



SPRÁVA  
ŽELEZNIC



Vysokorychlostní trať spojuje

# VRT v ČR

## Aktuální stav a vize



**Ing. Jan Kubelka, MBA**

Správa železnic, státní organizace

Březen 2026








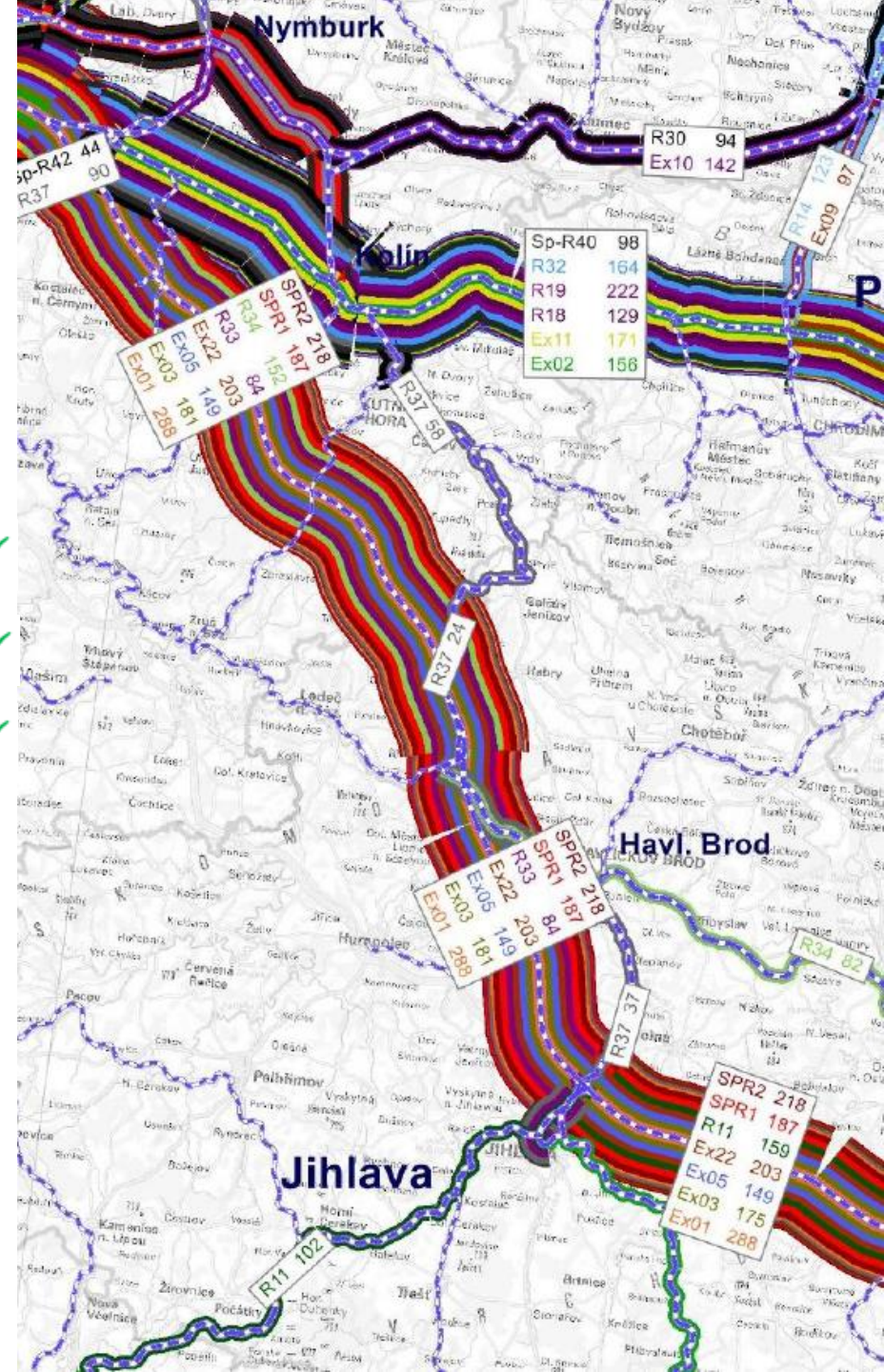
# Stav přípravy VRT

- **Schválení Programu rozvoje RS** vládou ČR (2017)
- **Studie technických řešení** pro stanovení technických parametrů vč. vlivu nákladní dopravy na VRT (2017)    ✓
- **Studie proveditelnosti** (schváleny ministerstvem dopravy 2020-2022)
- **Územní ochrana** dokončena na většině úseků (ZÚR krajů)  
-> probíhá na Vysočině a v Olomouckém, některé soudní spory
- **Souhlasné stanovisko EIA** (2025) pro VRT Moravská brána (Přerov – Ostrava) a VRT Jižní Morava (Brno – Rakvice)  ✓
- **Výkupy pozemků** je nyní možné zahájit
- **PPP** připravováno poradenským týmem pro VRT Moravská brána  
-> kvalifikační fáze plánována od 4Q/2026
- **Vynaloženy 4,4 mld. Kč** do roku 2025, viz dále  ✓
- **Dotace z fondu CEF cca 500 mil. Kč.** v roce 2025



# Smysluplnost VRT ověřily studie

- Zpracované renomovanými dodavateli s kladným výsledkem
- Měřítkem výhodnosti je „vnitřní výnosové procento“ zpracované Cost-Benefit Analýzy (tzv. ERR, procentuální zhodnocení investice)
- Minimální zhodnocení (ERR) pro schválení projektu je 5 %
- **Jednotný přístup k hodnocení napříč Evropou, metodika schválená SFDI, oponentura ze strany EU (agentura Jaspers) a PWC**
- VRT Praha – Brno – Břeclav
  - SUDOP PRAHA (2020) 
  - **ERR 7,71 %**
- VRT Přerov - Ostrava
  - SUDOP PRAHA + EGIS RAIL SA (2021)  
  - **ERR 11,49 %**
- VRT Praha - Dresden
  - SŽ s. o. (2020), EGIS RAIL SA + CEDOP s.r.o.  
  - **ERR 6,71 %**



# Ekonomické přínosy VRT v penězích



## Benefity pro uživatele – **úspora času**

Rychlost 200 až 320 km/h zkrátí dojezdy a přiblíží místa v ČR i Evropy. Dle studií proveditelnosti je **souhrnná hodnota uspořené času 412 mld. Kč** za 30 let.



## Společenské dopady – **vyšší kapacita železnice**

VRT odlehčí stávajícím tratím a umožní rozvoj regionální a nákladní dopravy. Dle studií proveditelnosti je **souhrnná hodnota volné kapacity 186 mld. Kč** za 30 let. (Volná kapacita je monetizována hodnotou převodu nákladní dopravy na železnici díky volné kapacitě.)



## Dopady na životní prostředí – **udržitelná doprava**

Oproti automobilové dopravě až 7x nižší spotřeba energie a vznik CO<sub>2</sub>. Dle studií proveditelnosti je **souhrnná hodnota úspory emisí CO<sub>2</sub> 335 mld. Kč** za 30 let.

Součet přínosů identifikovaných v rámci studií proveditelnosti (přímé přínosy v Cost-Benefit Analýze dle tehdejší metodiky /2020-2021/) v oblasti monetizované úspory času, přínosu z nové /uvolněné kapacity železnice a z úspory CO<sub>2</sub>. Výpočet je spíše konzervativní, dle dnešní metodiky SFDI by byl pravděpodobně vyšší.

# Širší socioekonomické přínosy

- Zpracované renomovaným dodavatelem Deloitte Advisory CZ **Deloitte.** ✓
- Přínosy **nad rámec** metodiky pro studie proveditelnosti
- Reprezentují hodnotu rozvoje lépe dostupného území
- Zpracováno pro celou síť RS a dálnic (2050)
- Makroekonomické **multiplikátory investice**, tj. kolik Kč se vrátí do ekonomiky z jedné Kč investované:
  - dopad na výrobu = 2,5x
  - dopad na přidanou hodnotu = 3,1x
  - dopad v případě zaměstnanosti a disponibilních příjmů domácností = 3,1x



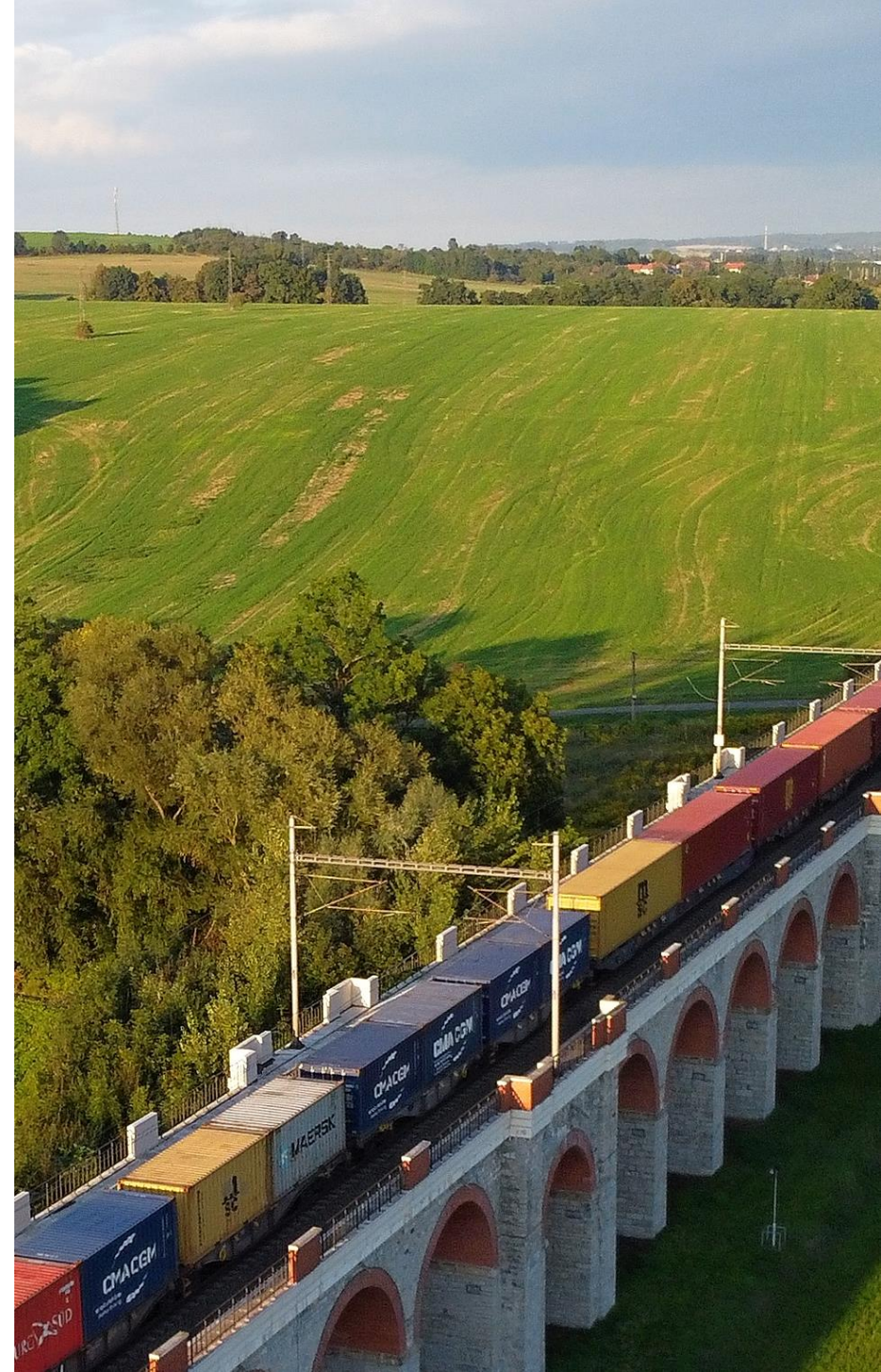
# Uvolněná kapacita nákladní dopravy

- Jízda vlaků simulována softwarem [Viriato](#) projektanta pro konkrétní soupravy (osobní i nákladní)
- Každá studie obsahuje zpracovaný GVD pro všechny varianty
- Zahrnutý také GVD pro stávající trať
- Porovnání návrhu s dnešním stavem udává novou kapacitu pro nákladní dopravu
- Aktualizace při zpracování projektů staveb, vč. návrhu průběhu výstavby
- Identifikována nejkritičtější místa tahu Praha – Ostrava:
  - **Ústí nad Orlicí - Česká Třebová**
  - **Přerov – Hranice na Moravě**



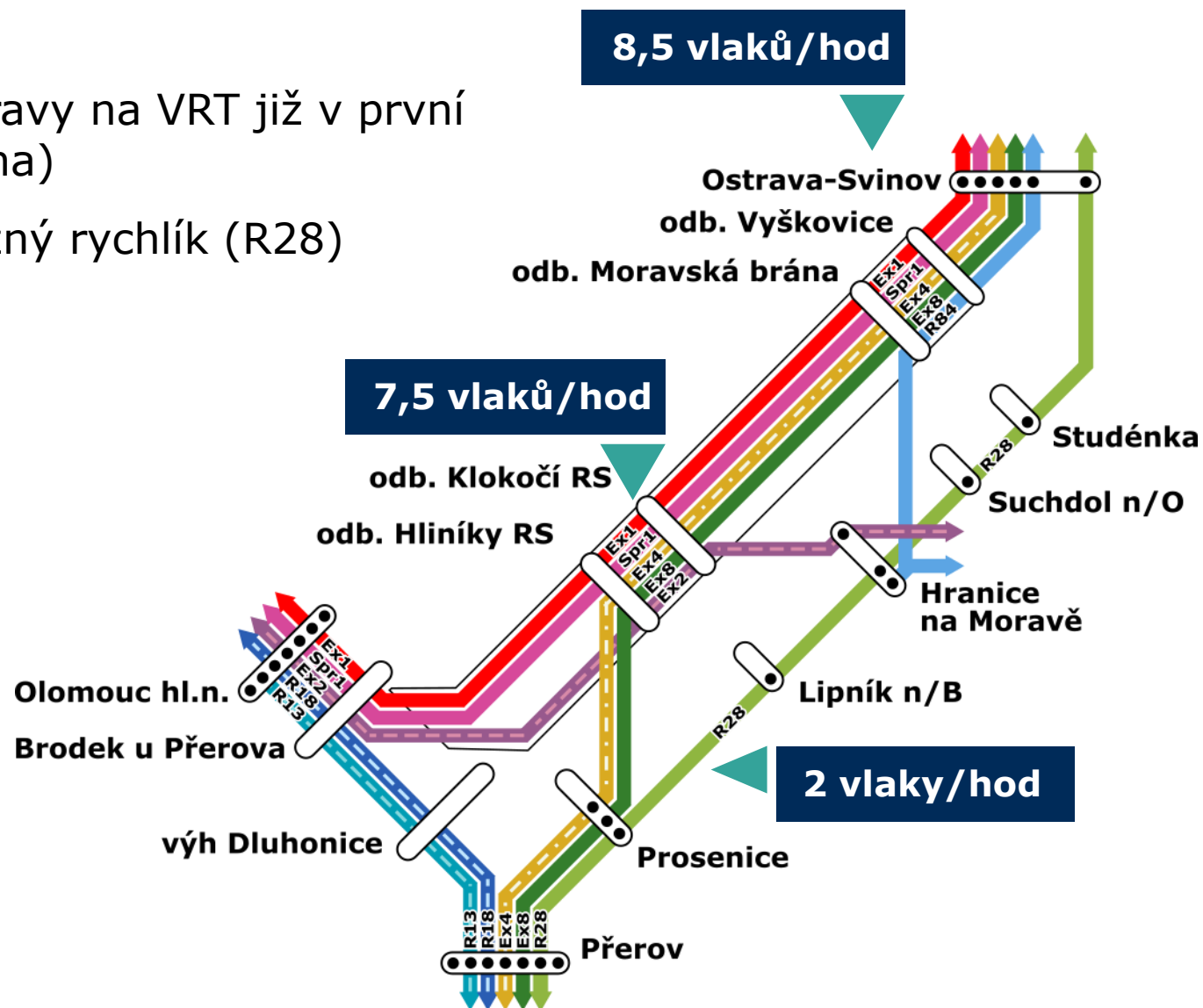
# Uvolněná kapacita nákladní dopravy

- Ústí nad Orlicí – Česká Třebová
  - VRT Praha – Brno uvolňuje prostor pro **31 nákladních vlaků/den**
- Přerov – Hranice na Moravě
  - VRT Brodek u Př. - Ostrava uvolňuje prostor pro **36 nákl. vlaků/den**
- Volná kapacita umožní převod nákladní dopravy na železnici
- Úspora CO2 převedením nákladní dopravy na železnici pomáhá obhajobě VRT
- **Obsazení volné kapacity osobním vlakem nelze zabránit na straně infrastruktury**
- Nástrojem pro omezení je TTR (nový nástroj EU na organizování dopravy)



# Převedení dálkové dopravy na VRT Přebrov - Ostrava

- Princip převedení dálkové dopravy na VRT již v první fázi provozu (sít' není dokončena)
- Na koridoru zůstává jen obslužný rychlík (R28)

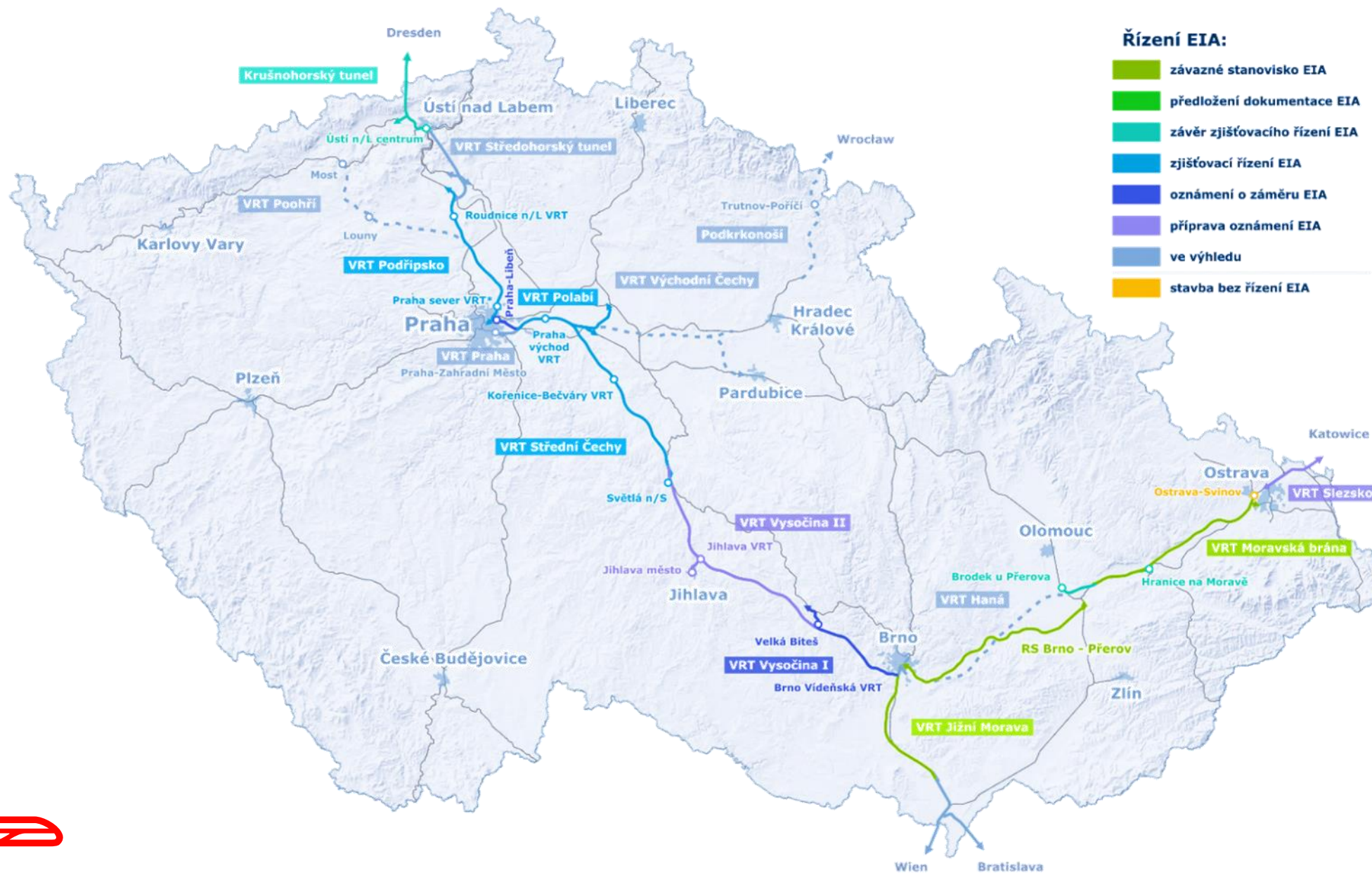


# Průzkumy v terénu

- ✓ Geodetické zaměření
- ✓ Přírodovědné průzkumy
- ✓ Inženýrsko-geologické průzkumy
- ✓ Hydrogeologické průzkumy
- ✓ Předběžný archeologický výzkum
- ✓ Stavebně-historický průzkum

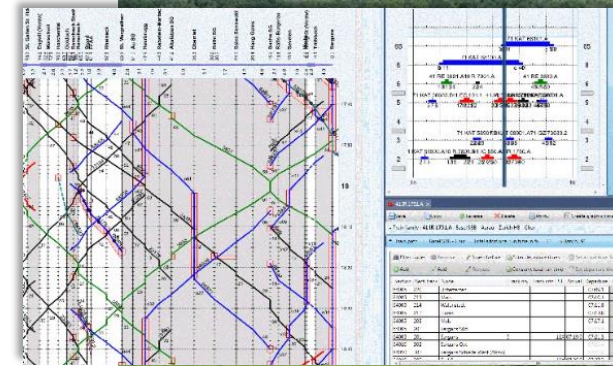


# Posouzení vlivu VRT na životní prostředí



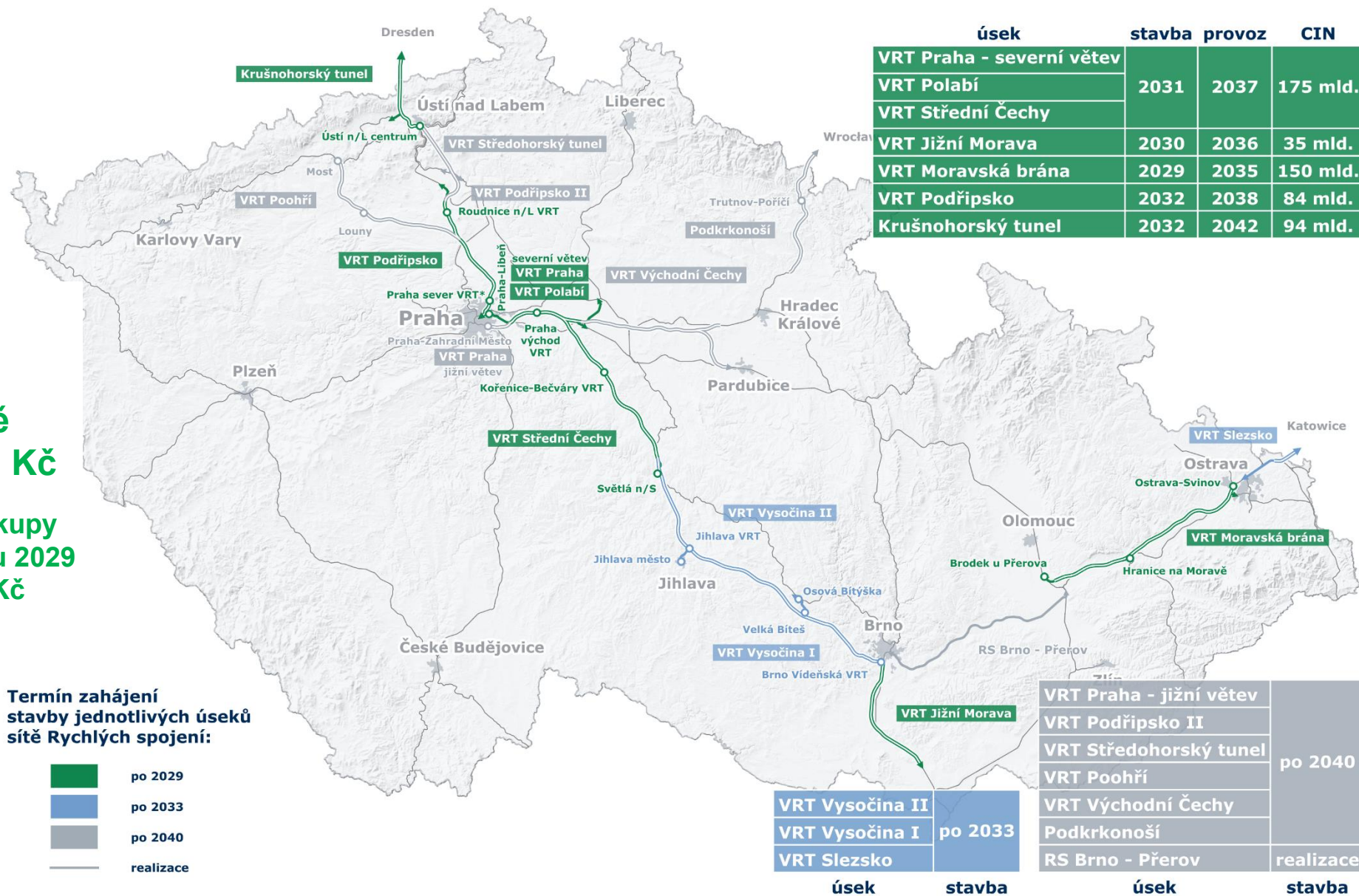
# Krušnohorský tunel

- Ústí nad Labem – Drážďany **pro nákladní dopravu** (smíšený provoz 200 km/h, tunel cca 30 km)
- **Nová kapacita pro 150 nákladní vlaků/den** -> ověřeno grafikonem a simulacemi v průběhu přípravy projektu
- Součást německého **Spolkového plánu dopravních cest** v kategorii **naléhavé potřeby**.
- **Dokončeno zjišťovací řízení MŽP**  
-> dokumentace EIA k podání do konce 2026
- **Mezistátní smlouva o společné přípravě, výstavbě a provozování tunelu** je připravena
- Projekt předložen ke schválení orgánům SRN  
-> podpis plánován 09/2026
- **Zahájení výstavby 2030, provoz od 2042**  
(10 let ražby tunelu a jeho technologické dokončení)



# Navrhovaný postup výstavby a investiční náklady

- Investiční náklady na základ sítě VRT 600 mld. Kč
- Na přípravu a výkupy pozemků do roku 2029 potřeba 12 mld. Kč



# Významné zahraniční projekty

## Německo a Rakousko



### Berlin – Hamburg

Zvýšení kapacity a spolehlivosti  
Nickolejný provoz 9 měsíců  
Rychlost **230 km/h**



### Berlin – Dresden

Zvýšení kapacity a spolehlivosti  
Zrušení všech přejezdů  
Rychlost **200 km/h**



### Dresden – Frankfurt

Zvýšení kapacity a spolehlivosti  
Již dnes rychlost **300 km/h** na  
VRT Leipzig – Erfurt



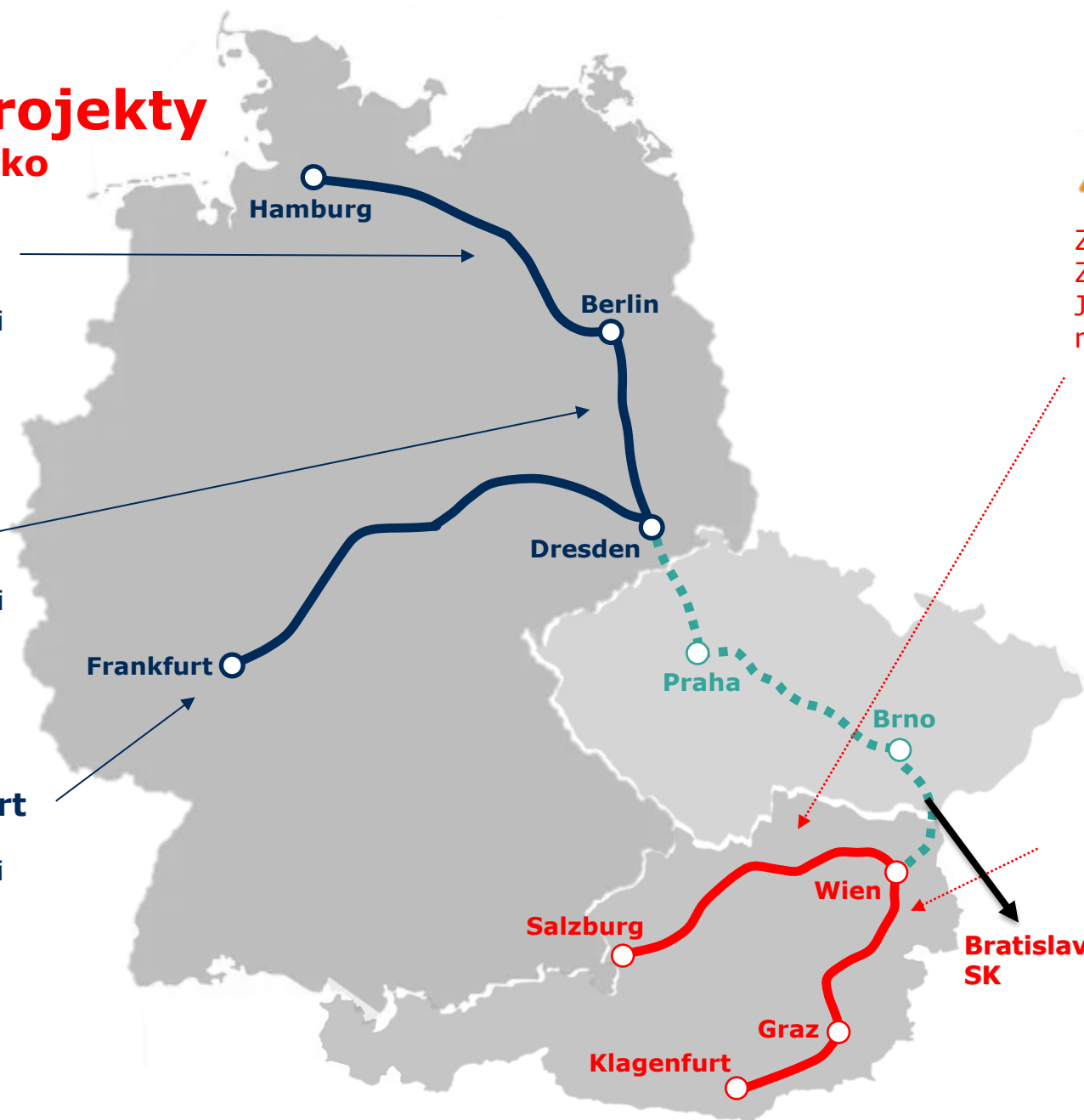
### Wien – Salzburg

Zvýšení kapacity a spolehlivosti  
Zvýšení rychlosti až na 200 km/h  
Již dnes rychlost **230 km/h**  
na NeueWestbahn Wien – Linz



### Wien – Graz – Klagenfurt

Výstavba dlouhých tunelů (25 a 33 km)  
Zvýšení kapacity a spolehlivosti  
Výrazné zkrácení cestovních dob  
Zvýšení rychlosti až na **250 km/h**

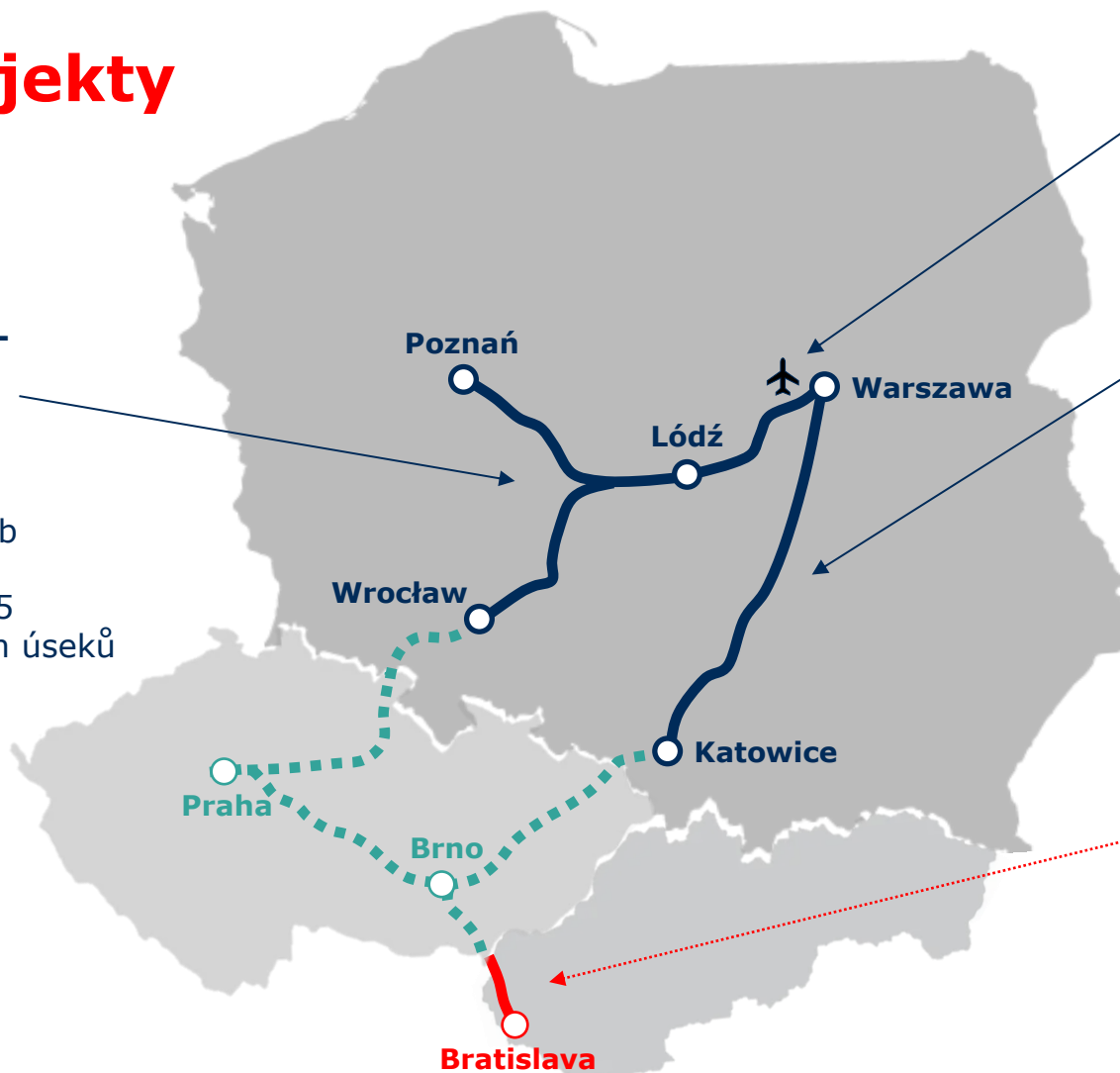


# Významné zahraniční projekty Polsko a Slovensko



## Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław

Výstavba VRT (480 km)  
Rychlost **320-350 km/h**  
Výrazné zkrácení cestovních dob  
Zvýšení kapacity a spolehlivosti  
V realizaci tunel Łódź od r. 2025  
Probíhají VZ na realizaci prvních úseků



## Letiště CPK

Výstavba nového centrálního letiště  
Napojení všech velkých měst na VRT  
(program Polsko za 100 min)



## Katowice – Warszawa

Zvýšení kapacity a spolehlivosti  
Zvýšení rychlosti na **250 km/h**



## Kúty – Bratislava

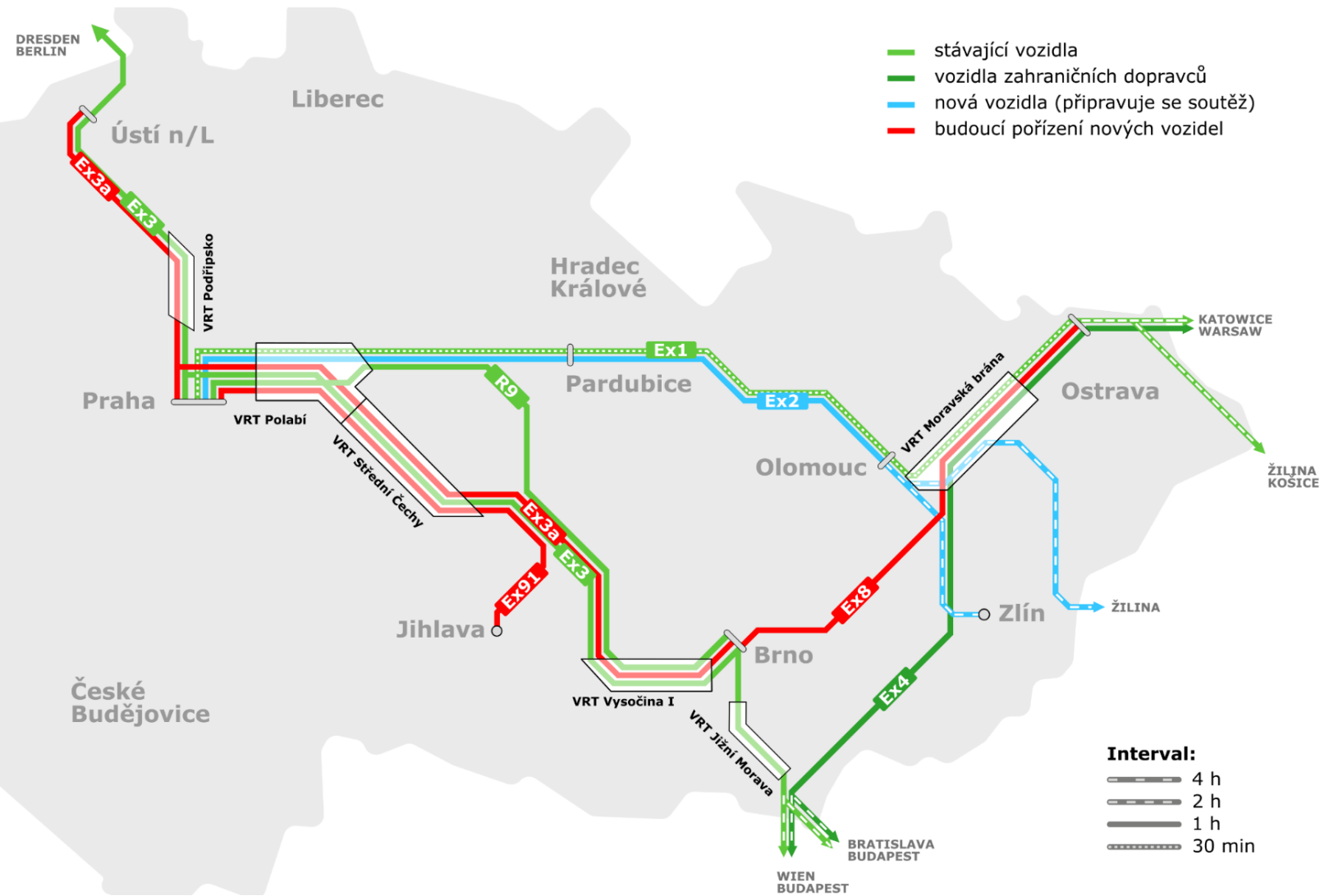
Komplexní modernizace trati  
Zvýšení kapacity a spolehlivosti  
Obnova zabezpečovacího zařízení  
Zvýšení rychlosti až na **200 km/h**



## VRT Lanžhot – Bratislava

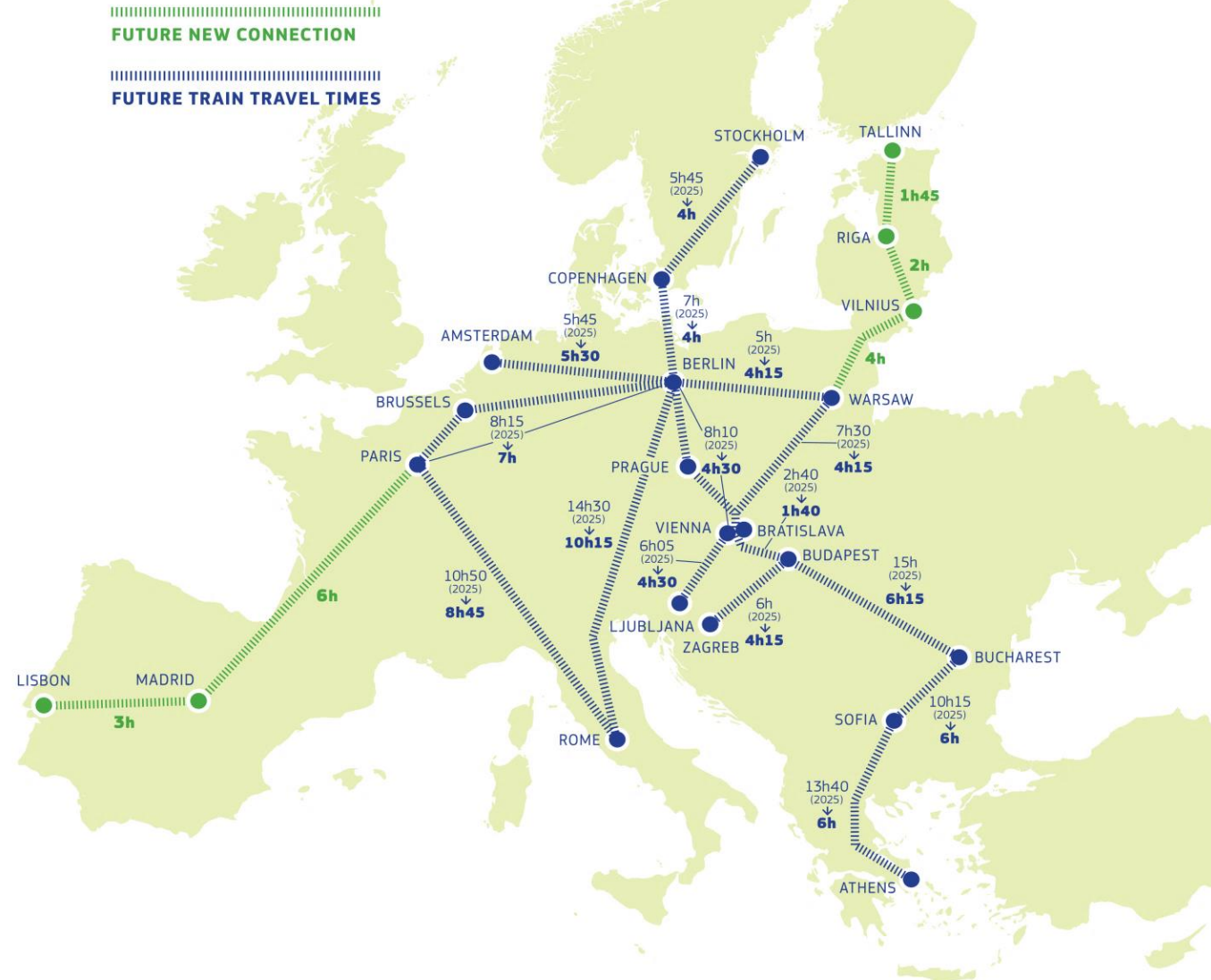
Úpravy uzlu Bratislava  
Výstavba VRT (46 km)  
Rychlost **320 km/h**  
Výrazné zkrácení cestovních dob  
Zvýšení kapacity a spolehlivosti  
Nové spojení Brno – Bratislava - Vídeň

# Nasazení vlaků v 1. fázi provozu VRT



# Akční plán pro vysokorychlostní železnici

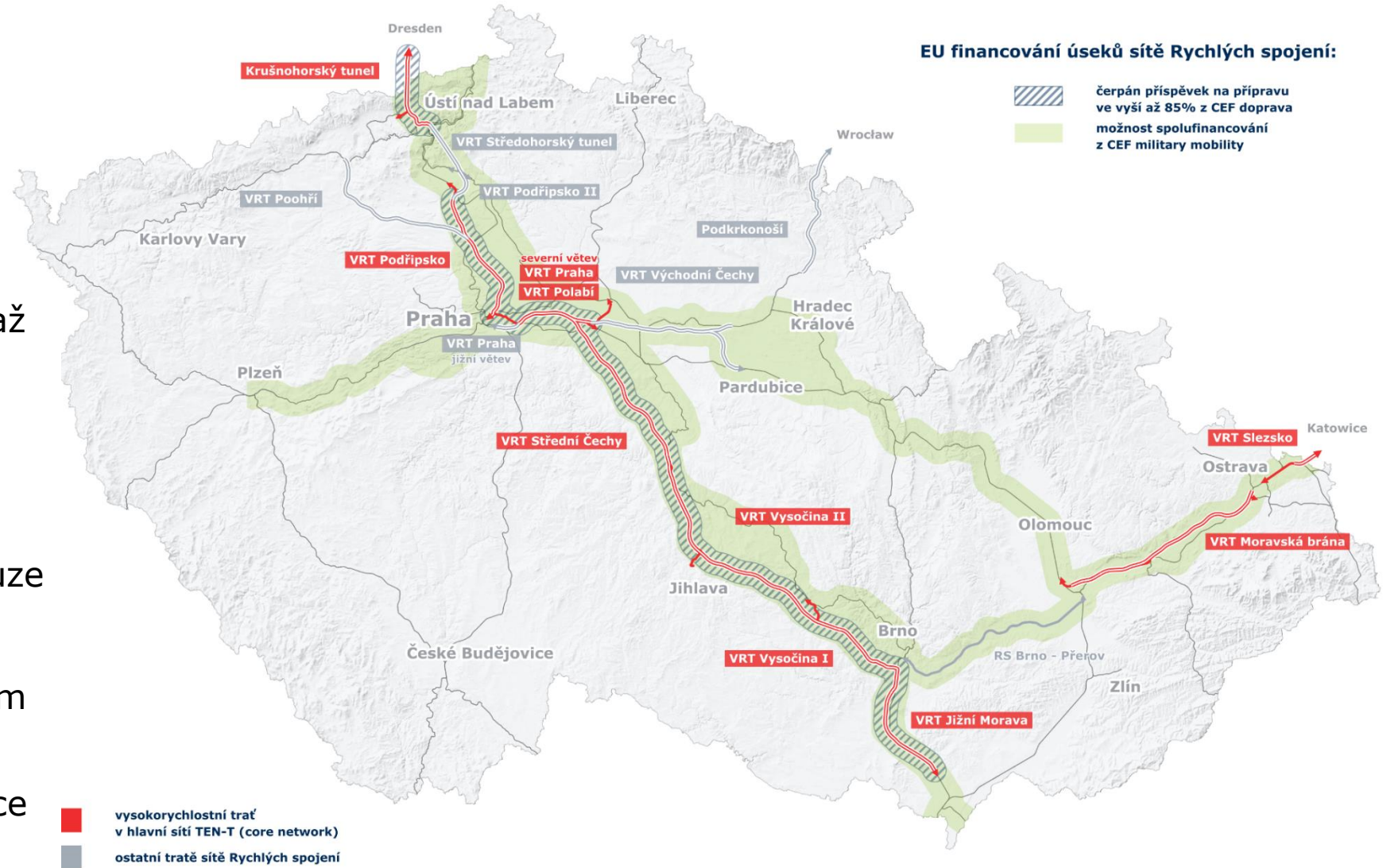
- **Nařízení TEN-T (2024)** základe pro vytvoření **sítě VRT v Evropě**
- **Evropská komise přijala v rozsáhlý dopravní balíček (11/2025)** pro urychlení rozvoje sítě VRT
- **Akční plán** stanovuje kroky k vytvoření rychlejší a propojenější evropské železniční sítě **do 2040**
- **Komise vypracuje strategii financování**
- Dohoda o vysokorychlostní dopravě (k projednání v 2026) stanoví **společné závazky k mobilizaci zdrojů**
- **Komise ve výzvě CEF v 2026 upřednostní projekty VRT**, čímž připraví cestu pro další investice v dlouhodobém rozpočtu EU **na 2028-34**
- Stanovení podmínek 2026, žádosti o grant 01/2028, **schválení grantů 2028**
- **Hodnotícím kritériem** „zralost projektu“ (např. vykoupené pozemky, dokončené archeologické průzkumy, získání stavebního povolení apod.)



Zdroj: High-speed rail plan for fast and affordable train travel across borders, © European Union, 2025

# Financování CEF a možnosti dalšího rozšíření

- Čerpání CEF již dnes až do výše 85% nákladů PD
- CEF III – určen mj. na VRT, **51 mld. EUR**
- Military mobility – pouze doplňková možnost spolufinancování pro úseky se smíšeným provozem
- Žádosti předložit v roce 2027





**Děkuji vám za pozornost**

© **Správa železnic, státní organizace**  
Stavební správa vysokorychlostních tratí  
V Celnici 1028/10, 110 00 Praha 1

[spravazeleznic.cz](http://spravazeleznic.cz) | [vrtky.cz](http://vrtky.cz)