vzdělávacími institucemi,
- budování a rozšiřování akademických/vědeckých sítí spolupráce,
- rozvoj terciárního vzdělávání,
- vytváření společných (virtuálních) výukových a studijních materiálů,
- zlepšování jazykových kompetencí
- a také na kooperativní studijní programy a výměny studentů.

Např. v rámci projektu „Svět materiálů – univerzity spolu“ (2023-2026)<sup>16</sup> připravují Technická univerzita v Drážďanech a Univerzita v Ústí nad Labem společné kvalifikační nabídky, které zvyšují odbornou šířku a kvalitu vzdělávání studentů a iniciují společné výzkumné práce. Cílem je přeshraniční využití synergií v této oblasti. Technické vybavení je na obou stranách velmi dobré, ale není stejné. Tento potenciál velmi nákladného laboratorního vybavení má být v budoucnu využíván společně. Plánuje se zejména integrování aktuálních výzkumných témat a high-tech postupů a přístrojů do společného vzdělávání. Za tímto účelem působí doktorandi a studenti magisterských programů dočasně na druhé univerzitě.

Dalším příkladem je projekt, na němž spolupracují Technické univerzity v Drážďanech a v Praze, který se aktuálně zabývá dopravní nabídkou Národních parků České a Saské Švýcarsko.<sup>17</sup>

---

<sup>16</sup> Interreg Sachsen – Tschechien, 2025. Materialwissen – Unis gemeinsam

<sup>17</sup> Interreg Sachsen – Tschechien, 2025. Verkehrsangebote des Nationalparks Böhmisches und Sächsisches Schweiz

## 4.3 Železniční nákladní doprava

### 4.3.1 Metodický přístup

V železniční nákladní dopravě dojde díky novému železničnímu spojení k významnému zvýšení počtu tras pro nákladní vlaky v úseku Drážďany – Ústí nad Labem. Pro Svobodný stát Sasko lze očekávat následující bezprostřední dopady:

- snížení hluku v údolí Labe
- dodatečná kapacita vlaků v tranzitu Saskem povede ke snížení zatížení saské dálniční sítě nákladní automobilovou dopravou
- impuls pro saský zahraniční obchod podél osy Vindobona, zajištění klimaticky šetrných dopravních cest přes intermodální překladiště v Sasku
- další trasové kapacity na sever pro přístavy Děčín a Lovosice náležející ke skupině Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH (Saské vnitrozemské přístavy horního Labe)

Dopad snížení hluku v údolí Labe díky rozsáhlému přesunu nákladních vlaků<sup>18</sup> na novou trať byl znázorněn již v plánovaném provozním programu na obrázku 11. Všechny ostatní jmenované dopady jsou popsány níže.

### 4.3.2 Snížení zatížení saské dálniční sítě nákladní automobilovou dopravou

Na saských dálnicích byl v uplynulých letech zaznamenán neustálý nárůst provozu. Platí to jak pro automobilovou, tak i pro těžkou nákladní dopravu. Nárůst těžké nákladní dopravy je však výrazně vyšší, což je patrné zejména na východním úseku dálnice A4 a na dálnici A17.

Podle hodnot z trvalého měřicího stanoviště na hraničním přechodu Breitenau překračuje sasko-českou hranici v obou směrech asi 7 000 nákladních automobilů denně<sup>19</sup>. Při průměrném celkovém objemu dopravy 18 700 vozidel to odpovídá podílu těžké nákladní dopravy ca 37 % (srov. obrázek 20). Pro srovnání: Průměrný podíl těžké nákladní dopravy na spolkových dálnicích činí ca 18 %<sup>20</sup>, což představuje asi polovinu.

---

<sup>18</sup> Snížení počtu tras pro nákladní vlaky v údolí Labe ze současných 135 na plánovaných 48 (srov. obrázek 13)

<sup>19</sup> pondělí až pátek

<sup>20</sup> Srov. BAST, Straßenverkehrszählung (sčítání silniční dopravy) 2021

<b>Dauerzählstelle: GÜG Breitenau-Schönwald</b>			
Info: Bei der Erfassungsart "2" umfasst der Schwerverkehr (SV) nur LKW-ähnliche Fahrzeuge. ---: Keine belastbaren Zähldaten.			
<b>Allgemeine Angaben</b>			
<b>Name</b>	GÜG Breitenau-Schönwald	<b>DTV-Kfz</b>	18.699 Kfz/24 h
<b>Straße</b>	A17	<b>SV-Anteil</b>	37,1 %
<b>Land</b>	Sachsen	<b>Erfassungsart</b>	8+1
<b>BAST-Nr.</b>	4122		
<b>TK-Blatt</b>	5149		
<b>Richtungsbezogene Angaben</b>			
	<b>Richtung 1</b>	<b>Richtung 2</b>	
<b>Fernziel</b>	Dresden	Prag (CZ)	
<b>Nahziel</b>	AS Bad Gottleuba	GÜG Breitenau	
<b>DTV-Kfz</b>	9.000 Kfz/24 h	9.700 Kfz/24 h	
<b>SV-Kfz</b>	3.357 Kfz/24 h	3.575 Kfz/24 h	

**Obrazek 20: Hodnoty z trvalého měřicího stanoviště A17, hraniční přechod Breitenau 2023 (zdroj: www.bast.de)**

Následující tabulka obsahuje údaje ze statistiky mýtného Spolkového úřadu pro logistiku a mobilitu (BALM) a poskytuje přehled o nákladní dopravě na hraničních přechodech s Českou republikou. Vyplyvá z ní, že počet jízd od roku 2019 vzrostl z ca 1,92 mil. na 2,23 mil. v roce 2024, což odpovídá nárůstu o 12 %. I v budoucnu lze předpokládat další nárůst silniční nákladní dopravy, jak dokládá aktuální prognóza dopravy 2040 Spolkového ministerstva dopravy (srov. 4.3.4).

Hraniční přechod	2024	2023	2022	2021	2020	2019
<b>Česko celkem</b>	<b>6.452.806</b>	<b>6.178.839</b>	<b>6.085.272</b>	<b>5.831.897</b>	<b>5.692.817</b>	<b>5.890.994</b>
A 6 Waidhaus	2.544.781	2.364.440	2.294.481	2.158.241	2.082.709	2.184.245
<b>A 17 Breitenau</b>	<b>2.228.478</b>	<b>2.164.351</b>	<b>2.172.449</b>	<b>2.063.541</b>	<b>1.937.172</b>	<b>1.920.977</b>
spolkové silnice	1.679.547	1.650.048	1.618.342	1.610.115	1.672.936	1.785.772

**Tabulka 8: Počet vjíždějících a vyjíždějících vozidel placících mýtné na hraničních přechodech s Českem (zdroj: BALM)**

Nové spojení Drážďany – Praha tak odstraní stávající tíživou situaci v železniční nákladní dopravě přes údolí Labe, takže stávající železniční nákladní doprava bude i v budoucnu moci být prováděna produktivně a nedojde k přesunu zpět na saskou dálniční síť.

Kromě toho nabízí nové spojení předpoklad pro to, aby se předpokládaný růst železniční nákladní dopravy stal realizovatelným díky zvýšení kapacity tratí pro nákladní vlaky o 47 % ze současných 135 na plánovaných 198<sup>21</sup>. Z toho budou profitovat i saské lokality v oblasti zahraničního obchodu a logistická přidaná hodnota.

### 4.3.3 Impuls pro saský zahraniční obchod

Udržitelnost v dopravě a logistice nabývá pro výrobní a obchodní podniky stále většího významu. Proto lze již nyní pozorovat rostoucí poptávku po klimaticky šetrných až klimaticky neutrálních alternativách k nákladní dopravě, kterou železniční doprava umožňuje.

Nové spojení s dodatečnou kapacitou tras tak posílí pozici saského hospodářství v obchodu s jihovýchodní Evropou díky příznivým rámcovým podmínkám pro konkurenceschopné logistické řetězce s integrací železniční dopravy.

Přibližně 40 procent saského hospodářského výkonu je založeno na exportu, přičemž klíčovými odbytovými trhy jsou partneři z EU. V roce 2024 připadal na Evropskou unii export v hodnotě 23 mld. EUR, což znamená, že vnitřní trh EU je i nadále nejdůležitějším obchodním prostorem saských podniků<sup>22</sup>.

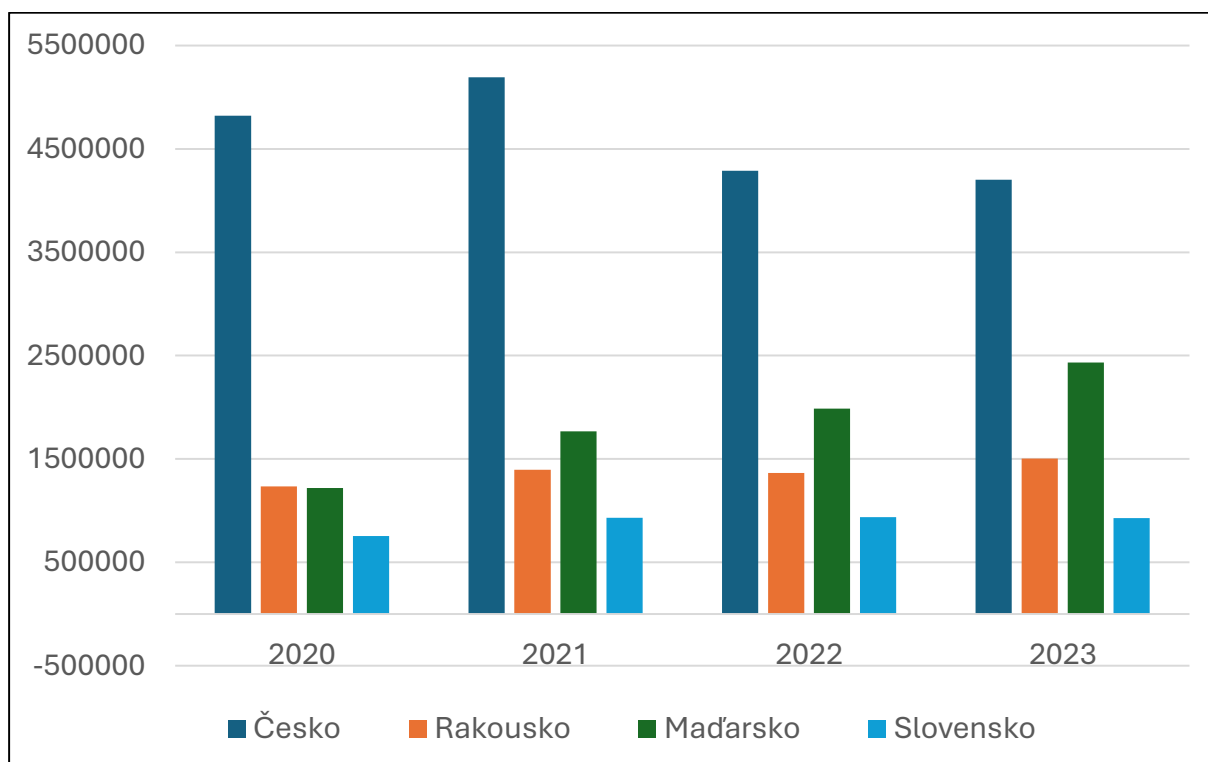
Následující grafy na obrázcích 20 a 21 obsahují hodnoty dovozu a vývozu Svobodného státu Sasko v období 2020 až 2023 pro země „osy Vindobona“, tj. Česko, Slovensko, Maďarsko a Rakousko. Podle očekávání má sasko-český objem obchodu největší podíl. Ukazuje se však také, že v tomto období vzrostl dovoz z Maďarska a významně se zvýšil také vývoz do Rakouska.

V následující části je proto na základě údajů z prognózy dopravy 2040 kladen důraz na otázku, jak se tyto skutečnosti projeví v dlouhodobém horizontu na dopravních tocích směřujících z a do jihovýchodní Evropy.

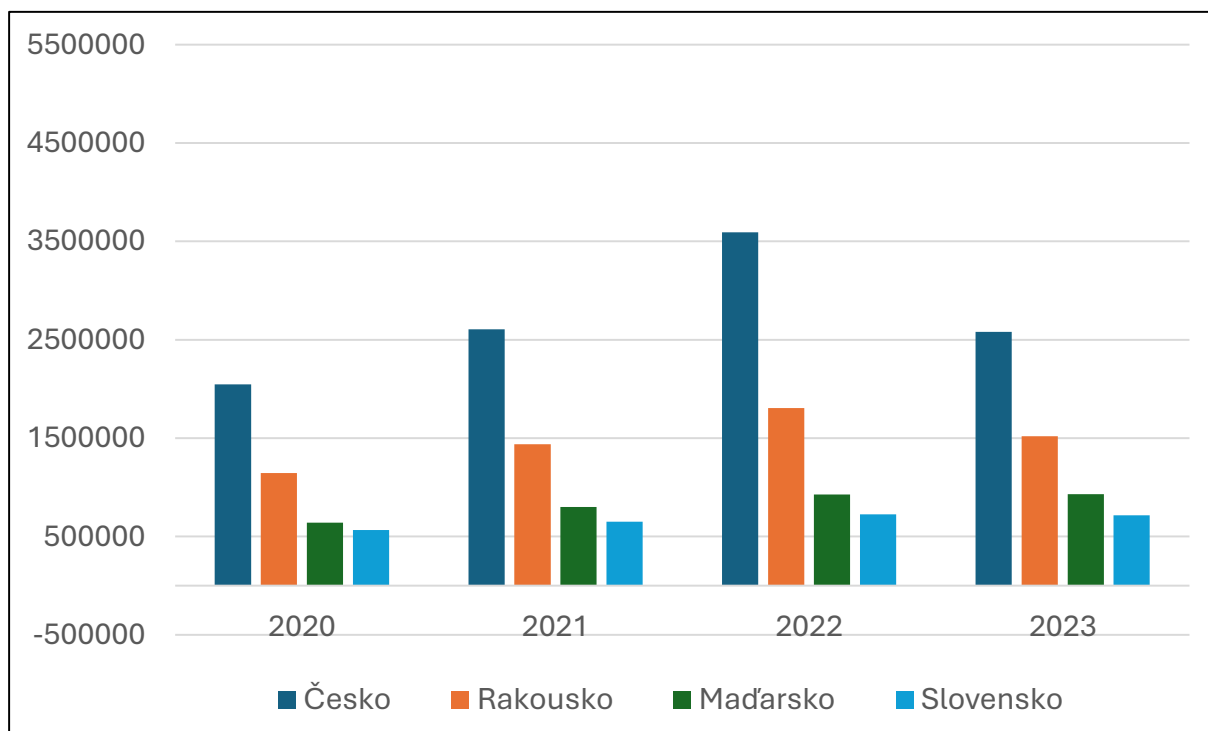
---

<sup>21</sup> Nové spojení (150) a stávající trať v údolí Labe (48)

<sup>22</sup> Den Evropy 2025: Evropská unie jako pilíř hospodářského úspěchu v Sasku, SMWA, 2025



Obrázek 21: Dovoz do Saska v 1 000 EUR (zdroj: Saský zemský statistický úřad, 2023b)



Obrázek 22: Vývoz ze Saska v 1 000 EUR (zdroj: Saský zemský statistický úřad, 2023b)

#### 4.3.4 Prognóza dopravy 2040

Prognóza dopravy do roku 2040, kterou v říjnu 2024 představilo Spolkové ministerstvo dopravy, předpokládá významný nárůst nákladní dopravy na celém území Spolkové republiky Německo. Podle této prognózy se ve srovnání s referenčním rokem 2019 očekává nárůst objemu přepravy o 18 % v železniční dopravě a o 19 % v silniční dopravě. Pokud jde o přepravní výkon, je míra růstu s 35 %, příp. 34 % výrazně vyšší. Zde jsou již zohledněny dopady strukturálního efektu nákladní dopravy, např. zrušení hromadné přepravy fosilních paliv. Zatímco vnitrozemská lodní doprava zaznamená v důsledku toho významný pokles objemu (ca -16 %), pokles objemu železniční dopravy bude výrazně kompenzován očekávaným růstem kombinované dopravy: v kombinované dopravě železnice - silnice činí růst v přepočtu na objem přepravy ca 96 % a v přepočtu na přepravní výkon ca 82 % (srov. tabulky 7 a 8).

Ke kombinované dopravě železnice -silnice patří také železniční přeprava ISO kontejnerů v zázemí námořních přístavů, která představuje vysoký podíl na železniční nákladní dopravě na trati v údolí Labe již v současné době a je i určujícím faktorem při stanovení kapacity trasy nové trati.

Objem přepravy v nákladní dopravě (mil. tun)			
	2019	2040	Veränderung
<b>Železnice</b>	390,8	461,0	18,0 %
<b>Silnice</b>	3.759,3	4.475,7	19,1 %
<b>Vodní cesty</b>	206,8	173,9	- 15,9 %
<b>Celkem</b>	4.356,8	5.110,6	17,3 %
<b>z toho kombinovaná doprava</b>			
<b>Železnice</b>	108,1	211,5	95,7 %
<b>Vodní cesty</b>	23,0	36,0	56,5 %
<b>Celkem kombinovaná doprava</b>	<b>131,1</b>	<b>247,6</b>	<b>88,9 %</b>

Tabulka 9: Objem přepravy v nákladní dopravě (mil. t) (zdroj: Spolkové ministerstvo dopravy)

Přepravní výkon v nákladní dopravě (mld. tunokilometrů)			
	2019	2040	Veränderung
<b>Železnice</b>	138,9	188,0	35,3 %
<b>Silnice</b>	498,8	668,4	34,0 %
<b>Vodní cesty</b>	51,6	48,2	- 6,6 %
<b>Celkem</b>	689,3	904,6	31,2 %
<b>z toho kombinovaná doprava</b>			
<b>Železnice</b>	57,3	104,4	82,2 %
<b>Vodní cesty</b>	6,5	11,1	71,1 %
<b>Celkem kombinovaná doprava</b>	<b>63,8</b>	<b>115,5</b>	<b>81,0 %</b>

Tabulka 10: Přepravní výkon v nákladní dopravě (mld. tkm) (zdroj: Spolkové ministerstvo dopravy)

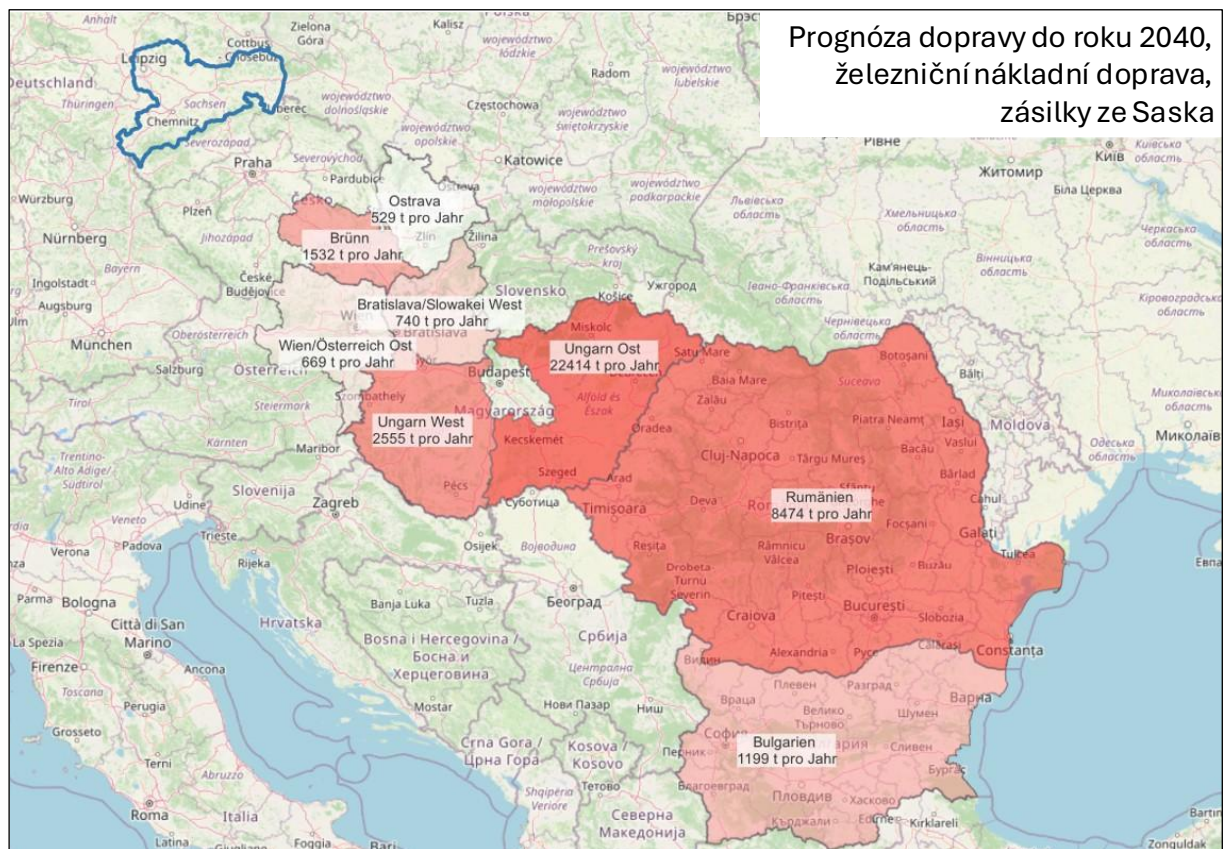
Prognóza zohledňuje změny rámcových podmínek oproti dosud platné dopravní prognóze pro rok 2030. Patří sem mj. opatření pro dosažení cílů v oblasti ochrany klimatu stanovená zákonem a programově, která byla začleněna do prognostického procesu jako předpoklady, příp. premisy. V rozložení dopravních toků jsou rovněž zohledněny projekty dopravní infrastruktury s významným vlivem na síť, jako je nové železniční spojení Drážďany – Praha.

Rozdělení dopravních buněk pro prognózu dopravy do roku 2040 zahrnuje celou Evropu. Rozdělení buněk v zahraničí obecně není tak jemné a podrobné jako v Německu, v pohraničních oblastech je však stále maloplošné, s rostoucí vzdáleností od Německa se stává stále hrubším. Soubor údajů je rozčleněn podle druhů dopravy. Každý propojovací dopravní model obsahuje zdrojovou a cílovou buňku na základě evropského kódu LAU (Local Administrative Unit), který představuje další členění regionů NUTS-3. Toto členění je v prognóze dopravy k dispozici pouze pro buňky v Německu, sousední země jsou rozděleny do regionů NUTS-1, další státy nejsou dále členěny. Ke každému vztahu jsou k dispozici informace o primární skupině zboží, množství v tunách, druhu dopravy a hodnotě přepravy a další jednotlivé údaje.

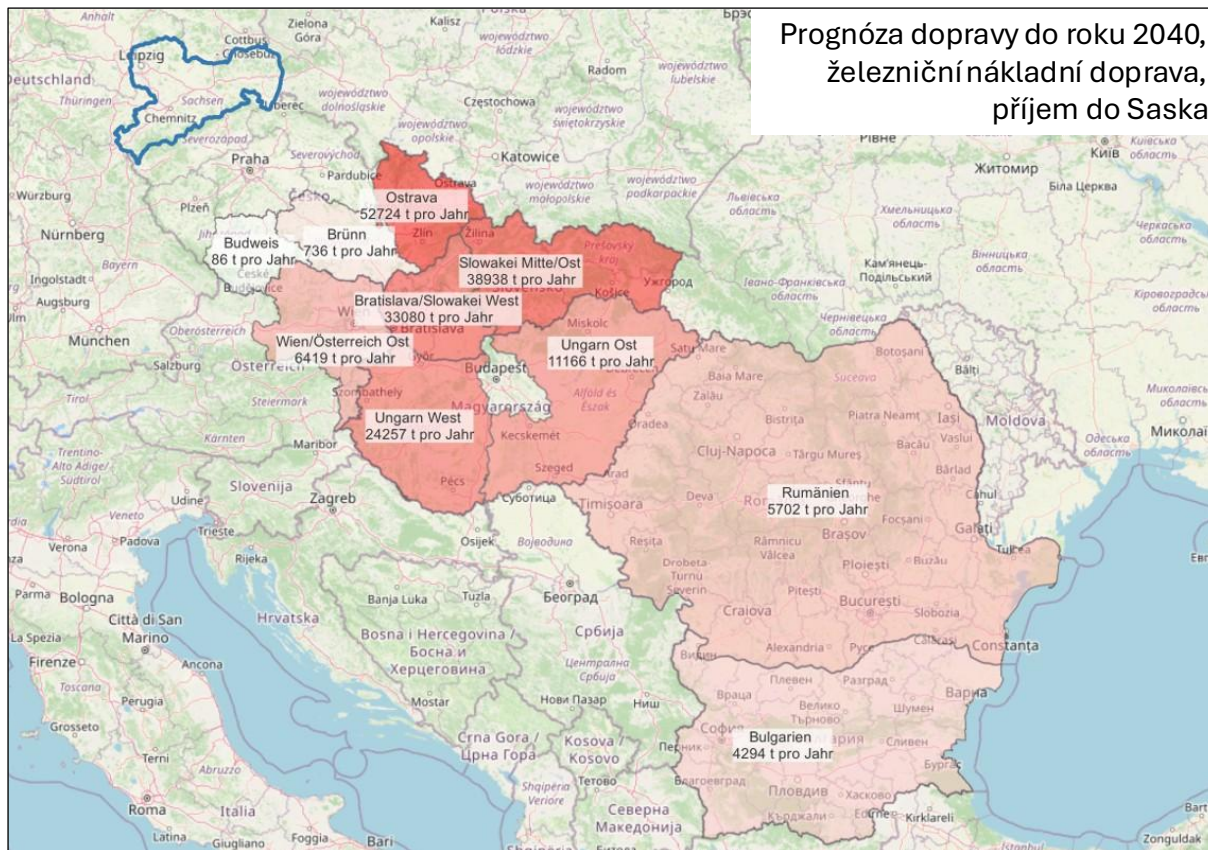
V této analýze byly vypočítány vztahy mezi příslušnými zdrojovými a cílovými buňkami mezi Saskem a zkoumanou oblastí s minimální vzdáleností 400 km (např. Lipsko-Brno) a je vyhodnoceno množství přepravy v tunách podle regionu, a to pro silniční i železniční nákladní dopravu. Následující tabulka 9 obsahuje hodnoty jednotlivých dopravních buněk pro základní rok 2019 a pro prognózovaný rok 2040. Hodnoty pro rok 2040 a geografické vymezení dopravních buněk jsou uvedeny také na mapách na obrázku 23 a 24.

Dopravní buňka/ region	Základní rok 2019		Prognózovaný rok 2040	
	Zásilky po železnici (t)	Příjem po železnici (t)	Zásilky po železnici (t)	Příjem po železnici (t)
České Budějovice	k. A.	47	k. A.	86
Brno	784	533	1532	736
Ostrava	650	39125	529	52724
Západní Slovensko	453	27302	740	33080
Střední/východní Slovensko	k. A.	28107	k. A.	38938
Vídeň/východní Rakousko	651	6621	669	6419
Západní Maďarsko	2136	20264	2555	24257
Východní Maďarsko	15653	8131	22414	11166
Rumunsko	6247	5078	8474	5702
Bulharsko	674	3512	1199	4294

**Tabulka 11: Železniční nákladní doprava 2019/2040, zásilky a příjem Sasko – jihovýchodní Evropa (zdroj: Prognóza dopravy 2040 Spolkového ministerstva dopravy)**



Obrázek 23: Železniční nákladní doprava 2040, zásilky ze Saska směrem do jihovýchodní Evropy (mapa: OpenStreetMap, vlastní úprava)



**Obrázek 24: Železniční nákladní doprava 2040, příjem do Saska z jihovýchodní Evropy (mapa: OpenStreetMap, vlastní úprava)**

Z číselných údajů je patrné, že některé regiony podél dopravního koridoru sousedícího s novou tratí směrem na jihovýchod již v současné době vykazují větší objemy železniční přepravy ze Saska a do Saska, resp. že tyto objemy v prognózovaném období porostou. Patří sem např. oblast Ostravy a destinace na Slovensku a v Maďarsku. Je však třeba zmínit, že tyto objemy s čistou hmotností vlaku 1 000 až 1 500 tun nebudou pro pravidelnou přepravu celých vlaků z/do Saska dostačovat. V budoucnu bude spíše záležet na efektivním zapojení saských překladišť a logistických center do výrobních systémů železničních dopravců jak v kombinované dopravě, tak v konvenční nákladní dopravě.

V kombinované dopravě se jedná například o systémy linkových vlaků, které jezdí mimo jiné mezi saskými překladišti v Drážďanech, Lipsku a Glauchau a německými námořními přístavy. Totéž platí pro přepravu přívěsů na ose Curtici (Rumunsko) – přístav Drážďany – přístav Rostock.

V nákladní železniční dopravě tvoří důležitý uzel výkonné zařízení pro řazení vlaků v Halle nad Sálou, kde se sdružuje tranzitní doprava přes Sasko se saským zbožím z importu a exportu, např. přes Railport Chemnitz<sup>23</sup>.

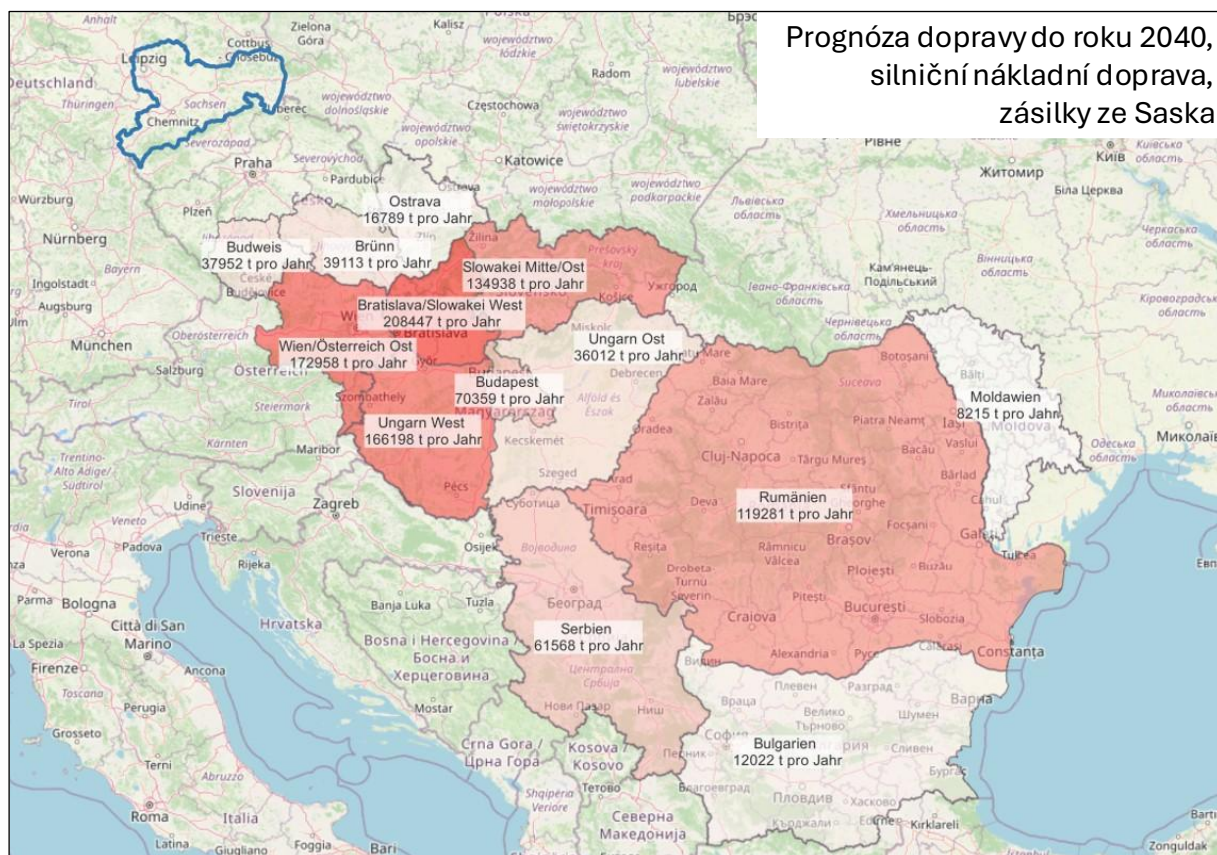
Dalším přínosem ke konsolidaci přepravních objemů vhodných pro celé vlaky je přesun další silniční přepravy na železnici. Hodnoty týkající se silniční nákladní dopravy pro roky 2019 a 2040, které jsou relevantní pro zkoumaný koridor, jsou uvedeny v tabulce 12. Zde je patrné, že odpovídající dopravní potenciál existuje mj. v dopravě s Rakouskem, Maďarskem a Slovenskem. Částečné přesunutí objemu na železnici je nutné i vzhledem k tomu, že dálnice A 17 je velmi zatížena těžkou nákladní dopravou již v současné době (srov. 4.3.2).

Pro intermodální logistická centra v Sasku bude proto v budoucnu ještě důležitější přizpůsobit přepravní kapacity odpovídajícím způsobem v kontextu logistické přidané hodnoty. Této problematice se věnuje oddíl 4.3.5.

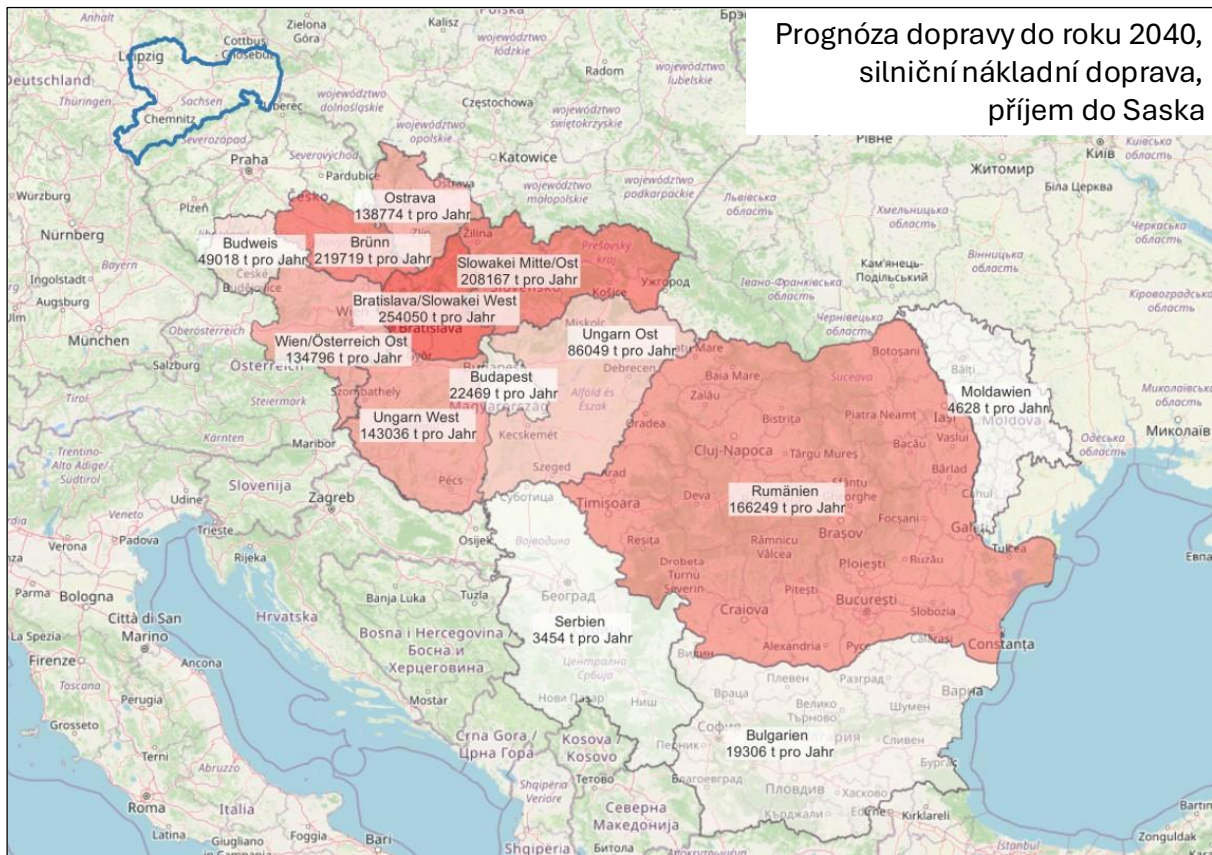
Dopravní buňka/ region	Základní rok 2019		Prognózaný rok 2040	
	Zásilky po silnici (t)	Příjem po silnici (t)	Zásilky po silnici (t)	Příjem po silnici (t)
České Budějovice	42.604	39.427	37.952	49.018
Brno	35.349	170.017	39.113	219.719
Ostrava	13.835	111.610	16.789	138.774
Západní Slovensko	179.328	201.824	208.447	254.050
Střední/východní Slovensko	122.291	173.493	134.938	208.167
Vídeň/východní Rakousko	182.138	117.101	172.958	134.796
Budapešť	55.212	17.975	70.359	22.469
Západní Maďarsko	127.363	115.029	166.198	143.036
Východní Maďarsko	26.250	67.666	36.012	86.049
Rumunsko	99.629	131.273	119.281	166.249
Bulharsko	9.703	15.193	12.022	19.306
Srbsko	47.406	2.621	61.568	3.454
Moldávie	6.315	3.321	8.215	4.628

**Tabulka 12: Silniční nákladní doprava 2019/2040, zásilky a příjem Sasko – jihovýchodní Evropa (zdroj: Prognóza dopravy 2040 Spolkového ministerstva dopravy)**

<sup>23</sup> <http://railport-chemnitz.de/>



**Obrazek 25: Silniční nákladní doprava 2040, zásilky ze Saska směrem do jihovýchodní Evropy (mapa: OpenStreetMap, vlastní úprava)**



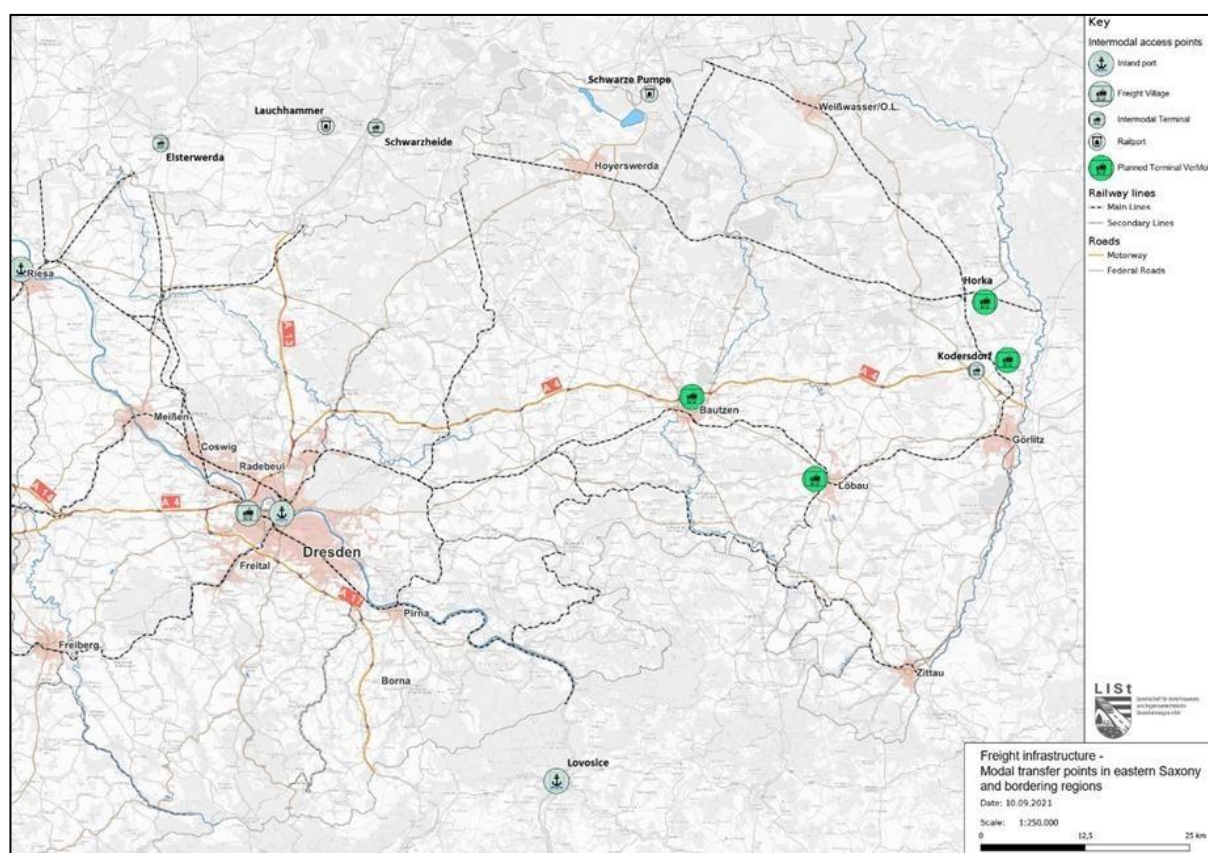
**Obrazek 26: Silniční nákladní doprava 2040, příjem do Saska z jihovýchodní Evropy (mapa: OpenStreetMap, vlastní úprava)**

#### 4.3.5 Odvození logistického potenciálu pro tvorbu přidané hodnoty

Vedle přesunu silniční dopravy na železnici má nové železniční spojení další dopad v možnosti využití potenciálu pro tvorbu přidané hodnoty prostřednictvím rozšíření stávajících nebo zřízení dalších dopravních uzlů s integrovanými logistickými zařízeními. Následující mapa ukazuje lokality relevantní pro saskou, příp. bezprostředně sousedící spádovou oblast nového železničního spojení.

Plány na rozšíření saských lokalit existují v přístavu Riesa, v terminálu kombinované dopravy v překladišti Drážďany a v Railportu Chemnitz. V drážďanském přístavu Alberthafen byl v roce 2024 uveden do provozu rozšířený Trailer Port, který byl dimenzován pro specifické potřeby překládky přívěsů, zejména s ohledem na plochy pro meziuskładnění. Kromě nákladových jednotek manipulovatelných jeřábem je zde možné manipulovat i přívěsy, které jeřábem zdvihat nelze.

Kromě toho byl v rámci projektu VerMoL<sup>24</sup>, který provedla společnost LIST GmbH, uskutečněn výzkum týkající se dodatečných překládkových kapacit v souvislosti s logistickými službami ve východním Sasku. Tyto lokality jsou rovněž vyznačeny na mapě. Pozadím zmíněného průzkumu je strukturální změna v oblasti Lužice. Celkově lze říci, že strukturální změna v saských uhelných revírech vytváří příznivé podmínky pro usidlování podniků s klimaticky šetrnými nebo klimaticky neutrálními výrobními procesy. Příkladem toho je iniciativa Net Zero Valley Lausitz<sup>25</sup>, jejímž cílem je vytvořit cílené pobídky pro podniky zabývající se zelenými technologiemi budoucnosti (CleanTech, CleanMobility). V tomto ohledu je efektivní železniční logistika pro lokalitu důležitým faktorem.



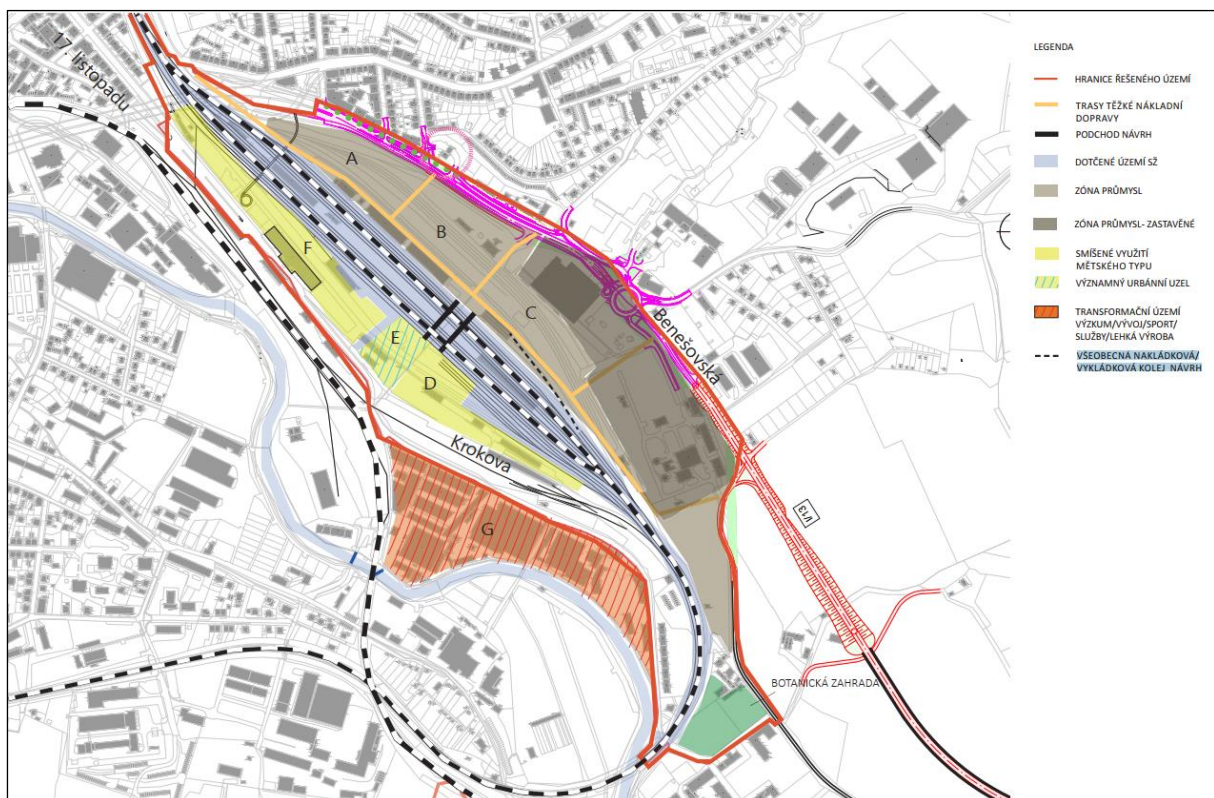
Obrázek 27: Intermodální centra překladišť ve spádové oblasti nového železničního spojení (zdroj: LIST GmbH, 2021)

<sup>24</sup> Begleitende Vernetzung und Beratung sowie Mitwirkung an einer koordinierten und verkehrsträgerübergreifenden Entwicklung überregional wirksamer Mobilitäts- und Logistikangebote (Doprovodné propojení a poradenství a spolupráce na koordinovaném a multimodálním rozvoji nadregionálně účinné nabídky pro mobilitu a logistiku)

<sup>25</sup> <https://www.netzerovalley.eu/>

Nové železniční spojení Drážďany – Praha nabízí dodatečné kapacity v přeshraniční železniční nákladní dopravě nejen pro saský import a export. Také pro českou skupinu přístavů Česko-saské přístavy s.r.o. (ČSP), která patří k saské společnosti Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH (Saské vnitrozemské přístavy horního Labe), se tak nabízí šance pro rozvoj. ČSP provozuje vnitrozemské přístavy Děčín a Lovosice, kde je k dispozici výkonné železniční napojení na trať v údolí Labe. Uvedení nového železničního spojení do provozu a s tím související uvolnění tras pro nákladní vlaky na jedné straně výrazně usnadní odbavení vlaků z obou českých přístavů směrem na sever. Na druhé straně se díky zrušení drážních zařízení podél české tratě v údolí Labe, která v budoucnu již nebudou potřebná, otevřou další možnosti rozvoje.

Příkladem je změna účelu stávajících kolejíšť na východním nádraží v Děčíně pro usídlení výrobních podniků. Podle plánů městské správy by zde měla vzniknout průmyslová zóna. Přestavba a rozvoj areálu mají být financovány z prostředků českého programu pro restrukturalizaci uhelných regionů Re:start. Na ploše ca 13 ha zde mají vzniknout plochy pro usídlení podniků. Podle současného stavu je napojení pozemků na železniční trať možné nebo plánované pouze v omezené míře. To může otevřít možnosti spolupráce s přístavem ČSP, který je vzdálený pouze ca 1,5 km a má k dispozici výkonná železniční překládková zařízení a je vhodný také jako konsolidační bod pro další objemy (klíčové slovo: řazení celých vlaků).



Obrázek 28: Plánovaná průmyslová zóna na nádraží Děčín - východ (zdroj: Městský úřad Děčín)

## 5. Další regionální přínosy

Jak již bylo zmíněno v úvodu, seskupení ESÚS se angažuje v intenzifikaci odborné podpory plánování nového spojení z regionálního hlediska. Tento cíl byl rovněž sledován prostřednictvím účasti na středoevropském projektu CORCAP. ESÚS se zde poprvé podílelo na mezinárodním kooperačním projektu jako přímý partner v období 2019 až 2022.

CORCAP byl kooperační projekt zaměřený na posílení regionálního rozvoje a logistiky podél koridoru TEN-V Orient/East-Med (dnes: Rýn - Dunaj), ke kterému jak známo patří také nové železniční spojení Drážďany – Praha. Deset partnerů z Německa, Česka, Slovenska a Maďarska vypracovalo mj. tzv. plány kapitalizace koridoru. Tyto plány mají pro vybrané dílčí oblasti ukázat, jak intenzivně působí využívaný koridor na hospodářské oblasti a logistická centra, resp. jaké příspěvky z regionů mohou funkčnost koridoru posílit. Za tímto účelem byl vypracován tzv. plán kapitalizace koridoru také pro Sasko.

ESÚS pracovalo společně se Saským státním ministerstvem pro infrastrukturu a regionální rozvoj, které převzalo vedení projektu, a společností Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH (Saské vnitrozemské přístavy horního Labe) na konkrétních řešeních pro česko-saský úsek koridoru. S uvedením nového železničního spojení do provozu lze využít a realizovat rozvojový potenciál a doporučená opatření popsaná v plánu kapitalizace koridoru pro Sasko.

Cílem je prostřednictvím cílených opatření podpořit regionálně-ekonomické využití transevropských dopravních os. Výsledky plánu zahrnují různé úrovně opatření:

Multimodální překládkové kapacity:

Hlavním cílem je posílení a rozšíření multimodálních uzlů. Jako pro budoucnost dobrý příklad moderní přepravní infrastruktury, která dokáže efektivně provádět kombinovanou silniční a železniční dopravu, je uváděn mj. Trailer Port Drážďany. Doplňkově je zkoumán Railport pro region Chemnitz jako nové logistické rozvojové místo. Tato místa mají pomoci přesunout dopravu z nákladních automobilů na železnici a současně napojit regionální hospodářská centra na mezinárodními toky nákladní dopravy.

Železniční napojení jako podpora branží a osidlování:

Systematické hodnocení saských průmyslových a obchodních lokalit ukázalo, že v mnoha místech existuje ještě značný potenciál pro zlepšení železničního napojení. Plán kapitalizace ukazuje, ve kterých lokalitách se jeví jako ekonomicky smysluplná reaktivace stávajících železničních vleček a které oblasti jsou vhodné pro nové napojení. Přitom bylo také zkoumáno, do jaké míry mohou být aktuální tendence v oblasti osidlování a vývoje branží (např. logistika, automobilový průmysl, chemie) podpořeny lepším napojením na železniční síť.

#### Zajištění pozemků v územním plánování:

Klíčovým strategickým prvkem je integrace rozvoje logistiky do saského krajského a regionálního plánování. Plán kapitalizace výslovně doporučuje dlouhodobé zajištění vhodných pozemků podél stávajících a plánovaných železničních koridorů. Zvláštní důraz je kladen na tzv. „rezervní lokality“ o minimální velikosti 25 hektarů, které mají být vyhrazeny pro velkoobjemové logistické projekty v oblasti železniční dopravy. Včasné zajištění těchto lokalit v rámci plánování je rozhodující pro budoucí konkurenceschopnost železniční nákladní dopravy.

#### Integrace do nadregionálních sítí:

Plán dále zdůrazňuje nutnost propojit místní opatření s nadřazenými strategiemi. Patří sem reaktivace tratí ve středních centrech a vývoj koncepcí napojování pro zvýšení efektivity železniční dopravy. Lepší koordinací a koncentrací nákladní dopravy se má redukovat nedostatek, využít synergie a zvýšit hospodárnost železničního systému.

Závěrem obsahuje plán kapitalizace řadu doporučení pro politické rozhodovatele, regionální plánovací svazy a provozovatele infrastruktury. Tato zahrnují opatření, která lze realizovat v krátkodobém horizontu, jako je reaktivace jednotlivých vleček, až po dlouhodobé strategie územního plánování. Mezi ně patří vývoj průběžně aktualizovaného katastru lokalit a vytvoření sítě odborníků pro železniční logistiku, stejně jako nutnost koordinovaného investičního rámce pro realizaci navrhovaných opatření.

## 6. Shrnutí výsledků

Na základě studie „Analýza makroekonomických efektů nového železničního spojení Drážďany – Praha pro Svobodný stát Sasko“ došlo na základě aktuálního stavu plánování k aktualizaci a prohloubení obsahu. Do zpracování byly zahrnuty také výsledky z projektů seskupení ESÚS a dalších aktivit z uplynulých let.

Pro odhad budoucích dopadů nového železničního spojení Drážďany ve fázi výstavby a provozu se ukázalo jako smysluplné zahrnout skutečné zkušenosti z podobných projektů infrastruktury, které jsou již ve výstavbě nebo v provozu. Do studie byly proto zahrnuty Öresundský most, který je v provozu již 25 let, Gotthardská osa, Koralmská dráha, která bude brzy uvedena do provozu, a Brennerský úpatní tunel. Další projekty<sup>26</sup> byly sice považovány za relevantní, ale vzhledem k omezeným dostupným informacím nebyly nadále zohledněny.

Obecně se dá konstatovat, že před zahájením a také během výstavby je obvykle kladen velký důraz na odhad regionálních dopadů, mj. za účelem obsahových podkladů pro politické rozhodovací procesy. Naproti tomu zdroje informací ohledně dopadů během fáze provozu jsou podstatně méně rozsáhlé. Obvyklý je však alespoň jednorázový monitoring dopadů v intervalu několika let po uvedení do provozu.

Srovnávací analýza na jedné straně objasňuje, že každý projekt s sebou do regionů přináší velmi různé účinky: zatímco např. Öresundský most spojuje dvě aglomerace do jednoho společného hospodářského prostoru na dojezdovou vzdálenost, stojí u Gotthardské osy v popředí spíše odlehčení tranzitní nákladní dopravy. Jako další faktor vlivu, který nelze podcenit kvůli spojujícímu účinku projektu dopravní infrastruktury, je fakt, zda se jedná o přeshraniční projekt a jak velká je v tomto případě jazyková bariéra. Přes všechny regionálně specifické rozdíly mají všechny zkoumané projekty podstatnou společnou skutečnost, a sice tu, že dopravní očekávání byla v ohledu na růst železniční osobní i nákladní dopravy buď splněna nebo i zřetelně překonána. Počet dojíždějících se po zprovoznění Öresundského mostu zdesetinásobil. Také na Gotthardské ose došlo k výraznému nárůstu dojíždění, neboť se při stejné časové dotaci na cestu zřetelně zvýšily možné vzdálenosti, a vznikl tak komfortní podnět pro dojíždějící zaměstnance i studenty.

---

<sup>26</sup> Např. kanálový tunel, Mont-Ceniský úpatní tunel (vysokorychlostní trasa Lyon – Turín)

## **8 let výstavby: pracovní místa, přidaná hodnota ve stavebnictví, řemeslech a službách v Sasku**

Již během fáze výstavby generují projekty srovnatelné s novým železničním spojením Drážďany – Praha signifikantní regionálně hospodářský dopad. To se týká na jedné straně vytvoření výrazného počtu dočasných pracovních míst v okolí projektu stavby, regionální přidané hodnoty v odvětvích hlavní i vedlejší stavební činnosti a také v řemeslech, dopravě, službách či gastronomii. V neposlední řadě vyplývají z výstavby tunelu možnosti těžby surovin v kontextu saské strategie pro suroviny. Souhrnně lze na základě analogických pozorování, mj. u Brennerského úpatního tunelu, od nového železničního spojení Drážďany – Praha očekávat následující účinky:

Během hlavní fáze výstavby, která potrvá přibližně 8 let, by mohlo být vytvořeno až 23 500 celoročních pracovních míst přímo souvisejících s výstavbou a dalších 5 800 indukovaných pracovních míst. Celkový potenciál dopadu na zaměstnanost tak činí přibližně 29 000 pracovních míst během fáze výstavby s ročním průměrem přibližně 3 600 zaměstnanců. Na jedné straně lze předpokládat, že podstatná část celkového počtu vytvořených pracovních míst bude mimo Sasko. Na druhé straně lze očekávat, že zejména v oblasti indukovaných pracovních míst, např. v hotelnictví a pohostinství, sektorech služeb a dopravy, maloobchodu a v řemeslech, v Sasku vznikne srovnatelně vyšší podíl dopadu na zaměstnanost. Podle toho může na saském trhu práce vzniknout podíl přibližně 25 % celkového dopadu na zaměstnanost (přímý a indukovaný), což odpovídá v ročním průměru až 900 zaměstnancům, resp. až 7 250 pracovním místům po celou dobu výstavby.

## **Až 23 mil. EUR regionálního obratu v gastronomii, obchodu a službách**

Pokud se dále předpokládá, že – podobně jako v případě Brennerského úpatního tunelu – ca 20 % hrubé přidané hodnoty zůstane v regionu, povede to k významným ekonomickým impulsům ve Svobodném státě: Při současných stavebních nákladech v Německu ve výši přibližně 5 mld. EUR lze očekávat hrubou přidanou hodnotu ve výši přibližně 8,392 mld. EUR, z čehož 1,679 mld. EUR bude generováno v Sasku. Pokud použijeme podobné analogie pro využití místních gastronomických, obchodních a služebních nabídek pracovníky na staveništi, lze během fáze výstavby v Sasku očekávat obrat v řádu 16 až 23 mil. EUR. Tyto tržby vzniknou především v okolí přístupových míst (boční přístupy) na staveništi tunelu v okrese Saské Švýcarsko – Východní Krušnohoří.

## **Tunel jako zdroj surovin pro další saské stavební projekty**

Staveništi tunelu je současně zdrojem surovin. Snižuje se tak mj. potřeba dopravy po silnici a množství materiálu určeného k uložení na skládkách. Kromě toho se šetří stávající zdroje,

protože není nutné odebírat tolik materiálu z externích kamenolomů nebo štěrkoven. Podle studie zadané v roce 2023 ministerstvem SMWA vznikne na německé straně ca 8 mil. tun (objem ca 4 mil. m<sup>3</sup>) přebytečného výkopového materiálu. Zhruba polovina z toho (ca 3,8 mil. tun) je klasifikována jako materiál vhodný k opětovnému použití. Vytěžený materiál z tunelu lze mj. použít pro výstavbu protipovodňových staveb v blízkosti lokality, přípravné násypy průmyslových, obchodních nebo dopravních ploch, krajinářské úpravy nebo pro skladování vhodného materiálu pro pozdější použití (např. při stavbě silnic).

### **V provozu dojde díky novému spojení ke snížení hluku v údolí Labe a vytvoření kapacity přesunu dopravy na železnici**

Účinky během fáze provozu nového spojení vyplývají vedle snížení hluku především z vytvoření dodatečných kapacit tratí pro osobní a nákladní dopravu, významného zkrácení délky tratě mezi Drážďany a Ústím nad Labem, trasování pro vyšší rychlosti v osobní dopravě a z toho vyplývajícího zkrácení doby jízdy. Ačkoli se při posuzování regionálních přínosů zaměřila pozornost na přeshraniční úsek nového spojení s úpatním tunelem jako klíčovým prvkem, byly zohledněny i aspekty, které přesahují rámec této studie. To zahrnuje jak dokončení úseků nového železničního spojení na české straně až do Prahy, tak i další rozšíření trati do oblasti Vídně a Budapešti na tzv. ose Vindobona.

Kromě zkrácení doby jízdy na trase Drážďany – Ústí nad Labem – Praha dojde k výraznému zlepšení v osobní železniční dopravě mj. díky zavedení celodenního hodinového intervalu na lince vlaku EC Drážďany – Praha s napojením na německý jízdní řád. Díky tomu bude v Drážďanech zajištěno napojení mj. na linky S-Bahn S8 do Kamenze a S5 do Riesy a na regionální vlak RB30 do Cvikova, čímž se výrazně posílí regionální dopravní dostupnost. V plánu nového železničního spojení se dále počítá s dalším přímým regionálním expresem mezi Drážďany a Teplicemi. Ten by měl jezdit každé dvě hodiny s 8 vlaky denně v každém směru. Mezi hlavním nádražím v Drážďanech a novou odbočkou nové železniční trati Heidenau-Sedlitz se předpokládá překrývání s dvouhodinovým intervalem rovněž nové linky regionálního expresu Drážďany hl. n. – Bad Schandau – Ústí n. L., čímž se výrazně zlepší kvalita nabídky regionální železniční dopravy v horním údolí Labe.

### **Lepší dostupnost pro dojíždějící a denní turisty posílí region**

Kromě kvantitativního zkrácení doby jízdy dojde také ke kvalitativnímu zlepšení dostupnosti. Z rozšíření spádové oblasti zastávek a uzlů, jako jsou Drážďany, Heidenau nebo Ústí nad Labem, budou těžit jak dojíždějící, tak studenti a příležitostní uživatelé. Pro spojení Drážďany – Ústí n. L. se předpokládá nárůst poptávky až o 51 %. Pro spojení Drážďany – Teplice se předpokládá nárůst až o 53 %, stejně jako pro spojení Drážďany – Litoměřice. Tyto nárůsty

vyplývají z rozšířeného akčního rádia při stejné době cesty, ale také ze zlepšených přestupů. Pro regionální trh práce to znamená zvýšení dosahu dojíždění, zejména pro české zaměstnance, kteří pracují v Drážďanech a okolí. Zároveň vzniká nová nabídka pro cestující na služebních cestách a pro turisty, kteří budou moci do obou zemí denně dojíždět.

### **Z Vídně do Drážďan za tři hodiny: saský turismus bude profitovat**

Nové železniční spojení Drážďany – Praha je součástí dopravní osy Berlín – Praha – Vídeň, tzv. „Via Vindobona“, kterou mají sousední státy rozšířit tak, aby se doba jízdy z aktuálních více než 8 hodin zkrátila na přibližně 4 hodiny. Očekává se, že to bude mít pozitivní vliv na počet přenocování v saských turistických destinacích. V této souvislosti je pozoruhodné, že jak pro cestovní ruch v hlavním městě, tak v Sasku celkově dosáhli hosté z Rakouska téměř stejného významu jako návštěvníci ze sousedního Česka, které je výrazně blíže. Obě skupiny návštěvníků v současné době představují přibližně 10 % celkového počtu zahraničních hostů v Drážďanech.

Nové železniční spojení podporuje také výměnu mezi vysokými školami a výzkumnými institucemi v Sasku a Česku. Intenzivní spolupráce přispívá prostřednictvím vzdělávání, výzkumu a hospodářské spolupráce k upevnění regionálních vztahů.

### **Více zboží na železnici v tranzitní dopravě a pro saský zahraniční obchod**

V železniční nákladní dopravě dojde díky novému spojení k výraznému zvýšení počtu tras pro nákladní vlaky v úseku Drážďany – Ústí nad Labem ze současných 135 na ca 200 v budoucnu. Kromě snížení hluku v údolí Labe to významně přispěje k odlehčení saské dálniční sítě. Již v současné době má úsek v blízkosti hranic s 37 % více než dvojnásobný podíl těžké dopravy než je průměr německé dálniční sítě. Počet jízd se od roku 2019 zvýšil z ca 1,92 milionu na 2,23 milionu v roce 2024, což odpovídá nárůstu o 12 %. I v budoucnu lze očekávat další nárůst silniční nákladní dopravy, jak dokládá aktuální prognóza Spolkového ministerstva dopravy pro rok 2040. Nové spojení Drážďany – Praha tak zajistí, aby byla stávající tíživá situace v železniční nákladní dopravě přes údolí Labe odstraněna. Stávající železniční nákladní doprava tak bude i v budoucnu moci být prováděna produktivně a nedojde k přesunu zpět na saskou dálniční síť. Kromě toho nabízí nové spojení předpoklad pro to, aby se předpokládaný růst železniční nákladní dopravy stal realizovatelným díky zvýšení kapacity tratí. Z toho budou profitovat i saské lokality v oblasti zahraničního obchodu a logistické přidané hodnoty. Nové železniční spojení tak posílí pozici saského hospodářství v obchodu s jihovýchodní Evropou díky příznivým rámcovým podmínkám pro konkurenceschopné logistické řetězce s integrací železniční dopravy.

Vyhodnocené údaje z prognózy dopravy Spolkového ministerstva dopravy pro rok 2040 dokazují, že některé regiony podél dopravního koridoru sousedícího s novým spojením směrem na jihovýchod již v současné době vykazují větší objemy železniční přepravy z a do Saska, příp. že tyto objemy v prognózovaném období porostou. Patří sem například oblast Ostravy a destinace na Slovensku a v Maďarsku. Je však třeba zmínit, že tyto objemy obvykle nebudou pro pravidelnou přepravu celých vlaků z a do Saska dostačovat. V budoucnu bude spíše záležet na efektivním zapojení saských překladišť a logistických center do výrobních systémů železničních dopravců jak v kombinované dopravě, tak v konvenční nákladní dopravě.

### **Nové spojení posílí přidanou hodnotu v saské logistice a sbližování v pohraniční oblasti**

Vedle přesunu silniční dopravy na železnici má nové železniční spojení další dopad v možnosti využití potenciálu pro tvorbu přidané hodnoty prostřednictvím rozšíření stávajících nebo zřízení dalších dopravních uzlů s integrovanými logistickými zařízeními. Plány na rozšíření saských lokalit existují v přístavu Riesa, v terminálu kombinované dopravy v překladišti v Drážďanech a v Railportu Chemnitz. V drážďanském přístavu Alberthafen byl v roce 2024 uveden do provozu rozšířený Trailer Port, který byl dimenzován pro specifické potřeby překládky přívěsů.

V neposlední řadě lze díky zprovoznění nového železničního spojení Drážďany – Praha očekávat silnější sbližení saské a české pohraniční oblasti, mj. proto, že strategie a akční plány, které jsou v současné době připravovány, bude možné realizovat. Příkladem toho je regionální plán kapitalizace koridoru, který byl vypracován v rámci interregového projektu CORCAP za účasti seskupení ESÚS.

## Seznam obrázků

Obrázek 1: Přehledová mapa k nové trati v úseku Drážďany – Ústí nad Labem (zdroj: DB InfraGO).....	3
Obrázek 2: Geografické zařazení Öresundského mostu (zdroj: Øresundsbro Konsortiet) .....	6
Obrázek 3: Vývoj železniční osobní dopavy na Öresundském mostě (zdroj: Øresundsbro Konsortiet, vlastní úprava).....	7
Obrázek 4: Geografické zařazení gotthardské osy (zdroj: Švýcarský federální úřad pro dopravu BAV) .....	9
Obrázek 5: Monitoring gotthardské osy – úroveň výzkumu a dopadů (zdroj: Švýcarský federální úřad pro územní rozvoj ARE) .....	10
Obrázek 6: Změny v dálkové a regionální dopravě ve srovnání před a po zprovoznění Gotthardského úpatního tunelu (zdroj: Švýcarský federální úřad pro územní rozvoj ARE) .....	11
Obrázek 7: Geografické zařazení koralmské dráhy (zdroj: www.kaernten.at).....	13
Obrázek 8: Geografické zařazení Brennerského úpatního tunelu (zdroj: ESÚS Alpine Pearls) .....	15
Obrázek 9: Srovnávací profil délky Brennerského úpatního tunelu (zdroj: BBT SE) .....	15
Obrázek 10: Roční rozložení investic a národohospodářských dopadů ve fázi výstavby Innsbruck – Waidbruck s BBT v Itálii a Rakousku (zdroj: akciová společnost Brennerbahn).....	20
Obrázek 11: Dosažitelnost ubytování autem do 20 minut jízdy (mapa: Here Wego, vlastní úprava) .....	24
Obrázek 12: Vizualizace boční štolý Niederseidewitz (zdroj: DB InfraGO) .....	25
Obrázek 13: Provozní program nového železničního spojení ve výchozím a výhledovém stavu (zdroj: DB InfraGO).....	28
Obrázek 14: Napojení v Drážďanech hl. n. a Ústí n. L. (zdroj: DB InfraGO).....	30
Obrázek 15: Dojíždějící z České republiky (zdroj: Saský statistický úřad).....	34
Obrázek 16: České obyvatelstvo v Drážďanech (hlavní bydliště) (zdroj: Hlavní město Drážďany) .....	35
Obrázek 17: Mezinárodní přímé spoje v cestovním provozu Českých drah (zdroj: www.ceskedrahy.cz).....	36
Obrázek 18: Návštěvy Saska (zdroj: Saský zemský statistický úřad, 2023).....	37

Obrázek 19: Návštěvy ubytovacích zařízení v Drážďanech (zdroj: Hlavní město Drážďany)	38
Obrázek 20: Hodnoty z trvalého měřicího stanoviště A17, hraniční přechod Breitenau 2023 (zdroj: www.bast.de)	42
Obrázek 21: Dovoz do Saska v 1 000 EUR (zdroj: Saský zemský statistický úřad, 2023b)	44
Obrázek 22: Vývoz ze Saska v 1 000 EUR (zdroj: Saský zemský statistický úřad, 2023b)	44
Obrázek 23: Železniční nákladní doprava 2040, zásilky ze Saska směrem do jihovýchodní Evropy (mapa: OpenStreetMap, vlastní úprava)	48
Obrázek 24: Železniční nákladní doprava 2040, příjem do Saska z jihovýchodní Evropy (mapa: OpenStreetMap, vlastní úprava)	49
Obrázek 25: Silniční nákladní doprava 2040, zásilky ze Saska směrem do jihovýchodní Evropy (mapa: OpenStreetMap, vlastní úprava)	51
Obrázek 26: Silniční nákladní doprava 2040, příjem do Saska z jihovýchodní Evropy (mapa: OpenStreetMap, vlastní úprava)	52
Obrázek 27: Intermodální centra překladišť ve spádové oblasti nového železničního spojení (zdroj: LISt GmbH, 2021)	53
Obrázek 28: Plánovaná průmyslová zóna na nádraží Děčín - východ (zdroj: Městský úřad Děčín)	54

## Seznam tabulek

Tabulka 1: Národohospodářské dopady ve fázi výstavby BBT v Itálii a Rakousku (zdroj: akciová společnost Brennerbahn).....	19
Tabulka 2: Regionálně-hospodářské dopady ve fázi výstavby BBT v jižním Tyrolsku a Tyrolsku (zdroj: akciová společnost Brennerbahn) .....	20
Tabulka 3: Přímé zaměstnanecké poměry během fáze výstavby (studie 2014) .....	22
Tabulka 4: Dostupnost reprezentativních dopravních spojení ve scénářích (zdroj: Sächsisches Staatsministerium für Arbeit, Wirtschaft und Verkehr, 2019).....	31
Tabulka 5: Prognóza změny poptávky pro spojení vlaku EuroCity po zprovoznění nového spojení (zdroj: Saské státní ministerstvo pro hospodářství, práci a dopravu (SMWA), 2019) .....	32
Tabulka 6: Prognóza změny poptávky regionálního vlaku po zprovoznění nového spojení (zdroj: Saské státní ministerstvo pro hospodářství, práci a dopravu (SMWA), 2019) .....	33
Tabulka 7: Pobyt zahraničních turistů v Drážďanech v roce 2022 (zdroj: Hlavní město Drážďany) .....	38
Tabulka 8: Počet vjíždějících a vyjíždějících vozidel platících mýtné na hraničních přechodech s Českem (zdroj: BALM) .....	42
Tabulka 9: Objem přepravy v nákladní dopravě (mil. t) (zdroj: Spolkové ministerstvo dopravy) ...	46
Tabulka 10: Přepravní výkon v nákladní dopravě (mld. tkm) (zdroj: Spolkové ministerstvo dopravy) .....	46
Tabulka 11: Železniční nákladní doprava 2019/2040, zásilky a příjem Sasko – jihovýchodní Evropa (zdroj: Prognóza dopravy 2040 Spolkového ministerstva dopravy) .....	47
Tabulka 12: Silniční nákladní doprava 2019/2040, zásilky a příjem Sasko – jihovýchodní Evropa (zdroj: Prognóza dopravy 2040 Spolkového ministerstva dopravy) .....	50

## Seznam literatury

- Aktionsgemeinschaft Brennerbahn: Der wirtschaftliche Nutzen des BBT in der Bau- und Betriebsphase, Endbericht, [online]  
[https://www.verkehrsministerium.bayern.de/assets/stmi/vum/schiene/transfer\\_sonderausgabe\\_studie\\_dt.pdf](https://www.verkehrsministerium.bayern.de/assets/stmi/vum/schiene/transfer_sonderausgabe_studie_dt.pdf) [04.04.2025].
- Bundesministerium für Verkehr (2025): Verkehrsprognose 2040, Dokumentation und Daten, [online], <https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/verkehrsprognose-2040.html>
- Deutsche Bahn (2024): Boom beim internationalen Fernverkehr: 21 Prozent mehr Fahrgäste als 2019, [online]  
[https://www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart\\_zentrales\\_uebersicht/Boom-beim-internationalen-Fernverkehr-21-Prozent-mehr-Fahrgaeste-als-2019-12782822](https://www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart_zentrales_uebersicht/Boom-beim-internationalen-Fernverkehr-21-Prozent-mehr-Fahrgaeste-als-2019-12782822)  
[25.06.2025].
- Interreg Sachsen – Tschechien (2025): Materialwissen – Unis gemeinsam, [online]  
[https://www.sn-cz2027.eu/de/projekte/prioritat-3-bildung-lebenslanges-lernen-kultur-und-tourismus/100686706\\_matun](https://www.sn-cz2027.eu/de/projekte/prioritat-3-bildung-lebenslanges-lernen-kultur-und-tourismus/100686706_matun) [26.06.2025].
- Interreg Sachsen – Tschechien (2025): Verkehrsangebote des Nationalparks Böhmisches und Sächsisches Schweiz, [online]  
[https://www.sn-cz2027.eu/de/projekte/prioritat-4-zusammenarbeit-und-vertrauensbildung/100716900\\_verkehr-im-nationalpark](https://www.sn-cz2027.eu/de/projekte/prioritat-4-zusammenarbeit-und-vertrauensbildung/100716900_verkehr-im-nationalpark) [30.06.2025].
- JOANNEUM RESEARCH Forschungsgesellschaft mbH (2022): Research Report Series 225/2022: Der Koralmtunnel – Chance für Süd-Österreich? Neue Entwicklungsmöglichkeiten und Wachstumspotenziale entlang der Achse Graz-Klagenfurt – der Wirtschaftsraum Süd-Österreich positioniert sich im Wettbewerb der Standorte neu, Endbericht. Graz/Klagenfurt.
- Landeshauptstadt Dresden, Kommunale Statistikstelle Dresden (2025): Tourismus - Anzahl Ankünfte und Übernachtungen in Beherbergungsstätten nach Gästeherkunft (endgültige Jahreswerte).
- Landeshauptstadt Dresden, Kommunale Statistikstelle (2024): Blatt 19: 1.2.14 Ausländische Bevölkerung am Ort der Hauptwohnung nach 1. Staatsangehörigkeit 1995 bis 2023.
- Øresundsbro Konsortiet (2010): 10 Jahre Die Øresundbrücke und ihre Region, [online]  
<https://data.oresundsbron.com/cms/download/Die%20%C3%98resundbr%C3%BCcke%20und%20ihre%20Region%202010.pdf> [01.04.2025].

- Øresundsbro Konsortiet (2015): Die Øresundbrücke und die Region – 15 Jahre, [online] [https://fbbc.eu/wp-content/uploads/2021/03/2015-07-01-15-Jahre-Oresund\\_Quelle-oresundsbron-com.pdf](https://fbbc.eu/wp-content/uploads/2021/03/2015-07-01-15-Jahre-Oresund_Quelle-oresundsbron-com.pdf) [01.04.2025].
- ProgTrans AG, LUB Consulting GmbH (2014): „Analyse der makroökonomischen Effekte der Neubaustrecke Dresden – Prag für den Freistaat Sachsen“, [online] [https://www.nbs.sachsen.de/download/PT225\\_SMWA\\_NBS\\_Dresden\\_Prag\\_Schlussbericht\\_final.pdf](https://www.nbs.sachsen.de/download/PT225_SMWA_NBS_Dresden_Prag_Schlussbericht_final.pdf) [23.05.2025].
- Rechnungshof Österreich (2025): Projekt Koralmbahn – Bericht des Rechnungshofes, Reihe BUND 2024/14, [online] [https://www.rechnungshof.gv.at/rh/home/home/2025\\_14\\_Koralmbahn.pdf](https://www.rechnungshof.gv.at/rh/home/home/2025_14_Koralmbahn.pdf) [16.06.2025].
- Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (2019): Grenzüberschreitende Zusammenarbeit zur Entwicklung des Eisenbahnverkehrs Sachsen – Tschechien, Bericht zu MS2, Teil e.
- Sächsisches Staatsministerium für Wissenschaft, Kultur und Tourismus (2023): Masterplan Tourismus Sachsen, [online] <https://www.tourismus.sachsen.de/masterplan-tourismus-sachsen.html> [05.08.2025].
- Schweizer Bundesamt für Raumentwicklung ARE (2024): Monitoring Gotthard-Achse – Phase B, Verkehrliche und räumliche Auswirkungen der neuen Infrastruktur, [online] [https://www.aren.admin.ch/dam/are/de/dokumente/verkehr/dokumente/bericht/broschure\\_zw\\_ergebnis\\_mga\\_b.pdf.download.pdf/DE-Broschuere\\_MGA-B\\_2021.pdf](https://www.aren.admin.ch/dam/are/de/dokumente/verkehr/dokumente/bericht/broschure_zw_ergebnis_mga_b.pdf.download.pdf/DE-Broschuere_MGA-B_2021.pdf) [02.04.2025].
- Schweizer Bundesamt für Verkehr BAV (2025): Die Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT), [online] <https://www.bav.admin.ch/bav/de/home/verkehrsmittel/eisenbahn/bahninfrastruktur/ausbauprogramme/abgeschlossene-ausbauprogramme/neat.html> [25.06.2025].
- Statistisches Landesamt Sachsen (2023): Ankünfte und Übernachtungen in Beherbergungsstätten des Freistaates Sachsen ab 2000 (Auswahl) nach dem Herkunftsland der Gäste.
- Statistisches Landesamt Sachsen (2023b): Statistischer Bericht, Außenhandel des Freistaates Sachsen, Vorläufige Ergebnisse 2023, Tabellenblätter T2 und T5.
- SPF Group, s.r.o. (2021): Studie využitelnosti území rozvojové zóny Děčín – východní nádraží (Machbarkeitsstudie zum Entwicklungsgebiet Děčín-Ostbahnhof).
- Technische Universität Dresden (2025): Polnische und tschechische Partneruniversitäten, [online] <https://tu-dresden.de/internationales/partnerschaften-kooperation/mit-wem-kooperiert-die-TUD/regionalpartnerschaften/partner> [30.06.2025].

**Vydavatel:**

Nové železniční spojení Drážďany – Praha ESÚS  
Archivstraße 1, 01097 Dresden

**Redakce:**

Nové železniční spojení Drážďany – Praha ESÚS  
LUB Consulting GmbH

**Uzávěrka redakce:**

květen 2025

**Úprava a sazba:**

LUB Consulting GmbH

**Copyright**

Rozmnožování a rozšiřování, i výběrově, s uvedením zdroje dovoleno.