

# Jak prolomit u VHD hranice vnitřní i vnější

Cesta k funkční dopravě do přirozených  
spádových center



# Vytvoření 14 krajů byl destruktivní krok pro VHD

Bez povinné návaznosti, průběžných linek a jednotného tarifního systému se systém VHD rozpadl. Asi nejkřiklavější případ je „Bermudský dopravní trojúhelník“ mezi Jihomoravským, Pardubickým a Olomouckým krajem – Boskovice-Chornice-Dzbel.

Dnes z Chornic do Boskovic jezdí jen pára...

Jediný důvod rozpadu VHD je nekomunikace krajů



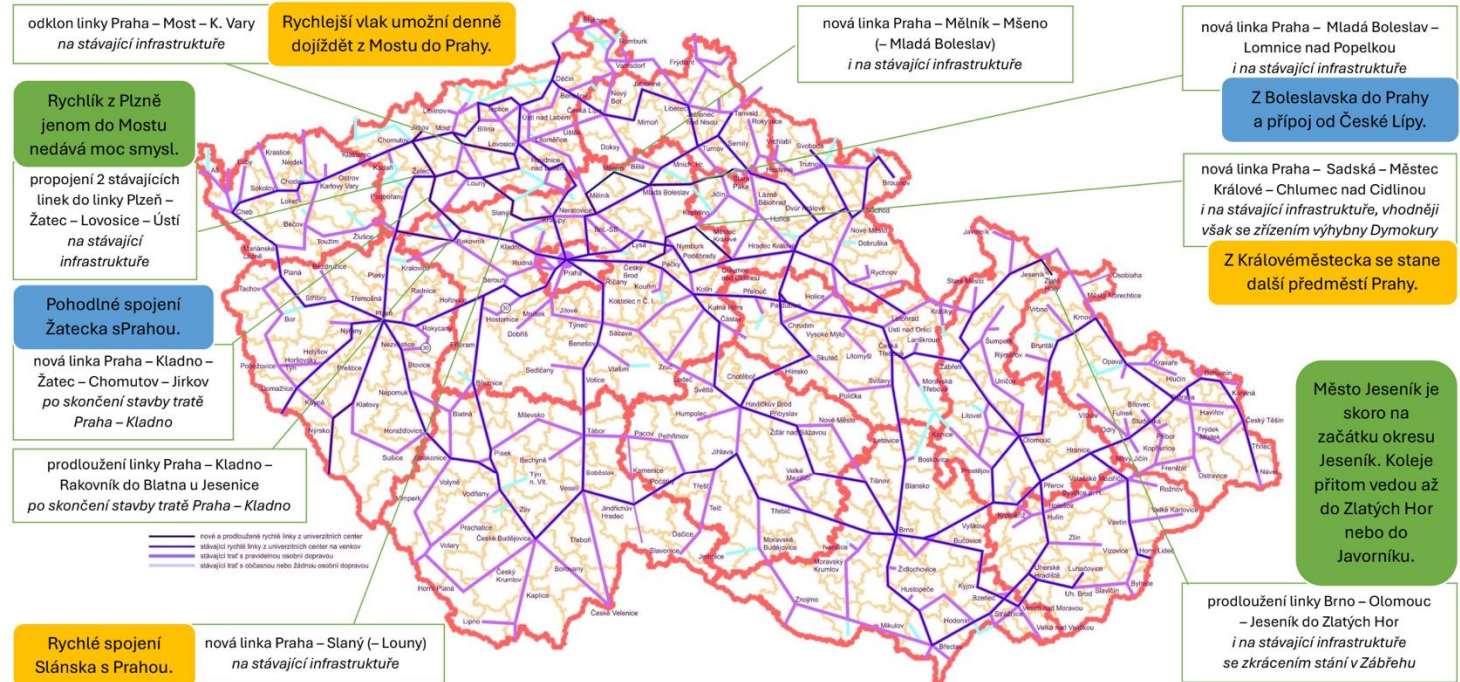
Jak řešit vnitrostátní linkování plus návrhy na vylepšení sítě má zpracováno geograf a odborník na veřejnou správu a regionální rozvoj Martin Robeš

<https://drive.google.com/file/d/1RbA-2lkvEeSf0HeTmKYlnA405dpA3LYm/view>



## Nové a vylepšené rychlé přímé linky i na stávající síti

Mnoho přímých rychlých či zrychlených linek pro **rychlé spojení mikroregionů s 12 univerzitními, ekonomickými a kulturními centry** již v nějaké podobě existuje. **Mapa nad stávající železniční sítí znázorňuje modře stávající linky, a tmavě modře jejich prodloužení, odklonění a vznik zcela nových linek na stávající síti.**



Na mnoha trasách nyní vedle sebe jezdí osobní vlaky a rychlíky, každý jednou za 2 hodiny, což je nabídka pod hranici atraktivní služby.

Např. v Německu či Rakousku už v méně osídlených územích zavedli, že přímé vlaky z center zastaví (byť třeba jen na znamení, reálně jen několikrát za den) všude, ale na příjezdu do centra si ponechají rychlost jízdu bez zastavení. Tak vzniká atraktivní služba v mnohem rozsáhlejší území, přičemž celkové náklady se nezdvajnosobí a z širších částí venkova se stanou místa vhodná pro denní dojíždění do center – předměstí velkých měst.



Vnitrostátně se to ale nevyřeší.  
Přirozená spádová místa jsou  
často za hranicemi

Velká část Česka leží kousek do hranic. Po staletí nás z většiny obklopovalo německojazyčné území a hraniční hory byly osídleny německým obyvatelstvem, přirozené ekonomické i dopravní vazby vedou přes hranice

Všechno skončilo po 2.  
světové válce, kdy se vše  
ukončilo na hranicích a  
koleje se často vytrhaly

Bývalá trať Broumov – Tlumaczow



Jiný důvod než hranice,  
neexistuje. Jde o čistě uměle  
vytvořenou bariéru

Bývalá trať Hevlín – Laa, zde chybí pár set metrů  
kolejí a může to jezdit



Důkaz, že je to jen o hranicích, je styk se Slovenskem. Mezi Sudoměřicemi a Skalickou (trať na Kúty) nejezdí nic. Protože hranice



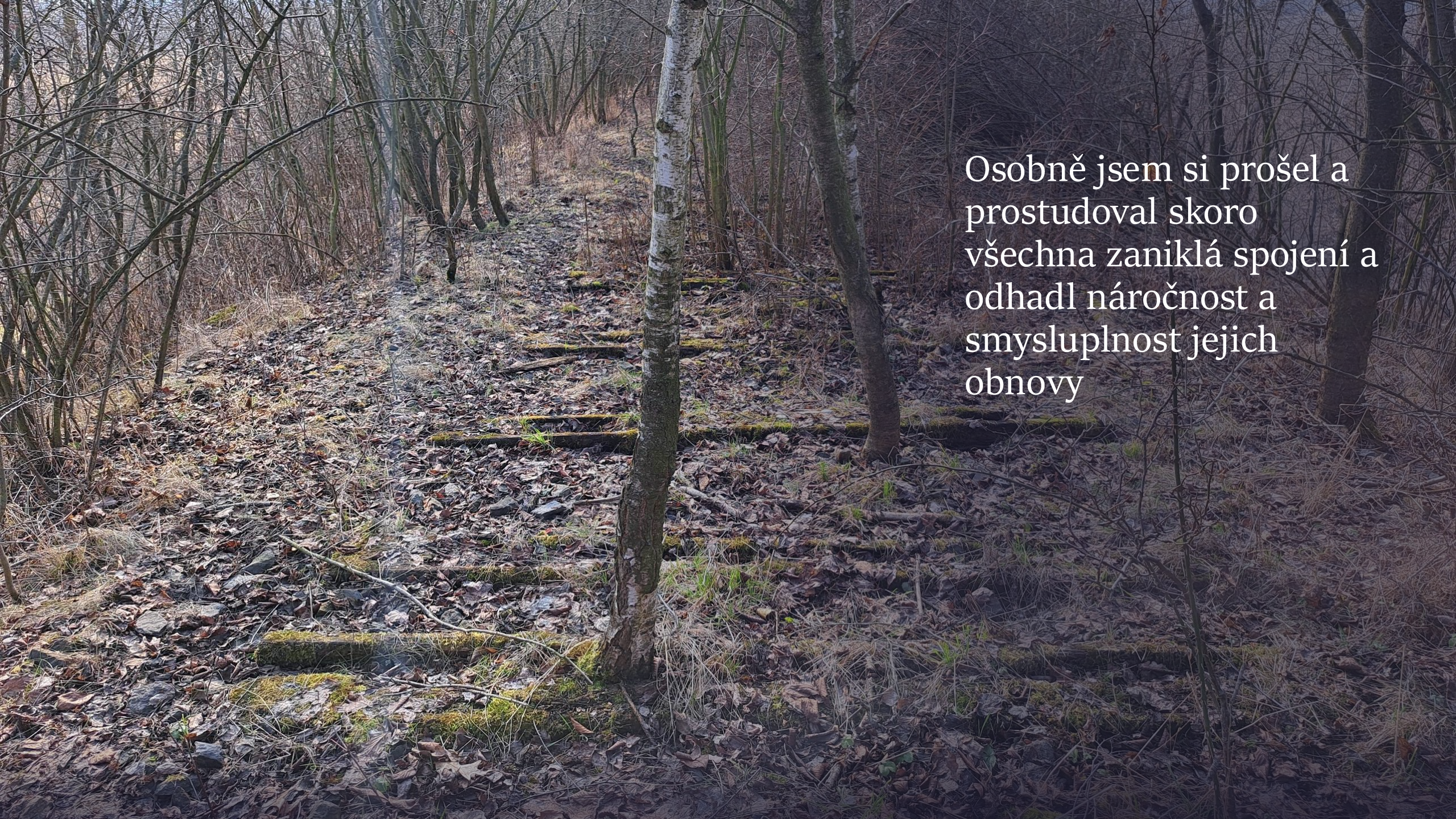
Je potřeba zmapovat historická gravitační centra a obnovit k nim spojení. Často jde o pár kilometrů.

(Trať Bernatice - Otmuchow)



Pro místa jako  
Frýdlantský výběžek,  
Broumovsko,  
Rychleby, Krnovsko je  
to jediná šance na  
prosperitu



A photograph of a forest path with stone steps, surrounded by bare trees and fallen leaves. The path is made of several wide, flat stone slabs, some of which are covered in moss. The ground is covered in a thick layer of dry, brown leaves and twigs. The trees are mostly bare, with some evergreens visible in the background. The lighting is soft, suggesting an overcast day.

Osobně jsem si prošel a  
prostudoval skoro  
všechna zaniklá spojení a  
odhadl náročnost a  
smysluplnost jejich  
obnovy

Že to má smysl, dokazuje v každodenním provozu  
obnova trati ze Szklarske Poręby do Harrachova



V době nepredikovatelnosti vývoje ceny ropy a světového chaosu je důraz na kvalitní VHD jedinou smysluplnou strategií. VHD dokáže držet ceny (mezi desítky a stovky cestujících se růst ceny pohonných hmot/elektřiny rozloží), je to preventivní opatření proti chudobě.



Jak na to? Okamžitě uzavřít  
bilaterální smlouvy se Saskem,  
Dolnoslezskem, Opolskem,  
Slovenskem a Dolním Rakouskem,  
vytvořit společné financování a  
obnovit to



Matěj Hollan  
inicitiva Neue Brücken  
+420774956148  
hollan.matej@gmail.com

