

Vážený pan ministr  
Ing. Antonín Prachař  
Ministerstvo dopravy České republiky  
nábř. L. Svobody 1222/12  
110 15 Praha 1

Ve Znojmě 22. srpna 2014

**Věc: Opakovaná žádost o napojení jihozápadní Moravy na dálkovou vnitrostátní drážní dopravu**

Vážený pane ministře!

Dovolujeme si obrátit se na Vás s opakovanou žádostí ve věci znovuzavedení rychlíkových spojů mezi jihozápadní Moravou a hlavním městem republiky. Naši první žádost jsme posílali v prosinci 2011 a již tehdy jsme upozorňovali na to, že roku 2006 se z jízdních řádů na Znojmsku a Moravskobudějovicku vytratily dálkové vlaky, čímž zcela zásadně klesla kultura cestování i dopravní dostupnost jihozápadní Moravy po železnici. V současné době zde jezdí pouze osobní vlaky. Rychlejší a pohodlnější cestování po železnici je nyní možné pouze ve směru na Vídeň a i zde Jihomoravský kraj dopravu zcela nekonceptně omezuje. Spojení na Prahu je nejkratší trasou přes Okříšky a Jihlavu možné pouze se třemi až čtyřmi (!) přestupy a s absolutně nekonkurenceschopnou jízdní dobou. Spojení přes Břeclav je sice jen s jedním přestupem, ale kilometricky i časově je velmi náročné a rovněž nekonkurenceschopné. V celé České republice není město podobné velikosti a významu, které by mělo takto špatné spojení se zbytkem republiky.

Jednání ohledně znovuzavedení rychlíkového spojení pro Znojmo a jihozápadní Moravu proběhlo již několikrát: V první polovině roku 2010 v této věci jednali s Vaším ministerstvem zástupci Města Znojma, na podzim 2012 pak zástupci našeho spolku, podpoření písemnými apelacemi samospráv největších měst regionu: Znojma, Moravských Budějovic, Jemnice a Jihlavy. Výsledkem jednání vždy bylo konstatování, že ministerstvo dopravy si špatné napojení Znojemska a Moravskobudějovicka uvědomuje a že jej chce v střednědobém výhledu účinně řešit. Z našich kontaktů s krajskými úřady **Jihomoravského kraje** a **Kraje Vysočina** také víme, že požadavek zavedení rychlíků pro jihozápadní Moravu byl formulován odbory dopravy obou zmíněných krajských úřadů. Dne 7. dubna 2010 se na tom shodli Ing. Joukl, náměstek hejtmána Kraje Vysočina, a Ing. Pospíšil, radní pro dopravu Jihomoravského kraje. Odkazujeme v tomto ohledu na přípis Ing. Pospíšila na Vaše ministerstvo, zaslaný 16. dubna 2010 pod č.j. JMK 53790/2010. Uplynuly nicméně další roky, a nevyhovující stav stále trvá bez náznaků řešení.

Přitom se jedná o bezprecedentní případ v rámci České republiky. Absence rychlíkové dopravy postihuje region, kde žije okolo sta tisíc obyvatel (jen samotná znojemská městská aglomerace čítá přes 40.000 obyvatel, města Mor. Budějovice a Jemnice s nejbližším okolím zhruba 20.000 obyvatel)! Spojení jihozápadní Moravy s českou metropolí Prahou a dalšími oblastmi Čech považujeme za jeden z důležitých úkolů, které Ministerstvo dopravy musí řešit v souvislosti s ustanovením §2 zák. č. 194/2010 Sb., který stanoví: "*Dopravní obslužnost se rozumí zabezpečení dopravy po všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, k*

*orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu."* Citované ustanovení zákona je o to důležitější, vezeme-li v úvahu, že Znojemsko je již dnes vyhledávaným turistickým cílem (Národní park Podyjí, vinařská turistika). Pro jiné regiony samozřejmě dostupnost rychlíkovou dopravou, umožňující přepravu cyklistů, však chybí, a to může hrát velkou roli při rozhodování klientů o cíli jejich dovolené. Není jistě nutné připomínat, že turistický ruch pomáhá snižovat jinak problematickou nezaměstnanost v regionu.

Jelikož je Česká republika unitárním státem, kde role hlavního města je nepřehlédnutelná a pro občany každého regionu v mnoha oblastech života nezastupitelná, považujeme náš požadavek za přirozený: požadujeme de facto pouze doplnění standardu, kterého požívají všechny ostatní regiony republiky, v mnoha případech daleko řidčeji osídlené. Je velkým paradoxem, že jihozápadní Morava má každodenní luxusní železniční spojení s hlavním městem Rakouska, zatímco s hlavním městem svého státu je drážní spojení nepoužitelné!

Dovolujeme si proto Vám předložit následující základní teze k řešení nevyhovujícího stavu:

Na celé trati Znojmo – Okříšky, která je v knižním jízdním řádu označena číslem 241, jsou v současnosti provozovány pouze vlaky kategorie Os. Na této trati se nachází jedny z nejzastaralejších zabezpečovacích zařízení na celé síti SŽDC. Paradoxně ani tato zastaralá zabezpečovací zařízení dnes nejsou z technologického hlediska využívána na maximum, a prostoje osobních vlaků jsou zde často v nácestných stanicích zbytečně prodlouženy i o více než 10 minut. V potenciálních přestupních uzlech na této trati navíc nejenže vůbec nenavazují vlaky na autobusy a obráceně, ale dokonce v této oblasti existují takové autobusové linky, jejichž jednotlivé spoje s vlaky na trati 241 tvoří téměř na minutu přesné souběhy. Vzhledem ke špatně optimalizovanému jízdnímu řádu na této trati jsou tyto autobusové spoje rychlejší, a železniční doprava zde tak přichází kromě drtivé většiny „dálkových“ cestujících i o mnoho „regionálních“ cestujících.

Pokud by tedy při posuzování nové rychlíkové linky na Znojemsku byl brán ohled pouze na současné počty cestujících, tak by taková linka neměla absolutně žádné opodstatnění. Nicméně tento přístup by byl velmi chybný. V současnosti železniční doprava na Znojemsku neposkytuje téměř žádnou nabídku pro cestující, kteří požadují přepravu na delší vzdálenosti. Segment veřejné dopravy je pak specifický tím, že nabídka nemusí být určována poptávkou, ale mnohdy je to přesně obráceně, a teprve **až s kvalitní nabídkou vzniká poptávka**. Znojemsko a Moravskobudějovicko s více než sto tisíci obyvateli jsou dostatečně velké na to, aby dálkové vlakové spoje nabízející kvalitní spojení s Prahou byly dostatečně využívány. Důkazem jsou jiné daleko menší oblasti, které mají s Prahou či vnitrozemím kvalitní spojení. I na současné infrastruktuře tratí bývalé "Rakouské severozápadní dráhy" Znojmo – Okříšky – Jihlava – Havlíčkův Brod – Kolín by bylo možné dosáhnout cestovní doby mezi Znojmem a Prahou za méně než **3 hodiny a 55 minut**, a to i s jedním přestupem v Havlíčkově Brodě. Sice to je stále o přibližně 30 minut více, než za kolik se lze ze Znojma dostat do centra Prahy při využití autobusu v kombinaci s metrem, nicméně při **nasazení moderních železničních vozidel poskytujících zásuvky elektrické energie, bezdrátové připojení k internetu a podstatně vyšší komfort cestování**, než jaký může nabídnout autobusová doprava, by tato nevýhoda mohla být zcela eliminována. V počátcích by cílovými skupinami těchto vlaků měly být především rodiny s dětmi a zaměstnanci se studenty, kteří cestu vlakem využijí k plnění pracovních / školních povinností, které by ve dnes jezdících přeplněných autobusech spojující Znojmo s Prahou mohli jen těžko vykonávat. Další skupinami cestujících by byli senioři, oceňující možnost WC během jízdy, a turisté, obzvláště pak cykloturisté, jelikož

Znojensko a Podyjí, jak bylo výše řečeno, patří k oblíbeným turistickým destinacím. V neposlední řadě by tyto vlaky mohly být využívány cestujícími na kratších relacích. Například cestující mezi Znojmem a Moravskými Budějovicemi, mezi Znojmem a Jihlavou a mezi Moravskými Budějovicemi a Jihlavou by mohly mít železniční spojení časově plně srovnatelné s autobusy. A konečně zdůrazněme, že v několika případech by zde vznikla možnost rychlého a komfortního **spojení krajského města Jihlavy s rakouskou metropolí Vídní**, a to pouze s jedním přestupem ve Znojmě.

Z technologického a ekonomického hlediska se jeví jako nejpříjemnější dvě varianty, v jakých by mohly být nové rychlíkové spoje na Znojensku koncipovány.

#### Varianta 1

**Spojení s jedním přestupem v Havlíčkově Brodě**, kde by nová rychlíková linka Znojmo – Havlíčkův Brod navazovala na v současnosti jezdící rychlíkovou linku Brno – Praha.

#### Varianta 2

**Přímá rychlíková linka Znojmo – Praha**, která by eventuelně při využití nejnovějších vozidel mohla v úseku Havlíčkův Brod – Praha jezdit společně s rychlíkovou linkou Brno – Praha.

A nyní podrobněji k oběma variantám.

### 1) Nová rychlíková linka Znojmo – Havlíčkův Brod

Při nasazení moderní diesellové jednotky by při zastávkách Znojmo, Šumná, Blížkovice, Moravské Budějovice, Okříšky, Jihlava a Havlíčkův Brod celková cestovní doba na současné infrastruktuře při optimálním natrasování činila **1 hodinu a 53 minut**.

V Havlíčkově Brodě by pak tato rychlíková linka byla navázána na současnou rychlíkovou linku Brno – Praha, která jezdí ve 2hodinovém taktu, přičemž ve špičce jezdí každou hodinu. Právě skutečnost, že mimo špičku jezdí tyto vlaky pouze ve 2 hodinovém taktu, by byla největším úskalím pro vznik kvalitních přípojných vazeb v Havlíčkově Brodě. Mimo špičku se současné rychlíky Brno – Praha sjíždí do Havlíčkova Brodu z obou směrů v sudou hodinu, zatímco „znojenské“ rychlíky by do Havlíčkova Brodu musely přijíždět i odjíždět v lichou hodinu. Je tomu tak především proto, že velmi vytíženým úsekem Okříšky – Jihlava již dnes ve 2hodinovém taktu jezdí rychlíky Brno – České Budějovice, a pokud by „znojenské“ rychlíky měly do Havlíčkova Brodu přijíždět na sudou hodinu, tak by tyto rychlíky v úseku Okříšky – Jihlava kolidovaly právě s rychlíky Brno – České Budějovice.

Vzhledem k výše uvedené skutečnosti by tedy v případě, že by nedošlo k doplnění rychlíků Brno – Praha na hodinový takt nebo k jejich posunutí časových poloh o 60 minut, mohl být mezi Havlíčkovým Brodem a Znojmem natrasován pouze omezený počet rychlíků, které by měly v Havlíčkově Brodě přímou návaznost na Prahu.

V současnosti by se jednalo prakticky pouze o 2 páry, na jejichž pokrytí by byly třeba 2 jednotky, což je z ekonomického hlediska velmi neefektivní. Zjednodušený jízdní řád s orientačními cestovními dobami takových vlaků následuje:

Znojmo (05:00) – Jihlava (06:30) – Havlíčkův Brod (07:00) / – příjezd do Prahy (09:00)

Znojmo (15:00) – Jihlava (16:30) – Havlíčkův Brod (17:00) / – příjezd do Prahy (19:00)

Havlíčkův Brod (17:00) – Jihlava (17:30) – Znojmo (19:00) / – odjezd z Prahy (15:00)

Havlíčkův Brod (19:00) – Jihlava (19:30) – Znojmo (21:00) / – odjezd z Prahy (17:00)

Havlíčkův Brod (21:00) – Jihlava (21:30) – Znojmo (23:00) / – odjezd z Prahy (19:00)

V tomto případě by dopravce měl vyšší náklady na průměrný vlakokilometr, než kdyby mohl nasadit pouze jednu jednotku, která by bez zbytečných prodlev mohla pendlovat mezi Znojmem a Havlíčkovým Brodem.

Pokud by do budoucna došlo k úpravě jízdních řádů rychlíků na lince Brno – Praha tak, že by jezdily každou hodinu nebo byly posunuty o 60 minut, což by z technologického hlediska neměl být příliš velký problém, jelikož takové vlaky jezdící v závazku veřejné služby by při přidělování kapacity v kritickém úseku Praha – Kolín měly přednost před všemi vlaky spojující Prahu a Ostravu jezdícími na komerční riziko.

Lze předpokládat, že nové rychlíky Znojmo – Havlíčkův Brod by přinesly nezanedbatelný počet unikátních cestujících, díky kterým by se hodinový takt rychlíků Brno – Praha mohl dost dobře stát opodstatněným. V takovém případě by pak dopravce na nové rychlíkové lince Znojmo – Havlíčkův Brod mohl pomocí jediné jednotky odvozit až 4 páry vlaků za den, které by v Havlíčkově Brodě přímo navazovaly na „pražské“ rychlíky. Čím více vlaků by dopravce pomocí jedné jednotky mohl odvozit, tím nižší by byla průměrná cena na 1 vlkm. V takovém případě by již mohl vzniknout pravidelný jízdní řád, kdy by vlaky mezi Znojem a Havlíčkovým Brodem jezdily ve 4hodinovém taktu. Tento jízdní řád by vypadal přibližně takto:

Znojmo (05:00) – Jihlava (06:30) – Havlíčkův Brod (07:00) / – příjezd do Prahy (09:00)  
Havlíčkův Brod (07:00) – Jihlava (07:30) – Znojmo (09:00) / – odjezd z Prahy (05:00)  
Znojmo (09:00) – Jihlava (10:30) – Havlíčkův Brod (11:00) / – příjezd do Prahy (13:00)  
Havlíčkův Brod (11:00) – Jihlava (11:30) – Znojmo (13:00) / – odjezd z Prahy (09:00)  
Znojmo (13:00) – Jihlava (14:30) – Havlíčkův Brod (15:00) / – příjezd do Prahy (17:00)  
Havlíčkův Brod (15:00) – Jihlava (15:30) – Znojmo (17:00) / – odjezd z Prahy (13:00)  
Znojmo (17:00) – Jihlava (18:30) – Havlíčkův Brod (19:00) / – příjezd do Prahy (21:00)  
Havlíčkův Brod (19:00) – Jihlava (19:30) – Znojmo (21:00) / – odjezd z Prahy (17:00)

V případě nižšího požadovaného rozsahu by pak kterýkoliv pár vlaků mohl být vynechán. Opět zde zdůrazňujeme možnost rychlého a komfortního spojení mezi Jihlavou a Vídní s jedním přestupem ve Znojmě.

Do budoucna lze předpokládat, že po nasazení moderních jednotek na rychlíkovou linku Brno – Praha dojde k výraznému zkrácení jízdních dob, a tedy i k dalšímu zrychlení potenciálního spojení Znojemska s Prahou. Pokud by navíc dál docházelo k investicím do železniční infrastruktury (některé jsou v úseku Havl. Brod – Kolín již připravovány) a výslednému zrychlení vlaků, tak by se cestovní doba mezi Znojem a Prahou mohla během několika let dostat i pod hranici 3 hodin a 30 minut. Zejména upozorňujeme na vhodnost rekonstrukce žst. Stařeč v blízkosti 40tisícové aglomerace a UNESCO-lokality Třebíče. Po takové rekonstrukci by mohl být 4hodinový takt rychlíků Znojmo – Havlíčkův Brod proložen až na 2hodinový, přičemž by v žst. Stařeč mohlo docházet ke křížování těchto vlaků. Na tyto vlaky by do obou směrů mohla navazovat MHD města Třebíč. Tím by se frekvence cestujících na této relaci a rentabilita provozu významně zvýšila

## 2) Nová rychlíková linka Znojmo – Praha

Alternativní možností pro zlepšení dostupnosti Znojemska dálkovou železniční dopravou je zavedení přímých rychlíků Znojmo – Praha a zpět. Z pohledu trasování a jízdních řádů by byla situace obdobná jako u varianty s rychlíky v relaci Znojmo – Havlíčkův Brod.

Byť by byla tato varianta pro cestující na trase Znojmo – Praha nejpohodlnější, jsou nám zcela jasná úskalí, která by přinesla. Otázkou pro tyto rychlíky by byla požadovaná vozidla, moderní diesellové motorové jednotky ideální pro relaci Znojmo – Havlíčkův Brod by byly v úseku mezi Havlíčkovým Brodem a Prahou nevyhovující, především z pohledu kapacity a trakce. Nicméně tento problém má elegantní řešení. Po nasazení moderních elektrických jednotek v relaci Praha – Havlíčkův Brod – Brno (informace o nasazení Panterů proběhla v tisku, viz

[http://ekonomika.idnes.cz/drahy-koupi-od-skody-vagonka-14-regiopanteru-fes-eko-doprava.aspx?c=A140805\\_111511\\_eko-doprava\\_suj](http://ekonomika.idnes.cz/drahy-koupi-od-skody-vagonka-14-regiopanteru-fes-eko-doprava.aspx?c=A140805_111511_eko-doprava_suj) ) by mohlo docházet k rychlému spojování či rozpojování souprav v žst. Havlíčkův Brod. Tento model by pravděpodobně vyžadoval i v budoucnosti stejného dopravce na obou rychlíkových relacích Praha – Brno i Praha – Znojmo, a navíc také doplnění dvouhodinového taktu do hodinového tak, aby rychlíky Znojmo – Praha mohly být v úseku Havlíčkův Brod – Praha spojeny.

Pokud budeme uvažovat minimalisticky v mezích současného trendu klasických souprav, byla by zamýšlená rychlíková relace realizována s největší pravděpodobností vzbou klasických souprav vedených lokomotivou s nutností přepřahu lokomotiv buď v Jihlavě, nebo Havlíčkově Brodě. To není jistě ideální jak z pohledu dopravce, tak z pohledu prodloužení jízdních dob. Nicméně i taková varianta by dokázala splnit svůj účel. Je pak ale na zvážení, zda v takovém případě není lepší využít variantu s přestupem v Havlíčkově Brodě.

### Závěr

Myslíme si, že z výše uvedeného lze dobře postihnout, jak region Znojemska a Moravskobudějovicka potřebuje a zaslouží si dálkové železniční spoje směrem do vnitrozemí. Konkrétní podobu linky ponecháváme na Vás jakožto objednateli a

koordinátorovi železniční dálkové veřejné dopravy v ČR. Věříme, že v minimalistické variantě by se jednalo alespoň o 2 páry rychlíků výchozích a končících ve Znojmě (ráno a odpoledne odjezd ze Znojma, po polední a večer příjezd do Znojma). Tím by bylo zajištěno spojení s centrem státu v nejhlavnějších časech. Pokud by po zvážení objednatele došlo k objednání více spojů, města Znojmo, Moravské Budějovice, Třebíč i Jihlava a mnohé další menší obce podél trati by toto jistě s radostí uvítaly. Tuto podporu můžeme doložit písemnými vyjádřeními starostů (městských rad), která jsme získali a máme k dispozici. Města obdobné velikosti jsou ve vyspělých zemích standardně propojeny dálkovou železniční dopravou. Věříme tedy, že se brzy i naše jihozápadní Morava propojí s vnitrozemím pomocí dálkových železničních spojů, byť železniční infrastruktura zde zatím není na příliš vysoké úrovni. Bylo by zajisté také dobré připravit koncepci modernizace / optimalizace železniční infrastruktury tratí vedoucích do Znojma, které by vedlo k zvýšení zájmu o využívání železničního spojení a snížení přetížené silniční sítě v regionu.

Vážený pane ministře! Z výše uvedených důvodů prosíme, aby náš návrh byl zvážen s maximální pozorností. Jsme připraveni poskytnout v případě potřeby doplňující informace, jakož i osobní konzultace.

Předem srdečně děkujeme!

Bc. Martin Kouřil  
předseda spolku

P.S. Jako odborný podklad pro naše teze sloužila bakalářská práce Bc. Martina Svobody "*Analýza osobní dopravy na trati Znojmo – Okříšky a prověření možnosti návaznosti na dálkovou dopravu*" obhájená na Dopravní fakultě Jana Pernera Univerzity Pardubice v roce 2013. Dále pak studie SUDOP Brno (Ing. Lubomír Beňák) "*Prověření možnosti zkrácení jízdních dob na tratích Znojmo - Břeclav, Hrušovany n. J. - Střekice, Hrušovany n. J. - Hevlín a Znojmo - Okříšky*" (zak. č. 10018-01-0610) zpracovaná na objednávku Města Znojma roku 2010. Elektronickou kopii této studie má Vaše ministerstvo k dispozici.

K dalším aspektům budoucího potenciálu osobní i nákladní dopravy na trati č. 241 odkazujeme na příspěvky, které zazněly na nedávné konferenci "140 let Severozápadní dráhy" ve Znojmě:

<https://www.youtube.com/watch?v=UUhmchbOzyU>

<https://www.youtube.com/watch?v=ZdaxxRmarFg>