



**Puls**

# Superkonektor

Generel českých vysokorychlostních tratí

EMBARGO  
DO 12.6.2022

## Shrnutí

Institut Puls založený Petrem Kalašem, Adamem Ondráčkem a Martinem Hausenblasem prosazuje vizi prosperity České republiky založené na její centrální poloze v Evropě, usiluje zejména o vznik ČR jako dopravní, energetické a datové křižovatky.

Současné plány vysokorychlostních tratí v České republice nenapojují všechny kraje a navrhují jediné vysokorychlostní spojení do Německa přes Drážďany. Takový design dle našeho názoru/výsledku našich analýz plně nevyužívá potenciálu napojení na hospodářsky silné regiony Bavorska a nevytváří design „křižovatky Evropy“, pro jejíž vznik máme jedinečnou geografickou polohu.

Dokument dále rozvíjí návrh vysokorychlostních tratí Ministerstva dopravy a Správy Železnic tak, aby splňoval sadu rozšířených podmínek zahrnujících napojení všech krajských měst vysokorychlostní tratí do Prahy nebo Brna do 1 hodiny. Cílem je aby toto spojení bylo konkurenceschopné oproti cestě autem a zároveň napojovalo všechny přeshraniční významné přepravní směry. Již v prvotním návrhu infrastruktury jsou zohledněny požadavky na infrastrukturu potřebné pro taktový provoz a je zajištěno přímé napojení letišť pro zajištění synergie železniční a letecké dopravy. Mimo vysokorychlostních tratí materiál též navrhuje zlepšení některých stávajících tratí za účelem napojení dalších oblastí a propojení regionálních center mezi sebou. Zásadní je rychlá výstavba v kompletním rozsahu sítě do roku 2035 s ohledem na možnost značných úspor plynoucích z rozsahu projektu a jako protipatření redukcující vliv růstu cen stavebních nákladů.

Cílem dokumentu je vytvořit podklad pro cost-benefit analýzu přínosů vysokorychlostních tratí ve variantách (nestaví se vůbec, varianta Správy železnic, varianta Superkonektor) jako argument pro zajištění financování a porovnat vliv způsobu vedení projektu na náklady výstavby. Jako vzor jsme vybrali výstavbu tratí ve Španělsku, kde staví trati levně a rychle.

Celkový navrhovaný počet kilometrů budovaných tratí dle **Institutu Puls je 1179 km** z toho 851 km vysokorychlostních a 328 km nových tratí nižšího segmentu (Návrh Správy Železnic je 600–800 km)

**Celkové investiční náklady** v cenách roku 2023 při použití metodiky řízení projektu výstavby ze Španělska jsou **850 miliard Kč** (varianta SŽ je dle dostupných informací 1 bilion korun). Metoda řízení projektu tak má zásadní význam na celkové investiční náklady. Převzetí metodiky tak dovoluje výstavbu kompletní sítě za ceny nižší než uvádí SŽ pro připravovanou část.

Potenciál obyvatel, pro které je cesta z krajských měst do Prahy nebo Brna atraktivnější po železnici než autem bez výstavby, je 700 tisíc obyvatel, podle návrhu ŠZ pak 3,75 milionu obyvatel a podle návrhu institutu Puls více než 5,5 milionu obyvatel. Největší efekt pro potenciál dostupnosti a potenciál přenosu HDP má vysokorychlostní trať propojující Mnichov a Norimberk s Prahou do 2 hodin.

Výsledný design je zpracován do formy generelu. Pro Prahu je zmapován dopad generelu na kvalitu spojení s okolními významnými centry, přičemž jako míra atraktivity spojení je uvedeno HDP, které dané centrum generuje. Pro každý kraj pak jsou zmapovány dopady generelu do jízdnicích dob mezi sebou. Pro každou takovou relaci je pak vyčíslen potenciál tohoto spojení a jestli se jej podaří převést na železnici.

Tyto údaje jsou propočteny pro současný stav, stav rozvoje železnice podle SŽ a pro rozšířený návrh institutu Puls.

V závěru dokumentu je pak modelován dopad do úspory času při přepravě osob v rámci Evropy, potenciál dostupnosti počtu kontaktů one-day-trip a potenciál přenosu HDP ve všech třech variantách.

# Úvodní slovo

Tento generel vysokorychlostních tratí a doprovodných rychlých spojení doposud v České republice chyběl. Generel umožňuje získat představu o kompletním potřebném rozsahu vysokorychlostních tratí, jejich délce, dojezdových časech mezi hlavními uzly a investičních. Generel též vytváří podklad pro posouzení ekonomických a celospolečenských benefitů pro společnost.

**Autoři:** Ing. Petr Panský, Ing. Jiří Kalčík, RNDr. Michal Kowalski,  
doc. RNDr. Miroslav Marada, Ph.D.

**Editoři:** Mgr. Nikola Adamovská, Martin Hausenblas, MBA,  
Adam Ondráček





## Vize Institutu Puls

Již minimálně za doby posledních Přemyslovců, Karla IV. a za první republiky se nám podařilo být v centru dění, vlivu a prosperity v evropském měřítku. Vizí institutu PULS je dostat naši zemi opět na vrchol tím, že budeme stavět dlouhodobou prosperitu České republiky na její centrální poloze v Evropě. Naše geografická poloha v Evropě je totiž naší tzv. neférovou konkurenční výhodou, tedy výhodou oproti ostatním státům, kterou máme a nikdo ostatní ji nemůže získat. Pokud budeme rozvíjet úspěšné strategie, které na této konkurenční výhodě staví, nebudou náš specifický úspěšný národní koncept ostatní moci následovat. Takto můžeme založit dlouhodobou prosperitu státu. Budujme Českou republiku jako centrum Evropy, střed Evropy, srdce Evropy a mozek Evropy.

Z naší centrální polohy můžeme derivovat celou řadu strategií:

- **Dopravní křižovatka Evropy:** vysokorychlostní vlakové spojení mezi okolními státy, napojení všech krajských měst, přímé napojení letišť na rychlovlaky.
- **Energetická křižovatka Evropy:** umožnit přenos elektrické energie přes území několika států formou HVDC stejnosměrných vedení s využitím koridorů vysokorychlostních vlaků. Urychlit dekarbonizaci Evropy propojením výkonných větrných parků zejména v Severním a Baltském a Černém moři, našim územím, do zbytku Evropy. Snížit cenu elektrické energie o cca 30 % zvýšením mobility elektrické energie, čímž dojde k zvýšení konkurenceschopnosti a snížení nákladů na stabilizaci přenosové soustavy. Zvýšit naši energetickou bezpečnost efektivním propojením s energetickými zdroji napříč Evropou. Umožnit nízkoztrátový přenos elektrické energie v rámci EU. Zvýšit kohezi států Evropy připojením na robustní a nákladově efektivní zdroj energie založený na jejím sdílení.
- **Datová křižovatka Evropy:** optické sítě jako součást kritické infrastruktury umožní odolná datová propojení napříč Evropou. Centrum v datových propojeních Evropou umožňuje čerpat z nízké latence signálů a budovat na území České republiky průmysl ukládání a analytického zpracování dat včetně umělé inteligence.
- **Letecká křižovatka Evropy:** Z pohledu tranzitu přes naše území již dávno leteckou křižovatkou jsme. Pokud ovšem naše letiště nejsou dobře dopravně napojena na okolní aglomerace, nebudou u nás tato letadla přistávat. Jedná se zejména o zvýšení atraktivity našich vybraných letišť přímým napojením na vysokorychlostní trati. Dobře napojená letiště dramaticky snižují přepravní čas nutný pro globální cesty s ohledem na vynechání doposud nutného přestupu na jiném evropském letišti. Zkrácení přepravní doby o průměrně 4–5 hodin je klíčový parametr, který rozhoduje o umístění globálních institucí a centrál firem na našem území. To pak je rozhodné pro daňový domicil firem a vytváření center politického vlivu na našem území.

# Mise

Mise a principy řešení naší iniciativy jsou zaměřeny na zásadní zlepšení železničního systému v České republice s cílem posílit jeho atraktivitu a efektivitu. V rámci výše uvedené mise **Superkonektor** definoval obecné cíle:

- **Zvýšení atraktivity železniční přepravy:** Všechny hlavní propojení musí poskytovat časovou výhodu celkové přepravní doby oproti užití osobní automobilové dopravy. Dojde tak k výraznému zkrácení jízdních dob a k zvýšení pohodlí cestujících díky výstavbě nových vysokorychlostních tratí (VRT) s maximálními rychlostmi až **350 km/h**. Tento krok nejen zlepší efektivitu cestování vlakem, ale také významně zvýší kapacitu pro nákladní dopravu na stávajících tratích, čímž posílí celkový užitek železničního systému. Zvýšení dopravní kapacity stávajících tratí povede ke snížení kamionové dopravy v Česku a nižším nákladům na údržbu dálnic, nižšímu počtu dopravních nehod a ve výsledku i snížené zátěži ovzduší a dopadům na klima i lidské zdraví. Opatření též výrazně přispěje k naplnění dekarbonizačních cílů.
- **Propojení všech krajských měst do Prahy, nebo Brna nejvýše do 1 hodiny.** Krajská města budovat jako centrální přestupní uzly v regionech. Při plánování a rozvoji sítě klade Institut Puls důraz na rovný přístup a zlepšení dostupnosti všech základních směrů a relací, čímž se podpoří rozvoj okrajových a zaostávajících regionů. V relacích, kde by novostavba nebo rozsáhlá modernizace trati na dostatečně vysoké rychlosti nebyla vzhledem k přepravnímu významu opodstatněná, budou nasazeny moderní soupravy s naklápací skříní. V takovém případě budou tratě renovovány a upraveny tak, aby umožňovaly využití vyšší maximální rychlosti a zkrácení jízdní doby těmito vozidly.
- **Napojení letiště Václava Havla, Pardubice, Brno a Ostrava na vysokorychlostní trati.** Přičemž pardubické letiště by se tak mohlo díky rychlému spojení do Prahy stát přímou alternativou pro Letiště Václava Havla v Praze a umožnit další významné navýšení kapacity dálkové letecké dopravy pro pražský uzel a snížit objem krátkých letů.
- **Integrovaný taktový jízdní řád po vzoru Švýcarska:** Pro zajištění plynulých a spolehlivých přestupů ve směrech bez přímého spojení bude železniční provoz organizován podle principů integrovaného taktového jízdního řádu. To zajistí efektivní a kvalitní spojení z a do všech částí země, což umožní cestujícím mimo hlavní městské aglomerace snadněji využívat rychlé železniční spojení. Bude tak nabízeno kvalitní spojení prakticky odkudkoliv do všech destinací.
- **Rychlá napojení na zahraniční dopravní uzly:** Drážďany, Vratislav, Katovice, Žilina, Bratislava, Budapešť, Vídeň, Norimberk, Mnichov, Linec. Strategickým napojením na významná regionální centra a metropole sousedních států se česká železniční síť stane integrální součástí transevropského železničního systému, což podpoří ekonomický růst a zvýší konkurenceschopnost země. Česká republika se tak bude moci stát superkonektorem Evropy. Vytvoření křižovatky podpoří kohezi Evropské unie.
- **Modernizace méně exponovaných tratí a periferních propojení:** Pro zajištění konkurenceschopných cestovních dob i na méně frekventovaných relacích mezi krajskými městy a odlehlými regiony se provede modernizace existujících tratí na rychlosti až 200 km/h, což rozšíří síť atraktivních mezikrajských spojení.
- **Rychlá výstavba:** Maximum dokončené sítě do roku 2035, kompletní výstavba do roku 2040.

## Vymezení pojmů a vysvětlení zkratk

CIN	celkové investiční náklady
CÚ	cenová úroveň
CPK	Centralny port komunikacyjny
DSS3	Dopravní sektorová strategie 3. fáze, střednědobý plán údržby, rozvoje a financování dopravní infrastruktury pro období 2024–2033 s výhledem do roku 2050
EU	Evropská unie
HDP	hrubý domácí produkt
HVDC	vysokonapěťový jednosměrný kabel (high voltage direct current)
ORP	obec s rozšířenou působností
MD ČR	Ministerstvo dopravy České republiky
TŽK	tranzitní železniční koridor
VRT	vysokorychlostní trať

## Současný vývoj a perspektivy výstavby VRT v České republice

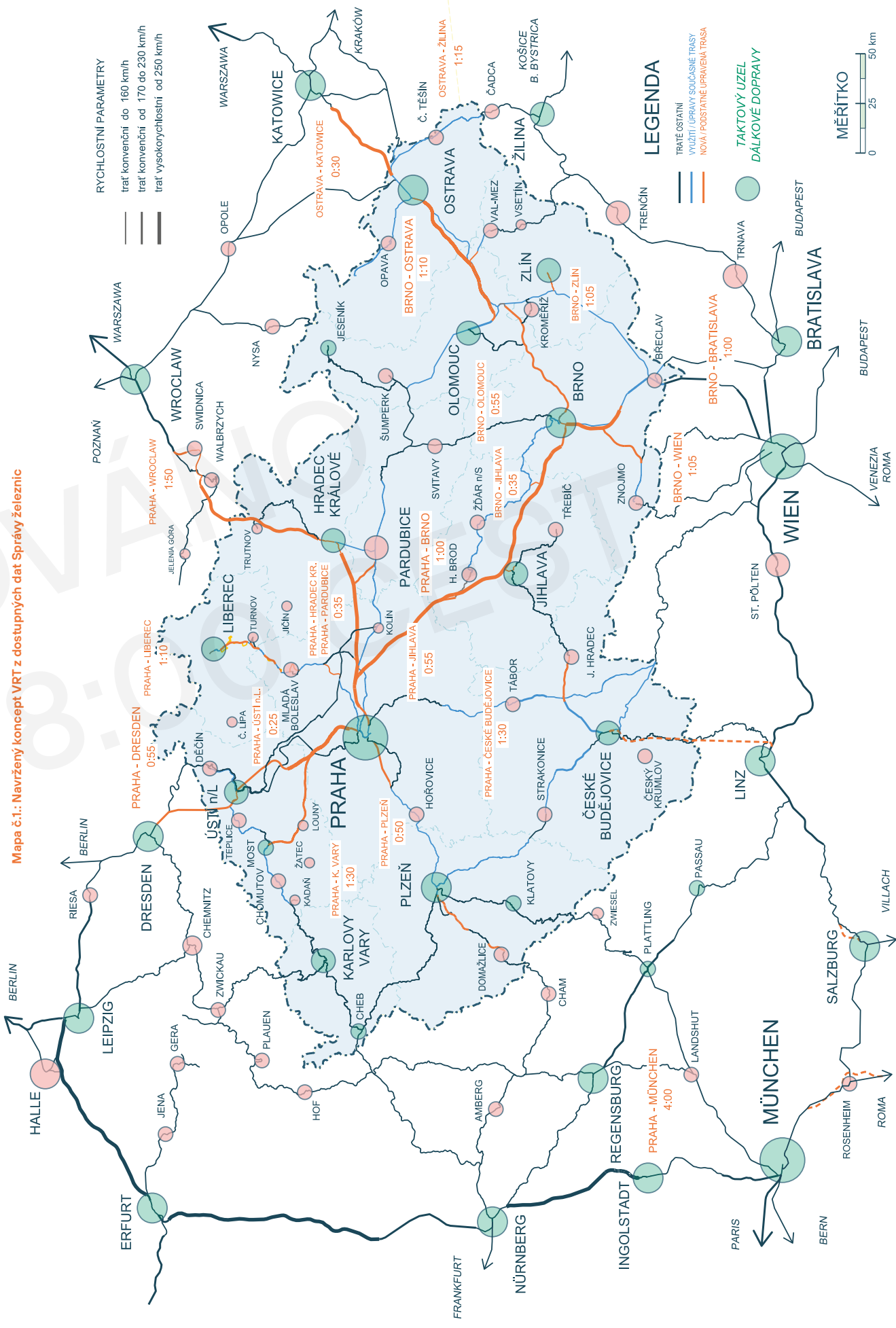
Aktuální záměr výstavby vysokorychlostních tratí (VRT) v České republice, připravovaný Správou železnic, se primárně soustředí na hlavní dopravní koridor spojující Berlín, Drážďany, Ústí nad Labem, Prahu, Brno, Vídeň a Bratislavu. Na práci Správy železnic se snažíme navázat ač se koncepčně lišíme v dílčích řešeních. Jako je například nedostatečné zapojení Jihlavy do VRT směrem od Prahy, což zbytečně prodlužuje dobu cestování na trase Jihlava–Praha. Podobně suboptimální je i připojení Brna, kdy vlaky jedoucí z Berlína do Vídně přes zastávku Brno Vídeňská prodlužují dobu cesty do Brna kvůli nutnosti dalšího přestupu a pomalejší přepravy mezi touto zastávkou a centrem města a uzlem Brno hl. n., kudy vedou všechny ostatní vlakové linky. Centralizace odjezdů a příjezdů na hlavním nádraží v Brně by podpořila plynulejší a efektivnější konektivitu pro všechny cestující.

Další rozvoj hlavního vnitrostátního dopravního koridoru z Brna směrem na Ostravu a dále do Katovic je v plánu jako plnohodnotná VRT pouze na úseku od Přerova přes Ostravu do Polska. Podle aktuální dopravní koncepce je s VRT mezi Brnem a Přerovem počítáno pouze jako s možností pro budoucí prověření. Pokud by tento úsek nebyl jako VRT vybudován, doba cesty mezi Brnem a Ostravou by se téměř zdvojnásobila (z 36–40 minut na přibližně 1 hodinu), přičemž náklady by zůstaly prakticky stejné, přínosy by výrazně poklesly a doba výstavby by se prodloužila. Během modernizace trati by navíc byla dostupnost této oblasti výrazně omezena četnými výlukami, zatímco při výstavbě nové VRT mimo existující trať by bylo možné výluky omezit na minimální možnou míru.

Plánuje se také výstavba VRT z Prahy do Pardubic a Hradce Králové, která by proběhla odbočkou z trati Praha–Brno. Možné pokračování z Hradce Králové do Polska je zatím v fázi prověřování, zatímco navazující polský úsek do Wrocławu má být dle CPK (Centralny port komunikacyjny) zprovozněn v roce 2031. Obdobně se zkoumá i možnost zrychlení trati z Prahy do Liberce, kde by ani navrhované zkrácení jízdní doby na přibližně 1 hodinu a 9 minut nebylo konkurenceschopné vůči cestě automobilem, která by trvala zhruba 1 hodinu a 25 minut.

VRT z Prahy do Mostu, odbočující z trati Praha–Ústí nad Labem, je plánována k zprovoznění nejdříve v roce 2050. Urychlení směru na Plzeň je zajištěno pouze v úseku mezi Prahou a Berounem díky výstavbě tunelu spojujícího obě města, zatímco zbytek trasy zůstává ve stávajících parametrech. Ke zvýšení rychlosti dojde na úseku z Plzně do Bavorska především díky novostavbě určené pro rychlosti do 200 km/h mezi Plzní a Stodem, zbylá část trati bude, podle v současnosti zveřejněných plánů, částečně modernizována.

Mapa č.1.: Navržený koncept VRT z dostupných dat Správy železnic



## Superkonektor: generel českých vysokorychlostních tratí

Mapa, kterou prezentuje institut Puls, přináší návrh na komplexní rozvoj VRT v České republice. Tento plán rozlišuje mezi novými vysokorychlostními tratěmi (VRT), označenými silnou čarou pro rychlosti 250 až 350 km/h, modernizovanými úseky stávající sítě pro rychlosti 170 až 230 km/h, značené čarami střední tloušťky, a ostatními tratěmi pro rychlosti do 160 km/h, vyobrazenými tenkými čarami. Hlavní osa VRT spojí, podle koncepce SŽ, Berlín a Drážďany s Vídní, Bratislavou a Katovicemi přes Ústí nad Labem, Prahu, Brno a Ostravu, přičemž úsek mezi Brnem a Ostravou bude zcela nově vybudován jako VRT.

Zachováno bude přímé spojení z Prahy do Pardubic, dále přes Hradec Králové do Bratislavi a z Prahy do Mostu. Nově plánované trasy zahrnují VRT z Prahy do Liberce, Karlových Varů a přes Plzeň do Bavorska, s propojením na Regensburg, Nürnberg a Mnichov. Olomouc a Jihlava budou k vysokorychlostním tratím VRT připojeny pomocí odboček z existujících klasických tratí, které umožní rychlé propojení tratí. Trasa z Prahy přes České Budějovice do Linze bude modernizována s rozsáhlými přeložkami pro celkové zlepšení spojení.

Dále se počítá s výraznou modernizací a rozšířením trasy na Zlín a Žilinu, včetně novostavby mezi Vizovicemi a Horní Lidčí. Celoplošné pokrytí a plynulé využívání rychlé železnice podpoří modernizace dalších tras, jako jsou Plzeň – České Budějovice, České Budějovice – Jihlava, a spojení mezi Mohelnicí, Hradec Králové, Pardubicemi, Libercem, Ústím nad Labem a Karlovými Vary. Významně se dotkne i přeshraničních spojů s modernizací a částečnou novostavbou tratí do Německa a Polska, zvyšující rychlosti až na 230 km/h, například z Karlových Varů přes Zwickau do Gery, s napojením na směry Leipzig, Halle, Jena a Erfurt, stejně jako na tratě Liberec – Görlitz a Liberec – Jelenia Góra.

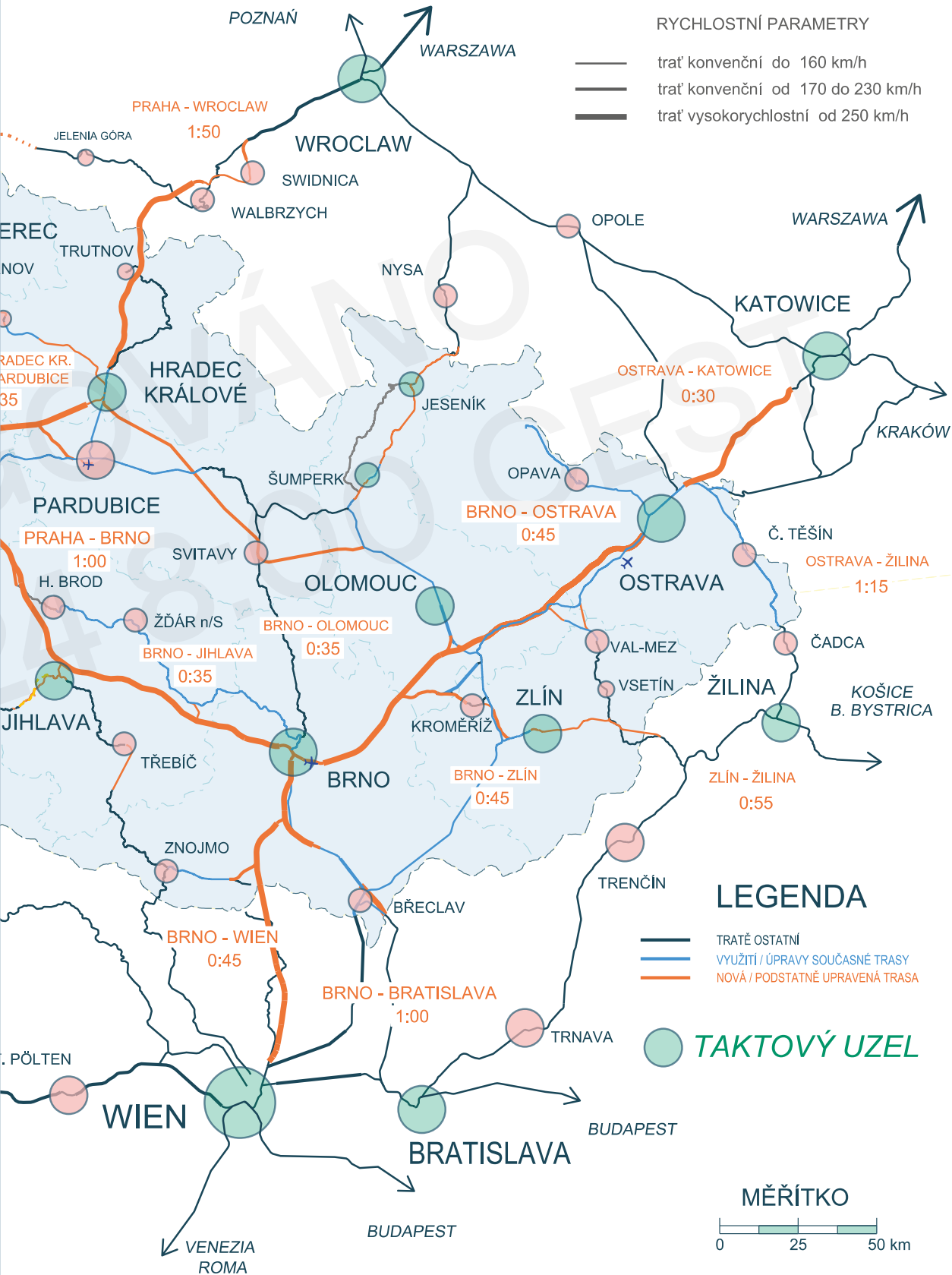
Kde terén neumožňuje dostatečné zrychlení, bude efekt dosažen nasazením moderních jednotek s naklápěcí skříní, umožňujících vyšší rychlosti než standardní vlaky. Budou tak dodrženy principy taktového jízdního řádu. Tento návrh představuje ambiciózní plán na zvýšení rychlosti, dostupnosti a efektivity železniční dopravy napříč Českou republikou a do sousedních zemí, přičemž kladě důraz na udržitelnost a modernizaci dopravní infrastruktury.









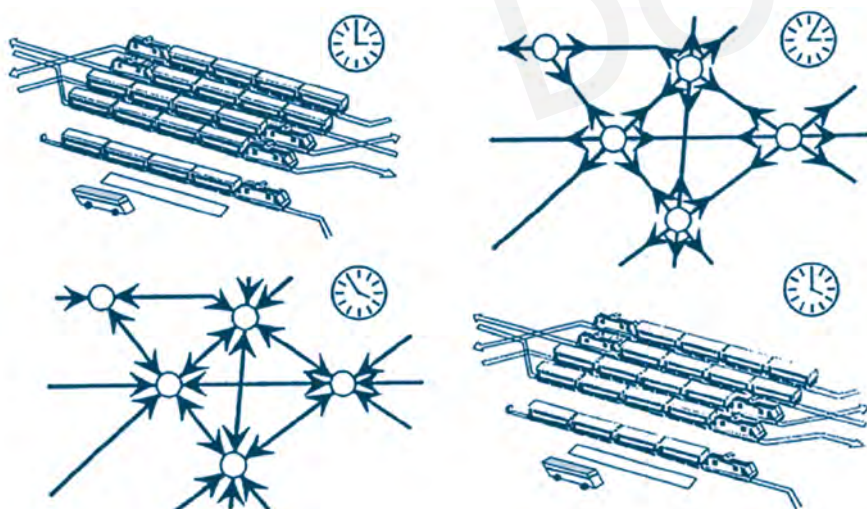


# Integrovaný taktový jízdní řád

## Pravidla

- Jednotná pravidla pro tvorbu jízdních řádů jsou aplikována na celém území České republiky.
- Všechny linky jsou provozovány v jednotném základním intervalu, obecně je tento interval stanoven na 1 hodinu. Této hodnotě se říká základní taktový interval.
- Tento interval je možné v případě větší poptávky zkrátit na polovinu, případně na čtvrtinu a podobně – vždy jej dělíme celočíselnými násobky dvou. Tím vzniká taktový interval dané linky.
- Obdobně v případě méně vytižených linek jej lze prodloužit na dvojnásobek (dvě hodiny). Toto řešení se obvykle používá pro proklad dvou linek, takže na společném úseku je doprava zajištěna stále každou hodinu.
- Protijedoucí vlaky každé linky se musí potkávat ve stejnou chvíli. Tato hodnota se nazývá "osa symetrie taktu" a je obvykle stanovena na 00 minut každé hodiny (vždy v celou hodinu).
- Potkávání se protijedoucích vlaků je naplánováno do významných uzlů sítě – takzvaných taktových uzlů.
- Jízdní doby mezi taktovými uzly musí být o něco kratší než je celočíselný násobek poloviny doby taktu dané linky.
- Doprava musí být takto organizována po všechny dny v týdnu od časných ranních do pozdních nočních hodin.
- Rozložení spojů během dne by mělo být rovnoměrné pokud možno se zachováním stejné doby taktu na dané lince po celý den.
- Je možné vést některé spoje mimo tyto časové polohy kvůli zajištění např. včasného návozu školáků na vyučování.

Obr. č.1 Princip taktového jízdního řádu



### Jak to funguje

Funkce taktového jízdního řádu spočívá v tom, že spoje z klíčových bodů, nazývaných taktové uzly, odjíždějí každou hodinu směrem do různých destinací. Přibližně po dvaceti pěti minutách jízdy se tyto spoje dostávají blízko dalšího taktového uzlu. V okamžiku, kdy hodiny ukazují půl, v těchto uzlech dochází k setkání spojů z různých směrů a umožňuje se tak přestup mezi různými linkami. Krátce po té, co uplyne půl hodiny, spoje znovu vyrazí ve všech směrech k dalším uzlům. Tento pravidelný systém zajišťuje efektivní a rozsáhlé pokrytí dopravní sítě po celém území.

## Benefity taktového jízdního řádu

1. **Předvídatelnost:** Cestující si mohou snadno zapamatovat časy odjezdů, protože spoje odjíždějí ve stálých a pravidelných intervalech, což usnadňuje plánování cest.
2. **Snadnější přestupy:** Díky synchronizaci odjezdů na různých linkách jsou přestupy mezi spoji optimalizované a minimalizuje se čekací doba, což zvyšuje atraktivitu veřejné dopravy.
3. **Efektivita:** Taktový systém může zlepšit celkovou efektivitu dopravní sítě tím, že optimalizuje využití vozidel a zdrojů. To může vést k lepšímu využití kapacity a snížení provozních nákladů.
4. **Lepší dostupnost a pokrytí:** Pravidelný jízdní řád může znamenat, že i méně frekventované trasy a odlehlé oblasti jsou pravidelně obsluhovány, což zvyšuje dostupnost veřejné dopravy pro širší spektrum uživatelů.
5. **Lepší oběhy vlaků:** Taktový jízdní řád umožňuje dopravcům efektivněji plánovat nasazení vozidel a personálu, což může vést k optimalizaci jejich provozu.
6. **Zvýšení používání veřejné dopravy:** Díky výše uvedeným výhodám, jako je snadná předvídatelnost a spolehlivost, se může zvýšit celkové používání veřejné dopravy, což přispívá ke snižování dopravních kolon a emisí.

Taktový jízdní řád je proto silným nástrojem pro zlepšení kvality, dostupnosti a efektivity veřejné dopravy, což má pozitivní dopad jak na uživatele, tak na dopravce.

# Vyhodnocení konkurenceschopnosti železnice při obsluze regionálních center a zahraničních metropolí

Metodika porovnání časových dostupností zahrnuje tři základní stupně:

- Dostupnost Prahy z významných center a metropolí okolních států – Reflektuje postavení Prahy a ČR ve středoevropském prostoru.
- Dostupnost mezi krajskými městy – Ověřuje atraktivitu železniční dopravy pro mezikrajské cesty a síťovou propojenost.
- Dostupnost Prahy nebo Brna z jednotlivých ORP – Zkoumá celoplošnou využitelnost sítě pro středně dlouhé relace.

Data byla shromažďována jako jízdní doby, tedy doba jízdy mezi nádražími, a přepočítávána na cestovní doby „ode dveří ke dveřím“:

- Jízdní doby automobilu byly získány z mapové aplikace mapy.cz, zadáním relací během dopoledních hodin pracovního dne.
- Současné jízdní doby vlaku byly zjištěny pomocí aplikace CG Transit, opět pro dopolední hodiny pracovního dne. Byly korigovány o krátkodobé výluky.
- Jízdní doby pro vlak Správy Železnic a Institutu Puls vycházejí z veřejných dokumentů Správy železnic a budoucích traťových rychlostí, s doplněním návazných spojení podle aplikace CG Transit.

Převod jízdních dob na cestovní doby zahrnoval:

- Připočtení 10 minut k cestám automobilů a 30 minut k cestám vlakem za účelem zahrnutí času na dopravu k/z nádraží.
- Relace, kde vlak značně překonává auto (o více než 10 minut), jsou v tabulkách zvýrazněny zeleně a plně započítány jako obslužené vlakem.
- Relace s rozdílem do 10 minut jsou označeny žlutě a považovány za částečně obslužené vlakem. To je zohledněno započítáním 50% obyvatel z těchto relací do potenciálu obsluhy železniční dopravou.
- Pokud je vlak pomalejší než auto o více než 10 minut, relace je zvýrazněna červeně a nejsou považovány za efektivně obslužené vlakem.

# Analýza mezinárodní dostupnosti: Obslužnost zahraničních center z Prahy

V následující tabulce je prezentováno porovnání obslužnosti zahraničních center z Prahy, které poskytuje ucelený přehled o dostupnosti a propojení české metropole s klíčovými mezinárodními destinacemi. Toto porovnání umožňuje hlubší porozumění stávajícího stavu mezinárodní železniční dopravní sítě a identifikuje oblasti, kde existuje prostor pro zlepšení a rozvoj. Detailní analýza jednotlivých tras a jejich obslužnosti nabízí klíčové informace pro plánování budoucích investic do infrastruktury a rozvoje dopravních služeb, s cílem optimalizovat a zefektivnit přeshraniční dopravu z a do Prahy.

Tabulka č. 1: Porovnání obslužnosti zahraničních center z Prahy

Vysvětlivky:  
 vlak D vlak dnes  
 vlak SŽ vlakové správy  
 vlak SŽ vlakové správy železnice  
 Puls Superkonektor

Relace	Jízdní doba				Cestovní doba				Nástok vlaku			HDP (mil. EUR)	Obslouženo vlakem			
	autem	vlak D	vlak SŽ	vlak Puls	autem	vlak D	vlak SŽ	vlak Puls	dnes	SŽ	Puls		dnes	SŽ	Puls	
Z																
Wien	3:29	3:54	2:00	1:40	3:39	4:24	2:30	2:10	-0:45	1:08	1:28	87 908	0	87 908	87 908	
München	3:51	5:18	3:32	2:00	4:01	5:48	4:02	2:30	-1:47	-0:01	1:30	108 205	0	54 403	108 205	
Stuttgart	4:42	6:35	5:02	3:22	4:52	7:05	5:32	3:52	-2:13	-0:40	0:59	52 433	0	-	52 433	
Regensburg	2:42	3:50	2:43	1:15	2:52	4:20	3:13	1:45	-1:28	-0:21	1:06	12 798	0	-	12 798	
Ingolstadt	3:27	4:54	3:49	1:25	3:37	5:24	4:19	1:55	-1:47	-0:42	1:41	17 276	0	-	17 276	
Nürnberg	3:00	4:22	3:21	1:50	3:10	4:52	3:51	2:20	-1:42	-0:41	0:49	28 340	0	-	28 340	
Frankfurt am Main	5:06	6:20	4:16	3:09	5:16	6:50	4:46	3:39	-1:34	0:29	1:36	72 075	0	72 075	72 075	
Hamburg	6:00	5:51	4:00	4:00	6:10	6:21	4:30	4:30	-0:11	1:39	1:39	113 357	0	113 357	113 357	
Köbenhavn	9:30	10:32	6:30	6:30	9:40	11:02	7:00	7:00	-1:22	2:39	2:39	51 377	0	51 377	51 377	
Dresden	1:41	2:20	0:55	0:55	1:51	2:50	1:25	1:25	-0:59	0:25	0:25	19 859	0	19 859	19 859	
Berlin	3:35	4:05	2:15	2:15	3:45	4:35	2:45	2:45	-0:50	0:59	0:59	127 521	0	127 521	127 521	
Wrocław	3:50	5:32	1:50	1:35	4:00	6:02	2:20	2:05	-2:02	1:39	1:54	11 672	0	11 672	11 672	
Gdaňsk	8:04	9:55	5:28	5:13	8:14	10:25	5:58	5:43	-2:11	2:15	2:30	11 188	0	11 188	11 188	
Warszawa	6:57	7:03	3:45	3:30	7:07	7:33	4:15	4:00	-0:26	2:51	3:06	56 084	0	56 084	56 084	
Kraków	5:11	6:21	3:50	3:49	5:21	6:51	4:20	4:19	-1:30	1:00	1:01	13 694	0	13 694	13 694	
Žilina	4:30	4:21	2:50	2:35	4:40	4:51	3:20	3:05	-0:11	1:19	1:34	8 929	0	8 929	8 929	
Bratislava	3:10	3:54	2:00	1:55	3:20	4:24	2:30	2:25	-1:04	0:49	0:54	22 943	0	22 943	22 943	
Budapest	4:54	6:44	3:45	3:40	5:04	7:14	4:15	4:10	-2:10	0:48	0:53	42 655	0	42 655	42 655	
Linz	2:53	3:36	2:17	1:53	3:03	4:06	2:47	2:23	-1:03	0:15	0:39	28 776	0	28 776	28 776	
Watbrzych	2:47	4:03	1:45	1:15	2:57	4:33	1:45	1:45	-1:36	1:11	1:11	5 448	0	5 448	5 448	
Jelenia Góra	2:20	4:50	2:02	1:05	2:30	5:20	2:32	1:35	-2:50	-0:02	0:54	5 376	0	2 688	5 376	
Görlitz	2:03	4:15	2:56	1:35	2:13	4:45	3:26	2:05	-2:32	-1:13	0:07	6 703	0	-	3 352	
															730 277	
																901 266

V tabulce č. 2 je vyhodnocena atraktivita železničních spojení mezi krajskými městy. Tabulka porovnává dvě koncepce.

Pod hlavní osou, tedy v její levé dolní části, jsou hodnoty pro záměr Správy železnic. Oproti tomu nad osou, tj. v pravé horní části tabulky, jsou hodnoty pro koncepci Institutu Puls.

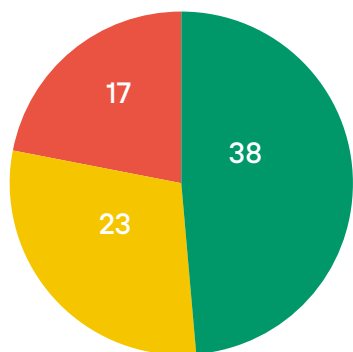
Uvedené časy ukazují, o kolik minut bude vlak v dané relaci rychlejší nebo pomalejší než automobil, přičemž porovnávána je cestovní doba tzv. "Ode dveří ke dveřím" vypočítaná podle metodiky uvedené výše.

Z tabulky tak například vyplývá, že zatímco podle záměru Správy železnic bude cesta vlakem mezi Prahou a Libercem o 14 minut pomalejší než cesta autem, při realizaci koncepce Institutu Puls bude cesta mezi Prahou a Libercem vlakem o 20 minut rychlejší než spojení autem. Celkovou statistiku, ze které je zřejmé pro jakou část relací mezi krajskými městy obsluží rychleji vlak, pro jakou část vychází obě možnosti přepravy zhruba stejně rychle a pro jakou část zůstává automobil nadále rychlejší, ukazuje Graf č. 1 pro záměr Správy železnic a Graf č. 2 pro koncepci Institutu Puls.

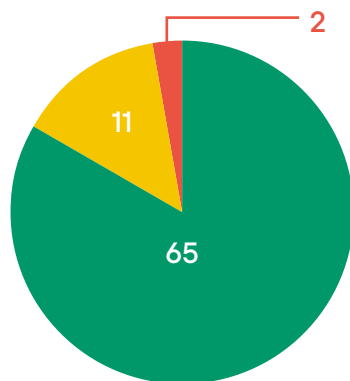
Tabulka č.2: Porovnání konkurenceschopnosti tras vůči jízdě automobilem ve verzi Superkonektor a verzi Správy železnic

		Varianta Puls												
		Praha	Liberec	Ústí n. L.	K. Vary	Plzeň	Č. Budějovice	Jihlava	Pardubice	H. Králové	Olomouc	Zlín	Ostrava	Brno
Varianta SŽ	Praha		0:20	0:20	0:25	0:15	0:17	0:20	0:20	0:25	0:45	0:55	1:35	0:55
	Liberec	-0:14		0:15	0:55	0:45	0:35	0:30	0:05	0:10	1:05	1:05	1:20	1:00
	Ústí n. L.	0:20	-0:45		0:05	0:45	0:45	0:35	0:35	0:35	1:00	1:25	1:45	1:25
	K. Vary	-0:22	-1:57	-0:35		-0:45	0:45	0:35	1:00	0:40	1:05	1:20	1:50	1:15
	Plzeň	-0:06	-0:05	0:24	-1:15		0:33	0:25	0:45	0:45	1:00	1:10	1:45	1:10
	Č. Budějovice	-0:02	-0:12	0:28	-0:20	0:25		0:08	0:25	0:35	0:20	0:15	0:55	0:15
	Jihlava	0:08	0:02	0:38	-0:09	0:07	-0:23		-0:20	-0:05	0:20	0:10	0:50	0:09
	Pardubice	0:20	-0:35	0:35	-0:02	0:24	0:08	-0:32		-0:07	0:25	0:35	1:00	0:20
	H. Králové	0:25	-0:40	0:35	-0:07	0:24	0:18	-0:18	-0:07		0:30	0:40	0:55	0:15
	Olomouc	0:45	0:20	1:00	0:23	0:39	-0:10	0:19	0:14	-0:03		0:00	0:19	0:10
	Zlín	0:25	0:05	0:55	0:08	0:20	-0:40	-0:15	0:03	-0:05	-0:02		0:15	0:00
	Ostrava	1:35	0:50	1:45	1:05	0:24	0:30	0:58	0:55	0:38	0:19	0:10		0:45
	Brno	0:50	0:25	1:20	0:23	0:44	-0:15	0:09	0:10	-0:00	0:10	-0:24	0:49	

Graf č.1: Pevládající mód dopravy SŽ (počet relací)



Graf č.2: Pevládající mód dopravy Puls (počet relací)



Pro jízdu od domu k domu je rychlejší:  
 Vlak  
 Těsné  
 Auto



# Optimalizace procesu a nákladů výstavby vysokorychlostních železnic

## Komparace a inovace

V rámci analýzy možností rychlé výstavby a možnostech financování projektů VRT jsme se zaměřili na porovnání se Španělskem, zemi s rozvinutou sítí VRT. Toto srovnání po úpravě o rozdíly v HDP naznačuje, že bychom v ideálním případě měli již vzhledem k zahájení plánování v 80. letech disponovat téměř 800 km vysokorychlostních tratí. Tato analýza přirozeně vyvolává diskusi o limitujících faktorech výstavby, mezi které patří doba ražení tunelů a dostupnost stavebních kapacit v Česku a ve Španělsku. Zatímco na výstavbu železničního spodku (terénní práce, násyp, podjezdy, nadjezdy atd.) může být nasazena široká škála stavebních firem, specializace je vyžadována při práci na železničním svršku. Ve Španělsku došlo k optimalizaci cen a rychlosti výstavby právě díky tomu, že základní stavbu (železniční spodek) stavěli různé stavební firmy a svršek teprve ty se specializací. Oproti tomu v Česku se drtivá část stavebních prací i na železničním spodku zadává pouze specializovaným firmám, což limituje jejich časovou dostupnost i možnost optimalizace ceny.

Optimalizace organizační struktury projektů se jeví jako klíčová pro zlepšení efektivity výstavby. Navrhuje se integrace přípravy a řízení investičních staveb Správy železnic a Ředitelství silnic a dálnic, případně i s dalšími státními investory z relevantních odvětví. Taková centralizace by přinesla řadu výhod, včetně lepší koordinace, specializace a efektivnějšího využití rozpočtů. Toto rozdělení by zároveň zaručilo, že investice do nových projektů nebudou na úkor nedostatečné údržby existujících infrastruktur. Doporučujeme proto vznik instituce Státního investora pro infrastrukturu, který bude personálně i technicky vybaven pro navrhování, prosazování i projektování nových infrastrukturních staveb, zatímco Správa železnic bude hotové stavby přebírat a nadále udržovat v provozuschopném stavu.

Zásadním krokem pro urychlení výstavby VRT je maximální využití stavebních kapacit, jak domácích, tak zahraničních. Inkluzí firem ze silničního sektoru do procesů, jako jsou zemní práce a příprava železničního spodku, lze zvýšit konkurenceschopnost a dosáhnout snížení nákladů. Je také nutné standardizovat specifikace pro výstavbu a provoz železnic, aby byly projekty atraktivní pro mezinárodní firmy. Takový přístup umožní České republice lépe se zapojit do mezinárodního kontextu výstavby moderních železnic, přinese na domácí trh nové technologie a zkušenosti a zároveň posílí konkurenceschopnost českých firem na zahraničních trzích. Výstavba celé sítě VRT je svou důležitostí a přínosy srovnatelná s investicemi v energetice, které také velmi často realizují zahraniční firmy s dostatečným know-how. Česko by se tedy mělo otevřít zahraničním dodavatelům železničních staveb za předpokladu, že jejich podnikání není provázané s režimy porušujícími lidská práva či režimy, které jsou vůči Česku nepřátelské.

## Vyhodnocení investičních nákladů

Pro vyhodnocení potřebných investičních nákladů, ale i pro detailní porovnání přínosů koncepce Puls se záměrem Správy železnic jsme vycházeli z Dopravní sektorové strategie 3. fáze (dále též DSS3) zpracované Ministerstvem dopravy ČR (MD ČR) na podzim 2023, která je základním dokumentem pro strategické řízení dopravních staveb a alokaci financí na jejich jejich zajištění. Důsledky tohoto rozhodnutí můžeme objasnit na nejvýznamnějším příkladu, kde tento přístup ovlivní výsledek.

Běžně se totiž v oficiálních dokumentech Správy železnic objevuje jízdní doba z Brna do Ostravy za 36 minut, která je však obtížně dosažitelná i v případě plnohodnotné VRT v celé délce. Dle DSS3 se přitom pro úsek Brno – Přerov uvádí, že "záměr bude nutné posoudit po uvedení do provozu konvenční tratě", které ale je plánováno (dle téhož dokumentu) nejdříve na rok 2033. Z toho vyplývá, že výstavba VRT v této relaci dle DSS3

jako základního strategického dokumentu MD ČR je dlouhodobě nejistá a prakticky lze vyloučit (s ohledem na obvyklou dobu přípravy obdobných staveb), že by se stihlo zprovoznění této trati do roku 2050. Proto není například s touto tratí v záměru SŽ v našem pojetí počítáno a je mezi Brnem a Přerovem uvažována jen modernizace konvenční tratě do 200 km/h, jak je zakotvena v DSS3.

Z hlediska ekonomického nacenění novostaveb dle záměru SPrávy železnic jsme vycházeli opět z DSS3, konkrétně pak z tabulky K10T2 Realizace klastrů. Z této tabulky byly vybrány projekty, které mají tvořit základní páteř železniční dopravy v ČR, tedy všechny plánované projekty VRT a také na ně navazující novostavby a výrazné modernizace tratí propojujících krajská města s Prahou a Brnem a významnými zahraničními centry. Celkové investiční náklady na tyto stavby v cenové úrovni roku 2023 tvoří více než 1 001 mld. Kč.

Tabulka č.3: Navržené investiční náklady VRT SŽ

Pásmo priority	Číslo klastru	Projektový klastr	CIN klastru v mil. Kč v cenové úrovni 2023
1	305Z	VRT Praha – Poříčany	34 808
2	501Z	KŽ Česká Kubice st.hr. – Plzeň – Praha	40 868
3	402Z	VRT Brno – Rakvice	24 823
3	802Z	KŽ Brno – Přerov	81 898
4	205Z	VRT Ústí n/L – st.hr.	45 062
5	1701Z	KŽ Praha – Lysá n/L – Čachovice – Mladá Boleslav – Liberec	98 080
6	203Z	VRT Praha – odb. Nová Ves	38 247
7	1602Z	VRT (Praha) – Most	56 742
7	502Z	Berounský tunel	46 242
8	803Z	VRT (Brno) – Přerov – Ostrava	65 207
11	306Z	VRT Poříčany – Brno	180 373
12	1601Z	KŽ Most – Karlovy Vary – Cheb – Cheb.st.hr.	10 105
13	204Z	VRT odb. Nová Ves – Lovosice	
13	804Z	KŽ (VRT) Ostrava – Katovice	6 503
14	901Z	KŽ Poříčany (VRT) – Nymburk	
16	1401Z	KŽ Praha – Tábor – České Budějovice	43 421
16	206Z	VRT Lovosice – Ústí n/L st. hr.	47 218
17	1403Z	KŽ zkapacitnění úseku Praha Hostivař – Benešov (nová trať)	36 816
18	902Z	VRT Poříčany – Hradec Králové / (Pardubice) – st.hr. Polsko	137 269
19	401Z	KŽ Brno – Břeclav – Lanžhot st.hr.	7 095
29	1501Z	KŽ České Budějovice – Horní Dvořiště st.hr.	898
<b>Celkem</b>			<b>1 001 675</b>

Pro výpočet přibližných investičních nákladů koncepce navržené iniciativou Puls byla využita studie španělských drah *“Eficiencia del sector español en el desarrollo de la alta velocidad ferroviaria”*. Španělské dráhy jsou dlouhodobě lídrem Evropy z hlediska rychlosti a rozsahu výstavby vysokorychlostních tratí. Použitá studie zároveň dokládá, že ve srovnání s ostatními zeměmi vychází jednotkové náklady na kilometr tratí (srovnatelných kvalitativních parametrů a ve srovnatelném terénu) jako nejnižší v Evropě. Studie zdůvodňuje, že takto dobrých výsledků je ve Španělsku setrvale dosahováno díky dobré organizaci výstavby, velkému počtu souběžně realizovaných projektů a dosaženému politickému i společenskému konsenzu.

Objektivní faktory způsobující různou jednotkovou cenu jednotlivých projektů lze rozdělit na národně specifická (tedy vycházející především z podmínek daného státu) a místně specifická (závislá na parametrech daného konkrétního projektu). Z národně specifických faktorů mluví ve prospěch Španělska cena pozemků, která je přibližně o 20 % nižší než

v ČR (Eurostat 2022). Náklady na výkupy pozemků se v celkových nákladech na výstavbu VRT dle údajů uvedených ve studii pohybují mezi 5% a 10% ceny projektu.

V neprospěch Španělska naopak mluví porovnání průměrné ceny práce, která je ve Španělsku cca. o 40% vyšší než v ČR (2023).<sup>1</sup> Tento faktor pak podle zdrojů jmenovaných ve studii obvykle tvoří 10% investičních nákladů projektu VRT. Na základě zjištěných porovnání tak lze konstatovat, že nebyl zjištěn důvod, proč by projekty VRT nemohly být v ČR realizovány za srovnatelné ceny jako ve Španělsku.

Místně specifickým faktorem, který má dle studie hlavní vliv na výslednou cenu projektu, je podíl délky inženýrských staveb, tedy mostů a tunelů, na celkové délce novostavby. Při převzetí jednotkové ceny na kilometr z grafu závislosti této hodnoty u španělských tratí na podílu délky inženýrských staveb na celkové délce vychází u návrhu konceptu PULS celkové investiční náklady na cca 685 mld Kč v cenové úrovni roku 2020 (se kterou studie pracuje). I při přepočtu dle indexu cen stavebních děl<sup>2</sup> vychází v cenové úrovni roku 3Q 2023 (pro srovnání s DSS3) CIN necelých 850 mld. Kč, tedy o 15% méně než je předpoklad nákladů na záměry SŽ. Přínosy koncepce Puls však přitom budou výrazně větší než nabízí záměry SŽ.

<sup>1</sup> <https://bit.ly/3PwTr7B>

<sup>2</sup> <https://bit.ly/3Pvqvgg>

Tabulka č.4: Odhadované náklady na jednotlivé stavby koncepce Puls dle španělské studie

Traťový úsek			Novostavba		Modernizace	Z toho tunelů a mostů				
Z	Do	Délka	VRT	Konvenční	Konvenční	km	%	mil. Eur / km	mil. Kč / km	mil. Kč
Praha	České Budějovice	151		42		18,35	43,69%	35	875	36 750
České Budějovice	st. hr. (-Linz)	52		50		22,55	45,10%	35	875	43 750
Praha	Plzeň	92	52			22,35	42,98%	10	250	13 000
Plzeň	st. hr. (-Ingolstadt)	66	51	11		16,35	26,37%	11	275	17 050
Praha	Dresden	98	53	40		44,2	47,53%	35	875	81 375
Praha	Most	90	28	30		8,3	14,31%	25	625	36 250
Praha	Karlovy Vary	138	77	2		23,5	29,75%	30	750	59 250
Praha	Liberec	98	86	2		24,2	27,50%	29	725	63 800
Praha	Hradec Králové	105	68	6		2,4	3,24%	10	250	18 500
Praha	Pardubice	104		17		1	5,88%	10	250	4 250
Hradec Králové	st. hr. (-Wroclaw)	56	48		7	20	41,67%	35	875	42 000
Praha	Brno	211	187	16		35	17,24%	25	625	126 875
Brno	st. hr. (-Bratislava)	68	44	3	3	4,8	10,21%	17	425	19 975
Brno	st. hr. (-Wien)	46	22	5		1	3,70%	10	250	6 750
Brno	Ostrava	152	130	17	5	15,6	10,61%	17	425	62 475
Ostrava	st. hr. (-Katowice)	15	5		10	0,15	3,00%	10	250	1 250
Brno	Olomouc	81		8	10	0	0,00%	10	250	2 000
Brno	Zlín	95		44		3,6	8,18%	15	375	16 500
Zlín	st. hr. (-Žilina)	39		35	4	21,6	61,71%	38	950	33 250
								<b>Celkem CÚ 2020</b>		<b>685 050</b>
								<b>Celkem CÚ 2023</b>		<b>849 676</b>

Závěrem lze zobecnit, že čím rychleji se projekty VRT postaví, tím levnější budou, a to hned ze dvou důvodů.

Jedním z klíčových faktorů je nezvratný trend růstu nákladů na stavební práce, který se dlouhodobě pohybuje v průměru okolo 5 % ročně, zatímco míra inflace se v dlouhodobém hledisku udržuje kolem 2% (cíle České národní banky), což znamená signifikantní zvýšení celkových nákladů projektů s každým rokem odkladu. Dále je nutné zdůraznit, že časová prodleva ve výstavbě nejenže zvyšuje finanční náročnost projektů, ale také oddaluje dobu, kdy VRT začne poskytovat značné ekonomické přínosy.

# Přínosy Superkonektoru v evropském kontextu

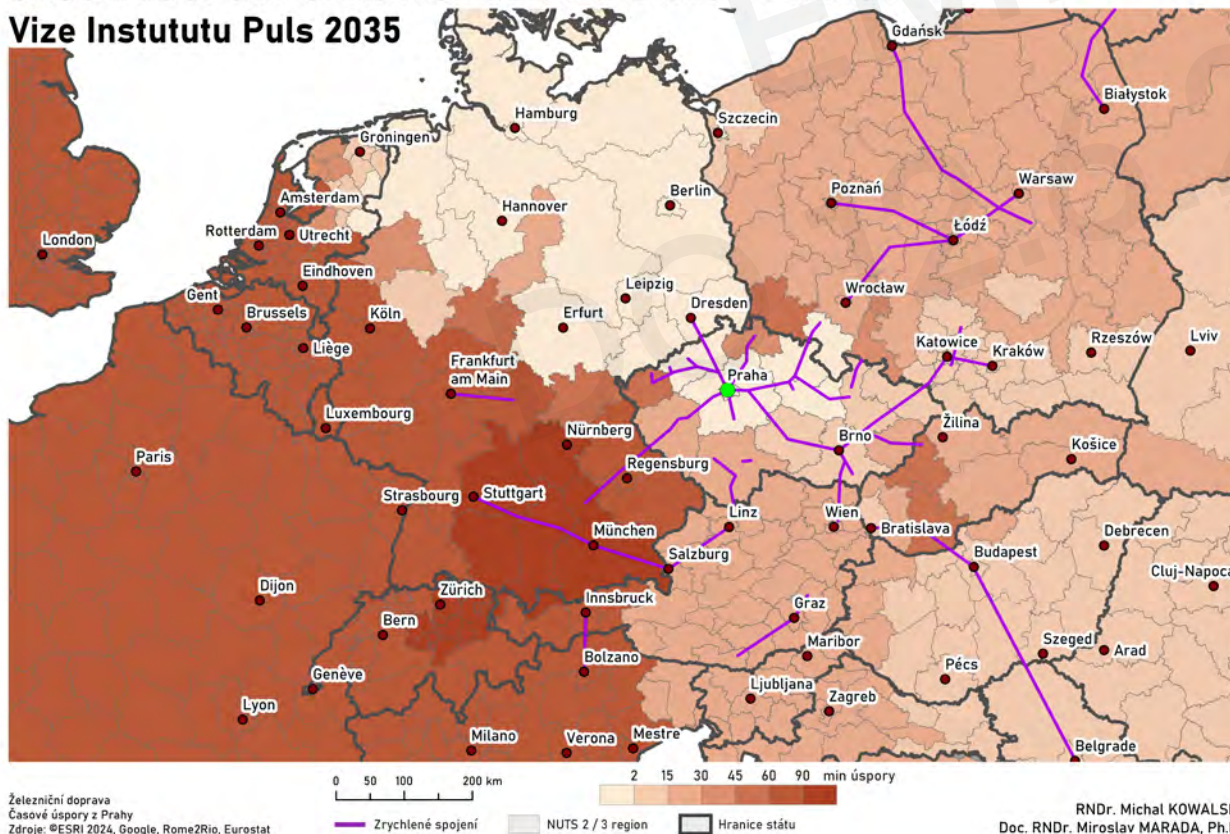
## Redukce časové dostupnosti

Pravděpodobně nejvíce ilustrativním vyjádřením změny dopravní dostupnosti je tzv. časová dostupnost, tedy změna jízdních dob vyvolaná výstavbou vysokorychlostní infrastruktury. Rázná změna časové dostupnosti přináší nejen časové úspory a relativní přiblížení spojených center, ale také zásadní psychologickou změnu na straně cestujících při volbě dopravního prostředku. Vnímání centra jako blízkého a dosažitelného, např. jízdou „na otočku“ za jeden den, způsobuje rozvoj vzájemných interakcí lidí i ekonomik.

Zlepšená časová dostupnost znatelně mění geografickou polohu Česka v rámci Evropy. Lze konstatovat, že výhody, které přirozeně plynou z naší polohy ztrácíme, pokud se nezapojíme do infrastruktury VRT adekvátně sousedním zemím (je známou skutečností, že spojení Berlín – Vídeň je nyní rychlejší objezdem Česka namísto přes Brno a Prahu). Změny polohového potenciálu státu a jeho regionů by možná měly být hlavním hlediskem při prioritizaci směrů.

Posuzované projektové varianty VRT mění časovou dostupnost, samozřejmě, diferencovaně podle směrů vedení tratí a jejich hustoty. Ztráty výhodné geografické polohy jasně ukazuje Mapa č. 3, tedy varianta, kdy Česko nestaví VRT – zlepšení časové dostupnosti jsou patrná jen na území států, které VRT rozvíjejí. Varianty SŽ výrazně zpřístupňují polské a východoněmecké regiony, Varianta PULS pak také ekonomicky významné regiony jižního a západního Německa. Zřetelně to dokládá Mapa č. 4 zobrazující časové úspory při cestách z Prahy – největší rozdíly mezi Variantou PULS a SŽ jsou patrné právě směrem do Bavorska, východoněmecké a polské regiony pokrývají obě varianty s menší diferencí. Varianta PULS také vykazuje výraznější zlepšení vnitrostátní dostupnosti, kdy všechna krajská města budou dostupná do 1 hodiny jízdy z Prahy nebo z Brna.

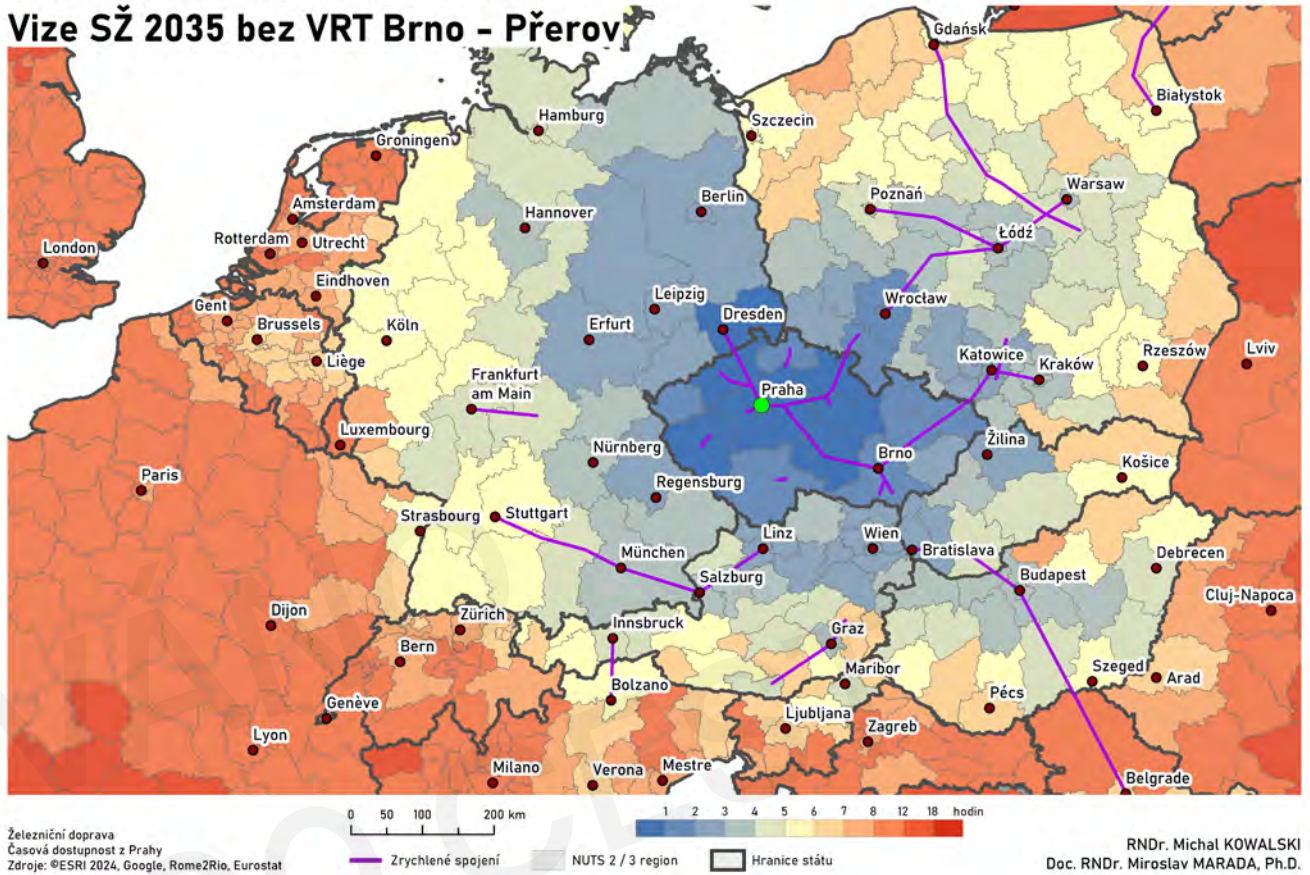
## ČASOVÁ ÚSPORY OPROTI SŽ BEZ VRT BRNO - PŘEROV Vize Institutu Puls 2035





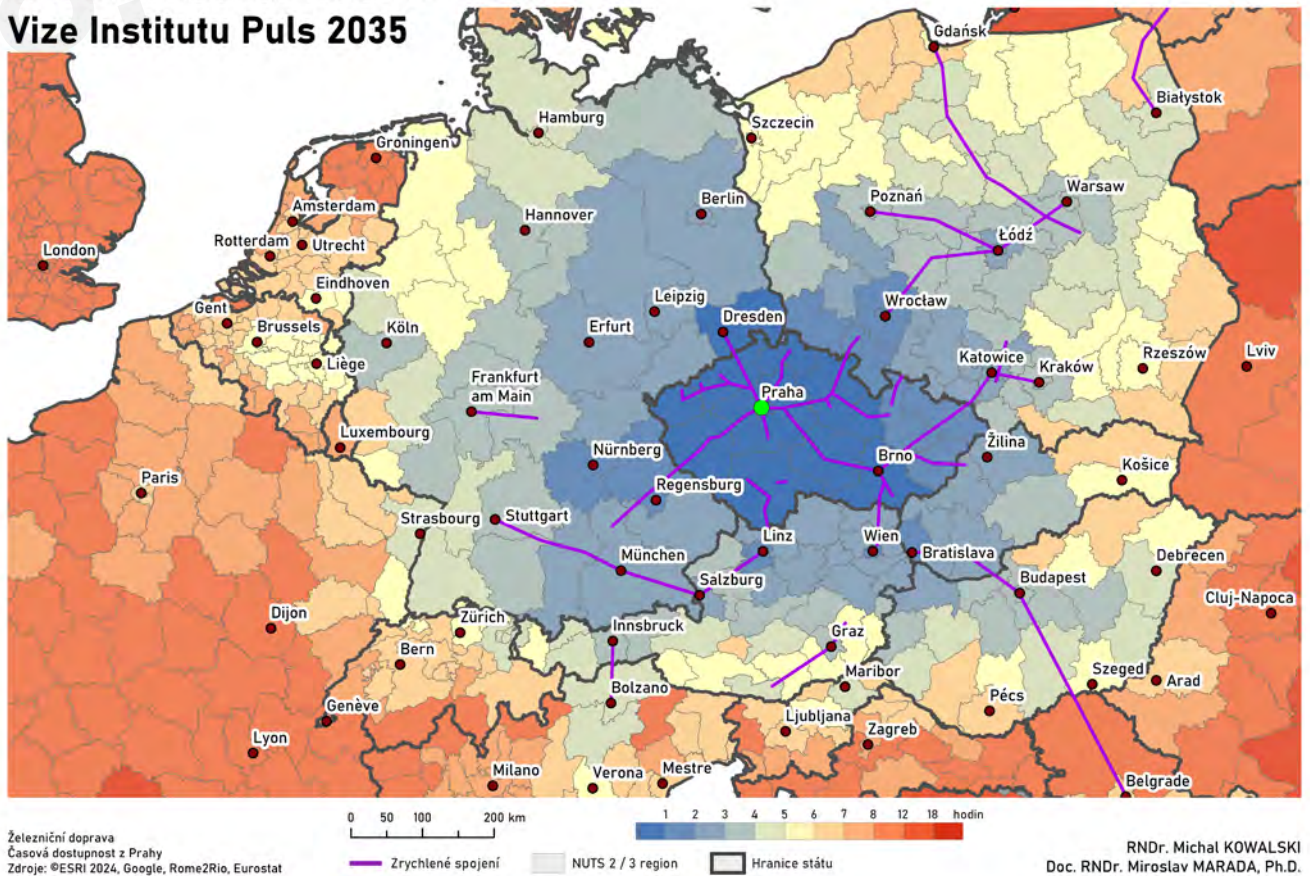
Mapa č. 3

## ČASOVÁ DOSTUPNOST Z PRAHY Vize SŽ 2035 bez VRT Brno - Přerov



Mapa č. 4

## ČASOVÁ DOSTUPNOST Z PRAHY Vize Institutu Puls 2035



## Potenciální dostupnost

K plošnému hodnocení přínosu jednotlivých variant výstavby VRT studie využívá koncept tzv. potenciální dostupnosti, který zohledňuje nejen rychlost spojení (časovou dostupnost) sídelních aglomerací a regionů, ale také jejich význam, hodnocený zde prostřednictvím populační velikosti a HDP administrativních jednotek NUTS. Zatímco populační váha reprezentuje extenzivní potenciál (velké koncentrace obyvatel zvyšují hodnoty potenciální dostupnosti), váha HDP ukazuje na hospodářskou vyspělost dosažitelných míst. Výsledky zobrazené v mapách na následujících stranách dobře ilustrují zejména změny potenciálních kontaktů mezi regiony v závislosti na jejich významu a časové blízkosti.

Výsledné hodnoty vyjadřují **potenciál interakce center** a při **relativním srovnání variant** dopravní sítě v čase dobře indikují rozdílný přínos různých směrů. Vyšší potenciální dostupnost si lze představit jako vyšší hustotu kontaktů lidí i ekonomických vztahů (váha HDP). Hodnoty potenciální dostupnosti jsou závislé nejen na rychlosti propojení, ale také na hustotě osídlení regionů, kterými trať prochází a které k výsledné hodnotě rovněž přispívají (proto např. regiony na severu Německa s nízkou hustotou osídlení mají relativně nízkou potenciální dostupnost). Interpretace absolutních hodnot je vzhledem k nedostatku kalibračních dat problematická, zejména u ekonomického vyjádření (váha HDP), pro které reálná data využitelná pro kalibraci neexistují (byly by to např. finanční toky mezi centry). Naopak spolehlivá jsou indexová vyjádření, která jasně identifikují regionálně/směrově rozdílný přírůstek potenciální dostupnosti regionů.

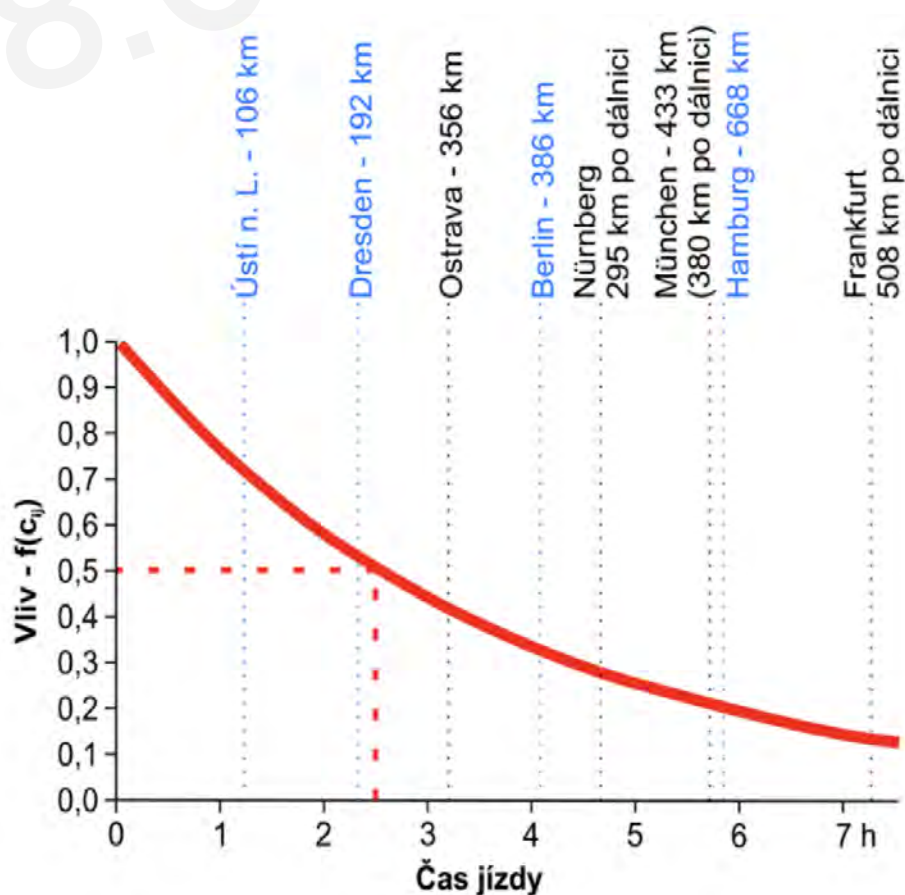
EMBARGO  
DO 12.6.2022



Impedance (odpor) vzdálenosti byla kalibrována na základě toků skutečných cestujících, konkrétně podle vybraných údajů o počtu prodaných jízdenek z Česka do zahraničí a naopak (cca 20 destinací). Pro iteraci byla zvolena exponenciální funkce. Graf 3 znázorňuje, jakou část váhy (=potenciálu) regionu si dané centrum kumuluje v závislosti na jízdní době. Drážďany tedy přispívají do hodnoty potenciální dostupnosti Prahy zhruba polovinou své váhy.

Potenciální dostupnost je využívanou metodou, na evropské úrovni byla široce využívána v projektu ESPON TRACC (Spiekermann, 2013). Autoři této studie rozvíjeli tuto metodiku také v rámci projektu Nová mobilita Institutu pro dopravní ekonomii, geografii a politiku INTREGEP.

Graf 3: Zvolená křivka odporu vzdálenosti a vybrané destinace (pro Prahu)





## Potenciální dostupnost – populační váha

Výsledky analýz časové dostupnosti potvrzují i vyhodnocení podle dostupnosti potenciální, která v sobě zahrnuje nejen časovou vzdálenost, ale i populační velikost regionů. Analýzy jasně prokazují nutnost rozvíjet systém VRT, jinak zůstávají české regiony v pásmech nízkých hodnot potenciálních kontaktů. Následující srovnání variant ukazuje, že varianta Institutu Puls významně zpřístupňuje hustě zalidněné regiony jižního a západního Německa, což má pozitivní dopad i na růst potenciálu českých krajů (jejich hodnoty se dostávají do vyšších pásem než v případě varianty SŽ). Rozdílné přínosy obou zmíněných variant prezentují následující mapy 5 až 8.

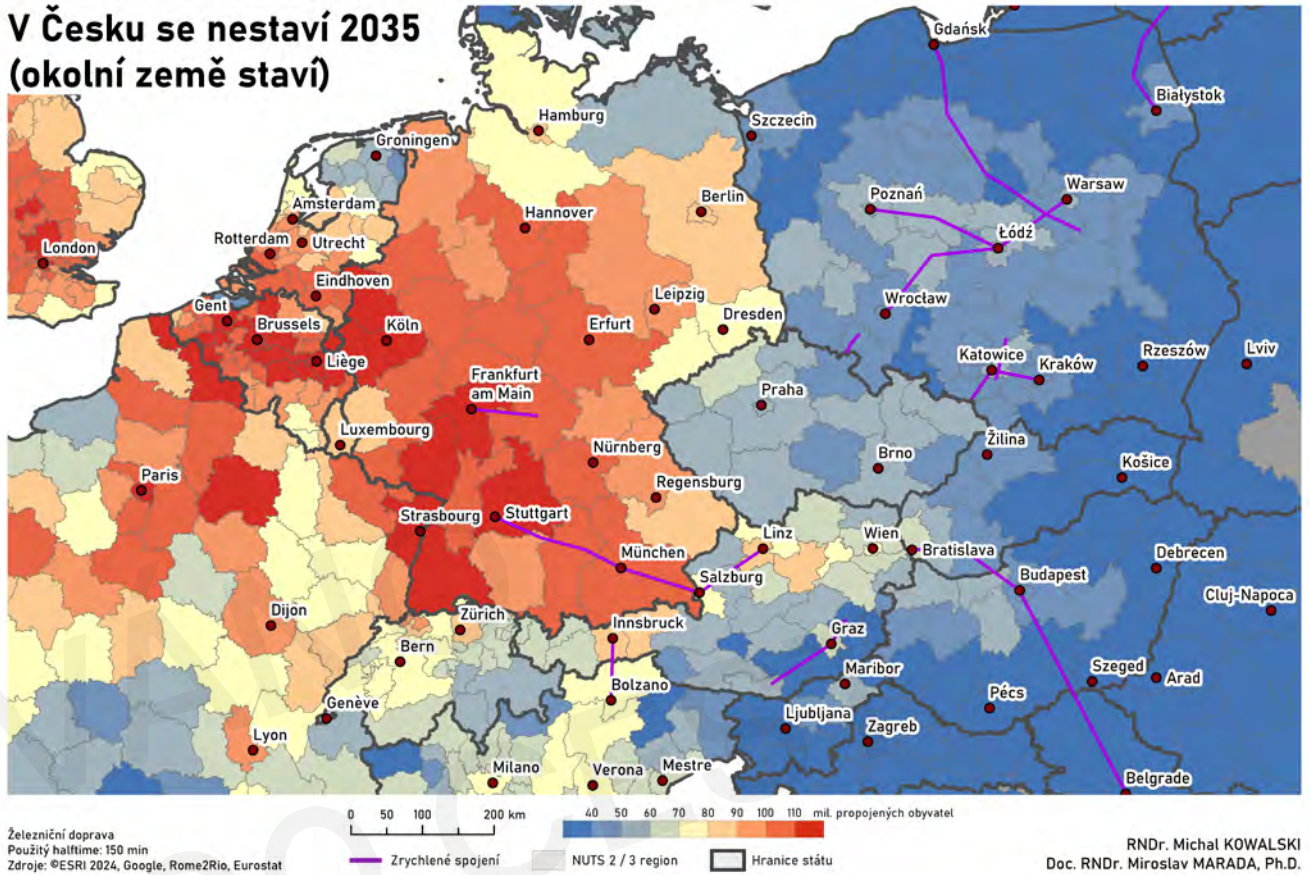
Číselné vyjádření přináší Tabulka 5, ze které je patrný diferencovaný přínos jednotlivých variant celkově a pro jednotlivé české kraje. Vzhledem k nulové variantě je celkový nárůst potenciální dostupnosti podle obyvatel nejvyšší u varianty Institutu Puls – je zde o 34,55procentních bodů vyšší hodnota potenciálních kontaktů než vykazuje varianta SŽ bez VRT Brno – Přerov. Je také patrný výrazně vyšší přírůstek potenciálu Plzně (tratě na Bavorsko), Zlína, ale i Brna, díky celkovému zrychlení jízdních dob ve variantě PULS.

Tabulka 5: Nárůst potenciálně propojené populace v porovnání se stávajícím stavem

Nárůst propojené populace v porovnání se stávajícím stavem					Rozdíl PULS 2035 – SŽ 2035 bez Brno–Přerov
Krajské město	Česko nestaví	SŽ 2035 bez Brno–Přerov	SŽ 2035	PULS 2035	
Praha + Středočeský kraj	24.42%	85.12%	85.36%	119.28%	34.16%
Brno	36.36%	83.74%	89.40%	112.41%	28.67%
České Budějovice	36.87%	90.23%	90.47%	111.45%	21.22%
Hradec Králové	26.13%	94.57%	94.57%	131.59%	37.02%
Jihlava	30.40%	142.70%	143.75%	188.73%	46.03%
Karlovy Vary	33.00%	80.04%	80.21%	105.32%	25.28%
Liberec	26.58%	55.13%	55.33%	117.60%	62.48%
Olomouc	36.20%	75.25%	84.16%	106.72%	31.48%
Ostrava	39.18%	80.42%	90.63%	109.94%	29.52%
Pardubice	26.30%	78.29%	78.29%	110.85%	32.56%
Plzeň	23.64%	67.00%	67.19%	115.70%	48.69%
Ústí nad Labem	24.56%	70.57%	70.77%	87.91%	17.34%
Zlín	36.64%	68.88%	70.01%	110.55%	41.67%
<b>Průměr ČR (vážený)</b>	<b>30.03%</b>	<b>81.42%</b>	<b>83.37%</b>	<b>115.97%</b>	<b>34.55%</b>

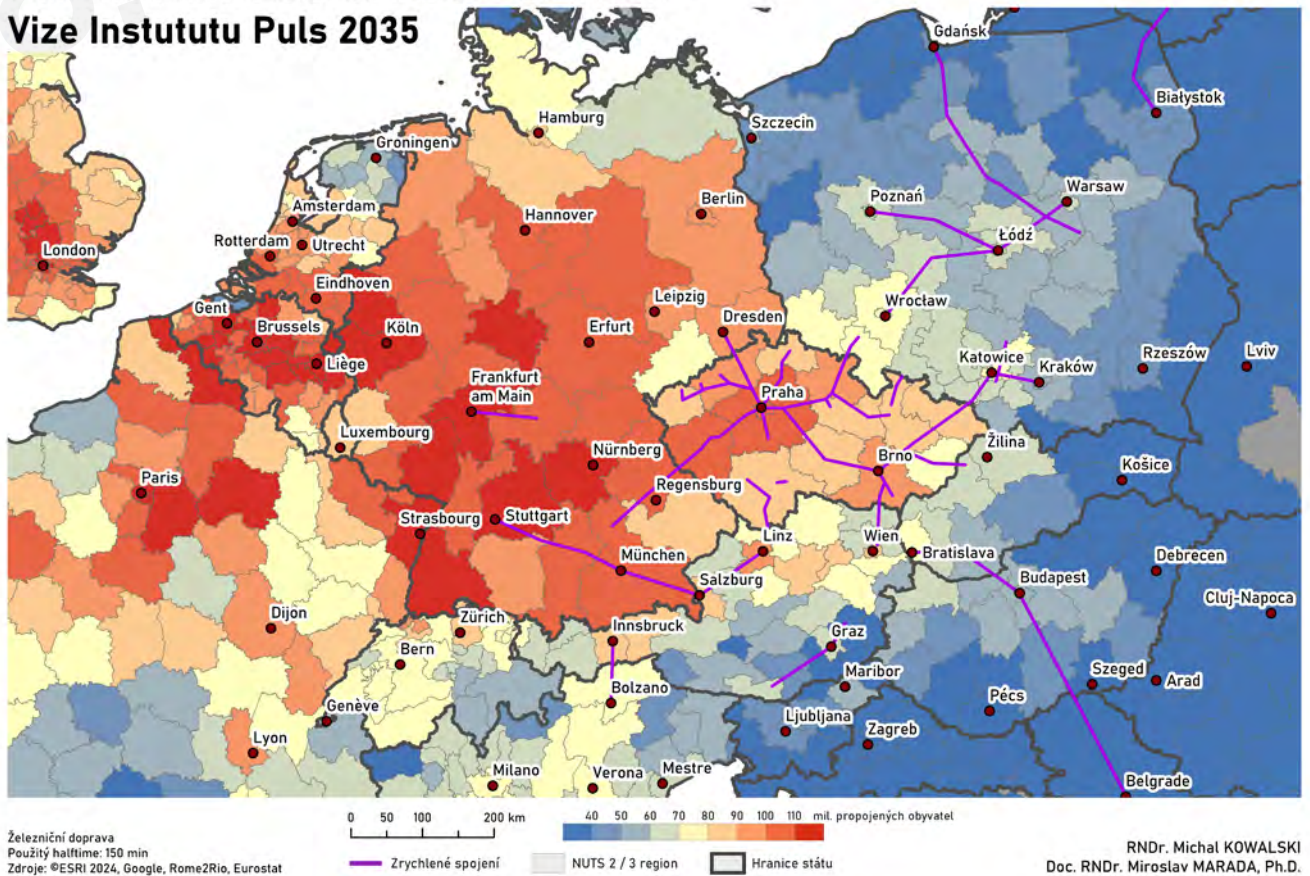
Mapa č. 5

## POTENCIÁLNÍ DOSTUPNOST POPULACE V Česku se nestaví 2035 (okolní země staví)



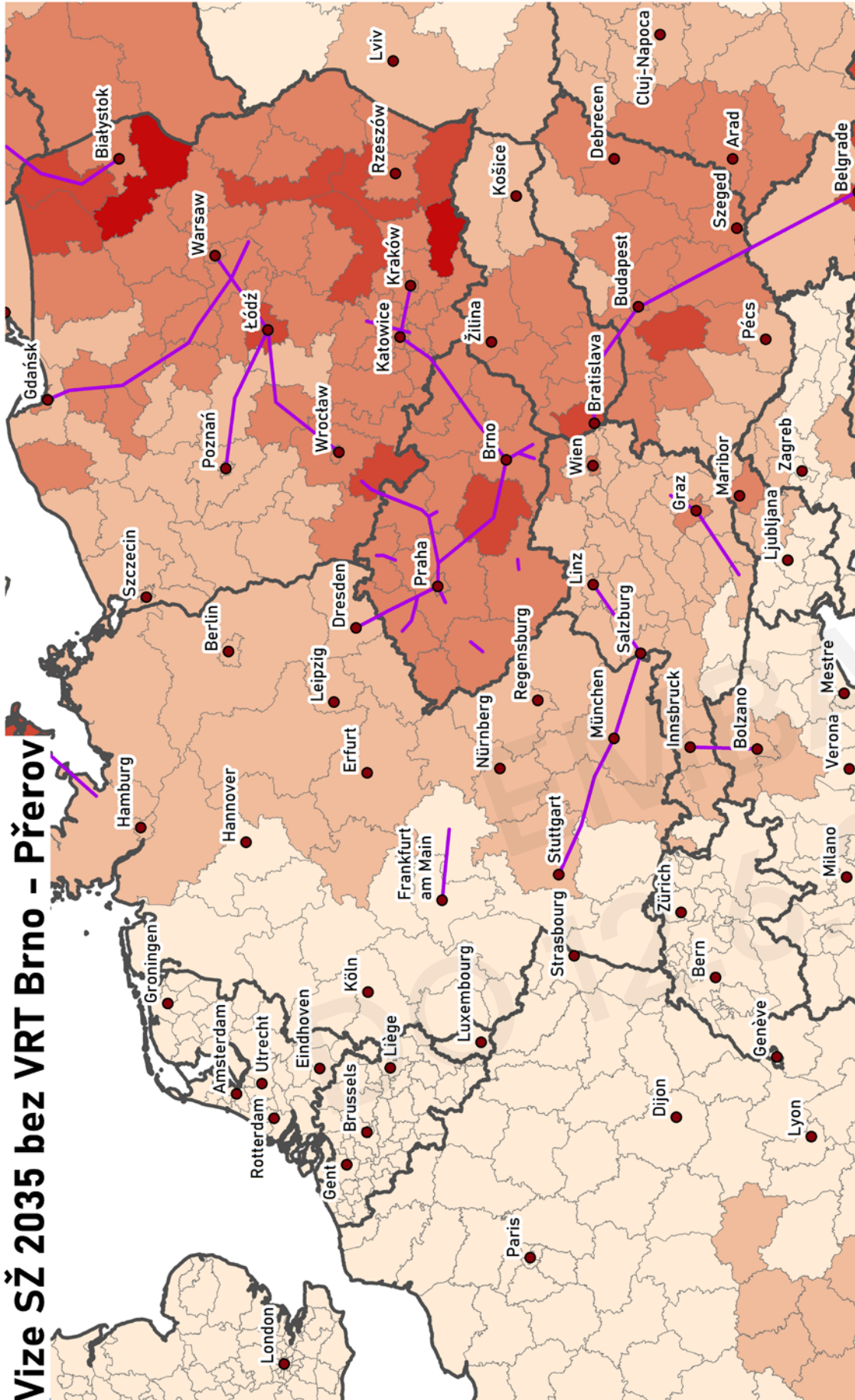
Mapa č. 6

## POTENCIÁLNÍ DOSTUPNOST POPULACE Vize Institutu Puls 2035





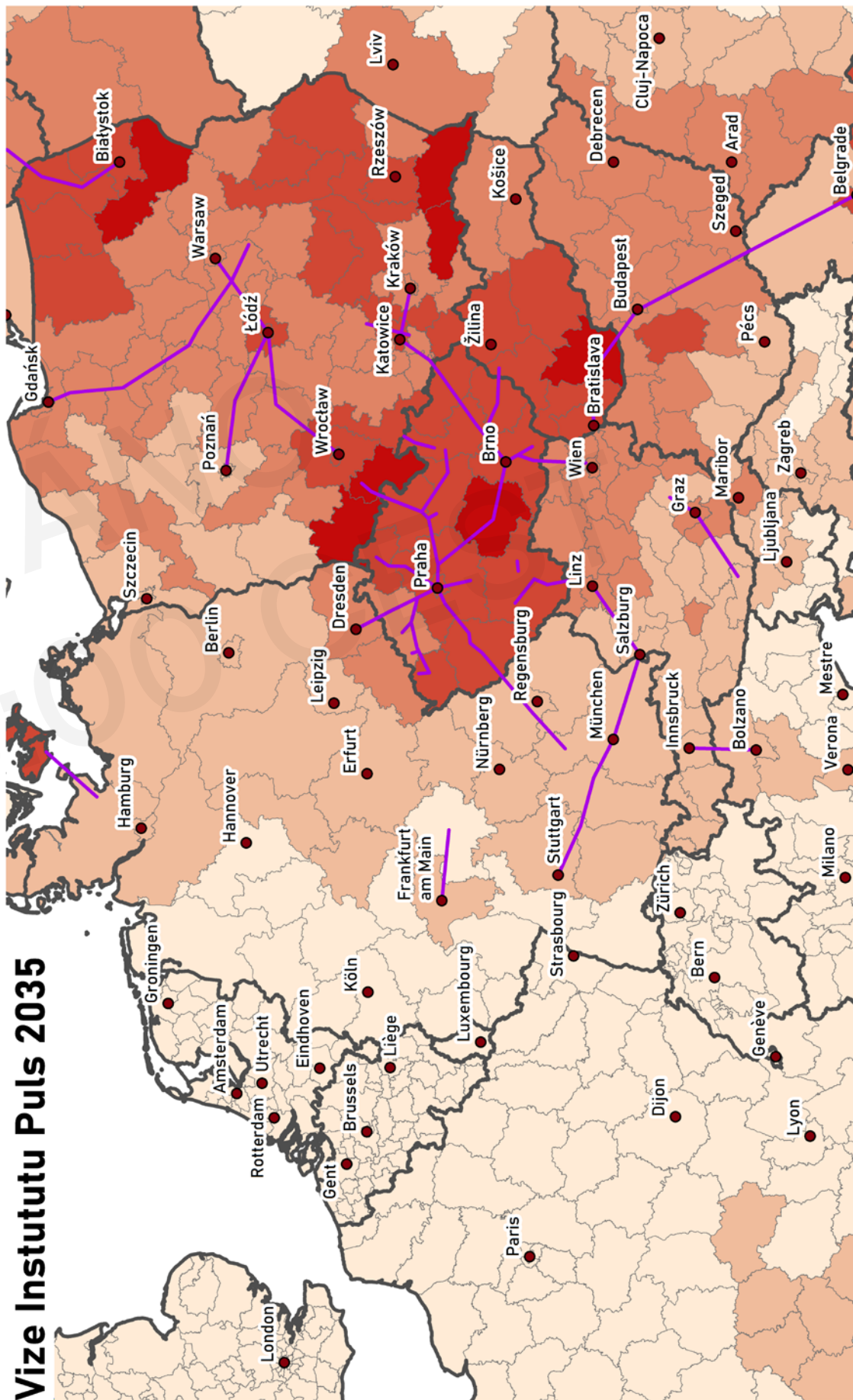
# NÁRŮST POTENCIÁLNÍ DOSTUPNOSTI POPULACE OPROTI ROKU 2024 Vize SŽ 2035 bez VRT Brno - Přerov



Železniční doprava  
Použitý halftime: 150 min  
Zdroje: ©ESRI 2024, Google, Rome2Rio, Eurostat

RNDr. Michal KOWALSKI  
Doc. RNDr. Miroslav MARADA, Ph.D.

# NÁRŮST POTENCIÁLNÍ DOSTUPNOSTI POPULACE OPROTI ROKU 2024 Vize Institutu Puls 2035



0 50 100 200 km

0 50 100 150 % nárůst propojených obyvatel

Železniční doprava

Použitý halftime: 150 min

Zdroje: ©ESRI 2024, Google, Rome2Rio, Eurostat

Zrychlené spojení

NUTS 2 / 3 region

Hranice států

RNDr. Michal KOWALSKI  
Doc. RNDr. Miroslav MARADA, Ph.D.

### Potenciální dostupnost – ekonomická váha (HDP)

Před interpretací hodnot potenciální dostupnosti s vahou HDP musíme připomenout, že se jedná o model, kalibrováný přes data o železničních cestujících (a ještě pouze ve vybraných destinacích z Prahy). Zároveň je zde absence dat o finančních kontaktech regionů. Výsledky tedy přenášejí kontext populačního modelu na finanční vyjádření HDP. Podobně jako u populace je v jízdní vzdálenosti 150 minut k hodnotě potenciální dostupnosti daného centra přidána polovina HDP dosaženého centra. U bližších center více než polovina, u vzdálenějších méně než polovina (přiděluje exponenciální funkce).

Získané hodnoty mají všechny "stejně zkreslení", takže je můžeme použít ke vzájemnému porovnávání regionů (kdo má ekonomický potenciál z rychlého propojení vyšší či nižší) nebo k porovnávání chronologickému (která projektová varianta vede po dobudování k větším změnám potenciálu). **Absolutní hodnoty v € ovšem nelze (ze zřejmých důvodů) interpretovat jako novou hodnotu HDP regionů.** Na výsledky lze nahlížet jako na potenciál hospodářských kontaktů a rozvoje regionů. HDP zde používáme, protože jako indikátor ekonomické vyspělosti má poněkud odlišné rozmístění než prostý počet obyvatel. Do modelu tak vnáší kvalitativní prvek – nezáleží pouze na extenzivním počtu obyvatel, ale také na ekonomickém výkonu daného regionu.

Porovnání variant prezentují následující mapy 9 až 12 a ve shodě s předchozími analýzami dokládají ztrátu polohového (ekonomického) potenciálu, pokud by k vybudování VRT v Česku nedošlo, nebo by nastalo zpoždění výstavby za okolními státy. Varianta Institutu Puls díky vyšším navrhovaným rychlostem a hustotě VRT opět vykazuje vyšší zpřístupnění ekonomického potenciálu, a to zejména Bavorska. Síla jeho ekonomiky přispívá k růstu potenciální dostupnosti také ve slovenském Pováží, na jihu Polska (širší okolí Wroclaw), Poznaně a Lodže. Tyto polské regiony rovněž těží z rychlého napojení na Bavorsko, které je logickou polskou státní prioritou. Hlavní politická osa Polska, Berlín – Varšava (pokračování na Moskvu nedává v současnosti smysl), je z hlediska VRT již rozplánována, další významná geoeconomická osa Polska vede přes Prahu do Bavorska. Výsledky hospodářských význam této osy pro Polsko jasně prokazují. Praha sice rovněž zvyšuje potenciál polských regionů, ale její ekonomická a politická síla není zásadní v porovnání s jižním a západním Německem (je zde samozřejmě velká turistická atraktivita Prahy).

Varianta PULS zároveň vede k největšímu růstu ekonomického potenciálu českých regionů (Mapa č. 12), který by měl být – přes malou rozlohu i skutečnost, že máme jednu milionovou aglomeraci – významným argumentem a sledovaným efektem. Podobně jako dálnice také VRT totiž mohou zvýšit regionální rozdíly, pokud nedojde k účinnému napojení regionů na vysokorychlostní terminály. Francie uvádí průměrnou vzdálenost na nádraží VRT 40 km, ale zaostávající periferní regiony ve střední Francii to mají k TGV i přes 100 km daleko. Česko by se mohlo této chybě vyhnout.

**Tabulka 6: Nárůst propojeného HDP v porovnání se stávajícím stavem**

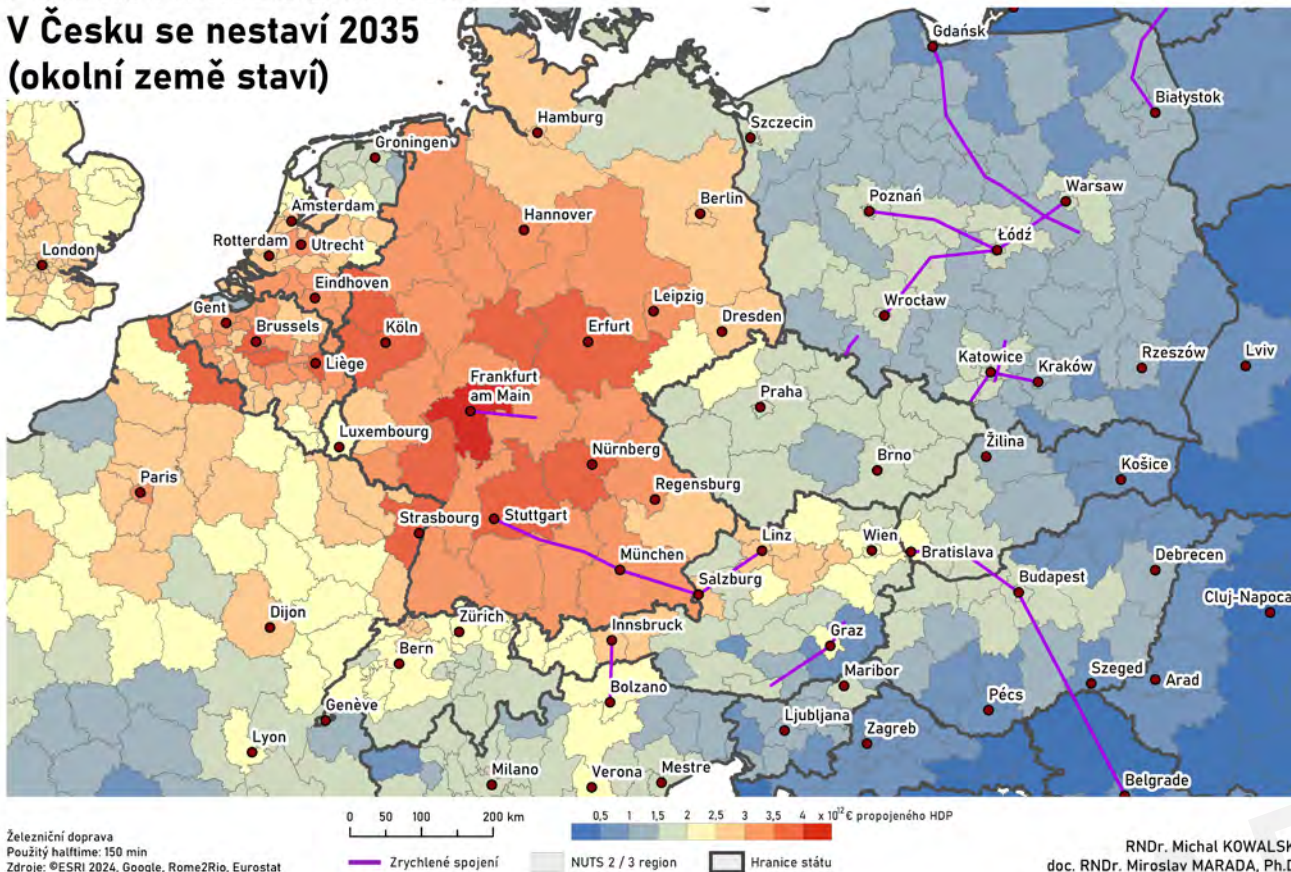
Nárůst propojeného HDP v porovnání se stávajícím stavem					Rozdíl PULS 2035 – SŽ 2035 bez Brno–Přerov
Krajské město	Česko nestaví	SŽ 2035 bez Brno–Přerov	SŽ 2035	PULS 2035	
Praha + Středočeský kraj	21.86%	82.18%	82.35%	116.54%	34.36%
Brno	31.33%	78.40%	82.64%	107.00%	28.60%
České Budějovice	34.64%	87.48%	87.66%	109.59%	22.11%
Hradec Králové	23.01%	90.79%	90.79%	129.29%	38.50%
Jihlava	26.68%	136.87%	137.65%	183.80%	46.93%
Karlovy Vary	28.99%	72.97%	73.10%	99.55%	26.57%
Liberec	22.77%	51.24%	51.39%	112.18%	60.94%
Olomouc	31.94%	72.54%	81.86%	107.53%	34.98%
Ostrava	34.38%	77.52%	87.48%	109.51%	31.98%
Pardubice	23.16%	74.93%	74.93%	108.95%	34.02%
Plzeň	20.39%	63.65%	63.79%	111.90%	48.25%
Ústí nad Labem	21.84%	66.57%	66.71%	85.46%	18.89%
Zlín	32.00%	65.07%	66.27%	112.64%	47.56%
<b>Průměr ČR (vážený)</b>	<b>26.49%</b>	<b>77.54%</b>	<b>79.33%</b>	<b>113.29%</b>	<b>35.76%</b>

Vlastní nárůst potenciální dostupnosti ekonomiky (HDP) je nejvyšší u varianty Institutu Puls – proti nulové variantě je zde o 35,76procentních bodů vyšší hodnota ekonomického potenciálu, než je tento rozdíl u varianty SŽ bez VRT Brno–Přerov.



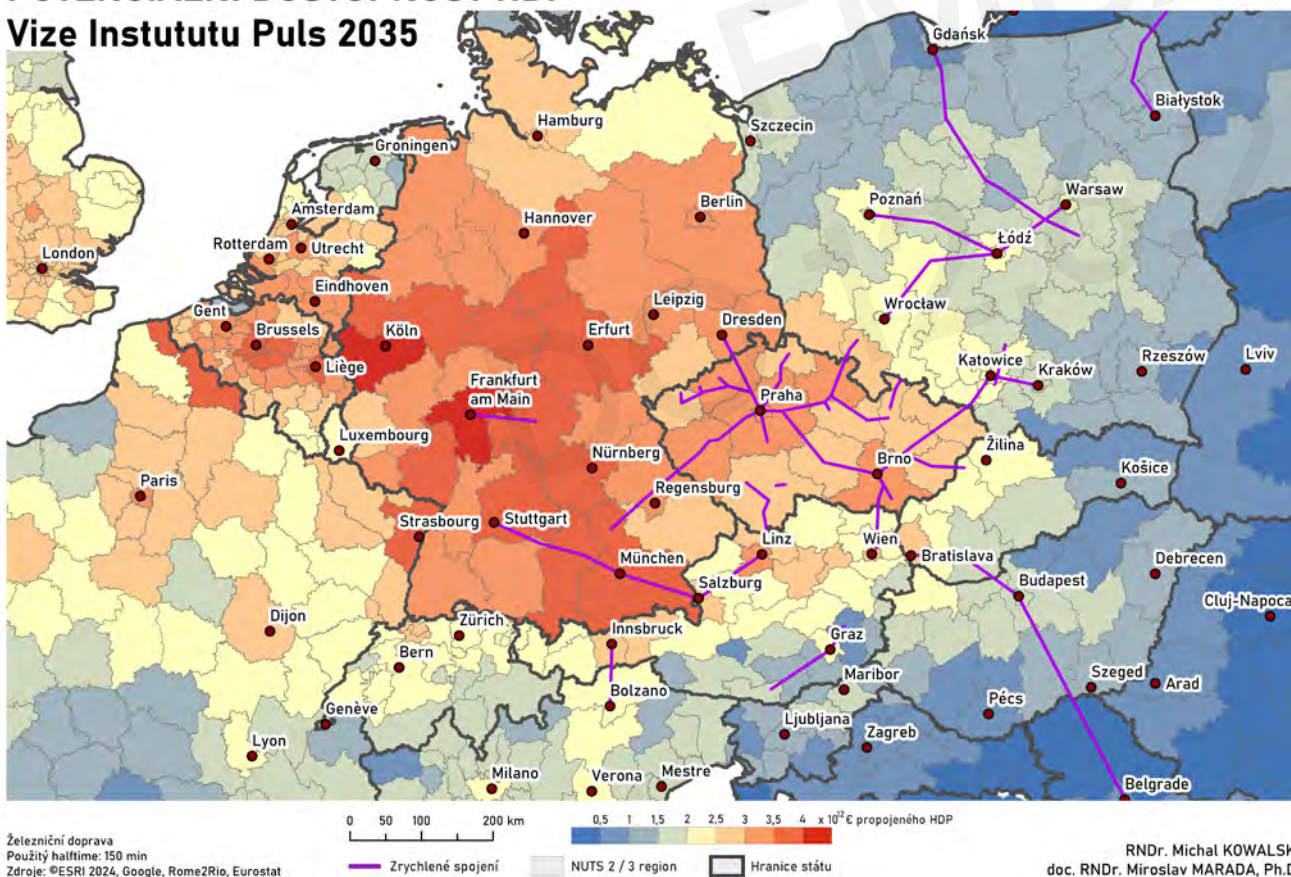
Mapa č. 9

## POTENCIÁLNÍ DOSTUPNOST HDP V Česku se nestaví 2035 (okolní země staví)



Mapa č. 10

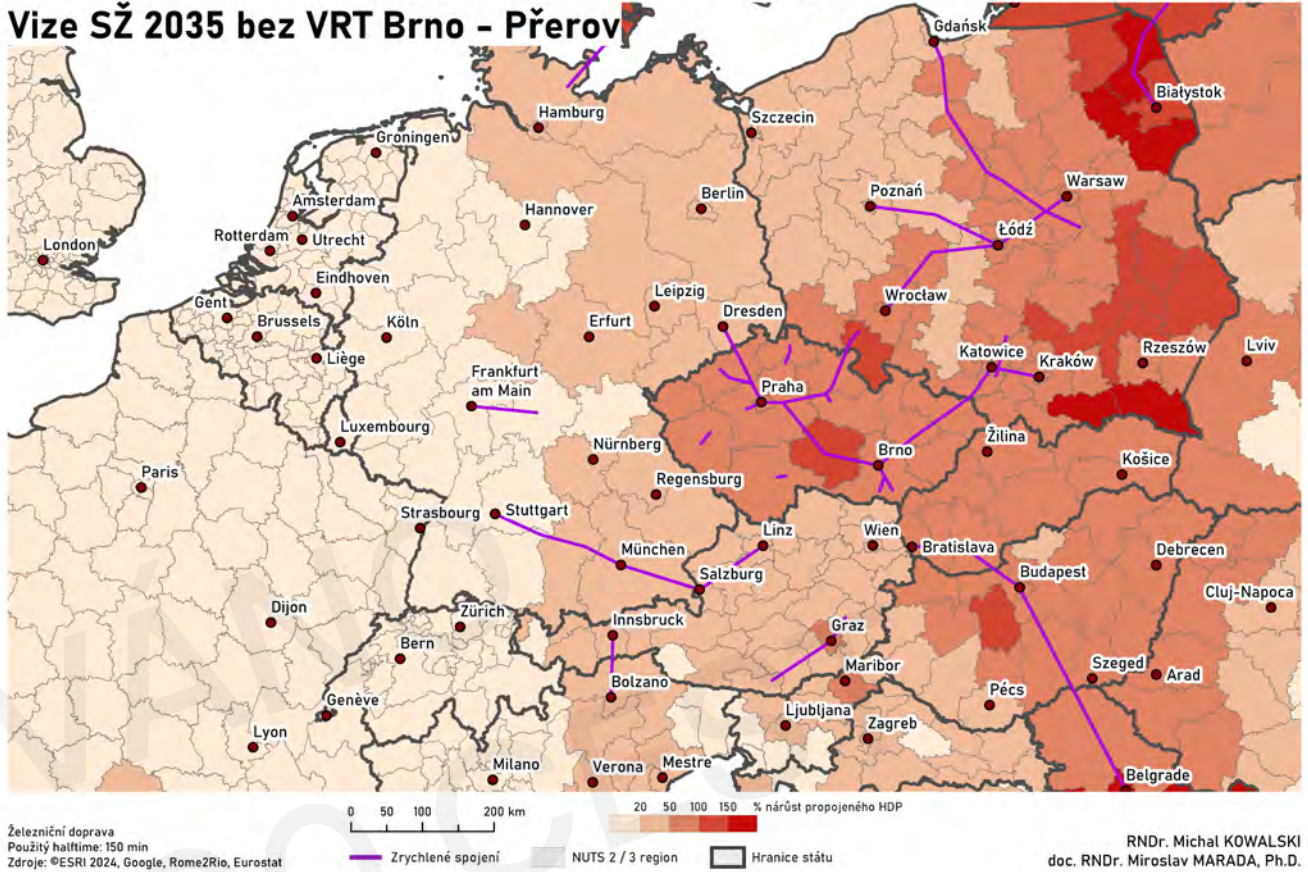
## POTENCIÁLNÍ DOSTUPNOST HDP Vize Institutu Puls 2035





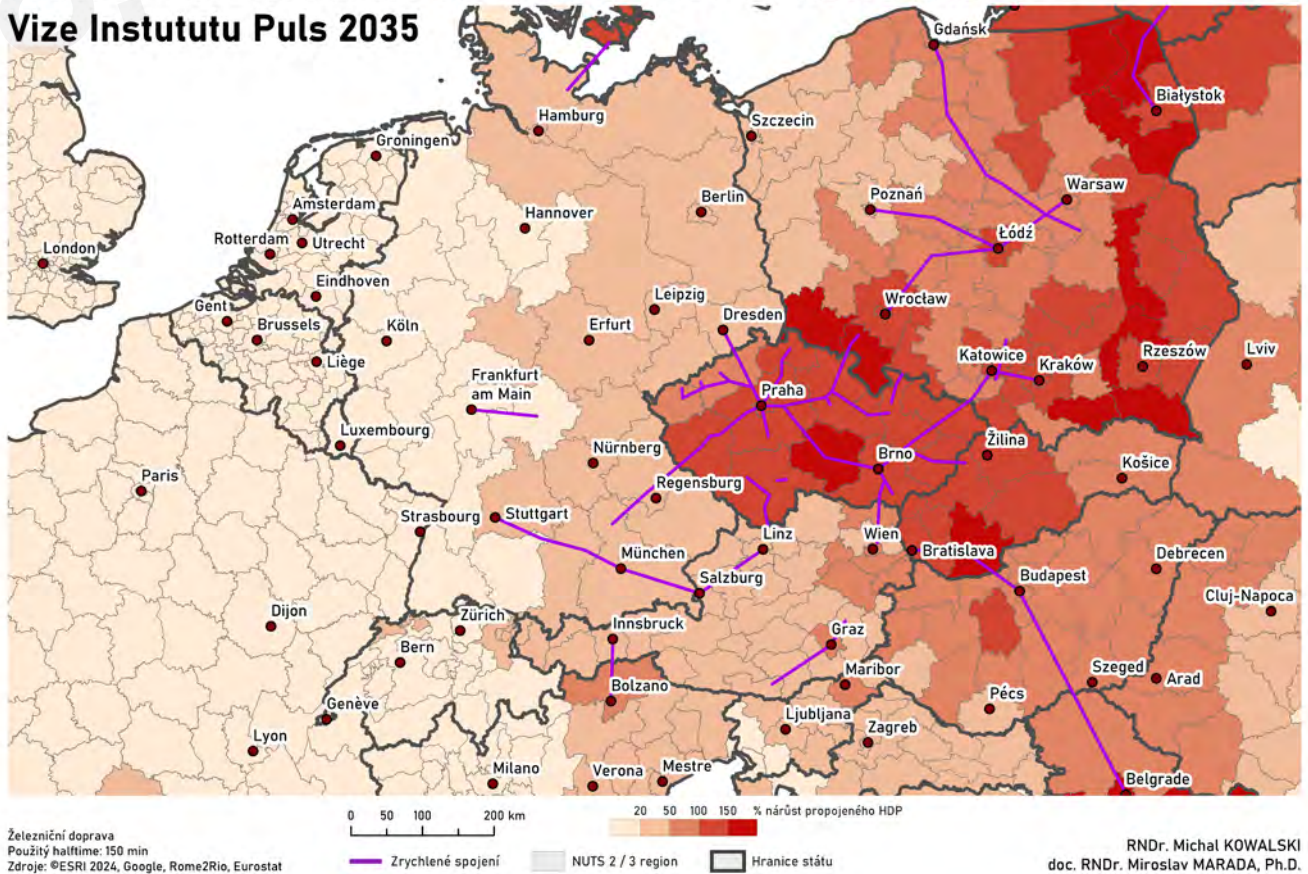
Mapa č. 11

## NÁRŮST POTENCIÁLNÍ DOSTUPNOSTI HDP OPROTI ROKU 2024 Vize SŽ 2035 bez VRT Brno - Přerov



Mapa č. 12

## NÁRŮST POTENCIÁLNÍ DOSTUPNOSTI HDP OPROTI ROKU 2024 Vize Institutu Puls 2035



## Modelová ukázka přínosů – případ Plzně

Modelová ukázka na detailním případě Plzně ve variantě Institutu Puls vyjadřuje vlivy jednotlivých zemí na hodnotu potenciální dostupnosti Plzně. Pro porovnání jsou státy rozděleny podle zemí bývalého východního a západního bloku.

Tabulka 7: Vliv jednotlivých států na Plzeň podle hodnot potenciální dostupnosti

Příspěvek zemí na východ od Česka k růstu potenciální dostupnosti regionu Plzně.		
Země	Populační potenciál	Potenciál HDP
Polsko	11.79%	4.86%
Maďarsko	2.64%	1.09%
Slovensko	1.96%	1.13%
Srbsko	0.95%	0.13%
Bělorusko	0.74%	0.09%
Ukrajina	0.66%	0.03%
Rumunsko	0.50%	0.18%
Slovinsko	0.37%	0.25%
Rusko	0.34%	0.10%
Chorvatsko	0.33%	0.11%
Litva	0.26%	0.11%
Finsko	0.26%	0.33%
Lotyšsko	0.13%	0.07%
Estonsko	0.07%	0.04%
Bosna a Hercegovina	0.03%	0.00%
<b>Suma</b>	<b>21.03%</b>	<b>8.53%</b>

Příspěvek zemí na západ od Česka k růstu potenciální dostupnosti regionu Plzně.		
Země	Populační potenciál	Potenciál HDP
Německo	36.40%	45.02%
Francie	7.96%	8.65%
Itálie	6.85%	6.71%
Spojené království	5.28%	5.73%
Rakousko	4.01%	5.18%
Nizozemsko	3.25%	4.30%
Belgie	2.56%	3.12%
Švýcarsko	1.79%	3.96%
Dánsko	0.69%	1.15%
Španělsko	0.60%	0.47%
Švédsko	0.59%	0.84%
Irsko	0.19%	0.31%
Norsko	0.11%	0.22%
Lucembursko	0.11%	0.34%
Portugalsko	0.02%	0.01%
<b>Suma</b>	<b>70.41%</b>	<b>86.02%</b>

Na základě porovnání jednotlivých směrů a jejich významnosti lze konstatovat, že strategické je napojení na země Západní Evropy, které poskytují největší nárůst potenciálu hodnoceného přes populační velikost a zejména přes HDP. Z hlediska zemí bývalého Východního bloku je zde přibližně 2,5 x větší přínos propojení populace, než z ekonomického pohledu (HDP).

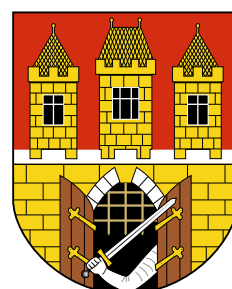




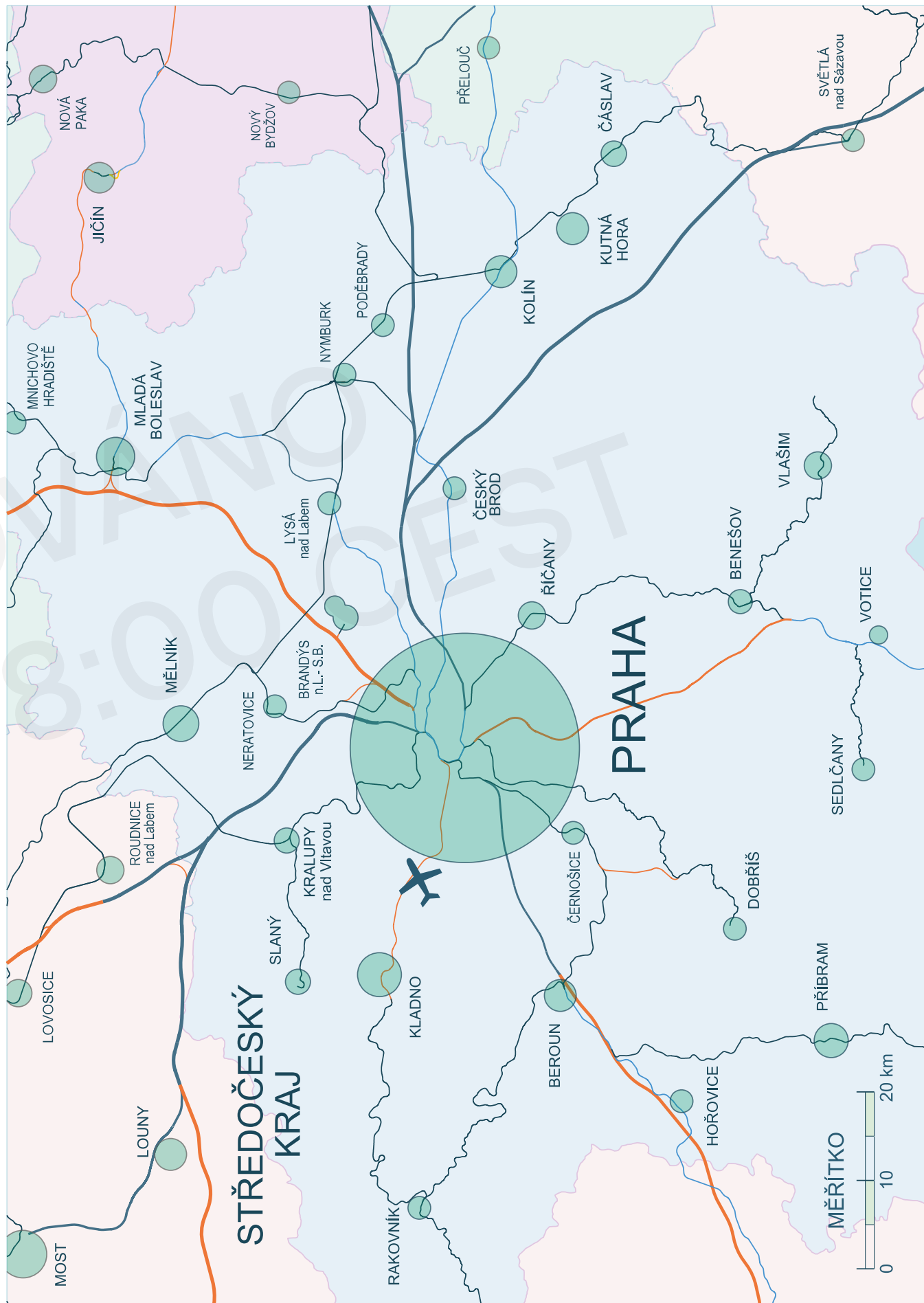
# Regionální perspektivy a prezentace krajů

## Středočeský kraj a Hlavní město Praha

Pro železniční budoucnost Prahy je zcela zásadní vybudování kapacitního podzemního propojení základních železničních směrů s centrální stanicí v prostoru u Hlavního nádraží, tzv. Nové spojení 2 nazývané také Metro S. Další klíčovou stavbou je napojení Letiště Václava Havla a Kladna na pražské hlavní nádraží, které se však nesmí omezovat na původní trasování koňské železnice z poloviny 19. století, ale mělo by být směřováno přímější trasou z Hlavního nádraží přes Anděl (s využitím Nového spojení 2) a dále tunelem s obsluhou Petřín a Ruzyně přímo přes letiště do Kladna, kde by opět díky převážně podzemnímu vedení bylo možné vybudovat zastávky přímo v centrech největších kladenských sídlišť a zkrátit tak nejen jízdní dobu do Prahy na cca. 20 minut, ale také významně zkrátit docházkové doby na vlak. Na území Středočeského kraje je klíčové zajistit kapacitní a kvalitní napojení VRT a dalších hlavních tratí na Prahu. Oproti návrhům SŽ podporujeme velkorysejší řešení ve směru do jižních Čech, které by z centra Prahy obsloužilo tunelovou variantou Jižní město a pokračovalo přímou trasou za Benešov, kde by se tato novostavba napojila na stávající trať do Českých Budějovic. Rovněž napojení Liberce a Mladé Boleslavi je potřeba řešit novostavbou, která by tak obsloužila i Brandýs nad Labem – Starou Boleslav. Oproti záměru SŽ přináší naše koncepce ve Středočeském kraji téměř 160 tisíc nových potenciálních uživatelů železnice pro dojížděku do Prahy.

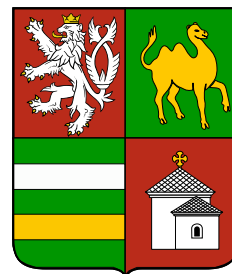


Relace		Jízdní doba				Cestovní doba				Náskok vlaku			Počet obyvatel	Obslouženo vlakem		
Z	Do	autem	vlak D	vlak SŽ	vlak Puls	autem	vlak D	vlak SŽ	vlak Puls	dnes	SŽ	Puls		dnes	SŽ	Puls
Benešov	Praha	0:49	0:39	0:29	0:39	0:59	1:09	0:59	1:09	-0:10	0:00	-0:10	49 233	0	24 617	-
Vlašim	Praha	1:00	1:20	1:10	1:20	1:10	1:50	1:40	1:50	-0:40	-0:30	-0:40	20 357	0	-	-
Votice	Praha	1:01	0:58	0:44	0:32	1:11	1:28	1:14	1:02	-0:17	-0:03	0:09	10 235	0	5 118	5 118
Beroun	Praha	0:46	0:44	0:20	0:20	0:56	1:14	0:50	0:50	-0:18	0:06	0:06	52 245	0	26 123	26 123
Hořovice	Praha	0:55	1:01	0:34	0:34	1:05	1:31	1:04	1:04	-0:26	0:01	0:01	25 560	0	12 780	12 780
Kladno	Praha	0:50	0:35	0:30	0:20	1:00	1:05	1:00	0:50	-0:05	0:00	0:10	108 581	54290,5	54 291	108 581
Slaný	Praha	0:49	1:12	1:08	1:08	0:59	1:42	1:38	1:38	-0:43	-0:39	-0:39	34 816	0	-	-
Kolín	Praha	1:23	0:37	0:30	0:30	1:33	1:07	1:00	1:00	0:26	0:33	0:33	71 535	71535	71 535	71 535
Český Brod	Praha	0:56	0:24	0:24	0:24	1:06	0:54	0:54	0:54	0:12	0:12	0:12	17 081	17081	17 081	17 081
Kutná Hora	Praha	1:28	0:53	0:40	0:40	1:38	1:23	1:10	1:10	0:15	0:28	0:28	41 819	41819	41 819	41 819
Čáslav	Praha	1:29	1:02	0:48	0:48	1:39	1:32	1:18	1:18	0:07	0:21	0:21	21 293	10646,5	21 293	21 293
Mělník	Praha	0:53	0:52	0:52	0:29	1:03	1:22	1:22	0:59	-0:19	-0:19	0:04	37 524	0	-	18 762
Kralupy nad Vltavou	Praha	0:41	0:33	0:33	0:33	0:51	1:03	1:03	1:03	-0:12	-0:12	-0:12	27 029	0	-	-
Neratovice	Praha	0:42	0:34	0:34	0:19	0:52	1:04	1:04	0:49	-0:12	-0:12	0:03	27 251	0	-	13 626
Mladá Boleslav	Praha	0:43	1:09	0:45	0:25	0:53	1:39	1:15	0:55	-0:46	-0:22	-0:02	94 704	0	-	47 352
Mnichovo Hradiště	Praha	1:15	1:33	0:57	0:45	1:25	2:03	1:27	1:15	-0:38	-0:02	0:10s	14 035	0	7 018	14 035
Nymburk	Praha	1:15	0:41	0:25	0:25	1:25	1:11	0:55	0:55	0:14	0:30	0:30	34 148	34148	34 148	34 148
Lysá nad Labem	Praha	0:56	0:38	0:35	0:35	1:06	1:08	1:05	1:05	-0:02	0:01	0:01	20 538	10269	10 269	10 269
Poděbrady	Praha	1:11	0:49	0:31	0:31	1:21	1:19	1:01	1:01	0:02	0:20	0:20	26 822	13411	26 822	26 822
Brandýs nad Labem – Stará Boleslav	Praha	0:43	1:03	0:53	0:15	0:53	1:33	1:23	0:45	-0:40	-0:30	0:06	86 803	0	-	43 402
Říčany	Praha	0:35	0:18	0:18	0:18	0:45	0:48	0:48	0:48	-0:03	-0:03	-0:03	51 883	25941,5	25 942	25 942
Černošice	Praha	0:34	0:15	0:15	0:15	0:44	0:45	0:45	0:45	-0:01	-0:01	-0:01	116 783	58391,5	58 392	58 392
Příbram	Praha	0:55	1:31	1:00	1:00	1:05	2:01	1:30	1:30	-0:56	-0:25	-0:25	59 511	0	-	-
Dobříš	Praha	0:47	1:28	1:28	0:45	0:57	1:58	1:58	1:15	-1:01	-1:01	-0:18	18 164	0	-	-
Sedlčany	Praha	1:09	1:31	1:16	1:02	1:19	2:01	1:46	1:32	-0:42	-0:27	-0:13	18 165	0	-	-
Rakovník	Praha	1:02	1:19	1:10	1:10	1:12	1:49	1:40	1:40	-0:37	-0:28	-0:28	46 275	0	-	-
<b>Celkem obslouženo obyvatel:</b>													<b>337533</b>	<b>437 245</b>	<b>597 077</b>	
<b>Obslouženo navíc variantou Puls:</b>															<b>159 833</b>	



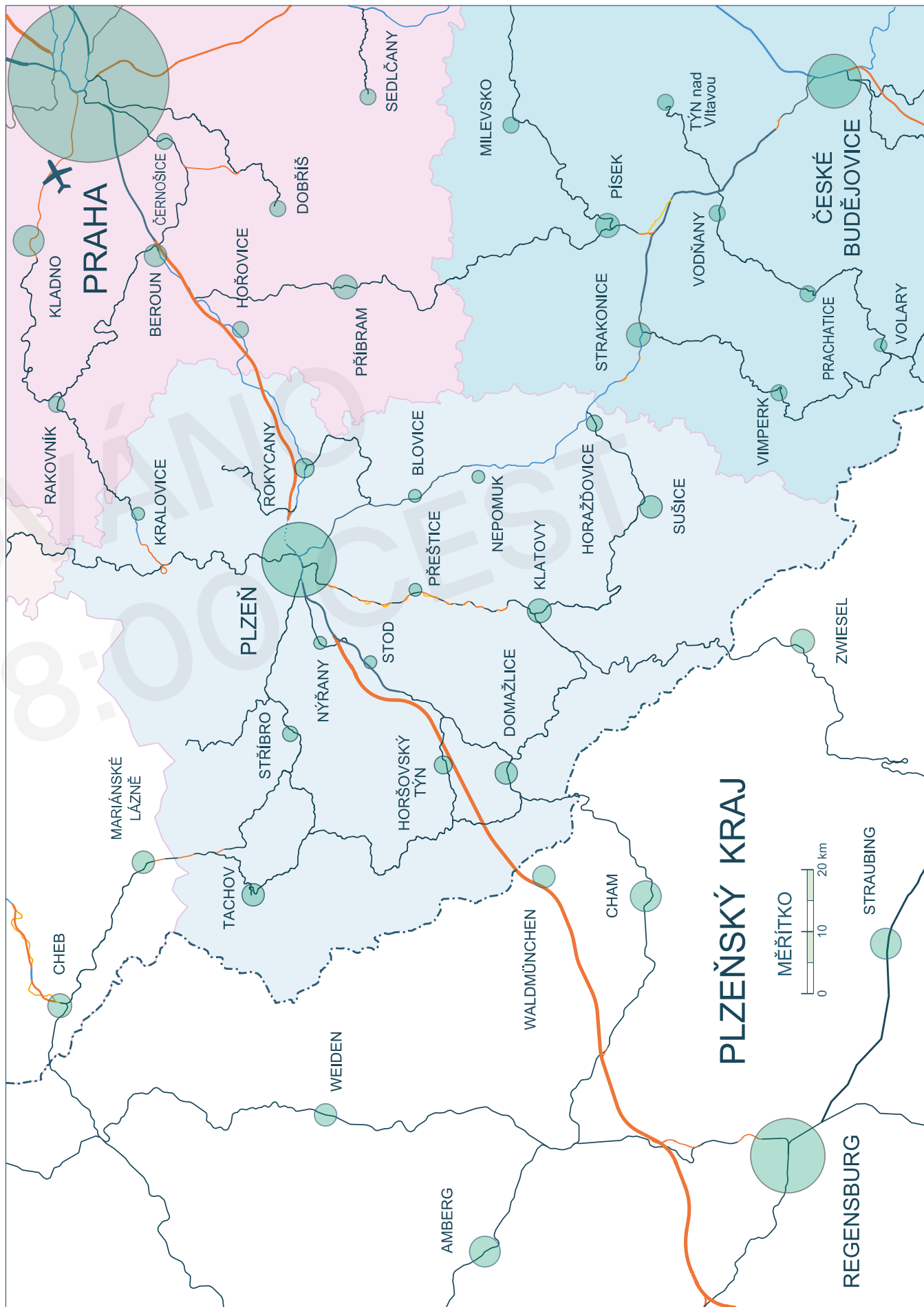
## Plzeňský kraj

V našem návrhu vycházíme ze záměru SŽ na výstavbu tunelu mezi Prahou a Berounem. Na něj navazujeme novou vysokorychlostní trať do Plzně, díky které dojde k významnému zkrácení jízdních dob a dosažení konkurenceschopnosti oproti automobilu na většině území kraje. Z Plzně bude využit nový výjezd s novostavbou trati na 200 km/h do Stoda, jak jej připravuje SŽ, avšak pro pokračování dále do Německa trať odbočí před Stodem na novostavbu VRT kolem Horšovského Týna (kde bude možné napojit autobusem také Tachovsko do Bavorska). Záměr SŽ na modernizaci trati přes Domažlice bude využit pro zkvalitnění regionální dopravy v tomto směru, čemuž svým pojetím odpovídá. Jak dokládá tabulka níže, počet obyvatel Plzeňského kraje, pro které bude železniční spojení do Prahy atraktivní, se tak oproti návrhu SŽ téměř ztrojnásobí ze 168 977 na 416 470 lidí. Železnice tak získá v tomto směru téměř 250 tisíc nových potenciálních cestujících.



Relace		Jízdní doba				Cestovní doba				Náskok vlaku			Počet obyvatel	Obslouženo vlakem		
Z	Do	autem	vlak D	vlak SŽ	vlak Puls	autem	vlak D	vlak SŽ	vlak Puls	dnes	SŽ	Puls		dnes	SŽ	Puls
Domažlice	Praha	1:48	2:21	1:30	1:05	1:58	2:51	2:00	1:35	-0:53	-0:02	0:23	34 525	0	17 263	34 525
Horšovský Týn	Praha	1:47	2:33	1:40	0:50	1:57	3:03	2:10	1:20	-1:06	-0:13	0:37	12 269	0	-	12 269
Horažďovice	Praha	1:52	3:26	1:45	1:25	2:02	3:56	2:15	1:55	-1:54	-0:13	0:07	9 815	0	-	4 908
Klatovy	Praha	1:45	2:16	1:45	1:25	1:55	2:46	2:15	1:55	-0:51	-0:20	0:00	42 887	0	-	21 449
Sušice	Praha	2:06	3:46	2:05	1:45	2:16	4:16	2:35	2:15	-2:00	-0:19	0:01	20 372	0	-	10 186
Blatovice	Praha	1:27	2:09	1:20	1:00	1:37	2:39	1:50	1:30	-1:02	-0:13	0:07	10 119	0	-	5 060
Nepomuk	Praha	1:37	2:28	1:20	1:00	1:47	2:58	1:50	1:30	-1:11	-0:03	0:17	9 281	0	4 641	9 281
Přeštice	Praha	1:21	1:54	1:20	1:00	1:31	2:24	1:50	1:30	-0:53	-0:19	0:01	18 406	0	-	9 203
Stod	Praha	1:30	2:15	1:05	0:50	1:40	2:45	1:35	1:20	-1:05	0:05	0:20	19 892	0	9 946	19 892
Plzeň	Praha	1:19	1:22	0:51	0:30	1:29	1:52	1:21	1:00	-0:23	0:08	0:29	171 455	0	85 728	171 455
Kralovice	Praha	1:29	2:10	1:45	1:20	1:39	2:40	2:15	1:50	-1:01	-0:36	-0:11	18 483	0	-	-
Nýřany	Praha	1:21	1:45	1:10	0:50	1:31	2:15	1:40	1:20	-0:44	-0:09	0:11	47 064	0	23 532	47 064
Rokycany	Praha	1:06	1:14	0:40	0:30	1:16	1:44	1:10	1:00	-0:28	0:06	0:16	41 307	0	20 654	41 307
Stříbro	Praha	1:36	1:56	1:20	1:00	1:46	2:26	1:50	1:30	-0:40	-0:04	0:16	14 429	0	7 215	14 429
Tachov	Praha	1:51	2:51	2:05	1:30	2:01	3:21	2:35	2:00	-1:20	-0:34	0:01	30 887	0	-	15 444
<b>Celkem obslouženo obyvatel:</b>													<b>0</b>	<b>168 977</b>	<b>416 470</b>	
<b>Obslouženo navíc variantou Puls:</b>															<b>247 494</b>	

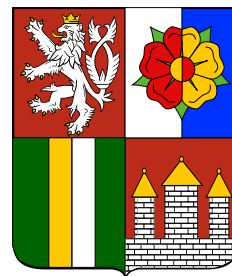




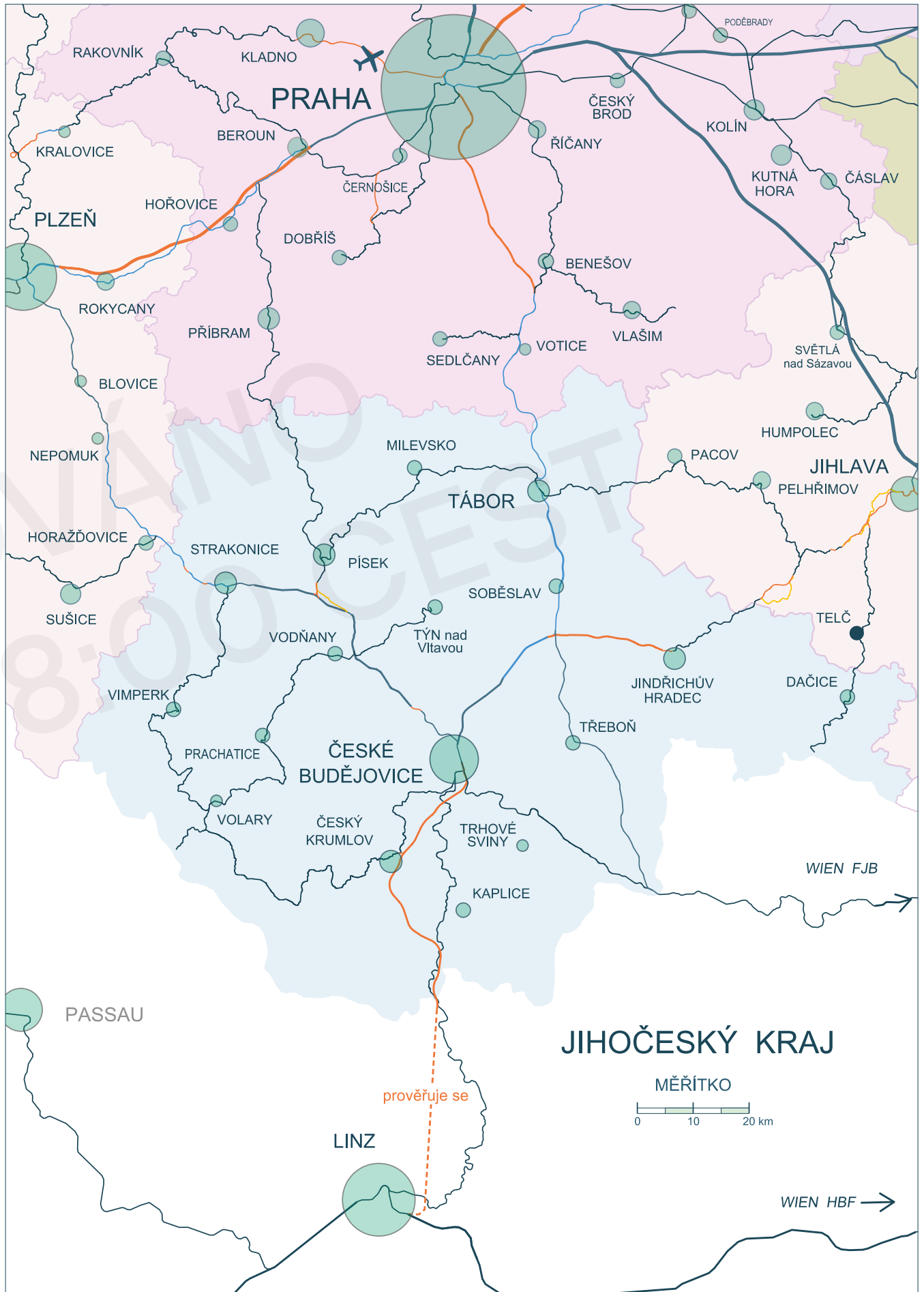


## Jihočeský kraj

V Jihočeském kraji zahrnujeme oproti Správě železnic mezi páteřní rychlé tratě také takzvaný 4. Tranzitní železniční koridor (TŽK.) z Prahy přes České Budějovice do rakouského Linze. Nad plán SŽ navrhujeme pojmout velkoryseji novostavbu, která by byla zaústěna do Prahy v nové stopě. V našem pojetí by se od stávající stopy oddělila již jižně od Benešova a pokračovala by pod Jižním městem přímo do centra Prahy. Z Českých Budějovic pak pro vyšší využitelnost preferujeme vedení do Rakouska přes Český Krumlov. Kromě předpokladu plnohodnotného dokončení této páteřní trati také uvažujeme zrychlení tratí Plzeň – České Budějovice (především v úseku Strakonice – České Budějovice), Veselí nad Lužnicí – Jindřichův Hradec – Jihlava a Veselí nad Lužnicí – Třeboň – Wien. Oproti návrhu SŽ tak získáme téměř 115 tisíc nových potenciálních cestujících na relacích do Prahy.

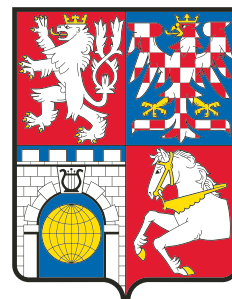


Relace		Jízdní doba				Cestovní doba				Náskok vlaku			Počet obyvatel	Obslouženo vlakem		
	Do	autem	vlak D	vlak SŽ	vlak Puls	autem	vlak D	vlak SŽ	vlak Puls	dnes	SŽ	Puls		dnes	SŽ	Puls
Z	Praha	1:52	1:38	1:17	1:00	2:02	2:08	1:47	1:30	-0:06	0:15	0:32	138 673	69336,5	138 673	138 673
České Budějovice	Praha	2:10	2:22	1:57	1:37	2:20	2:52	2:27	2:07	-0:32	-0:07	0:13	15 371	0	7 686	15 371
Trhové Sviny	Praha	1:53	2:32	1:50	1:35	2:03	3:02	2:20	2:05	-0:59	-0:17	-0:02	11 743	0	-	5 872
Týn nad Vltavou	Praha	2:20	2:58	2:15	1:15	2:30	3:28	2:45	1:45	-0:58	-0:15	0:45	34 811	0	-	34 811
Český Krumlov	Praha	2:22	2:14	1:42	1:35	2:32	2:44	2:12	2:05	-0:12	0:20	0:27	16 645	0	16 645	16 645
Kaplice	Brno	1:41	3:43	2:00	1:50	1:51	4:13	2:30	2:20	-2:22	-0:39	-0:29	16 077	0	-	-
Dačice	Praha	1:50	2:11	1:45	1:05	2:00	2:41	2:15	1:35	-0:41	-0:15	0:25	39 070	0	-	39 070
Jindřichův Hradec	Praha	1:51	2:03	1:35	0:55	2:01	2:33	2:05	1:25	-0:32	-0:04	0:36	20 690	0	10 345	20 690
Třeboň	Praha	1:28	1:50	1:20	1:05	1:38	2:20	1:50	1:35	-0:42	-0:12	0:03	14 248	0	-	7 124
Milevsko	Praha	1:35	2:29	2:00	1:45	1:45	2:59	2:30	2:15	-1:14	-0:45	-0:30	43 475	0	-	-
Písek	Praha	2:13	3:02	2:35	2:05	2:23	3:32	3:05	2:35	-1:09	-0:42	-0:12	28 002	0	-	-
Prachatice	Praha	2:09	4:03	3:10	2:40	2:19	4:33	3:40	3:10	-2:14	-1:21	-0:51	14 634	0	-	-
Vimperk	Praha	1:30	2:34	2:00	1:50	1:40	3:04	2:30	2:20	-1:24	-0:50	-0:40	11 374	0	-	-
Blatná	Praha	1:40	2:48	1:55	1:35	1:50	3:18	2:25	2:05	-1:28	-0:35	-0:15	38 713	0	-	-
Strakonice	Praha	1:48	2:26	2:30	0:55	1:58	2:56	3:00	1:25	-0:58	-1:02	0:33	9 970	0	-	9 970
Vodňany	Praha	1:27	1:26	0:35	0:20	1:37	1:56	1:05	0:50	-0:19	0:32	0:47	18 502	0	18 502	18 502
Soběslav	Praha	1:21	1:02	0:50	0:35	1:31	1:32	1:20	1:05	-0:01	0:11	0:26	66 534	33267	66 534	66 534
Tábor	Praha															
Celkem obslouženo obyvatel:													102603,5	258 385	373 262	
Obslouženo navíc variantou Puls:															114 877	

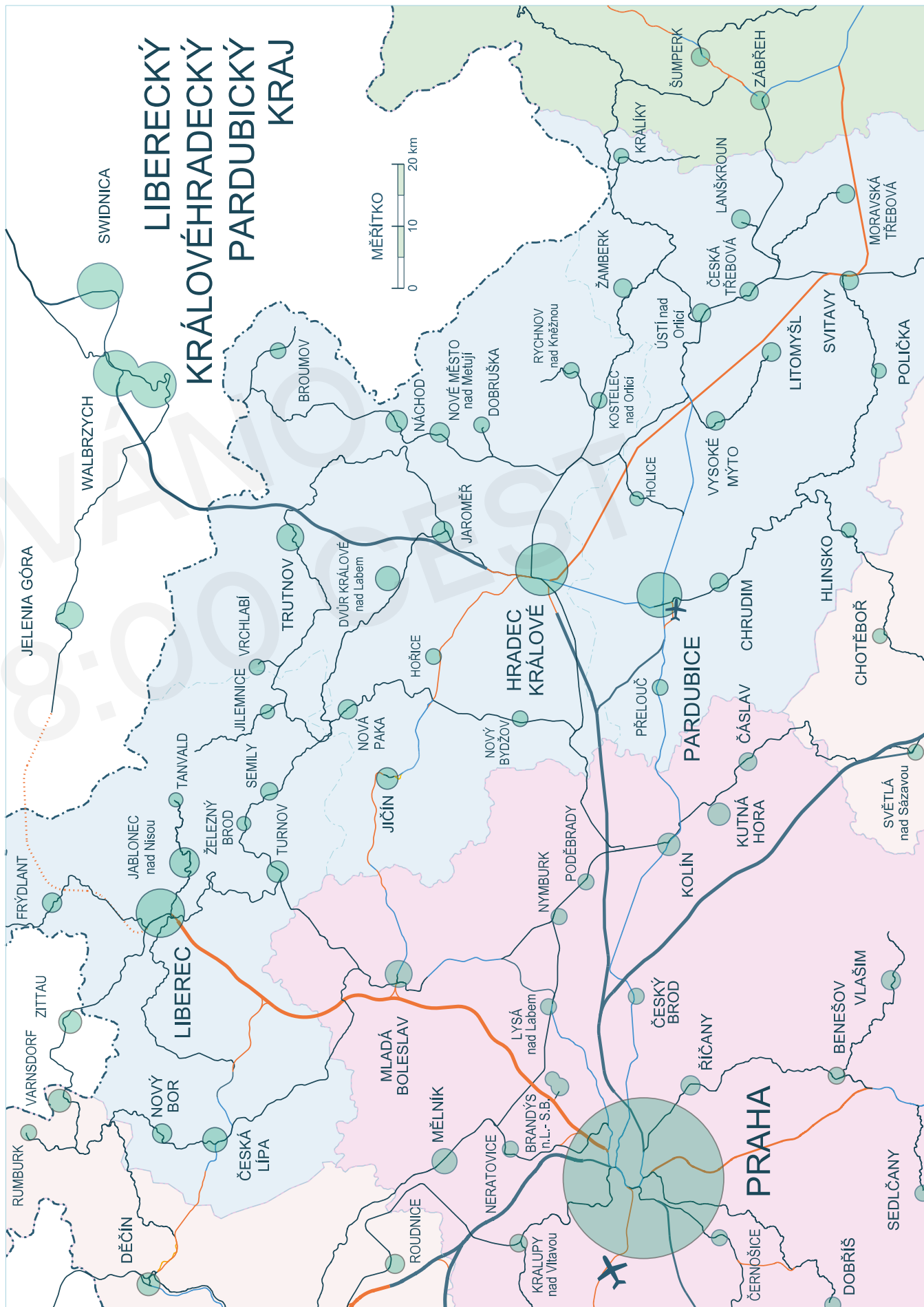


## Pardubický kraj

V Pardubickém kraji přebíráme od SŽ záměr napojení Pardubic na VRT Praha – Hradec Králové a doplňujeme jej propojením přes pardubické letiště na trať Chrudim – Hradec Králové. Letiště bude díky tomu snadno a rychle dosažitelné i pro cestující z Prahy a Hradce Králové a významně tak stoupne jeho potenciální význam. Zároveň toto spojení urychlí cestování do Prahy pro obyvatele Chrudimi a okolí. Dalším novým záměrem, který se týká území Pardubického kraje, je novostavba trati z Hradce Králové přes Svitavy do Mohelnice, která zrychlí spojení Litomyšle a Holic do Prahy a zvýší kapacitu i rychlost spojení z velké části Pardubického kraje do Olomouckého a Jihomoravského kraje. Díky těmto zlepšením získáme jen na relacích do Prahy potenciál téměř 40 tisíc nových cestujících v porovnání s návrhem SŽ.

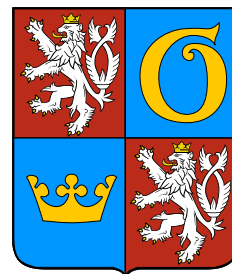


Relace		Jízdní doba				Cestovní doba				Náskok vlaku			Počet obyvatel	Obslouženo vlakem		
Z	Do	autem	vlak D	vlak SŽ	vlak Puls	autem	vlak D	vlak SŽ	vlak Puls	dnes	SŽ	Puls		dnes	SŽ	Puls
Hlinsko	Praha	1:54	2:08	1:45	1:40	2:04	2:38	2:15	2:10	-0:34	-0:11	-0:06	17 733	0	-	8 867
Chrudim	Praha	1:40	1:25	1:00	0:55	1:50	1:55	1:30	1:25	-0:05	0:20	0:25	70 083	35041,5	70 083	70 083
Holice	Praha	1:30	1:45	1:15	0:32	1:40	2:15	1:45	1:02	-0:35	-0:05	0:38	15 065	0	7 533	15 065
Pardubice	Praha	1:33	0:54	0:40	0:40	1:43	1:24	1:10	1:10	0:19	0:33	0:33	113 678	113678	113 678	113 678
Přelouč	Praha	1:25	0:57	0:52	0:52	1:35	1:27	1:22	1:22	0:08	0:13	0:13	21 041	10520,5	21 041	21 041
Litomyšl	Praha	1:59	2:27	1:50	1:20	2:09	2:57	2:20	1:50	-0:48	-0:11	0:19	22 504	0	-	22 504
Moravská Třebová	Brno	1:13	1:59	1:59	1:25	1:23	2:29	2:29	1:55	-1:06	-1:06	-0:32	22 278	0	-	-
Políčka	Brno	1:12	1:31	1:31	1:13	1:22	2:01	2:01	1:43	-0:39	-0:39	-0:21	16 398	0	-	-
Svitavy	Brno	1:08	1:00	1:00	1:00	1:18	1:30	1:30	1:30	-0:12	-0:12	-0:12	26 924	0	-	-
Česká Třebová	Praha	2:15	1:32	1:13	1:13	2:25	2:02	1:43	1:43	0:23	0:42	0:42	16 067	16067	16 067	16 067
Králíky	Praha	2:38	2:46	2:05	2:05	2:48	3:16	2:35	2:35	-0:28	0:13	0:13	6 999	0	6 999	6 999
Lanškroun	Brno	1:24	1:47	1:25	1:25	1:34	2:17	1:55	1:55	-0:43	-0:21	-0:21	19 453	0	-	-
Ústí nad Orlicí	Praha	2:04	1:25	1:05	1:05	2:14	1:55	1:35	1:35	0:19	0:39	0:39	22 697	22697	22 697	22 697
Vysoké Mýto	Praha	1:43	1:54	1:20	1:20	1:53	2:24	1:50	1:50	-0:31	0:03	0:03	28 385	0	14 193	14 193
Žamberk	Praha	2:11	2:43	1:50	1:50	2:21	3:13	2:20	2:20	-0:52	0:01	0:01	24 230	0	12 115	12 115
<b>Celkem obslouženo obyvatel:</b>													<b>198004</b>	<b>284 405</b>	<b>323 308</b>	
<b>Obslouženo navíc variantou Puls:</b>															<b>38 903</b>	



## Královéhradecký kraj

V našem návrhu přebíráme záměr SŽ VRT Praha – Hradec Králové – Wrocław. Navrhujeme jej doplnit záměrem novostavby trati z Hradce Králové přes Svitavy do Mohelnice, která zajistí rovnocenné spojení Hradce Králové s Moravou, jaké mají již dnes Pardubice. Rovněž se výrazně zvedne dostupná kapacita i pro nákladní dopravu na přetíženém I. TŽK. Dalším novým záměrem je významné zrychlení trati z Hradce Králové přes Jičín do Mladé Boleslavi, které umožní také atraktivní a rychlé cestování mezi Královéhradeckým a Libereckým krajem. Díky těmto záměrům se potenciál železnice při cestách do Prahy zlepší oproti již beztak dobré obsluze základních směrů v podání SŽ o dalších 93 tisíc obyvatel.

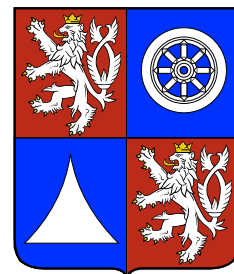


Relace		Jízdní doba				Cestovní doba				Náskok vlaku			Počet obyvatel	Obslouženo vlakem		
Z	Do	autem	vlak D	vlak SŽ	vlak Puls	autem	vlak D	vlak SŽ	vlak Puls	dnes	SŽ	Puls		dnes	SŽ	Puls
Hradec Králové	Praha	1:30	1:30	0:35	0:35	1:40	2:00	1:05	1:05	-0:20	0:35	0:35	126 527	0	126 527	126 527
Nový Bydžov	Praha	1:22	1:27	1:10	1:10	1:32	1:57	1:40	1:40	-0:25	-0:08	-0:08	14 504	0	7 252	7 252
Hořice	Praha	1:39	2:00	1:10	0:55	1:49	2:30	1:40	1:25	-0:41	0:09	0:24	15 563	0	7 782	15 563
Jičín	Praha	1:25	2:03	1:20	0:55	1:35	2:33	1:50	1:25	-0:58	-0:15	0:10	40 413	0	-	40 413
Nová Paka	Praha	1:38	2:07	1:35	1:35	1:48	2:37	2:05	2:05	-0:49	-0:17	-0:17	11 119	0	-	-
Broumov	Praha	2:33	3:33	2:25	1:40	2:43	4:03	2:55	2:10	-1:20	-0:12	0:33	13 734	0	-	13 734
Jaroměř	Praha	1:39	1:53	0:50	0:45	1:49	2:23	1:20	1:15	-0:34	0:29	0:34	16 708	0	16 708	16 708
Náchod	Praha	1:59	2:31	1:35	1:05	2:09	3:01	2:05	1:35	-0:52	0:04	0:34	50 714	0	25 357	50 714
Nové Město nad Metují	Praha	1:59	2:49	1:35	1:23	2:09	3:19	2:05	1:53	-1:10	0:04	0:16	12 080	0	6 040	12 080
Dobruška	Praha	1:55	3:02	1:35	1:35	2:05	3:32	2:05	2:05	-1:27	0:00	0:00	17 281	0	8 641	8 641
Kostelec nad Orlicí	Praha	1:54	2:19	1:15	1:15	2:04	2:49	1:45	1:45	-0:45	0:19	0:19	21 482	0	21 482	21 482
Rychnov nad Kněžnou	Praha	2:05	2:31	1:30	1:30	2:15	3:01	2:00	2:00	-0:46	0:15	0:15	28 878	0	28 878	28 878
Dvůr Králové nad Labem	Praha	1:45	2:04	1:10	1:10	1:55	2:34	1:40	1:40	-0:39	0:15	0:15	23 008	0	23 008	23 008
Trutnov	Praha	1:58	2:55	1:05	1:05	2:08	3:25	1:35	1:35	-1:17	0:33	0:33	53 848	0	53 848	53 848
Vrchlabí	Praha	2:02	3:03	1:50	1:50	2:12	3:33	2:20	2:20	-1:21	-0:08	-0:08	23 809	0	11 905	11 905
<b>Celkem obslouženo obyvatel:</b>													<b>0</b>	<b>337 427</b>	<b>430 752</b>	
<b>Obslouženo navíc variantou Puls:</b>															<b>93 326</b>	



## Liberecký kraj

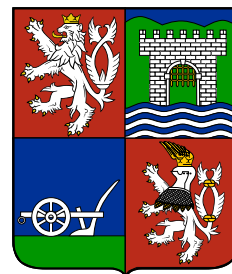
Pro obsluhu Libereckého kraje navrhujeme doplnit do základní páteře VRT také relaci Praha – Liberec namísto srovnatelně drahé, avšak mnohem méně přínosné z velké části jednokolejné modernizace stávajících tratí. Jedině tak je možné dosáhnout nejen jízdní doby mezi Prahou a Libercem pod jednu hodinu, ale také se dostat na srovnatelné jízdní doby jako do stejně vzdálených a méně lidnatých Pardubic a Hradce Králové. Díky tomu tato klíčová relace také začne být časově atraktivnější vlakem než autem. Kromě této páteřní osy navrhujeme také významně zrychlit spojení směrem na Českou Lípou a Děčín pro lepší obsluhu severovýchodu Libereckého kraje i pro zajištění dobrého spojení do kraje Ústeckého a dále např. do Německa. Rovněž navrhujeme již výše zmíněné významné zrychlení spojení z Mladé Boleslavi přes Jičín do Hradce Králové pro dosažení lepších cestovních vazeb na východ Čech a na celou Moravu. Díky těmto novým projektům se tento dosud opomíjený kraj dočká opravdu kvalitního spojení nejen s Prahou, kam se místo zhruba 95 tisíc potenciálních cestujících podle návrhu SŽ více než ztrojnásobí odhadovaná přepravní poptávka na více než 332 tisíc cestujících mezi Libereckým krajem a Prahou. Nárůst tak výrazně překročí 230 tisíc nových cestujících oproti variantě SŽ.



Relace		Jízdní doba				Cestovní doba				Náskok vlaku			Počet obyvatel	Obslouženo vlakem		
Z	Do	autem	vlak D	vlak SŽ	vlak Puls	autem	vlak D	vlak SŽ	vlak Puls	dnes	SŽ	Puls		dnes	SŽ	Puls
Česká Lípa	Praha	1:33	2:08	1:40	1:00	1:43	2:38	2:10	1:30	-0:55	-0:27	0:13	68 310	0	-	68 310
Nový Bor	Praha	1:39	2:31	2:20	1:15	1:49	3:01	2:50	1:45	-1:12	-1:01	0:04	22 826	0	-	11 413
Jablonec nad Nisou	Praha	1:26	3:33	1:35	0:55	1:36	4:03	2:05	1:25	-2:27	-0:29	0:11	48 990	0	-	48 990
Tanvald	Praha	1:42	3:16	1:55	1:20	1:52	3:46	2:25	1:50	-1:54	-0:33	0:02	17 571	0	-	8 786
Železný Brod	Praha	1:24	2:27	1:05	0:55	1:34	2:57	1:35	1:25	-1:23	-0:01	0:09	10 144	0	5 072	5 072
Frýdlant	Praha	1:48	3:44	1:40	1:15	1:58	4:14	2:10	1:45	-2:16	-0:12	0:13	21 129	0	-	21 129
Liberec	Praha	1:27	2:27	1:09	0:45	1:37	2:57	1:39	1:15	-1:20	-0:02	0:22	129 894	0	64 947	129 894
Jilemnice	Praha	1:53	2:51	2:20	2:10	2:03	3:21	2:50	2:40	-1:18	-0:47	-0:37	18 303	0	-	-
Semily	Praha	1:36	2:35	1:20	1:10	1:46	3:05	1:50	1:40	-1:19	-0:04	0:06	21 747	0	10 874	10 874
Turnov	Praha	1:13	1:48	0:50	0:40	1:23	2:18	1:20	1:10	-0:55	0:03	0:13	28 299	0	14 150	28 299
<b>Celkem obslouženo obyvatel:</b>														<b>0</b>	<b>95 042</b>	<b>332 766</b>
<b>Obslouženo navíc variantou Puls:</b>																<b>237 724</b>

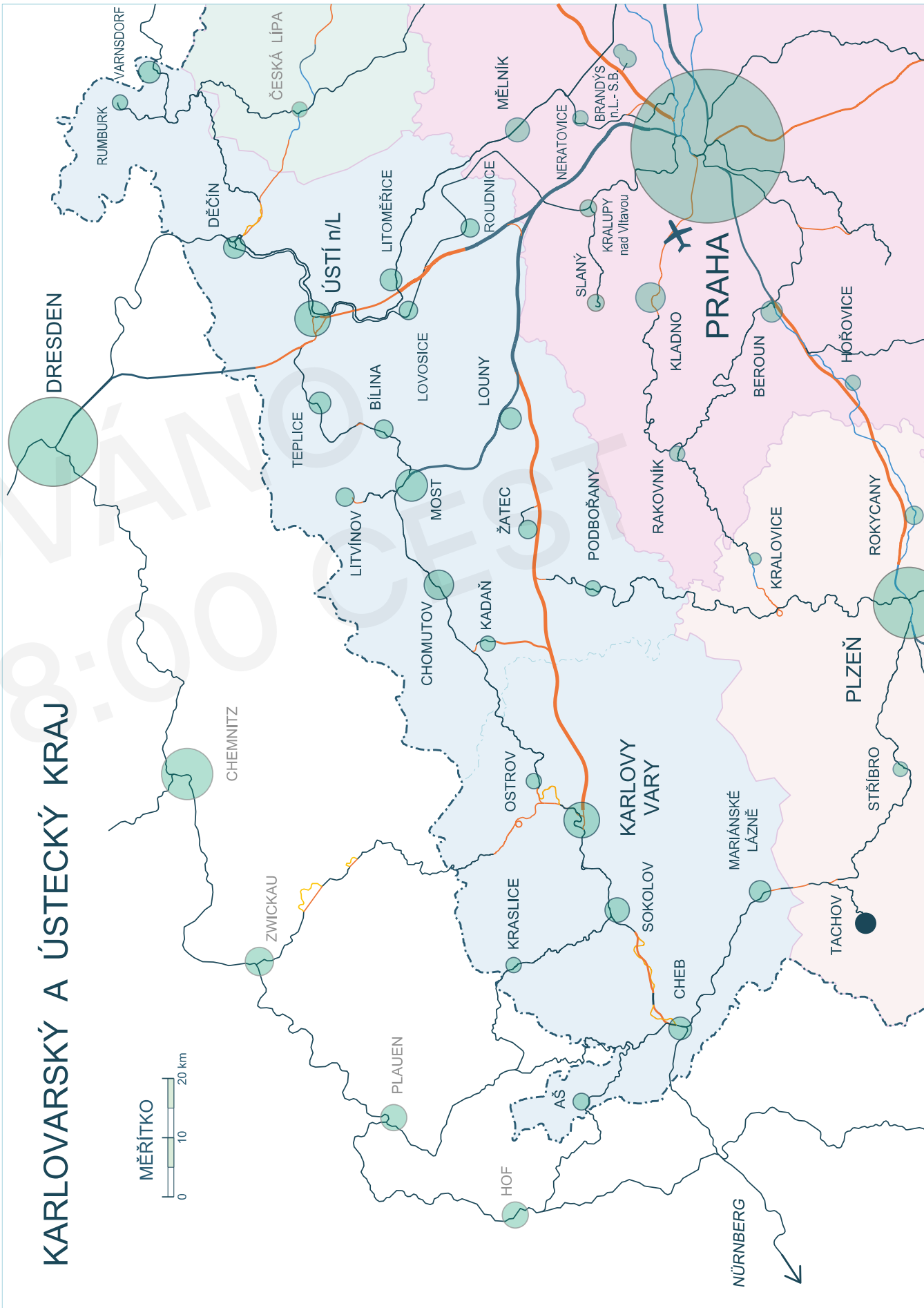
## Ústecký kraj

Pro obsluhu Ústeckého kraje přebíráme ze záměrů SŽ VRT trať Praha – Ústí nad Labem – Dresden i na ni napojenou VRT do Mostu. Nad tento rámec navrhujeme propojení mezi oběma tratěmi doplnit i o možnost přímé jízdy od Mostu a Loun směrem k Roudnici, Litoměřicím a Ústí nad Labem. Také navrhujeme východně od Loun navázat na trať do Mostu další novostavbou VRT do Karlových Varů, která cestou obslouží také Žatec a zrychlí spojení Podbořan a Kadaně s Prahou. Díky tomu je možné k již beztak dobrému výsledku SŽ, která svým návrhem nabídne atraktivní spojení do Prahy více než 470 tisícům obyvatel Ústeckého kraje, přidat dalších téměř 40 tisíc potenciálních cestujících.



Relace		Jízdní doba				Cestovní doba				Náskok vlaku			Počet obyvatel	Obslouženo vlakem		
Z	Do	autem	vlak D	vlak SŽ	vlak Puls	autem	vlak D	vlak SŽ	vlak Puls	dnes	SŽ	Puls		dnes	SŽ	Puls
Bílina	Praha	1:10	1:47	0:46	0:46	1:20	2:17	1:16	1:16	-0:57	0:04	0:04	17 922	0	8 961	8 961
Děčín	Praha	1:31	1:27	0:45	0:45	1:41	1:57	1:15	1:15	-0:16	0:26	0:26	67 875	0	67 875	67 875
Chomutov	Praha	1:13	2:20	0:50	0:50	1:23	2:50	1:20	1:20	-1:27	0:03	0:03	70 746	0	35 373	35 373
Kadaň	Praha	1:34	2:40	1:09	1:09	1:44	3:10	1:39	1:39	-1:26	0:05	0:05	36 850	0	18 425	18 425
Litoměřice	Praha	0:54	1:19	0:33	0:28	1:04	1:49	1:03	0:58	-0:45	0:01	0:06	51 245	0	25 623	25 623
Litvínov	Praha	1:26	1:58	0:51	0:51	1:36	2:28	1:21	1:21	-0:52	0:15	0:15	32 645	0	32 645	32 645
Louny	Praha	0:57	2:13	0:25	0:25	1:07	2:43	0:55	0:55	-1:36	0:12	0:12	37 340	0	37 340	37 340
Lovosice	Praha	0:51	1:13	0:47	0:28	1:01	1:43	1:17	0:58	-0:42	-0:16	0:03	23 485	0	-	11 743
Most	Praha	1:08	1:59	0:30	0:30	1:18	2:29	1:00	1:00	-1:11	0:18	0:18	65 998	0	65 998	65 998
Podbořany	Praha	1:11	2:58	1:25	0:45	1:21	3:28	1:55	1:15	-2:07	-0:34	0:06	13 245	0	-	6 623
Roudnice nad Labem	Praha	0:45	0:59	0:18	0:18	0:55	1:29	0:48	0:48	-0:34	0:07	0:07	27 967	0	13 984	13 984
Rumburk	Praha	2:01	3:07	2:05	2:05	2:11	3:37	2:35	2:35	-1:26	-0:24	-0:24	28 158	0	-	-
Teplice	Praha	1:10	1:34	0:58	0:58	1:20	2:04	1:28	1:28	-0:44	-0:08	-0:08	94 735	0	47 368	47 368
Ústí nad Labem	Praha	1:08	1:11	0:25	0:25	1:18	1:41	0:55	0:55	-0:23	0:23	0:23	107 004	0	107 004	107 004
Varnsdorf	Praha	2:01	3:11	2:09	1:45	2:11	3:41	2:39	2:15	-1:30	-0:28	-0:04	17 280	0	-	8 640
Žatec	Praha	1:20	2:02	0:55	0:30	1:30	2:32	1:25	1:00	-1:02	0:05	0:30	23 870	0	11 935	23 870
<b>Celkem obslouženo obyvatel:</b>													<b>0</b>	<b>472 530</b>	<b>511 470</b>	
<b>Obslouženo navíc variantou Puls:</b>															<b>38 940</b>	

# KARLOVARSKÝ A ÚSTECKÝ KRAJ



## Karlovarský kraj

Pro moderní a konkurenceschopnou obsluhu Karlovarského kraje je nutné vybudovat její základní páteř v podobě VRT Praha – Karlovy Vary, která se na stávající záměry SŽ napojí odbočkou z VRT Praha – Most východně od Loun. Dále navrhujeme zrychlit železniční spojení modernizací tratí s přeložkami z Karlových Varů do Chebu, do Ostrova a do Zwic- kau, odkud by mělo navázat nové železniční spojení do Gery pro napojení této části České republiky na německou železniční síť. Zatímco existující plány SŽ s Karlovarským krajem nepočítají a nemohou tak nabídnout jakékoliv konkurenceschopné spojení tohoto kraje po železnici s Prahou, náš návrh obsluhuje alespoň srovnatelně s automobilem prakticky celé území kraje a potenciál železničního spojení s Prahou tak zvyšuje z nuly téměř na 200 tisíc obyvatel kraje.



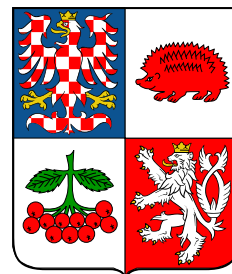
Relace		Jízdní doba				Cestovní doba				Náskok vlaku			Počet obyvatel	Obslouženo vlakem		
Z	Do	autem	vlak D	vlak SŽ	vlak Puls	autem	vlak D	vlak SŽ	vlak Puls	dnes	SŽ	Puls		dnes	SŽ	Puls
Aš	Praha	2:31	3:32	2:50	2:20	2:41	4:02	3:20	2:50	-1:21	-0:39	-0:09	15 144	0	-	7 572
Cheb	Praha	2:14	2:50	2:15	1:45	2:24	3:20	2:45	2:15	-0:56	-0:21	0:09	42 463	0	-	21 232
Karlovy Vary	Praha	1:47	3:14	2:00	1:15	1:57	3:44	2:30	1:45	-1:47	-0:33	0:12	73 590	0	-	73 590
Kraslice	Praha	2:21	4:24	3:15	2:05	2:31	4:54	3:45	2:35	-2:23	-1:14	-0:04	11 138	0	-	5 569
Mariánské Lázně	Praha	1:59	2:29	2:00	1:30	2:09	2:59	2:30	2:00	-0:50	-0:21	0:09	20 346	0	-	10 173
Ostrov	Praha	1:51	2:58	2:15	1:30	2:01	3:28	2:45	2:00	-1:27	-0:44	0:01	24 096	0	-	12 048
Sokolov	Praha	2:01	3:34	2:40	1:30	2:11	4:04	3:10	2:00	-1:53	-0:59	0:11	66 489	0	-	66 489
<b>Celkem obslouženo obyvatel:</b>													<b>0</b>	<b>-</b>	<b>196 673</b>	
<b>Obslouženo navíc variantou Puls:</b>															<b>196 673</b>	



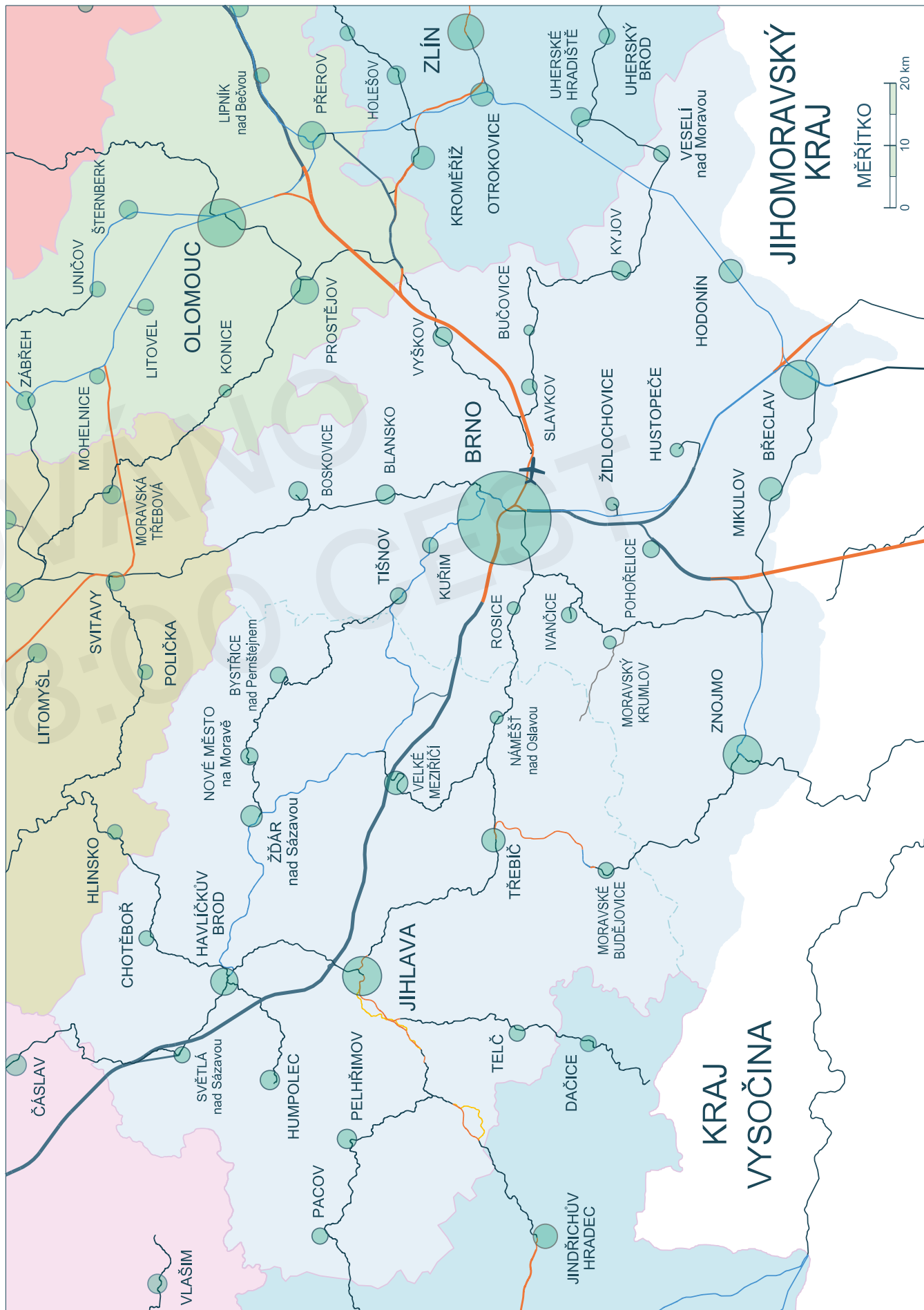


## Kraj Vysočina

V rámci kraje Vysočina přebíráme záměr SŽ na vedení novostavby VRT mezi Prahou a Brnem tzv. Severní cestou. Kládeme ale velký důraz na rychlé a atraktivní napojení Jihlavy nejen na Brno, ale také na Prahu. Dále navrhujeme výraznou modernizaci a zkrácení jízdních dob na trati z Jihlavy přes Jindřichův Hradec do Veselí nad Lužnicí pro lepší propojení Vysočiny s Jihočeským krajem. Na území kraje Vysočina nabízí koncepce Puls oproti záměru SŽ dalších 22 tisíc potenciálních uživatelů železnice pro cesty do Prahy nebo do Brna.



Relace		Jízdní doba				Cestovní doba				Náskok vlaku			Počet obyvatel	Obslouženo vlakem		
Z	Do	autem	vlak D	vlak SŽ	vlak Puls	autem	vlak D	vlak SŽ	vlak Puls	dnes	SŽ	Puls		dnes	SŽ	Puls
Havlíčkův Brod	Praha	1:25	1:53	0:59	0:44	1:35	2:23	1:29	1:14	-0:48	0:06	0:21	44 278	0	22 139	44 278
Chotěboř	Praha	1:40	2:20	1:26	1:11	1:50	2:50	1:56	1:41	-1:00	-0:06	0:09	18 424	0	9 212	9 212
Světlá nad Sázavou	Praha	1:15	1:38	0:45	0:30	1:25	2:08	1:15	1:00	-0:43	0:10	0:25	16 113	0	16 113	16 113
Jihlava	Brno	0:59	1:48	0:36	0:36	1:09	2:18	1:06	1:06	-1:09	0:03	0:03	85 859	0	42 930	42 930
Telč	Brno	1:29	3:14	1:26	1:26	1:39	3:44	1:56	1:56	-2:05	-0:17	-0:17	10 862	0	-	-
Humpolec	Praha	1:06	2:40	1:25	1:10	1:16	3:10	1:55	1:40	-1:54	-0:39	-0:24	14 655	0	-	-
Pacov	Praha	1:18	1:57	1:31	1:15	1:28	2:27	2:01	1:45	-0:59	-0:33	-0:17	7 923	0	-	-
Pelhřimov	Praha	1:16	2:24	1:35	1:35	1:26	2:54	2:05	2:05	-1:28	-0:39	-0:39	38 070	0	-	-
Moravské Budějovice	Brno	1:16	3:27	2:00	1:20	1:26	3:57	2:30	1:50	-2:31	-1:04	-0:24	19 854	0	-	-
Náměšř nad Oslavou	Brno	0:42	0:46	0:46	0:46	0:52	1:16	1:16	1:16	-0:24	-0:24	-0:24	11 243	0	-	-
Třebíč	Brno	1:01	1:06	1:06	1:06	1:11	1:36	1:36	1:36	-0:25	-0:25	-0:25	63 729	0	-	-
Bystřice nad Pernštejnem	Brno	0:57	1:29	1:29	1:29	1:07	1:59	1:59	1:59	-0:52	-0:52	-0:52	16 623	0	-	-
Nové Město na Moravě	Brno	1:04	1:48	1:43	1:43	1:14	2:18	2:13	2:13	-1:04	-0:59	-0:59	16 089	0	-	-
Velké Meziříčí	Brno	0:42	1:52	0:20	0:20	0:52	2:22	0:50	0:50	-1:30	0:02	0:02	29 995	0	14 998	14 998
Žďár nad Sázavou	Praha	1:42	2:26	1:28	1:13	1:52	2:56	1:58	1:43	-1:04	-0:06	0:09	36 426	0	18 213	18 213
<b>Celkem obslouženo obyvatel:</b>													<b>0</b>	<b>123 604</b>	<b>145 743</b>	
<b>Obslouženo navíc variantou Puls:</b>															<b>22 139</b>	



## Jihomoravský kraj

V Jihomoravském kraji přebíráme základní ideu rychlých spojení ve směrech z Brna na Prahu, Vídeň, Bratislavu a Ostravu. Oproti návrhu SŽ však doporučujeme několik významných změn. Především prosazujeme vedení všech těchto tratí na hlavní nádraží v Brně, ať už v současné nebo odsunutě poloze, aby zde byl zachován centrální přestupní uzel mezi všemi dálkovými i regionálními směry. To se samozřejmě nevylučuje s využitím koridorů rychlých spojení k obsluze dalších částí města, nakořik to jejich volná kapacita dovolí. Potenciál této možnosti by měla prověřit samostatná studie zaměřená primárně na potřeby Brna a Jihomoravského regionu. Druhou změnou oproti návrhu SŽ je vedení trati do Vídně novou přímějši a tedy také rychlejši stopou. Konečně třetí významnou změnou je úsek Brno – Přerov s pokračováním dále na Ostravu.



Vzhledem k tomu, že pro dosažení konkurenceschopnosti železnice bude třeba v tomto úseku postavit plnohodnotnou VRT, doporučujeme realizovat rovnou tuto stavbu a případnou modernizaci stávající trati Brno – Přerov pojmout primárně pro potřeby regionální a nákladní dopravy, čímž výrazně klesnou náklady potřebné na tuto akci. Výstavba tohoto úseku podle stávajícího záměru SŽ pro dálkovou dopravu totiž stojí prakticky stejně jako stejně dlouhá VRT, ale nepřináší ani zdaleka takové přínosy. Výsledné zlepšení dostupnosti není v Jihomoravském kraji tak výrazné jako v jiných regionech, dosahuje jen cca 20 tisíc nových potenciálních cestujících pro dojížděku do Brna. Je to dáno především samotnou podstatou VRT, která neslouží primárně k obsluze krátkých relací, na kterých není v porovnání s automobilem konkurenceschopná v pojetí dopravy „od dveří ke dveřím“. Při vyhodnocení pro cesty do jiných krajů by byl výsledek návrhu PULS výrazně lepší.

Relace		Jízdní doba				Cestovní doba				Náskok vlaku			Počet obyvatel	Obslouženo vlakem		
Z	Do	autem	vlak D	vlak SŽ	vlak Puls	autem	vlak D	vlak SŽ	vlak Puls	dnes	SŽ	Puls		dnes	SŽ	Puls
Blansko	Brno	0:31	0:20	0:20	0:20	0:41	0:50	0:50	0:50	-0:09	-0:09	-0:09	48 164	24 082	24 082	24 082
Boskovice	Brno	0:41	0:43	0:43	0:43	0:51	1:13	1:13	1:13	-0:22	-0:22	-0:22	43 728	0	-	-
Brno	Praha	2:31	2:28	1:00	1:00	2:41	2:58	1:30	1:30	-0:17	1:11	1:11	359 642	0	359 642	359 642
Ivančice	Brno	0:35	0:48	0:38	0:38	0:45	1:18	1:08	1:08	-0:33	-0:23	-0:23	20 666	0	-	-
Kuřim	Brno	0:17	0:25	0:25	0:25	0:27	0:55	0:55	0:55	-0:28	-0:28	-0:28	19 813	0	-	-
Pohořelice	Brno	0:26	0:28	0:15	0:15	0:36	0:58	0:45	0:45	-0:22	-0:09	-0:09	11 268	0	5 634	5 634
Rosice	Brno	0:25	0:26	0:24	0:24	0:35	0:56	0:54	0:54	-0:21	-0:19	-0:19	21 715	0	-	-
Šlapanice	Brno	0:23	0:16	0:16	0:16	0:33	0:46	0:46	0:46	-0:13	-0:13	-0:13	55 859	0	-	-
Tišnov	Brno	0:30	0:37	0:37	0:37	0:40	1:07	1:07	1:07	-0:27	-0:27	-0:27	25 792	0	-	-
Židlochovice	Brno	0:26	0:24	0:24	0:24	0:36	0:54	0:54	0:54	-0:18	-0:18	-0:18	27 261	0	-	-
Břeclav	Brno	0:45	0:29	0:20	0:20	0:55	0:59	0:50	0:50	-0:04	0:05	0:05	50 525	25 262,5	25 263	25 263
Hustopeče	Brno	0:29	0:43	0:20	0:20	0:39	1:13	0:50	0:50	-0:34	-0:11	-0:11	30 073	0	-	-
Mikulov	Brno	0:42	1:19	0:40	0:40	0:52	1:49	1:10	1:10	-0:57	-0:18	-0:18	16 491	0	-	-
Hodonín	Brno	0:59	0:58	0:37	0:28	1:09	1:28	1:07	0:58	-0:19	0:02	0:11	52 398	0	26 199	52 398
Kyjov	Brno	0:56	1:05	1:05	1:05	1:06	1:35	1:35	1:35	-0:29	-0:29	-0:29	46 996	0	-	-
Veselí nad Moravou	Brno	1:17	1:32	1:11	1:02	1:27	2:02	1:41	1:32	-0:35	-0:14	-0:05	32 056	0	-	16 028
Bučovice	Brno	0:37	0:35	0:35	0:35	0:47	1:05	1:05	1:05	-0:18	-0:18	-0:18	13 536	0	-	-
Slavkov u Brna	Brno	0:29	0:25	0:25	0:35	0:39	0:55	0:55	1:05	-0:16	-0:16	-0:26	19 393	0	-	-
Vyškov	Brno	0:39	0:37	0:19	0:37	0:49	1:07	0:49	1:07	-0:18	0:00	-0:18	44 321	0	22 161	-
Moravský Krumlov	Brno	0:45	0:47	0:36	0:36	0:55	1:17	1:06	1:06	-0:22	-0:11	-0:11	19 029	0	-	-
Znojmo	Brno	0:56	2:11	0:38	0:38	1:06	2:41	1:08	1:08	-1:35	-0:02	-0:02	76 143	0	38 072	38 072
<b>Celkem obslouženo obyvatel:</b>													<b>49344,5</b>	<b>501 052</b>	<b>521 118</b>	
<b>Obslouženo navíc variantou Puls:</b>															<b>20 067</b>	





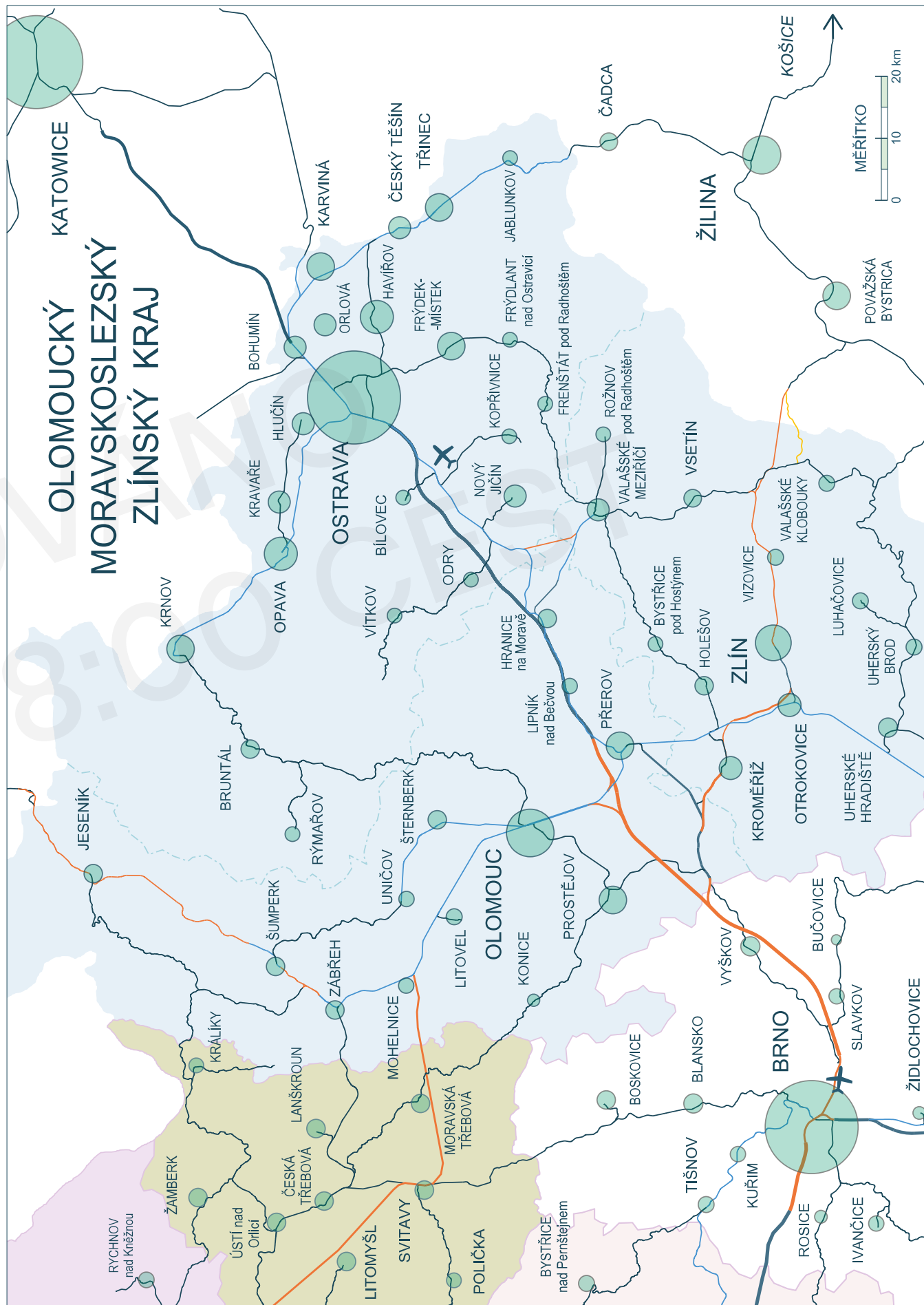


## Zlínský kraj

Pro Zlínský kraj je zcela zásadní výstavba plnohodnotné VRT v úseku Brno – Přerov, která se sice neodehraje na jeho území, ale má potenciál díky sjezdu na Kroměříž a návaznému zrychlení trati na Otrokovice a Zlín zásadně zlepšit konkurenceschopnost železnice nejen v krajském měště, ale i na většině území kraje. Na tuto stavbu navrhujeme dále navázat zrychlením trati Zlín – Vizovice a novostavbou dále ve směru přes Valašskou Polanku k Lysé pod Makytou, čímž by vzniklo nové spojení ze Zlína na Púchov, Žilinu a přeneseně do celého Slovenska. Ve Zlínském kraji stoupne díky naší koncepci počet obyvatel, pro které bude železnice atraktivní volbou pro cestu do Brna z necelých 79 tisíc ve variantě SŽ téměř čtyřnásobně na více než 313 tisíc, tedy o více než 234 nových potenciálních uživatelů železnice.



Relace		Jízdní doba				Cestovní doba				Náskok vlaku			Počet obyvatel	Obslouženo vlakem		
Z	Do	autem	vlak D	vlak SŽ	vlak Puls	autem	vlak D	vlak SŽ	vlak Puls	dnes	SŽ	Puls		dnes	SŽ	Puls
Bystřice pod Hostýnem	Brno	1:12	1:58	1:05	0:49	1:22	2:28	1:35	1:19	-1:06	-0:13	0:03	12 931	0	-	6 466
Holešov	Brno	1:01	1:44	0:54	0:38	1:11	2:14	1:24	1:08	-1:03	-0:13	0:03	18 585	0	-	9 293
Kroměříž	Brno	0:50	1:16	0:42	0:26	1:00	1:46	1:12	0:56	-0:46	-0:12	0:04	60 132	0	-	30 066
Uherský Brod	Brno	1:24	1:50	1:20	1:06	1:34	2:20	1:50	1:36	-0:46	-0:16	-0:02	44 410	0	-	22 205
Uherské Hradiště	Brno	1:14	1:35	1:10	0:56	1:24	2:05	1:40	1:26	-0:41	-0:16	-0:02	77 221	0	-	38 611
Rožnov pod Radhoštěm	Brno	1:53	2:57	1:29	0:56	2:03	3:27	1:59	1:26	-1:24	0:04	0:37	30 211	0	15 106	30 211
Valašské Meziříčí	Brno	1:42	2:30	1:05	0:42	1:52	3:00	1:35	1:12	-1:08	0:17	0:40	36 071	0	36 071	36 071
Vsetín	Brno	1:46	2:49	1:20	0:57	1:56	3:19	1:50	1:27	-1:23	0:06	0:29	55 035	0	27 518	55 035
Luhačovice	Brno	1:28	2:09	1:34	1:20	1:38	2:39	2:04	1:50	-1:01	-0:26	-0:12	16 021	0	-	-
Otrokovice	Brno	1:03	1:28	0:56	0:40	1:13	1:58	1:26	1:10	-0:45	-0:13	0:03	30 492	0	-	15 246
Valašské Klobouky	Brno	1:54	3:40	1:54	1:15	2:04	4:10	2:24	1:45	-2:06	-0:20	0:19	19 887	0	-	19 887
Vizovice	Brno	1:28	2:30	1:24	1:00	1:38	3:00	1:54	1:30	-1:22	-0:16	0:08	14 562	0	-	7 281
Zlín	Brno	1:11	2:06	1:09	0:45	1:21	2:36	1:39	1:15	-1:15	-0:18	0:06	86 088	0	-	43 044
<b>Celkem obslouženo obyvatel:</b>													<b>0</b>	<b>78 694</b>	<b>313 415</b>	
<b>Obslouženo navíc variantou Puls:</b>															<b>234 721</b>	



## Olomoucký kraj

V Olomouckém kraji lze prakticky beze změny převzít záměr napojení Olomouce na novou VRT do Ostravy a dále do Katowic. Naprosto klíčové pro zlepšení dostupnosti Olomouckého kraje je však nahradit modernizaci trati z Přerova do Brna plnohodnotným pokračováním VRT z Ostravy až do Brna včetně kvalitního napojení sjezdem na Olomouc. Dále navrhuje propojení Mohelnice, Svitav a Hradce Králové novostavbou rychlé železniční trati, která by zajistila rychlé spojení mezi Olomouckým krajem a východními Čechami. Třetím záměrem, který pro Olomoucký kraj navrhuje, je navázat na úspěšné zrychlení trati Olomouc – Uničov – Šumperk modernizací s přeložkami ve směru trati Šumperk – Kouty nad Desnou a novostavbou pokračování trati do Jeseníku s další modernizací ve směru do Polska. Tento projektlepší obsluhu severních částí Olomouckého kraje a zajistí lepší napojení Olomoucka na západní Polsko. V Olomouckém kraji se počet obyvatel, kteří budou mít atraktivní spojení vlakem do Brna, díky našim návrhům zvýší o více než 221 tisíc lidí, čímž se téměř zdvojnásobí oproti záměru SŽ.



Relace		Jízdní doba				Cestovní doba				Náskok vlaku			Počet obyvatel	Obslouženo vlakem		
Z	Do	autem	vlak D	vlak SŽ	vlak Puls	autem	vlak D	vlak SŽ	vlak Puls	dnes	SŽ	Puls		dnes	SŽ	Puls
Jeseník	Brno	2:28	3:40	2:40	1:30	2:38	4:10	3:10	2:00	-1:32	-0:32	0:38	32 437	0	-	32 437
Litovel	Brno	1:11	2:28	0:54	0:41	1:21	2:58	1:24	1:11	-1:37	-0:03	0:10	20 212	0	10 106	10 106
Olomouc	Brno	1:02	1:35	0:50	0:30	1:12	2:05	1:20	1:00	-0:53	-0:08	0:12	144 665	0	72 333	144 665
Šternberk	Brno	1:22	2:25	0:58	0:38	1:32	2:55	1:28	1:08	-1:23	0:04	0:24	20 322	0	10 161	20 322
Uničov	Brno	1:21	2:43	1:11	0:48	1:31	3:13	1:41	1:18	-1:42	-0:10	0:13	19 484	0	-	19 484
Konice	Brno	1:09	2:48	1:20	1:10	1:19	3:18	1:50	1:40	-1:59	-0:31	-0:21	8 837	0	-	-
Prostějov	Brno	0:50	1:18	0:40	0:30	1:00	1:48	1:10	1:00	-0:48	-0:10	0:00	84 844	0	42 422	42 422
Hranice	Brno	1:23	1:42	0:53	0:30	1:33	2:12	1:23	1:00	-0:39	0:10	0:33	29 436	0	29 436	29 436
Lipník nad Bečvou	Brno	1:17	1:29	0:41	0:32	1:27	1:59	1:11	1:02	-0:32	0:16	0:25	12 468	0	12 468	12 468
Přerov	Brno	1:06	1:19	0:38	0:25	1:16	1:49	1:08	0:55	-0:33	0:08	0:21	70 648	0	35 324	70 648
Mohelnice	Brno	1:17	2:05	1:08	0:48	1:27	2:35	1:38	1:18	-1:08	-0:11	0:09	16 008	0	-	8 004
Šumperk	Brno	1:35	2:32	1:42	1:22	1:45	3:02	2:12	1:52	-1:17	-0:27	-0:07	59 770	0	-	29 885
Zábřeh	Brno	1:29	1:40	1:11	0:51	1:39	2:10	1:41	1:21	-0:31	-0:02	0:18	28 452	0	14 226	28 452
<b>Celkem obslouženo obyvatel:</b>													<b>0</b>	<b>226 476</b>	<b>448 329</b>	
<b>Obslouženo navíc variantou Puls:</b>															<b>221 854</b>	

## Moravskoslezský kraj

Pro Moravskoslezský kraj bude klíčová výstavba RS Katowice – Ostrava – Brno. V této relaci je potřeba vybudovat rovnou plnohodnotnou VRT v celé trase od Ostravy až do Brna, jinak dojde k nedostatečnému využití potenciálu zrychlení napojení Moravskoslezského kraje na většinu republiky. Navíc zde doporučujeme provést napojení Letiště Leoše Janáčka v Ostravě přímo na tuto VRT vybudováním krátkých propojek před a za letištěm. Teké je vhodné pokusit se zrychlit v rámci geografických a geometrických možností spojení z Ostravy do Žiliny, ačkoliv toto spojení nemá už velký potenciál zvyšování rychlosti, aniž by byla potřeba nákladné stavby. V rámci Moravskoslezského kraje nabídne naše koncepce konkurenceschopné cestování vlakem do Brna pro téměř 190 tisíc obyvatel navíc oproti záměrům SŽ.



Relace		Jízdní doba				Cestovní doba				Náskok vlaku			Počet obyvatel	Obslouženo vlakem		
Z	Do	autem	vlak D	vlak SŽ	vlak Puls	autem	vlak D	vlak SŽ	vlak Puls	dnes	SŽ	Puls		dnes	SŽ	Puls
Bruntál	Brno	1:58	3:04	2:10	1:50	2:08	3:34	2:40	2:20	-1:26	-0:32	-0:12	31 403	0	-	-
Krnov	Brno	2:23	3:36	1:55	1:35	2:33	4:06	2:25	2:05	-1:33	0:08	0:28	34 720	0	17 360	34 720
Rýmařov	Brno	1:44	4:16	2:00	1:40	1:54	4:46	2:30	2:10	-2:52	-0:36	-0:16	13 065	0	-	-
Frýdek-Místek	Brno	1:55	2:58	1:35	1:15	2:05	3:28	2:05	1:45	-1:23	0:00	0:20	94 712	0	47 356	94 712
Frýdlant nad Ostravicí	Brno	1:57	3:13	1:50	1:30	2:07	3:43	2:20	2:00	-1:36	-0:13	0:07	19 946	0	-	9 973
Jablunkov	Brno	2:15	3:40	1:50	1:30	2:25	4:10	2:20	2:00	-1:45	0:05	0:25	19 102	0	9 551	19 102
Třinec	Brno	2:10	3:12	1:45	1:25	2:20	3:42	2:15	1:55	-1:22	0:05	0:25	46 745	0	23 373	46 745
Bohumín	Brno	1:55	2:31	1:07	0:47	2:05	3:01	1:37	1:17	-0:56	0:28	0:48	29 732	0	29 732	29 732
Český Těšín	Brno	2:08	3:14	1:35	1:15	2:18	3:44	2:05	1:45	-1:26	0:13	0:33	22 609	0	22 609	22 609
Havířov	Brno	2:02	2:51	1:25	1:05	2:12	3:21	1:55	1:35	-1:09	0:17	0:37	77 914	0	77 914	77 914
Karviná	Brno	2:11	2:50	1:25	1:05	2:21	3:20	1:55	1:35	-0:59	0:26	0:46	55 655	0	55 655	55 655
Orlová	Brno	2:04	2:49	1:30	1:10	2:14	3:19	2:00	1:40	-1:05	0:14	0:34	33 490	0	33 490	33 490
Bílovec	Brno	1:36	2:23	1:23	1:00	1:46	2:53	1:53	1:30	-1:07	-0:07	0:16	22 241	0	11 121	22 241
Frenštát pod Radhoštěm	Brno	1:59	3:12	1:43	1:20	2:09	3:42	2:13	1:50	-1:33	-0:04	0:19	16 719	0	8 360	16 719
Kopřivnice	Brno	1:49	2:33	1:34	1:11	1:59	3:03	2:04	1:41	-1:04	-0:05	0:18	35 691	0	17 846	35 691
Nový Jičín	Brno	1:38	2:23	1:27	1:04	1:48	2:53	1:57	1:34	-1:05	-0:09	0:14	42 298	0	21 149	42 298
Odry	Brno	1:28	2:24	1:23	1:00	1:38	2:54	1:53	1:30	-1:16	-0:15	0:08	14 987	0	-	7 494
Hlučín	Brno	1:58	4:05	2:25	2:05	2:08	4:35	2:55	2:35	-2:27	-0:47	-0:27	35 709	0	-	-
Kravaře	Brno	1:57	3:32	1:44	1:24	2:07	4:02	2:14	1:54	-1:55	-0:07	0:13	18 760	0	9 380	18 760
Opava	Brno	2:01	2:49	1:25	1:05	2:11	3:19	1:55	1:35	-1:08	0:16	0:36	89 420	0	89 420	89 420
Vítkov	Brno	1:40	2:52	1:53	1:30	1:50	3:22	2:23	2:00	-1:32	-0:33	-0:10	11 337	0	-	5 669
Ostrava	Brno	1:50	2:22	1:00	0:40	2:00	2:52	1:30	1:10	-0:52	0:30	0:50	291 191	0	291 191	291 191
<b>Celkem obslouženo obyvatel:</b>													<b>0</b>	<b>765 505</b>	<b>954 134</b>	
<b>Obslouženo navíc variantou Puls:</b>															<b>188 629</b>	



## Závěr

Generel českých vysokorychlostních železnic Superkonektor navrhuje pro páteřní síť výstavbu 1179 km novostaveb tratí, z toho 851 km VRT a 328 km zrychlených konvenčních tratí. Odhad nákladů na realizaci kompletní sítě dle návrhu Institutu Puls vychází na cca 830 mld. Kč.

Správa železnic plánuje na svou verzi páteřní trasy podle sektorové strategie náklady cca 1000 mld. Kč, přičemž délka této sítě je 600 – 800 km. Pro dojížděku do Prahy nebo Brna je ve výchozím stavu železnice konkurenceschopná vůči jízdě automobilem na těchto relacích jen pro necelých 700 tisíc obyvatel ČR. V navrhovaném konceptu Správy železnic se zvyšuje dostupnost vysokorychlostních tratí pro dalších 3,75 milionu obyvatel České republiky.

Proti tomu Superkonektor Institutu Puls posiluje atraktivitu a konkurenceschopnost železničních spojů směrem do Prahy a Brna rozšířením potenciálního dosahu pro dalších 1,8 milionu obyvatel. To představuje nárůst o 48 % ve srovnání s původním plánem Správy železnic. Díky tomuto rozšíření by celkový počet obyvatel České republiky, pro něž se vlak stává konkurenceschopnou alternativou pro cesty do těchto metropolí oproti jízdě automobilem, přesáhl 5,5 milionu.

Takto vysoký počet obyvatel, kteří by měli prospěch z rozvoje vysokorychlostních železnic v rozsahu návrhu Institutu Puls, by měl být klíčovým argumentem ve prospěch investic do rychlé výstavby vysokorychlostních tratí.

Superkonektor rovněž vykazuje výrazné zlepšení konkurenceschopnosti ve srovnání se záměry Správy železnic na trasách mezi krajskými městy. Dle tohoto návrhu je železniční spojení rychlejší na 65 trasách, ve srovnání s 38 trasami v plánu Správy železnic. Zatímco v plánu Správy železnic zůstává vlak pomalejší než automobil na 17 trasách mezi krajskými městy, v předložené koncepci Institutu Puls jsou oproti automobilu nekonkurenceschopné jen dvě trasy vlaku. Pouze vysokorychlostní tratě, které jsou skutečně konkurenceschopné individuální automobilové dopravě, mohou přinést tolik potřebnou dekarbonizaci české dopravy a snížení zdravotních dopadů a zátěže životního prostředí.

Předložená koncepce také dosahuje lepší konkurenceschopnosti z hlediska napojení na zahraniční centra, přičemž se zvláště zaměřuje na zlepšení spojení směrem na západ, které jsou v záměru Správy železnic nedostatečně pokryty.

Realizace jihozápadní větve VRT má zároveň silný geopolitický význam a bude odpovídajícím druhým vysokorychlostním spojením s naším hlavním hospodářským partnerem (s Německem realizujeme třetinu zahraničního obchodu).

Přínos napojení Prahy přes Plzeň a Bavorsko potvrzuje nejen zlepšená časová dostupnost ekonomicky vyspělého Bavorska a západoevropského jádra EU, ale i významné zvýšení potenciální dostupnosti. Analýzy významné zvýšení potenciálu osobních kontaktů i zpřístupnění ekonomického potenciálu regionů s vysokým HDP. Zlepšení dostupnosti jižního a západního Německa podporuje růst rozvojového potenciálu také v českých regionech a v Polsku, které podporou VRT z Varšavy do Prahy deklaruje, že potenciál Bavorska vnímá jako zásadní. Nárůst potenciálu propojení obyvatel i ekonomiky (HDP), hodnocených prostřednictvím modelu potenciální dostupnosti, je přibližně o 35 % vyšší v případě realizace vize Institutu Puls než v případě vizí SŽ. Návrhy Institutu PULS se tak mohou stát podkladem pro další strategická rozhodnutí státu o rozvoji VRT v Česku. VRT z Prahy přes Plzeň k jihozápadní hranici by měla být zařazena mezi státní priority ve strategiích navazujících na současný stav. Nerespektování geografického rozmístění populace a bohatství v Evropě i opomenutí geopolitických hledisek při plánování sítě VRT by vedlo ke ztrátám přirozeného rozvojového potenciálu, který Česku dává jeho geografická poloha.

Výstavba tohoto komplexního systému přitom může vyjít srovnatelně finančně nákladná jako postupná výstavba rozsahem výrazně skromnějšího záměru Správy železnic. Této úspory je možné dosáhnout především širokým zapojením stavebních firem a velkým rozsahem staveb připravovaných, a především realizovaných v jednom časovém období. Ambiciózní rozvoj vysokorychlostních železnic v České republice přináší nejen potenciál pro značné ekonomické přínosy a posílení konkurenceschopnosti země, ale také výrazně zkvalitňuje život a zefektivňuje mobilitu obyvatelstva na regionální i mezinárodní úrovni, a přispívá tak ke kohezi regionů nejen v Česku, ale i napříč Evropskou Unii.

V kontextu předloženého návrhu rozvoje vysokorychlostních železnic a po pečlivém zvážení připomínek od zainteresovaných stran má tato studie ambici sloužit jako podklad pro zadání národohospodářské studie, která poskytne nezbytné podrobné vyhodnocení nákladů a přínosů spojených s rozvojem vysokorychlostních železnic. Předpokládá se, že její výsledky objasní ekonomickou stránku projektu a stane se rovněž základem pro formulaci nové oficiální strategie České republiky v oblasti vysokorychlostní a železniční dopravy.

Generel českých vysokorychlostních tratí Superkonektor má za cíl zejména poskytnout vodítko pro aktualizaci a doplnění stávajících studií proveditelnosti pro jednotlivé úseky vysokorychlostních tratí, zahrnující i ty, pro které dosud nebyly vypracovány.

Následně by se měla výstavba jednotlivých úseků řídit dle stanovených priorit a dostupných finančních zdrojů. Je zřejmé, že pokračující plánování, příprava a realizace projektů bude vyžadovat koordinovaný přístup, založený na pevných ekonomických základech a politickém konsenzu. Národohospodářská studie by přinesla cenné ekonomické posouzení projektu vysokorychlostních tratí a také posloužila jako základ pro detailní projekce a přípravu studií proveditelnosti pro jednotlivé úseky.



[institutpuls.cz](https://www.institutpuls.cz)