

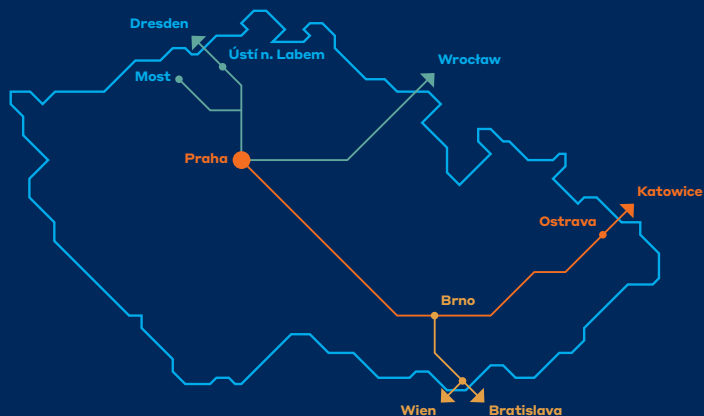


Vysokorychlostní trať (VRT) Praha – Brno – Ostrava a Brno – Břeclav

Síť VRT v ČR a trať RS 1 a RS 2

aktualizace: květen 2023

- VRT Praha – Brno – Ostrava (RS 1)
- VRT Brno – Břeclav (RS 2)
- ostatní plánované VRT



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 36 minut a trasu Praha – Ostrava zvládnete vlakem za 1 hodinu a 35 minut.

Nové železniční terminály usnadní kombinování železniční a osobní automobilové dopravy. Vysokorychlostní vlaky však vždy zastaví na dnešních nádražích v centrech měst a tím uleví dopravní zátěži.

CÍLE PROJEKTU

1. Zkrátit přepravní doby mezi hlavními hospodářskými centry České republiky a vytvořit společný prostor, kde rozhodující roli nehraje vzdálenost. Krátké přepravní doby zajistí běžné cestování v rámci plnění pracovních úkolů a umožní společnostem rozprostit 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.

2. 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.

3. Vytvořit podmínky pro další rozvoj regionů díky lepší distribuci ekonomických příležitostí a většímu 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.

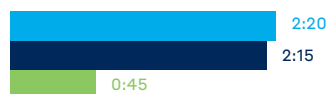
4. Zvýšit konkurenceschopnost železniční dopravy na dopravním trhu a tím i zvýšit její využití a převést dopravní zátěž z environmentálně méně šetrných způsobů dopravy na železnici.

PŘÍNOSY PROJEKTU DOBA JÍZDY

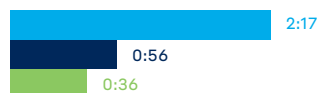
Praha – Brno



Praha – Jihlava



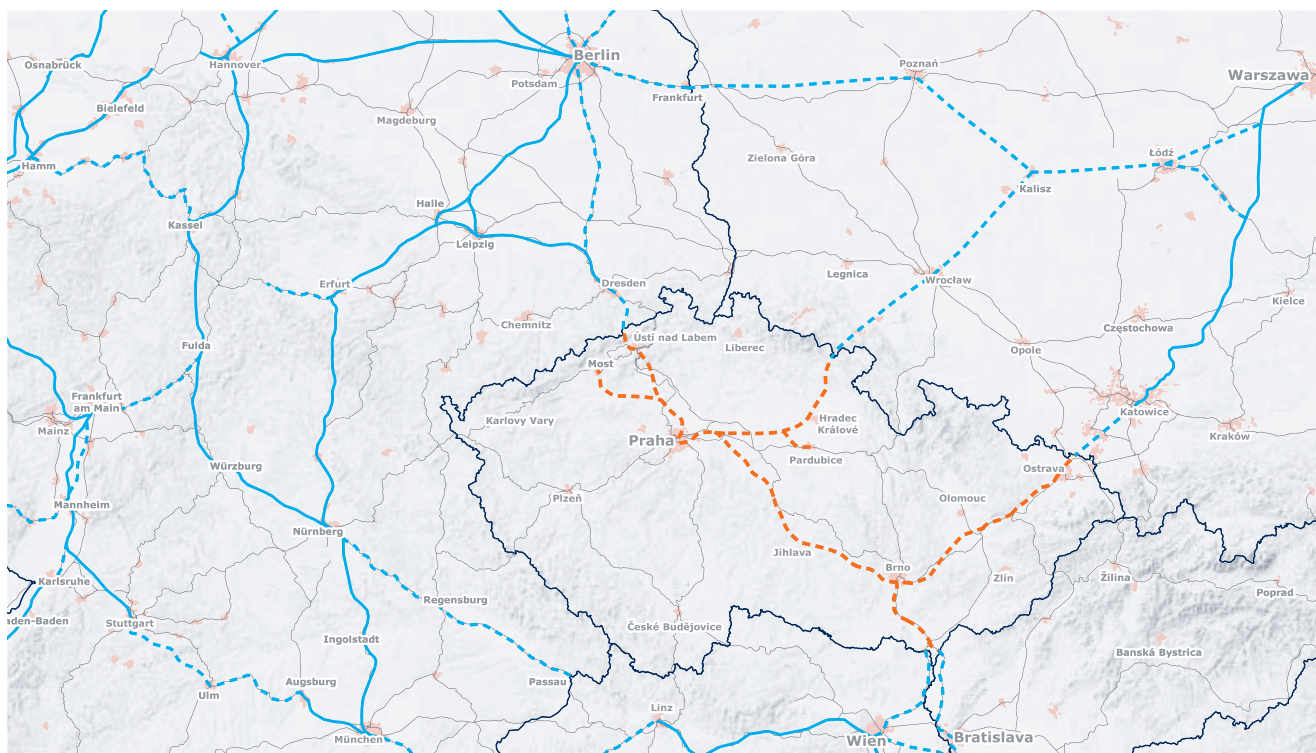
Brno – Ostrava



Praha – Ostrava



■ nyní
■ s pilotními úseky
■ po dokončení VRT



0 50 km

EVROPSKÝ VÝZNAM PROJEKTU

- TEN-T v EU dokončená
- - - TEN-T v EU plánovaná (ve výstavbě)
- - - plánovaná síť VRT v ČR
- ostatní síť TEN-T

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 RS 1 VRT (RS znamená Rychlá spojení, VRT je zkratka pro vysokorychlostní trať) Praha – Brno – Ostrava s pokračováním dále do Polska a trasa RS 2 VRT Brno – Rakvice s pokračováním na státní hranice se Slovenskem a Rakouskem.

Cílem projektu je zajistit nezbytnou dopravní infrastrukturu pro zlepšení dostupnosti a propojení 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 středoevropské sítě rychlé železniční dopravy. Propojí hlavní města zemí Visegrádské skupiny a naváže na připravované projekty v Německu a Rakousku.



RYCHLÁ ŽELEZNICE

Výstavba VRT výrazně zkrátí jízdní doby, a to nejenom v ose nové tratě. Nově vybudovaná infrastruktura je připravována jako jedna ze součástí celorepublikového dopravního systému, který budou z pohledu cestujících reprezentovat především rychlé vlaky. Ty budou ke své jízdě využívat jak nové vysokorychlostní, tak navazující modernizované dnešní tratě.

Expresní spoje propojí vysokou rychlostí 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 – Břeclav/Ostrava s pokračováním dále do zahraničí (Bratislava, Vídeň, Berlín, Varšava, atd.), ale také rychlé vnitrostátní vlaky v relacích Praha – Zlín, Praha – Jihlava apod.

Pro obsluhu regionu je také prověřována možnost výstavby terminálu přímo na hlavní trati. To by mohlo platit pro terminály Praha východ VRT, Jihlava-Pávov VRT, 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.



Vizualizace terminálu Praha východ VRT

NÁDRAŽÍ

První kontakt mezi cestujícími a železnicí zprostředkovává vždy železniční stanice. Proto systém rychlé železnice přikládá tomuto aspektu velkou pozornost. Nádraží, které obsluží vysokorychlostní vlaky, bude celá řada. Je však 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 rychlé vlaky využijí v části své trasy. Zastávkami 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 vystavené 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 už existujícího nádraží v centru, kde by jinak dojíždějící cestující zahušťovali už tak silný provoz. Jde například o zmíněné terminály Praha východ VRT nebo Jihlava-Pávov VRT.

Na podobu terminálu Praha východ VRT se v roce 2020 uskutečnila architektonická soutěž, v níž zvítězil společný návrh společnosti ov-architekti (Jiří Opočenský a Štěpán Valouch) a Metroprojektu (představení na 3D vizualizaci výše).

DOKUMENTACE PRO ÚZEMNÍ ROZHODNUTÍ

V současné době probíhají projektové práce na dokumentaci pro územní rozhodnutí.

Dokumentace pro územní rozhodnutí (DÚR) vychází ze Studií proveditelnosti, které schválila Centrální komise Ministerstva dopravy ČR v roce 2022. DÚR definuje přesné umístění tratě a její technickou podobu. Samotná dokumentace je podkladem pro získání územního rozhodnutí.

Trasa je rozdělena do dvou ramen (RS 1 a RS 2), které se skládají z dílčích úseků.

Úsek **VRT Praha** spojuje oblast Praha-Vršovice a Praha-Běchovice. V současné době Správa železnic vybírá zhotovitele na zpracování DÚR.

Na tento úsek navazuje **VRT Polabí**, který končí v Poříčanech. Zde už se na

zhotovení dokumentace pro územní rozhodnutí pracuje. Součástí tohoto úseku bude terminál Praha východ VRT.

Úsek **VRT Střední Čechy** vede z Poříčan do Světlé nad Sázavou. Na zhotovení dokumentace pro územní rozhodnutí se začalo pracovat v letošním roce.

Ze Světlé nad Sázavou do Velké Bíteše vede úsek **VRT Vysočina fáze II**, kde Správa železnic momentálně připravuje zadávací dokumentaci pro výběr zhotovitele DÚR. Součástí tohoto úseku bude přímé napojení centra Jihlavy a terminál Jihlava-Pávov, na který se aktuálně připravuje vypsání architektonické soutěže.

Úsek **VRT Vysočina fáze I** spojuje Velkou Bíteš s Brnem. Zde se zpracovává DÚR.

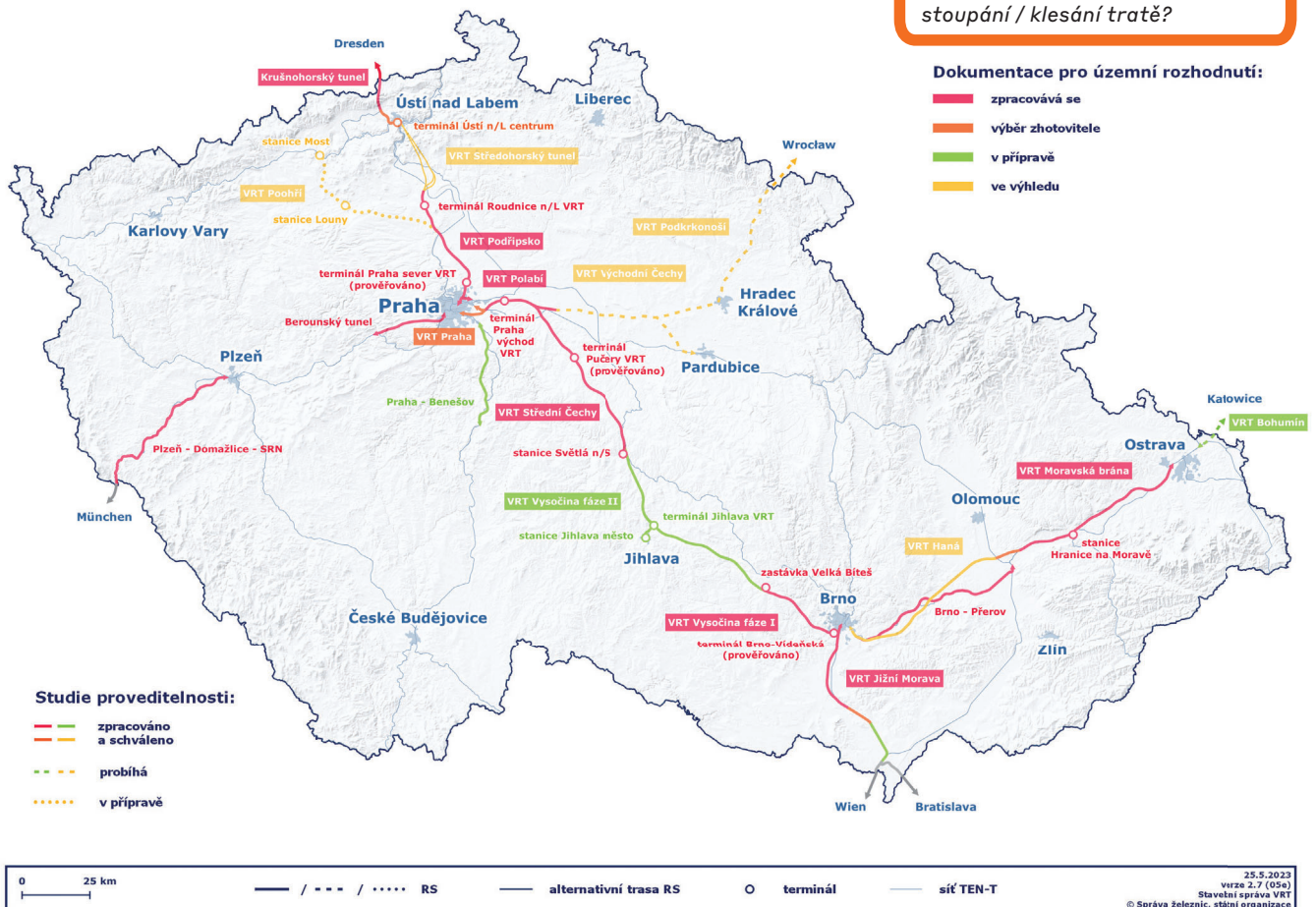
V úseku Brno – Přerov se připravuje modernizace současné tratě spočívající v její přestavbě na moderní dvoukolejnou elektrizovanou trať s rychlostí až 200 km/h.

Z Přerova pokračuje úsek **VRT Moravská brána I** (Prosenice – Hranice na Moravě) a **VRT Moravská brána II** (Hranice na Moravě – Ostrava-Svinov). Zde je v procesu zpracování dokumentace pro územní rozhodování (DÚR).

Z Brna směrem na Břeclav povede úsek **VRT Jižní Morava**. V části tohoto úseku se DÚR už zpracovává (Modřice – Šakvice), v části se vybírá zhotovitel (Šakvice – Rakvice).

Víte, že:

Navrhované VRT na RS 1, 2 jsou plánovány výhradně pro provoz osobních vlaků, čemuž odpovídá zejména jejich výškové řešení stoupání / klesání tratě?



ÚSEK PRAHA – BRNO

Popis stavby

- Novostavba vysokorychlostní tratě v délce přes 200 km
- Výhradní provoz vlaků osobní dopavy
- Provozní rychlost 320 km/h
- Maximální sklon tratě až 35 promile
- Jednotné evropské vlakové zabezpečovací zařízení ETCS
- Cestovní doba Praha – Brno méně než 60 minut

Napojení na existující železniční tratě

- Uzel Praha (Běchovice, Zahradní Město)
- Poříčany/Nymburk
- Světlá nad Sázavou
- Jihlava/Pávov
- Velká Bíteš
- Uzel Brno (jižní příjezd)

Terminály na VRT

- Praha východ VRT
- Jihlava-Pávov VRT
- Velká Bíteš VRT (na sjezdu na konvenční trať)
- Brno-Vídeňská VRT (prověřováno)

ÚSEK BRNO – PŘEROV

Popis stavby

Modernizace tratě Brno – Přerov

- V projektové přípravě s předpokládanou realizací v 5 etapách v letech 2025–2032
- Návrhová rychlost až 200 km/h
- Přidání druhé koleje a výrazné zvýšení kapacity v současnosti jednokolejně tratě včetně zavedení ETCS
- Cestovní doba Brno – Přerov cca 30 minut

VRT Brno – Přerov

- Studie proveditelnosti prověřila 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 dopavy
- Návrhová rychlost až 320 km/h
- Maximální sklon tratě až 35 promile
- Jednotné evropské vlakové zabezpečovací zařízení ETCS
- Cestovní doba Brno – Přerov cca 15 minut

Napojení na existující železniční tratě

- Uzel Brno
- Nezamyslice, resp. Prostějov/Kroměříž
- Olomouc

ÚSEK PŘEROV – OSTRAVA

Popis stavby

- Novostavba vysokorychlostní tratě v délce přes 80 km
- Pro další projektovou přípravu rozdělena na tři úseky: Brodek u Přerova – Prosenice, Prosenice – Hranice na Moravě a Ostrava-Svinov
- Výhradní provoz vlaků osobní dopavy
- Provozní rychlost 320 km/h
- Jednotné evropské vlakové zabezpečovací zařízení ETCS
- Cestovní doba Přerov – Ostrava cca 15 minut, Olomouc – Ostrava cca 30 minut
- Posílení kapacity II. a III. tranzitního železničního koridoru
- V přípravě také přeshraniční spojení Bohumín – Katowice ve spolupráci s Polskem

Napojení na existující železniční tratě

- Prosenice (ve směru Přerov)
- Hranice na Moravě (ve směru Olomouc i Ostrava)
- Polanka (ve směru Ostrava-Vítkovice)
- Uzel Ostrava (Ostrava-Svinov)
- Brodek u Přerova (ve směru Olomouc)

ÚSEK BRNO – RAKVICE

Popis stavby

- Novostavba vysokorychlostní tratě v délce cca 40 km
- Výhradní provoz vlaků osobní dopavy
- Provozní rychlost 320 km/h
- Jednotné evropské vlakové zabezpečovací zařízení ETCS
- Zvýšení kapacity úseku zatíženého příměstskou dopravou
- Výhledové prodloužení na hranice se Slovenskem a Rakouskem podle dohody se zahraničními partnery

Napojení na existující železniční tratě

- Modřice
- Rakvice

Postup přípravy nového železničního spojení PRAHA – BRNO – OSTRAVA A BRNO – BŘECLAV

2018 – 2022	
Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati Praha – Brno – Břeclav	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. Zpracovatelé Studie proveditelnosti VRT Praha – Brno – Břeclav 2018–2019 SUDOP Praha, a. s. Studie proveditelnosti VRT (Brno) – Přerov – Ostrava 2019–2020 SUDOP Praha, a. s. + EGIS RAIL SA
Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati (Brno) – Přerov – Ostrava	
Schválení centrální komisí MD ČR (2022)	
od 2018	
Aktualizace Zásad územního rozvoje (ZÚR)	Zásady územního rozvoje (ZÚR) jsou krajským nástrojem územního plánování. ZÚR stanoví základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu, popř. plochy a koridory s cílem prověřit možnosti budoucího využití (územní rezervy), stanoví požadavky na jejich využití a kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn v jejich využití. Součástí zásad územního rozvoje je i vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území. Prověření využití územních rezerv spočívá v aktualizaci ZÚR, kterou pořizuje krajský úřad každé čtyři roky nebo na základě návrhu oprávněného investora, kterým je i Správa železnic, státní organizace. Aktualizace ZÚR pořizují nebo již pořídily krajské úřady krajů, jejichž území je dotčené VRT. Aktualizací ZÚR dojde k vymezení koridorů, které umožňují umístit stavbu v území.
od 2019	
Geodetické zaměření a průzkumy	Geodetické zaměření území a průzkumy nutné pro další projektovou přípravu a realizaci záměru (hydrogeologický, inženýrsko-geologický, dendrologický průzkum, průzkum krajinného rázu apod.).
Podklady pro další projektovou přípravu a realizaci	
od 2021	
Dokumentace pro územní rozhodnutí	Jak jste se mohli dočíst na straně 6 v Dokumentaci pro územní rozhodnutí, projektanti pracují na šesti úsecích ramen RS 1 a RS 2. Konkrétně se jedná o VRT Polabí, VRT Střední Čechy, VRT Vysočina I, VRT Jižní Morava a VRT Moravská brána I a II. Pro úseky VRT Praha a VRT Šakvice – Rakvice je v procesu výběr zhotovitele dokumentací pro územní rozhodnutí a dokumentaci EIA.
Proces posuzování vlivů na životní prostředí (EIA)	
Územní řízení	
Dokumentace pro stavební povolení	
Stavební řízení	
Realizace stavby	

Obsah letáku byl aktualizován v květnu 2023.

ZAJÍMÁ NÁS VÁŠ NÁZOR

Napište nám na adresu
vrt@spravazeleznic.czSpráva železnic, státní organizace
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1

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), VRT (vlak v zasněženém poli). 3D vizualizace terminálu Praha východ VRT: dousek-zaborsky.com.