

Česká vědeckotechnická společnost spojů
Odborná sekce sdělovací a zabezpečovací techniky



Stanovisko
k výstavbě a rozvoji
vysokorychlostních tratí v ČR

Angažování českých inženýrů



Zapojení českých inženýrů znamená

- **přímou podporu českých firem, výzkumných institucí a technických škol,**
- **vytváří tak pracovní místa s vysokou přidanou hodnotou,**
- **zvyšuje národní konkurenceschopnost** v evropském železničním sektoru.

Naopak závislost na zahraničních dodavatelích:

- **Vede ke ztrátě kontroly nad klíčovými technologiemi,**
- **vyšším nákladům na údržbu a servis**
- **a riziku zpoždění nebo politického tlaku**

Angažování českých inženýrů



- Zapojením českých inženýrů se chrání národní zájmy
 - Maximalizovat zapojení domácího průmyslu
 - Podpoří vzdělávání nové generace techniků a inženýrů
 - Rozvoj inovací na základě zkušeností a jejich export
- Zapojení českých firem je **klíčové** i pro tvorbu
 - **multiplikačních efektů,**
 - růst domácího HDP
 - a zvýšení konkurenceschopnosti Česka.

Příklad: FRANCIE - dopad výstavby VRT na konvenční železniční síť



- Uvolnění kapacity:
Konvenční síť získala prostor pro regionální a nákladní dopravu.
- Propojení sítí: TGV vlaky mohou sjíždět na konvenční tratě.
- Socioekonomický rozvoj:
V některých regionech došlo k oživení díky lepší dostupnosti.

- Finanční přesun priorit - Investice do VRT vedly k zanedbání údržby regionálních tratí.
- Zhoršení technického stavu: Mnohé konvenční tratě trpí nedostatečnou modernizací.
- Centralizace dopravy: Posílení velkých měst na úkor venkova.
- Dualita infrastruktury: Obtížná integrace mezi VRT a konvenčními tratěmi.

**Od roku 2002 nárůst počtu cestujících o 49%,
zatímco provozní náklady vzrostly o 102% !**

Doporučení ČVTSS



- a) **Integrované plánování** - VRT nesmí být budována izolovaně – je **nutné současně investovat do konvenční sítě**, zejména v regionech mimo VRT koridory.
- b) **Finanční rovnováha** - Zajistit **vyvážené** rozpočtové **alokace** mezi **VRT a konvenčními** tratěmi. Využít evropské fondy nejen na VRT, ale i na modernizaci regionálních spojení.
- c) **Interoperabilita** - Navrhnout VRT tak, aby umožňovala provoz vlaků na obou typech tratí. A **podporovat technologickou kompatibilitu** (např. napájení, zabezpečovací systémy,).
- d) **Regionální dostupnost** - VRT by měla **zlepšit dostupnost regionů, nikoli ji omezit**. Zajistit napojení regionálních uzlů na VRT pomocí přestupních bodů a feeder linek.
- e) **Monitoring dopadů** - Zavést systém **sledování dopadů VRT na konvenční síť**, včetně technického stavu, provozní kapacity a socioekonomických efektů.

Francouzská zkušenost ukazuje, že výstavba VRT může být přínosem, pokud je strategicky řízena a **neohrožuje funkčnost konvenční železniční sítě**.

Česká republika má jedinečnou příležitost poučit se z těchto zkušeností a vytvořit vyvážený, efektivní a udržitelný železniční systém.