

## V ČR se o vysokorychlostních tratích zatím jen mluví

Na přelomu 80. a 90. let Výzkumný ústav železniční zpracovával „Vyhledávací studii výzkumu a vývoje pro budoucí VRT v ČSFR“. Prioritou tehdy bylo spojení Praha – Norimberk kolem Rozvadova s rychlostí až 350 km/hod. Počítalo se s napojením na tehdy probíhající výstavbu vysokorychlostních tratí v Německu. Bohužel čas po roce 1989 přinesl změny – pozornost se soustředila na modernizace a opravy stávajících koridorů, kdy byla jako postačující rychlost stanovena rychlost 160 km/hod. a jen tam, kde nebudou třeba nákladné přeložky.

Ale myšlenka VRT nezaspala – v rámci chystané opravy koridoru Praha – Plzeň – Cheb bylo v červenci 1995 podepsáno memorandum o spojení Prahy s Norimberkem přes Cheb, kde se mimo jiné počítalo s vybudováním tunelu mezi Prahou a Berounem. Hodně vody protéklo Berounekou a ještě proteče, než se vůbec rozhodne, zda tunel ano či ne. A pokud ano, kdy a odkud kam.

Čas běžel, vlády se střídaly a programy VRT se objevovaly ve vládních prohlášeních. Nejdále zašla vláda pod vedením Bohumila Sobotky, která v květnu 2017 určila, že 75 % obyvatel ČR musí mít k dispozici vysokorychlostní spojení a že všechna krajská města musí být z Prahy dosažitelná do 120 minut. Vláda Petra Fialy 6. ledna 2022 dokonce v materiálu „Rychlá spojení včetně VRT – aktuální stav a výhled“ určila i spojení, která se budou realizovat:

Praha – Brno – Břeclav; Brno – Přerov – Ostrava; Praha – Beroun – Plzeň – Domažlice st. hranice (již ne na Cheb); Praha – Ústí nad Labem – Drážďany; Veltrusy – Louny – Most; Praha – Hradec Králové – Wroclav.

V roce 2019 navázala Správa železniční dopravní cesty (nyní Správa železnic) spolupráci se státním francouzským dopravcem SNCF, od kterého dokonce v prosinci téhož roku zakoupila licenci na vnitřní předpisy, týkající se VRT.

Byla i zřízena stavební správa pro VRT, která podle našich informací již utratila přes půl miliardy korun na různé studie, zahraniční cesty, projekty, ale výsledek nula. Prozatím. A ještě tento výsledek bude dlouho platit.

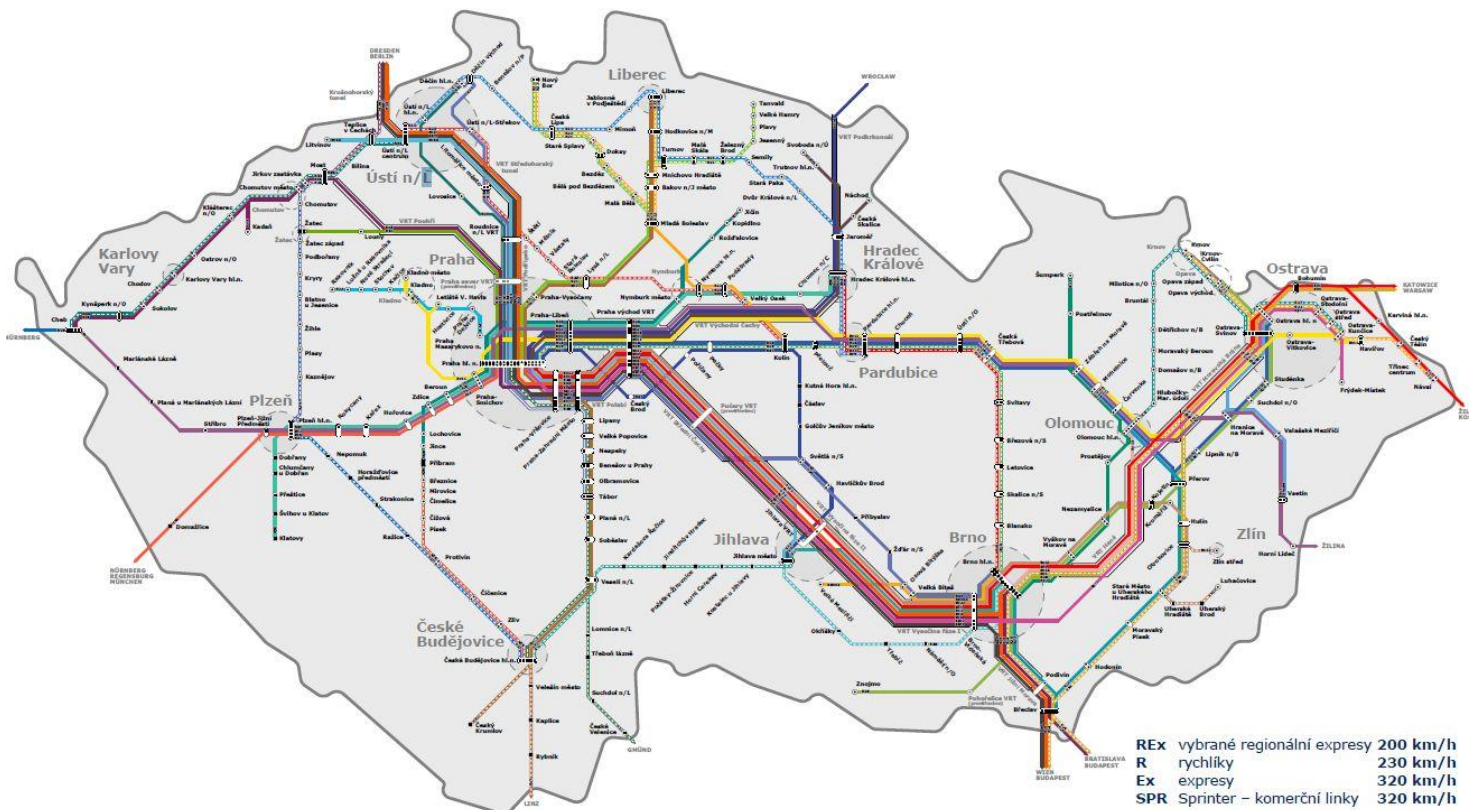
V půlce prosince nastoupila nová vláda Andreje Babiše a s vysokorychlostními tratěmi je to zase jinak – viz prezentace na konci tohoto příspěvku. Otázka tedy zní – dočkají se alespoň naše vnoučata vysokorychlostních tratí?

První obrázek přináší představy rychlých spojení z dob, kdy se plánovalo dobré, kvalitní a rychlé spojení pro většinu obyvatel České republiky, druhý potom předpokládané spoje po těchto tratích.

# PŘÍPRAVA VRT



VRT Polabí	VRT Moravská brána	VRT Střední Čechy	VRT Vysočina fáze I	VRT Vysočina fáze II	VRT Haná	VRT Jižní Morava
výstavba od 2025		výstavba od 2027		výstavba od 2029	výstavba po 2040	výstavba od 2027
VRT 1			VRT 2			



REx vybrané regionální expresy 200 km/h  
 R rychlíky 230 km/h  
 Ex expresy 320 km/h  
 SPR Sprinter – komerční linky 320 km/h




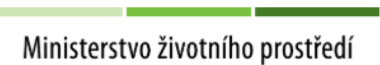



# Vysokorychlostní tratě Tripartita

3. Března 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  
-> v současné době jsou výkupy pozastaveny
- **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

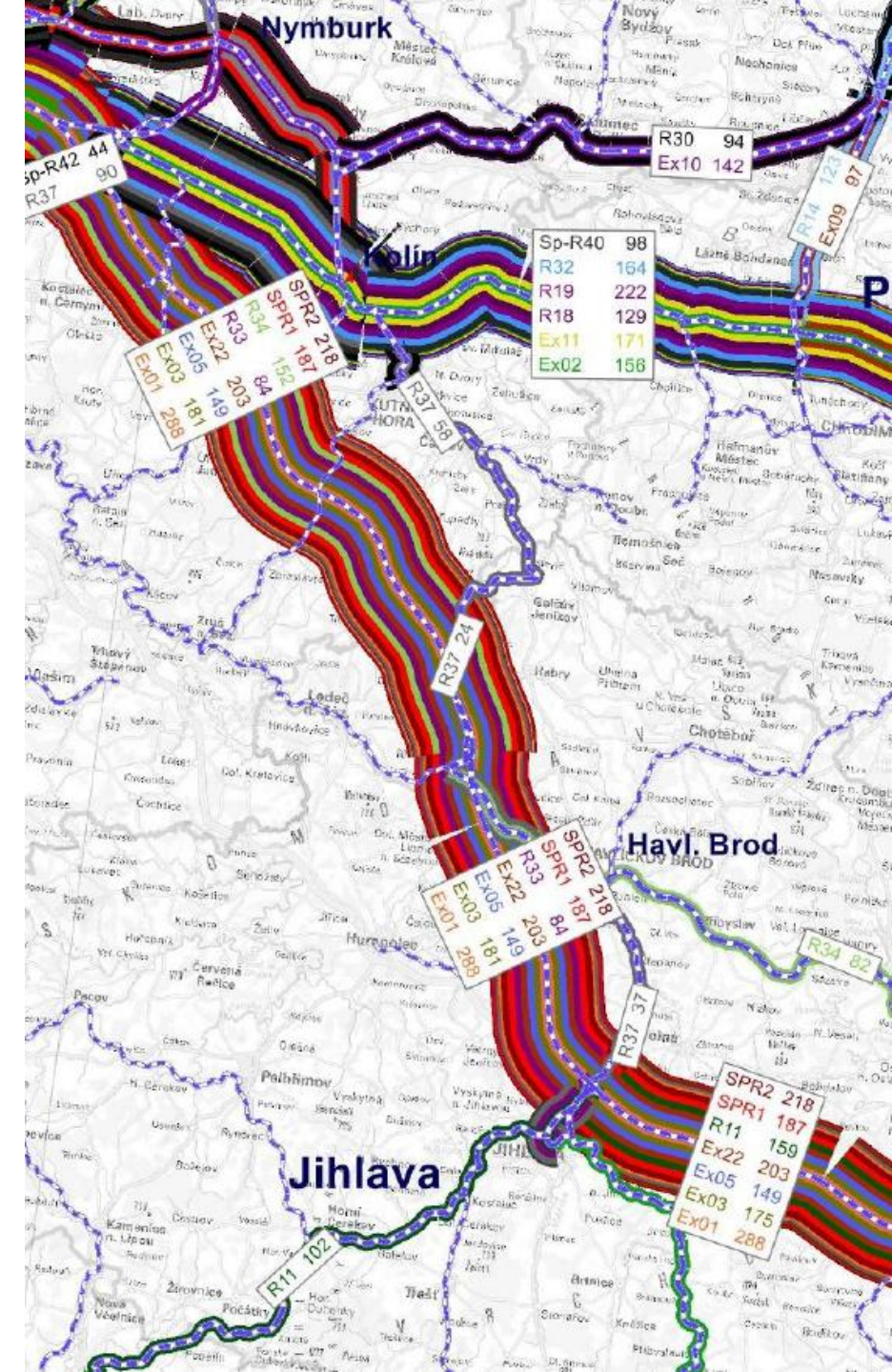


# Smysluplnost VRT ověřily studie






- **Prověřované varianty:**
  - různé trasy (Praha – Brno až desítky kombinací)
  - různé rychlosti (od 250 do 350 km/h)
  - různá obsluha území (terminály, obsluha území skrze sjezdy)
- **Pro smysluplné varianty zpracováno:**
  - základní technické řešení
  - odhad nákladů
  - dopravní model (predikce počtu cestujících) > **verifikován MD**
- **Výstupem dopravního modelu je**
  - výpočet úspory času cestujících
  - rozdělení a ocenění spořenému času podle účelu cesty
  - metodický přepočít hodnoty rozvoje regionu
  - výpočet uspořenému CO2

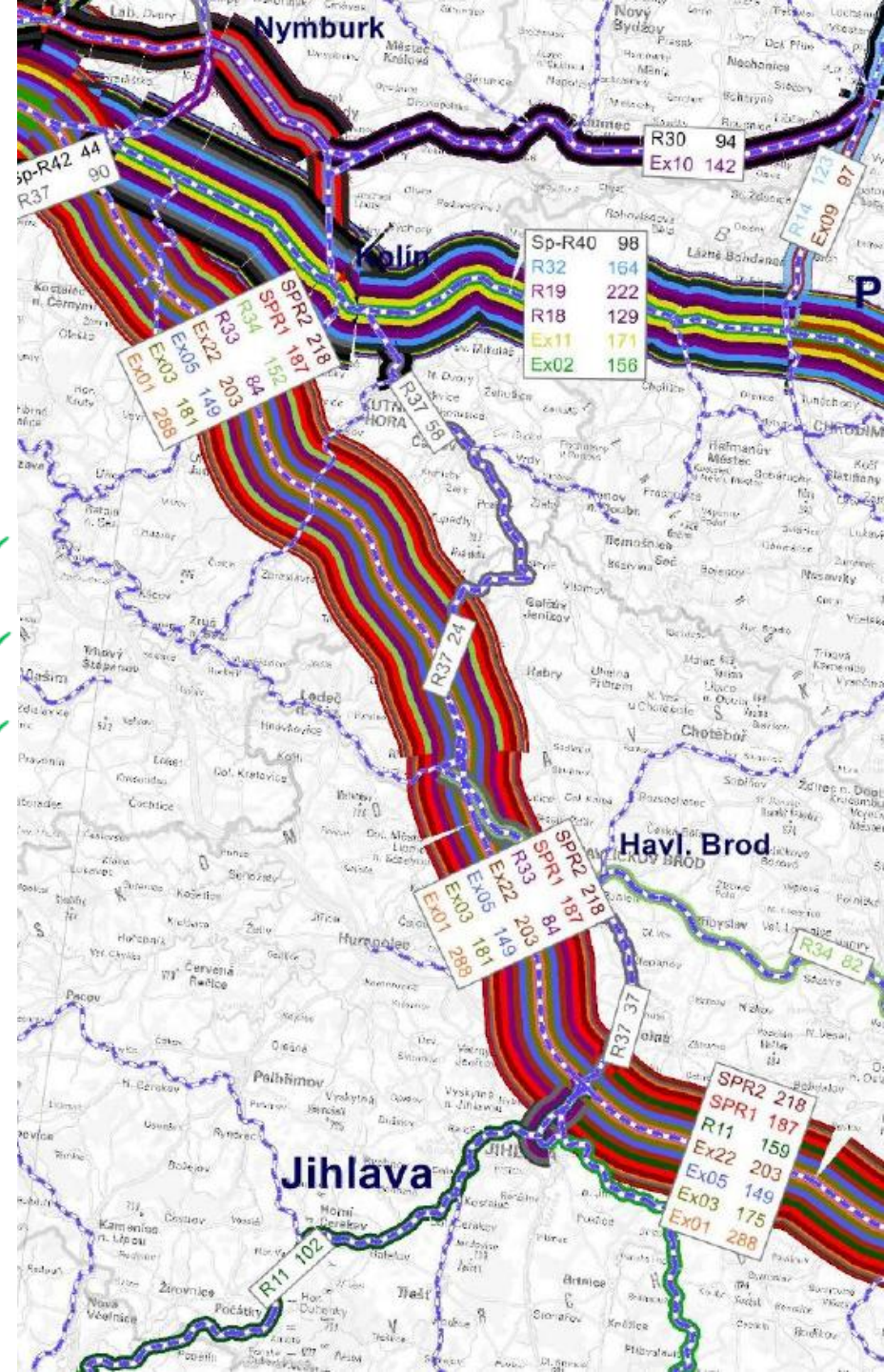


Ministerstvo  
dopravy



# Studie proveditelnosti

- 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 Přešov - 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



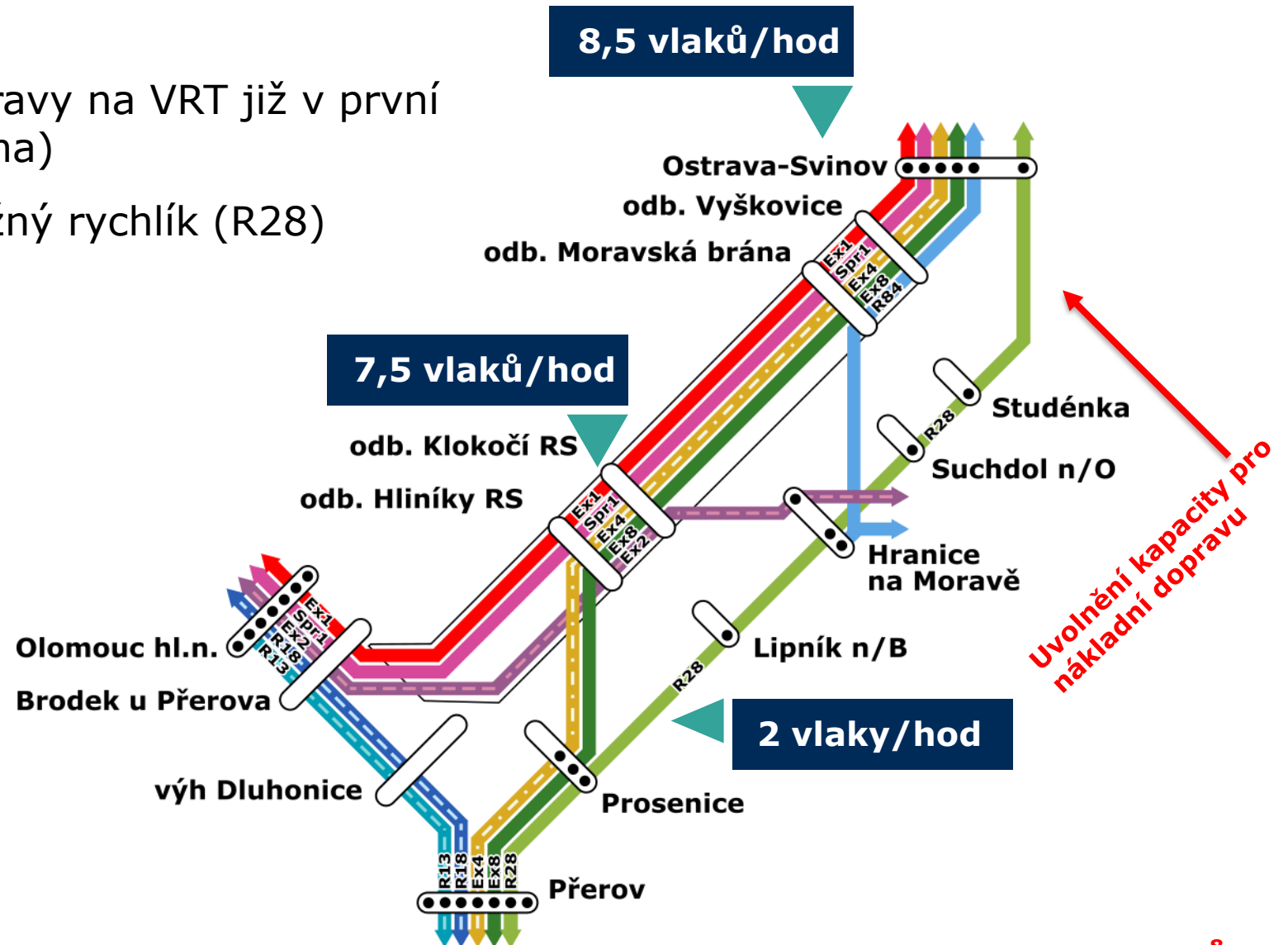
# Uvolněná kapacita nákladní dopravy

- 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**



# 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)



# GVD koridoru Ostrava – Olomouc ze studie proveditelnosti

SP VRT (Brno -) Přešov - Ostrava  
 270\_Ost-Olc: 270 OSTRAVA HL. N. - OLOMOUC HL. N.  
 daily  
 Trains from scenario: '50PrO\_s\_350'.



**ZELENÉ – konkrétní návrhové trasy NEX**  
 Hnědé a černé – regionální doprava a zbytek dálkové

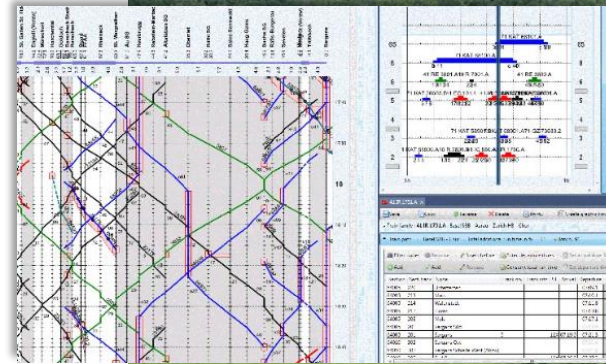
# Uvolněná kapacita nákladní dopravy

- 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)



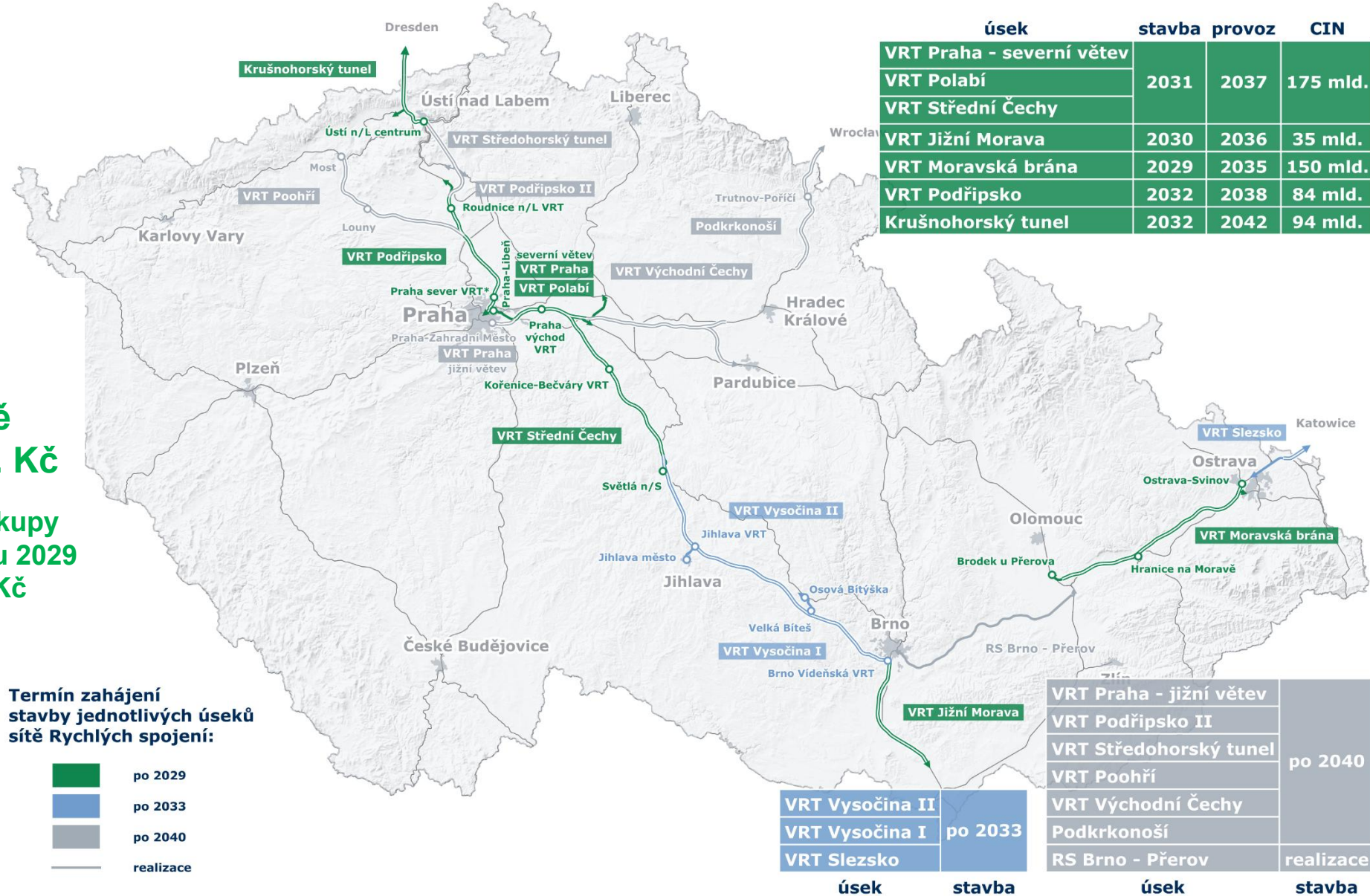
# Krušnohorský tunel

- 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



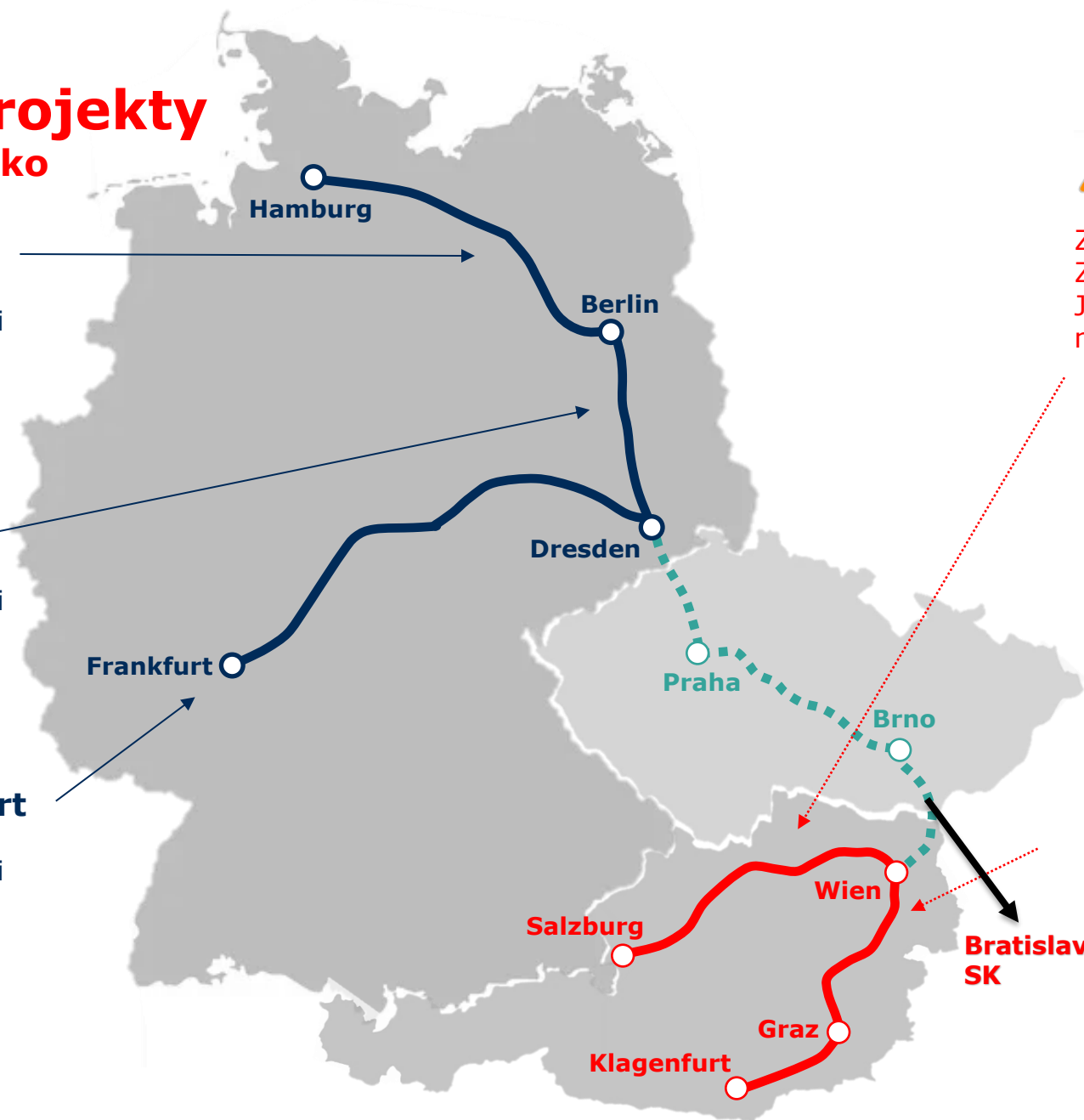
### Wien – Salzburg

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**

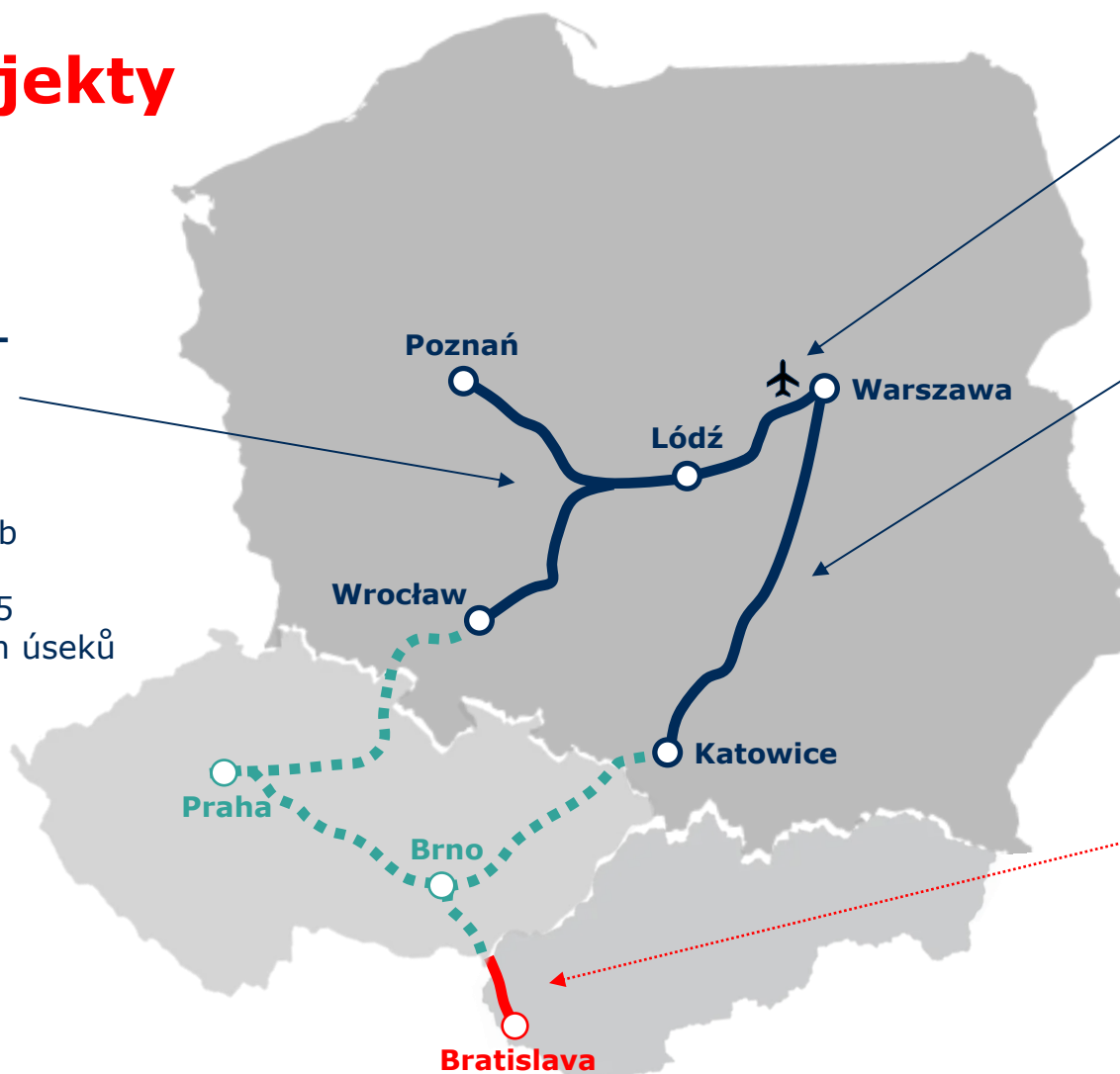


# Významné zahraniční projekty Polsko a Slovensko



## 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

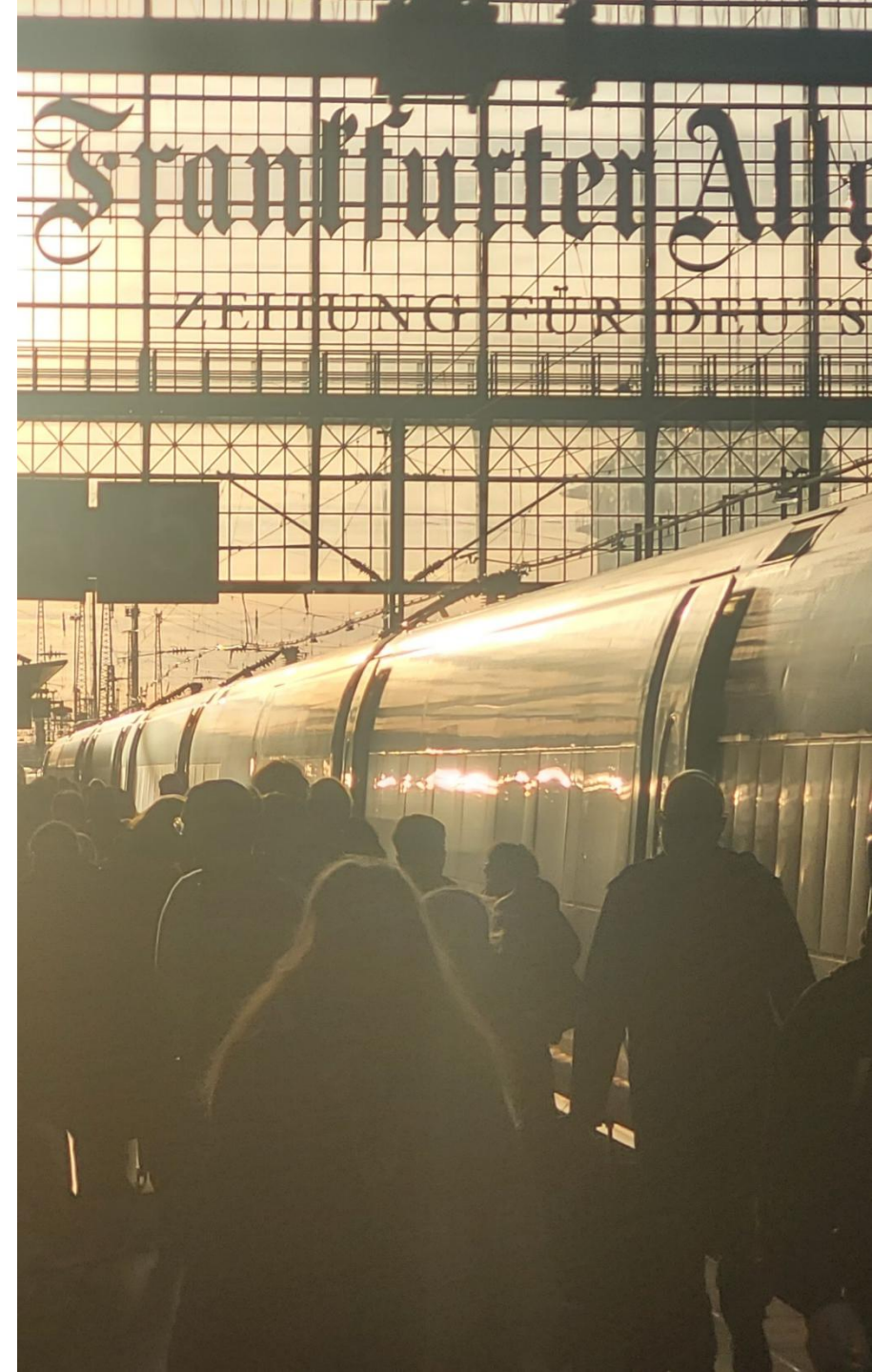
# Jízdné na VRT v zahraničí

- **cenová úroveň značně kolísá**
  - různý marketingový přístup
  - výrazné slevy při nákupu předem
  - **není porovnatelné při přepočtu na km**, ceny 2-8 Kč/km
  - zpravidla komerční provoz











## Relace podobné Praha - Ostrava

- **Paříž – Rennes** (1:30, 350 km)
  - **29-54 EUR** státní SNCF
- **Bologna – Řím** (2:20, 380 km)
  - **40-47 EUR** státní Trenitalia, **36-42 EUR** soukromé Italo
- **Madrid – Cordóba** (1:50, cca 350 km)
  - **18-30 EUR** státní Renfe, **20-45 EUR** soukromé Iryo
- **Norimberk – Kolín nad Rýnem** (3:15, 400 km)
  - **100-170 EUR** státní DB (vysokorychlostní vlak z velké části trasy využívá konvenční trať)



# Kalkulace možného jízdného na VRT

## • Náklady dopravce v ČR

	pořízení vlaku	1100 mil. Kč (v zahraničí lze takový vlak pořídit od 700 mil. Kč)
	trakční energie	3081 Kč/MWh (dnešní cena SŽ) spotřeba vypočtena softwarem
	vedlejší energie	klimatizace apod. zahrnuta ve výpočtu trakční energie
	poplatek za DC	40 Kč/km (dnešní cena SŽ, pokrývá údržbu VRT 2 mil. Kč/km při ca 3-4 vlacích/hod v každém směru)
	údržba vozidel	110 Kč/km (UIC uvádí ceny 2-3 EUR/km, přepočteno na r. 2026)
	čištění souprav	interiér/exteriér zahrnuto v položce údržba vozidel
	mzdy personálu	700 Kč/h (1x strojvedoucí ve vlaku) 500 Kč/h (2x vlakvedoucí/průvodčí ve vlaku)
	režijní náklady	5 % z celkových nákladů



# Jízdné na VRT v ČR

- **Náklady vs. Příjmy**
- Výpočet k dnešnímu modelu ceny:
- jízdné 2 Kč/km **Praha – Brno cca 440+ Kč**
- kalkulace predikuje rentabilitu již od cca 40% obsazenosti (hranice ztrátovosti)
- kalkulace postavena na konzervativních předpokladech (aktuální obsazenost vlaků je vyšší, náklady s rezervou)

<b>Průměrná obsazenost dnes</b>	<b>ČD</b>	<b>RJ</b>	<b>LE</b>
Odjezd z Prahy do Brna		82%	
Odjezd z Prahy do Ostravy	68%	86%	70%
Odjezd z Brna do Prahy		76%	
Odjezd z Ostravy do Prahy	58%	82%	75%

Průzkum provedený  
SS VRT 26. 2. 2026



# Soupravy nakoupené/objednané

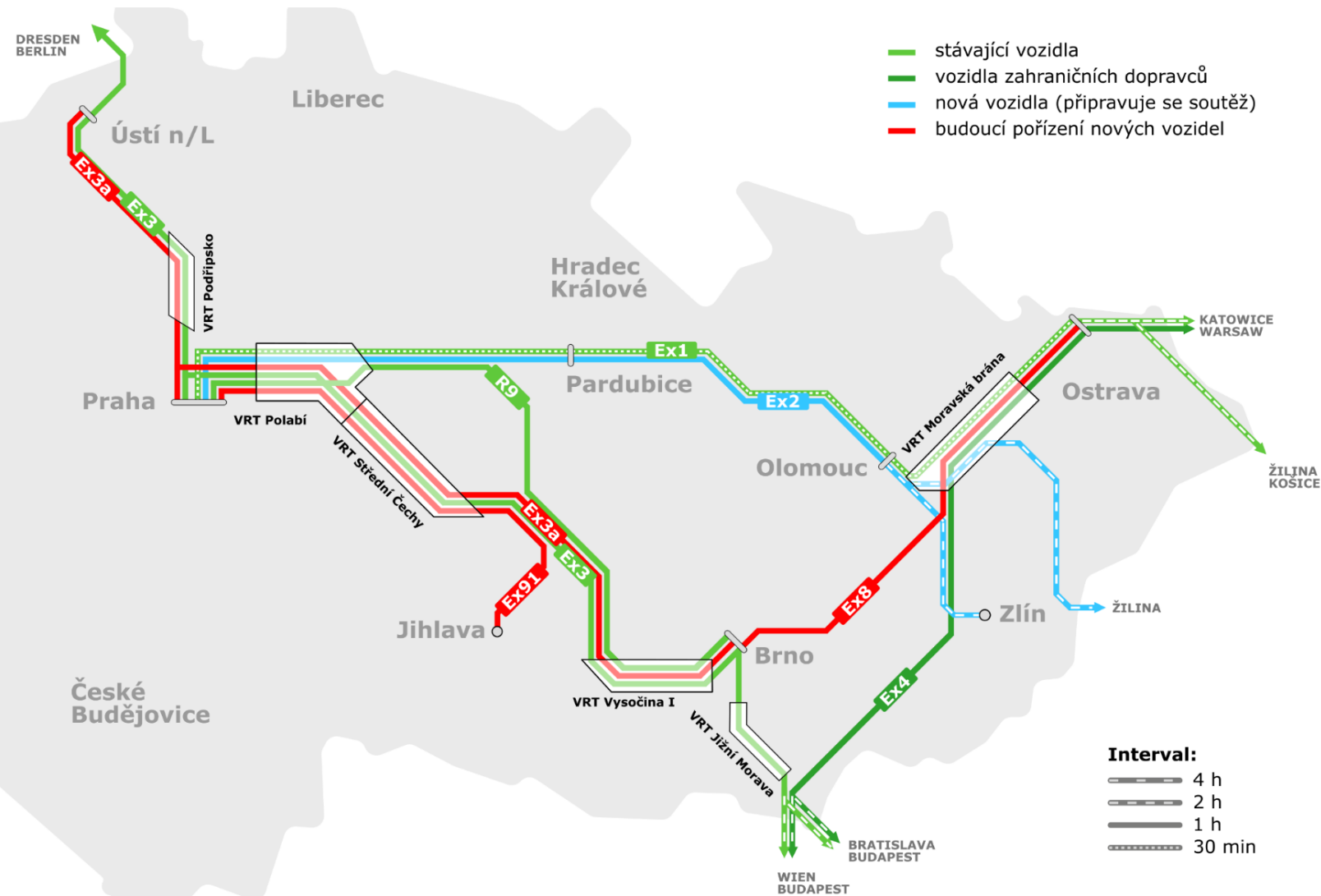
- Podmínky pro provoz na VRT stanoveny TSI
- Základní požadavky v ČR obsaženy v **Prohlášení o dráze**
- **Dopravci vhodné vlaky již mají:**

Dopravce	Vlak	Počet	Max. rychlost
ČD	ComfortJet	20 (+10)	230
ČD/ÖBB	RailJet	7/23	230
ČD	InterJet	10	200
ČD	Pendolino	7	200 (230)
ČD	loko. 193/384 Vectron	51/50	200/230
PKP	Pendolino	20	250
PKP	objednané rychlovlaky	20 (+35)	320

První úseky VRT negenerují potřebu nových vlaků



# Nasazení vlaků v 1. fázi provozu VRT



# Další potřebné vlaky

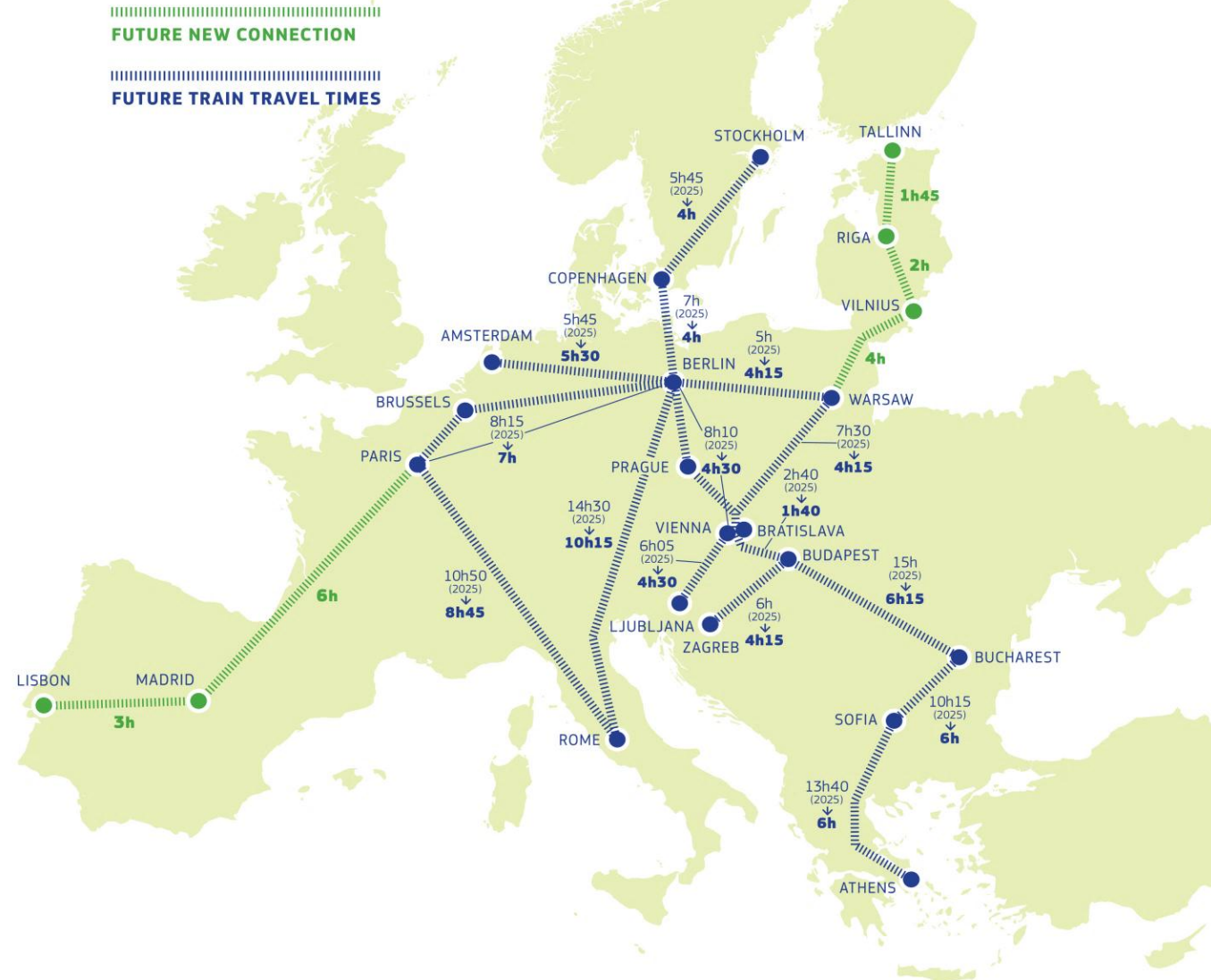
- Až pro rozvoj po roce 2035
- Náklady na pořízení budou **nákladem dopravců**  
(uhradí z tržeb do cestujících, nebudou nákladem státu)
- Dle zprovoznění VRT předpokládáme pořizování nových vlaků:

Uvedení do provozu	Počet	Rychlost	Pořizovací náklady dopravců
2035	5	320	5 mld.
2037	6	230	4,2 mld.
2038	8	320	8 mld.



# Akční plán pro vysokorychlostní železnici

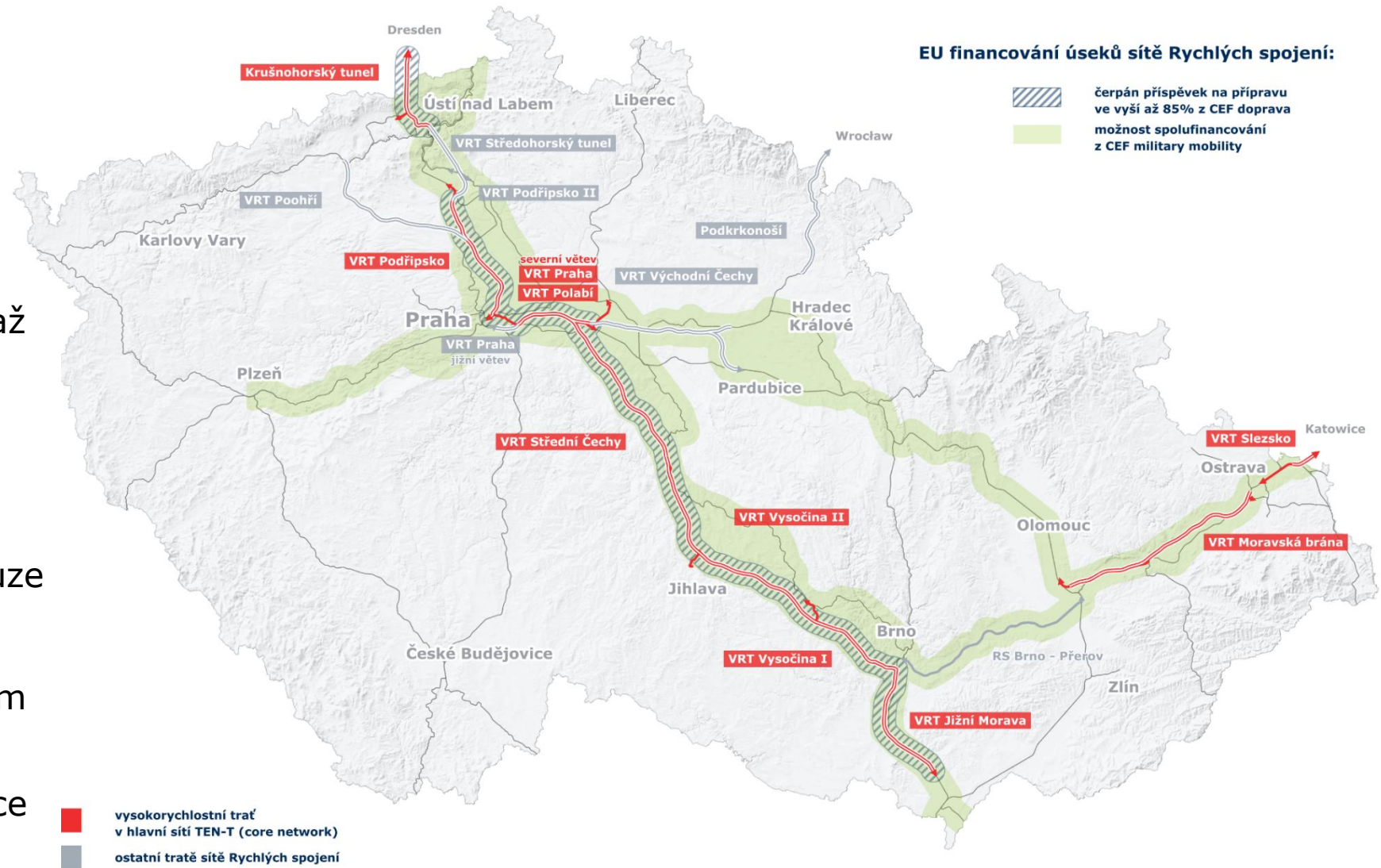
- **Nařízení TEN-T (2024)** základe pro vytvoření **sítě VRT v Evropě**
- **Evropská komise přijala v rozsáhlý dopravní balíček (11/2025)** pro urychlení rozvoje sítě VRT
- **Akční plán** stanovuje kroky k vytvoření rychlejší a propojenější evropské železniční sítě **do 2040**
- **Komise vypracuje strategii 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





© **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)