

**Věc:** Závěry konference „Vysokorychlostní železnice v ČR“, květen 2016, Náměšť nad Oslavou

Určeno pro představitele obcí v Kraji Vysočina.

Vážení představitelé obcí,

dovoluji si vám zaslat informace o přednáškách a také závěrech odborné konference, která proběhla minulý rok v květnu v Náměšti nad Oslavou.

Náš spolek Regio 2020 se dlouhodobě zaměřuje na podporu výstavby dopravní infrastruktury, podporu veřejné dopravy i udržitelného rozvoje. Přesto, že se na první pohled může zdát, že vysokorychlostní trať představuje pro náš kraj ohrožení z důvodu záboru a rozdělení území, jsme pevně přesvědčeni o opaku a také o tom, že jde o veřejně prospěšnou stavbu. Nová trať může být vedena citlivě k okolní krajině (mnoho úseků bude vedeno v tunelech) a povinností investora by mělo být veškeré záměry projednat a reagovat na požadavky obcí. Na druhou stranu nelze podle našeho názoru akceptovat principiální odmítání všeho bez racionální argumentace.

Z výše uvedených důvodů jsme pro vaši lepší orientaci připravili soubor informačních materiálů, které lze stáhnout na tomto odkazu: <https://uloz.to/!ipC6v2oDi/prezentace-zip>  
Heslo pro stažení souborů je: Regio2020

Usnesení účastníků konference, které bylo zasláno na Ministerstvo dopravy a na Ministerstvo pro místní rozvoj vám posíláme jakou součást tohoto dokumentu.

V případě jakýchkoliv dotazů jsme připraveni na ně reagovat.

S přáním hezkého dne

Bc. Aleš Kratina, předseda spolku

V Náměšti nad Oslavou 1.2. 2017

## Konference o vysokorychlostní železnici v ČR 25.-27.5. 2016

*(dále jen „konference“)*

### Deklarace účastníků konference k Rychlým spojením

Vysokorychlostní tratě **zvýší mobilitu pracovní síly** a tak se stanou nástrojem **podpory zaměstnanosti**: existuje psychologická hranice denního dojíždění - asi 1 hodina cesty. Většina území ČR bude dostupná z Prahy nebo Brna do 1 hodiny, dramaticky se zvýší dostupnost center z oblasti strukturálně postiženého Podkrušnohoří, Ostravska a Vysočiny, jakož i vzdálenějších oblastí Středočeského kraje. Možnost každodenní cesty do velkých měst a zpět za prací, službami, zábavou, kulturou **zastaví vysídlování venkova**. Vysokorychlostní tratě vytvoří pracovní příležitosti nejen při výstavbě, ale i při provozu.

**Již v současnosti ČR objíždějí vlaky** Vídeň – Hamburk, po dokončení VRT Durynsko - Bavorsko to bude i relace Vídeň – Berlín, mimo ČR! Rovněž relace Mnichov – Varšava je dnes vlakem nejrychlejší přes Berlín. Každé takové míjení však znamená, že namísto těchto vlaků je nutné objednávat více vlaků vnitrostátních, nebo méně významných mezinárodních, aby nebyla poškozena dopravní obslužnost ČR. Jenže v takových vlacích je méně cestujících, a jejich provoz tak stojí více peněz. Na dostatečně rychlé a tedy konkurenceschopné vlaky nejsou dotace třeba, a ty by tak mohly posloužit rozvoji vnitrostátních spojení, včetně regionálních, v jiných směrech.

Současné vedení dálkových spojů Praha – Brno cca 50km dlouhou oklikou je potřeba chápat jako dočasný, neuspokojivý stav. Spojení Prahy s Brnem, Vídní, Bratislavou a jihovýchodní Evropou kvůli tomu není konkurenceschopné a je nutné ho prioritně řešit. Je smutnou skutečností, že ani téměř 100 let od samostatnosti českého státu **neexistuje přímá železniční trať mezi dvěma největšími městy ČR – Prahou a Brnem**, která by byla navíc i významnou středoevropskou osou a podpořila význam pozice ČR v regionu.

Objednatelé dopravy v integrovaných dopravních systémech okolo Prahy, Brna a Ostravy narážejí na vyčerpání kapacity tratí včetně již modernizovaných koridorů. Řadu potřebných regionálních i dálkových vlaků nelze kvůli vytížení stávajících tratí objednat. Nákladní doprava musí čekat do nočních hodin.

Jízda vlaků, byť vyšší rychlostí, po nové vysokorychlostní trati bude z hlediska provozních nákladů (energie) **úspornější** a tedy **ekologičtější**. Nové aerodynamické rychlovlaky mají i při vyšší rychlosti srovnatelnou spotřebu energie jako konvenční vlaky, nová trať bude kratší než koridor a bude umožňovat jízdu přibližně konstantní rychlostí, na rozdíl od koridoru, kde vlaky kvůli lokálním propadům rychlosti mnohokrát opakovaně brzdí a rozjíždějí se.

Existují **celé regiony ČR**, které by bez vysokorychlostních tratí zůstaly z pohledu železniční dopravy **odříznuté od světa**. Příkladem může být Kraj Vysočina, který vnitrostátní železniční koridory míjejí, mezi nimi také ten z Prahy do Brna, vedoucí z historických důvodů velkou oklikou. Ve srovnání s dálnicí D1, ale i některými - na rozdíl od železnic kvalitně modernizovanými - silnicemi I. třídy tak spojení z Jihlavy prakticky kamkoliv mimo region je vlakem zcela bez šance na konkurenceschopnost. Naopak v případě stavby VRT Praha - Jihlava - Brno by se role dopravních prostředků zcela obrátily, a to nejen z Jihlavy samotné, ale i dalších měst regionu! Automaticky by zavedením nových dálkových vlaků došlo ke zkrácení intervalů spojení mezi většími městy Vysočiny.

Z těchto a dalších důvodů **účastníci konference žádají všechny dotčené představitele České republiky, aby zajistili urychlené zahájení přípravy a následné stavby nových vysokorychlostních tratí v ČR v co nejkratším termínu.**

Zde několik odkazů týkající se tématu vysokorychlostní tratě přes Vysočinu. Stačí pouze kliknout a dostanete se na požadovanou webovou stránku.

[Idnes – Jihlava](#)

[web Česká infrastruktura](#)

[web o vysokorychlostní železnici](#)

[Regionální web Velké Meziříčí](#)

[zpravodajský web Region Vysočina](#)

[web města Třebíč](#)

**Konference o vysokorychlostní trati se konala 25.—27. května 2016 v Náměšti n. Oslavou.**

