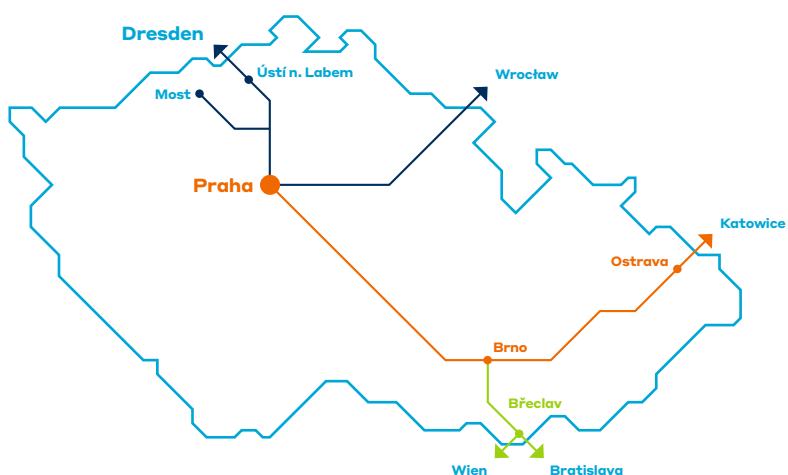




# Vysokorychlostní trať (VRT) Praha – Brno – Ostrava a Brno – Břeclav

Síť VRT v ČR a trať RS1 a RS2

aktualizace: 10. 9. 2019



## Vysokorychlostní trať Praha – Brno – Ostrava s odbočením do Břeclavi významně zlepší cestování v České republice i po Evropě.

**Z Prahy do Brna dojedete za hodinu, z Prahy do Jihlavy pak za 45 minut. Cesta z Brna do Ostravy zabere 40 minut a trasu Praha – Ostrava zvládnete vlakem za necelé dvě hodiny.**

**Nové železniční terminály usnadní kombinování železniční a osobní automobilové dopravy. Současně uleví dopravní zátěži v centrech velkých měst.**

### CÍLE PROJEKTU

Cílem projektu je zkrátit časovou dostupnost mezi hlavními hospodářskými centry České republiky a vytvořit společný prostor, kde rozhodující není fyzická vzdálenost těchto center. Krátké přepravní doby zajistí běžné cestování v rámci plnění pracovních úkolů a umožní společnostem rozprostřít své aktivity mimo tradiční města. Do 2 hodin, které jsou i při častém jednodenním obchodním cestování běžné, budou navzájem dosažitelná téměř všechna hlavní centra v České republice.

Cílem je také přiblížit regiony k hlavním centrům a umožnit tak pružnější dojíždění obyvatel za prací i vzděláním. Nebude nutné přímé stěhování do velkých měst a rozhodování o bydlišti v rámci rodiny, kde každý její člen má jiné uplatnění a jiné potřeby. Oblast dostupnosti do 1 hodiny od velkých center, při které je ještě denní cestování za prací přijatelné, se výstavbou VRT výrazně rozšíří.

Cílem je vytvoření podmínek pro další rozvoj regionů díky lepší distribuci ekonomických příležitostí a lepšího rozložení ekonomické aktivity. Ze zahraničních zkušeností je zřejmé, že regiony napojené na síť rychlé železnice zaznamenávají vyšší růst místní ekonomiky. Obyvatelé vykonávající práci s vysokou přidanou hodnotou zůstávají v regionech a přispívají k jejich rozvoji.

Cílem je zvýšení konkurenceschopnosti železniční dopravy na dopravním trhu a tím i zvýšení jejího využití a převedení dopravní zátěže z environmentálně méně šetrných způsobů dopravy.

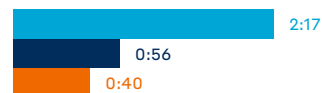
#### Praha – Brno



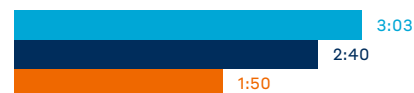
#### Praha – Jihlava



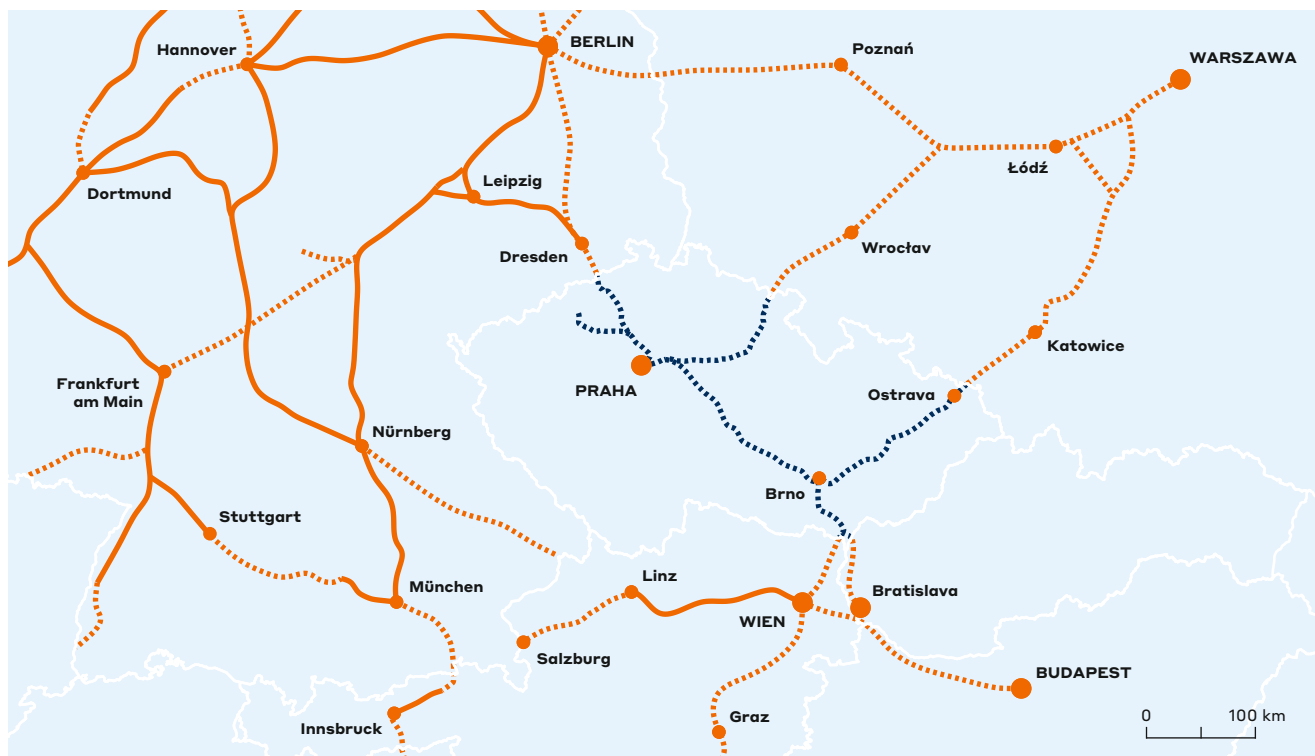
#### Brno – Ostrava



#### Praha – Ostrava



- nyní
- s pilotními úseky
- po dokončení VRT



## EVROPSKÝ VÝZNAM PROJEKTU

Sbližování evropských zemí a jejich ekonomik vede k růstu poptávky po dopravě, a to osobní i nákladní. S tím je spojen požadavek na rozvoj dopravní infrastruktury. Odpovědí je vytvoření tzv. Transevropské dopravní sítě (TEN-T). Její součástí je i trasa VRT Praha – Brno – Ostrava s případným pokračováním dále do Polska a trasa VRT Brno – Šakvice s případným pokračováním do Břeclavi a dále na státní hranici se Slovenskem a s Rakouskem.

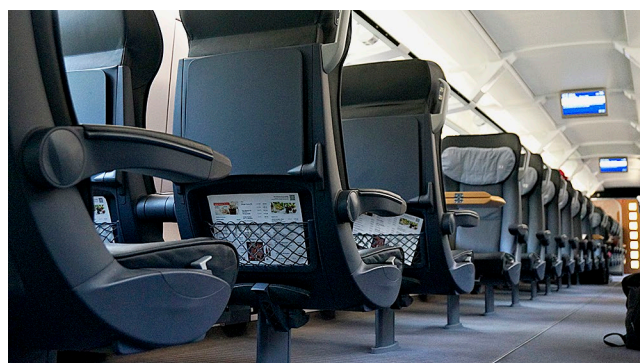
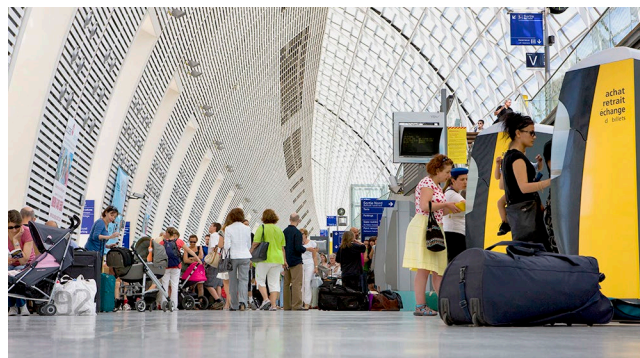
Cílem projektu je zajistit nezbytnou dopravní infrastrukturu pro zlepšení dostupnosti a propojenosti všech regionů Evropské unie (EU) pro řádné fungování vnitřního trhu a dosažení dlouhodobých strategických cílů zejména v oblasti konkurenceschopnosti. Má rovněž pomoci posílit hospodářskou, sociální a územní soudržnost EU a podpořit právo všech jejích občanů na volný pohyb v rámci území členských států.

Nová VRT je základem pro posílení role železniční dopravy na dopravním trhu. Environmentálně přijatelná forma dopravy podporuje cíle EU v oblasti ochrany životního prostředí. Je dalším krokem na cestě k nízkouhlíkové ekonomice a pomůže při snížení závislosti dopravy na tradičních uhlovodíkových palivech. Přispěje k trvale udržitelnému rozvoji EU.

Vysokorychlostní trať Praha – Brno – Ostrava s odbočením ve směru Břeclav se stane páteří střeoevropské sítě rychlé železniční dopravy. Propojí hlavní města zemí Visegrádské skupiny a naváže na připravované projekty v Německu a Rakousku.

- ..... plánované VRT v ČR
- dokončené VRT sítě TEN-T
- ..... plánované VRT sítě TEN-T





## RYCHLÁ ŽELEZNICE

Výstavbou VRT dojde k výraznému zkrácení jízdních dob, a to nejenom v ose nové tratě. Nově vybudovaná infrastruktura je připravována jako jedna ze součástí celorepublikového dopravního systému, který bude z pohledu cestujících reprezentován především rychlými vlaky.

Tyto rychlé vlaky budou ke své jízdě využívat jak nové vysokorychlostní, tak navazující modernizované konvenční tratě.

Expresní vlaky budou vysokou rychlostí propojovat hlavní metropole, další rychlé vlaky budou z metropolí a center směřovat do regionů a zajišťovat jejich obsluhu. Část kapacity bude v některých úsecích vyčleněna také pro rychlé regionální vlaky.

Cestující tak budou moci využívat nejen expresy v relacích Praha – Brno – Ostrava s pokračováním dále do zahraničí (Bratislava, Vídeň, Berlín, Varšava atd.), ale také na rychlé vnitrostátní vlaky v relacích Praha – Zlín, Praha – Jihlava apod.

Pro obsluhu regionů je také prověřována možnost výstavby terminálů přímo na hlavní trati. Takovými se mohou stát terminály Praha-východ, Jihlava VRT, Brno-Vídeňská ul. nebo další.

Vysokorychlostní vlak se tak stane nejrychlejším dopravním prostředkem pro pravidelné dojíždění za prací a do škol, obchodní cesty nebo pro cestování za zábavou ve velké části České republiky.



## TERMINÁLY PRO CESTUJÍCÍ

První kontakt mezi cestujícími a železnicí zprostředkovává vždy železniční stanice. Proto je v systému rychlé železnice kladena tomuto aspektu velká pozornost. Terminálů, které budou vysokorychlostními vlaky obsluhovány, bude celá řada, ale je možné je rozdělit do několika skupin.

První z nich jsou hlavní železniční stanice v centrech velkých měst. Vysokorychlostní vlaky budou obsluhovat dnešní stanici Praha hlavní nádraží i nové hlavní nádraží v Brně nebo stanice Ostrava-Svinov a Ostrava hlavní nádraží.

Druhou skupinou jsou železniční stanice na běžných tratích, které budou rychlé vlaky v části své trasy využívat. Terminálem vysokorychlostního vlaku se tak mohou stát nejen stanice Jihlava město, Přerov, Zlín či Olomouc, ale také celá řada dalších nádraží v ČR.

Poslední skupinou jsou nově vystavěné terminály přímo na vysokorychlostní trati. Jejich smyslem je obsluha přilehlých regionů. Bývají umístěny v lokalitě s dobrou dostupností silniční dopravou, protože uživateli jsou především cestující, kteří k vysokorychlostnímu vlaku přijíždějí svým automobilem. Proto mohou být při umístění na okraji velkého města také dobrým doplňkem stávajícího nádraží v centru, kde by jinak dojíždějící zahušťovali už tak silný provoz. Jde například o zmíněné terminály Praha-východ (u dálnice D11) nebo Brno-Vídeňská ul. (u dálnice D1).



## STUDIE PROVEDITELNOSTI A TRASA VRT

Podobu nových vysokorychlostních tratí Praha – Brno – Ostrava/Šakvice prověřují studie proveditelnosti. Ty zpracovávají několik variant vedení tratí a prověřují jejich různé parametry, například vhodnou maximální rychlost vlaků. Studie proveditelnosti jsou základem pro budoucí projekční práce a jsou zpracovávány pro úsek Praha – Brno – Břeclav a úsek Brno – Přerov – Ostrava.

V úseku **Praha – Jihlava** je prověřována celá řada variant. Obecně je lze rozdělit do jižních a severních skupin. Jižní jsou směřovány z uzlu Praha ve směru Benešova a Havlíčkův Brod, severní míří z uzlu Praha podél dálnice D11 ve směru Poříčany a dále k Havlíčkovu Brodu. Severní varianty vykazují nižší stavební i provozní náklady.

V úseku **Jihlava – Brno** je prověřované vedení tratě relativně invariantní a volně kopíruje dálnici D1.

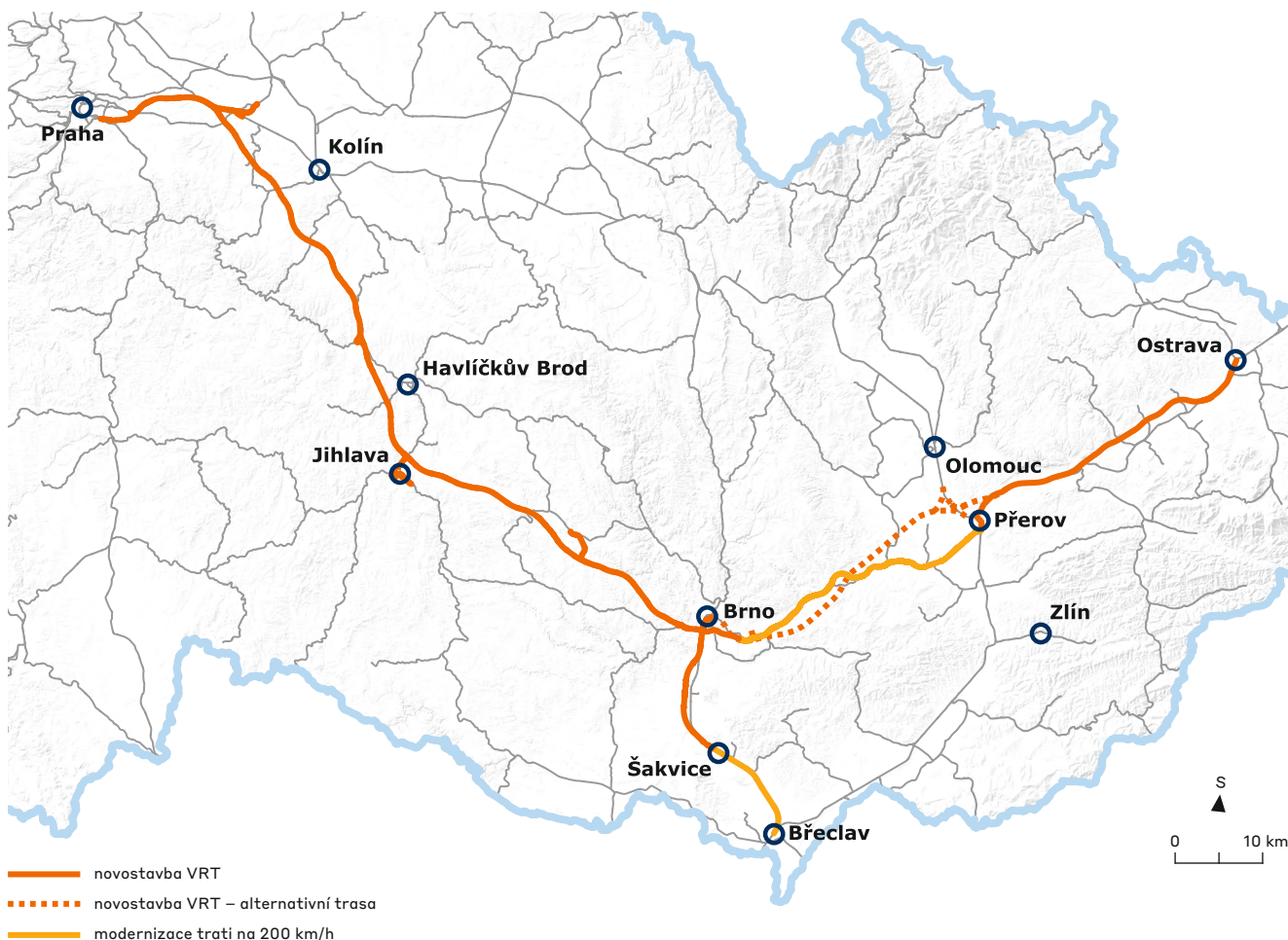
V úseku **Brno – Přerov** je připravována modernizace stávající tratě spočívající v její přestavbě na moderní dvoukolejovou elektrizovanou trať s rychlostí až 200 km/h. Studie proveditelnosti prověří její kapacitní limity v dlouhodobém časovém horizontu a případně navrhne trasu samostatné VRT i v tomto úseku pro její další posílení.

V úseku **Přerov – Ostrava** je prověřované vedení tratě relativně invariantní a volně kopíruje částečně dálnici D1 a částečně stávající železniční koridor.

Ve studiích proveditelnosti jsou posuzovány rychlostní limity 250, 320 a 350 km/h, přičemž z průběžných výstupů studií vyplývá, že vedení tratě je pro všechny rychlostní limity velmi podobné.

Navrhované VRT jsou uvažovány pouze pro provoz osobních vlaků, čemuž odpovídá zejména jejich výškové řešení (maximální sklony).

Studie proveditelnosti porovnává také různé možnosti budoucího provozu, tedy vhodnou kombinaci dálkových expresních vlaků a pomalejších rychlíků pro obsluhu regionů.



## ÚSEK PRAHA – BRNO

### Popis stavby

- Novostavba vysokorychlostní tratě v délce přes 200 km
- Výhradní provoz vlaků osobní dopravy
- Návrhová rychlost až 350 km/h
- Maximální sklon tratě až 35 promile
- Jednotné evropské vlakové zabezpečovací zařízení ETCS
- Cestovní doba Praha – Brno cca 60 minut

### Napojení na stávající železniční tratě

(prověřované)

- uzel Praha (Běchovice, Zahradní Město)
- Poříčany/Nymburk
- Světlá nad Sázavou/Havlíčkův Brod
- Jihlava/Pávov/Polná
- Velké Meziříčí/Velká Bíteš
- uzel Brno (jižní příjezd)

### Terminály na VRT

(prověřované)

- Praha-východ/Jirny
- Kutnohorsko
- Jihlava
- Velké Meziříčí
- Velká Bíteš
- Brno-Vídeňská

## ÚSEK BRNO – PŘEROV

### Popis stavby

#### Modernizace tratě Brno – Přerov

- V projektové přípravě s předpokládanou realizací jednotlivých etap v letech 2022–2028
- Smíšený provoz vlaků osobní i nákladní dopravy
- Návrhová rychlost až 200 km/h
- Zdvoukolejnění a výrazné zvýšení kapacity v současnosti jednokolejně tratě včetně zavedení ETCS
- Cestovní doba Brno – Přerov cca 30 minut

#### VRT Brno – Přerov

- Studie proveditelnosti prověří potřebu zachování koridoru územní rezervy v územně plánovacích dokumentacích krajů (Zásadách územního rozvoje) s výhledovou realizací VRT pro budoucí posílení kapacity
- Výhradní provoz vlaků osobní dopravy
- Návrhová rychlost až 350 km/h
- Maximální sklon tratě až 35 promile
- Jednotné evropské vlakové zabezpečovací zařízení ETCS
- Cestovní doba Brno – Přerov cca 15 minut

### Napojení na stávající železniční tratě

(prověřované)

- uzel Brno
- Prostějov/Kroměříž
- Přerov/Olomouc

## ÚSEK PŘEROV – OSTRAVA

### Popis stavby

- Novostavba vysokorychlostní tratě v délce přes 70 km
- Výhradní provoz vlaků osobní dopravy
- Návrhová rychlost až 350 km/h
- Jednotné evropské vlakové zabezpečovací zařízení ETCS
- Cestovní doba Přerov – Ostrava cca 15 minut
- Posílení kapacity II. a III. tranzitního železničního koridoru
- Výhledové prodloužení přes Bohumín na hranice s Polskem

### Napojení na stávající železniční tratě

(prověřované)

- Prosenice
- Hranice na Moravě
- Jístebník/Polanka
- uzel Ostrava (Ostrava-Svinov)

### Terminály na VRT

(prověřované)

- Trnávka
- Odry

## ÚSEK BRNO – ŠAKVICE

### Popis stavby

- Novostavba vysokorychlostní tratě v délce cca 30 km
- Výhradní provoz vlaků osobní dopravy
- Návrhová rychlost až 350 km/h
- Jednotné evropské vlakové zabezpečovací zařízení ETCS
- Zvýšení kapacity úseku zatíženého příměstskou dopravou
- Výhledové prodloužení na hranice se Slovenskem a s Rakouskem

### Napojení na stávající železniční tratě

(prověřované)

- Modřice
- Šakvice

## ÚSEK ŠAKVICE – BŘECLAV

### Popis stavby

- Prověření možností modernizace stávající tratě a zlepšení jejích parametrů na 200 km/h

## POSTUP PŘÍPRAVY NOVÉHO ŽELEZNIČNÍHO SPOJENÍ PRAHA – BRNO – OSTRAVA A BRNO – BŘECLAV

2018–2020	
<b>Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati Praha – Brno – Břeclav</b>	<p>Komplexní posouzení reálnosti a proveditelnosti záměru po technické, územní, finanční, marketingové, provozní a personální stránce. Hodnotí ekonomickou efektivitu, smysluplnost záměru pro společnost a vyhodnocuje varianty k další přípravě a realizaci.</p> <p><b>Zpracovatelé</b> Studie proveditelnosti VRT Praha – Brno – Břeclav 2018–2019 SUDOP PRAHA, a. s.</p> <p>Studie proveditelnosti VRT (Brno) – Přerov – Ostrava 2019–2020 SUDOP PRAHA, a. s. + EGIS RAIL SA</p>
<b>Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati (Brno) – Přerov – Ostrava</b>	
Schválení Centrální komisí MD ČR	
<p>Pro pilotní úseky VRT Polabí (Praha–Běchovice – Poříčany) VRT Moravská brána (Prosenice – Ostrava-Svinov) VRT Jižní Morava (Modřice – Šakvice)</p>	
Udělena výjimka z postupů MD ČR	
2019–2022	
<b>Aktualizace Zásad územního rozvoje (ZÚR) hl. m. Prahy</b>	<p>Aktualizace krajské územně plánovací dokumentace, která je nadřazena územním plánům obcí, z pozice SŽDC jako tzv. oprávněného investora. Změna koridoru VRT z územní rezervy na návrhový koridor včetně jeho úprav, který umožní umístění VRT jako veřejně prospěšné stavby.</p> <p>Aktualizaci projednává a schvaluje Zastupitelstvo kraje.</p>
<b>Aktualizace ZÚR Středočeského kraje</b>	
<b>Aktualizace ZÚR Kraje Vysočina</b>	
<b>Aktualizace ZÚR Jihomoravského kraje</b>	
<b>Aktualizace ZÚR Olomouckého kraje</b>	
<b>Aktualizace ZÚR Moravskoslezského kraje</b>	
Zakotvení trasy v územně plánovacích dokumentacích	
2019–2022	
<b>Geodetické zaměření a průzkumy</b>	<p>Geodetické zaměření území a průzkumy nutné pro další projektovou přípravu a realizaci záměru (hydrogeologický, inženýrskogeologický, dendrologický, krajinného rázu apod.).</p>
Podklady pro další projektovou přípravu a realizaci	
Připravuje se	
<b>Proces posuzování vlivů na životní prostředí (EIA)</b>	<p>Pro pilotní úseky VRT: — Polabí — Moravská brána — Jižní Morava dojde k zahájení procesu zadání zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí a dokumentace EIA na konci roku 2019.</p>
<b>Územní řízení</b>	
<b>Stavební řízení</b>	
<b>Realizace stavby</b>	

### ZAJÍMÁ NÁS VÁŠ NÁZOR

Napište nám na adresu  
vrt@szdc.cz

Správa železniční dopravní cesty,  
státní organizace  
Dlážděná 1003/7  
110 00 Praha 1

Tento leták byl aktualizován v září 2019.

Jelikož výstavbu významných dopravních staveb ovlivňuje velké množství faktorů, které se nedají předem předvídat, jsou uvedena data pouze orientační.

Foto Deutsche Bahn AG/Claus Weber (titulní snímek),  
SNCF (vlak v zasněženém poli a terminály).