

Shrnutí problematiky VRT v Evropě a u nás s důrazem na VRT Praha-Brno

vypracováno: květen 2026

vypracoval: **RNDr. Zdeněk Janovský, Ph.D.**,
starosta Obce Chlístovice, okr. KH

Proč stavět VRT a jejich začlenění do celoevropské přepravní sítě TEN-T

Vysokorychlostní trati (dále jen VRT) jsou vlakové trati konstruované na traťovou rychlost alespoň 200 km/h. Tato hranice se bere, protože od ní jsou potřeba tlakotěsné vagóny a začíná být citelný aerodynamický hluk (od rozrážení vzduchu a hluk ze tření sběrače o trolej). V osobní přepravě se považují VRT za zajímavou alternativu pro cestování na střední vzdálenosti cca od 250 km do 700 km, kdy VRT je rychlejší než auto či konvenční vlak a ještě ji nepřekoná letadlo. Evropská unie (nařízením EP a Rady EU [1]) proto definovala celoevropskou síť TEN-T pro osobní přepravu, která by měla využít potenciál VRT pro vnitro- i mezistátní přepravu a napomoci m.j. dosažení klimatických cílů EU. U nás do sítě TEN-T spadají pouze koridory VRT Drážďany - Praha - Brno - Břeclav a již rekonstruovaný úsek Brno - Přerov, který bude mít traťovou rychlost 200 km/h (obr. 1a a 1b), dále pak některé konvenční koridorové trati. Malá zařazenost do TEN-T a málo přeshraničních úseků vedou k nízkému očekávanému financování ze strany EU (někde mezi 10-25 %).

Ekonomika a využitost VRT v Evropě

Nízká míra financování z EU zvyšuje tlak na pokrytí nákladů dostatečnou obsazeností vlaků. Pouze dvě transitzní země v Evropě, a sice Rakousko a Švýcarsko, mají významný podíl (10-20 %) výkonů na železnici (pasažérokilometrů) z přeshraniční přepravy [2]. U ostatních zemí střední Evropy tvoří přeshraniční cesty pouze něco mezi 5-10 % všech pasažérokilometrů, a to i ve Francii s její rozvinutou sítí VRT napojenou na sousední země (10 %).

Zpráva OECD o výnosnosti francouzské sítě TGV [3] jasně konstatuje, že podstatným faktorem ekonomického úspěchu TGV je dostatek velkých center ve vzdálenosti 400-1000 km od desetimilionové aglomerace Paříže (Marseille 1,9 mil., Lyon 1,4 mil., Bordeaux 1,3 mil., Nantes 1 mil., Štrasburk 1 mil., Montpellier 0,8 mil. ad.), kde VRT má časovou výhodu proti konvenční přepravě a zároveň dostatek cestujících, aby bylo možné udržovat spojení přibližně v hodinovém taktu. **I tak je však v provozním zisku po amortisaci nákladů pouze linka Paříž-Lyon, která spojuje dvě hlavní ekonomická centra země přes stavebně snadný terén a nově přistavované úseky mají čím dál horší rentabilitu a nevyplatí se je stavět [4].** V Evropě jsou schopny pokrýt své provozní a udržovací náklady (ale nikoliv však amortisaci, tedy náklady na vybudování) ještě některé další trati, jako např. Madrid-Barcelona a Řím-Miláno, opět se jedná o velká města vzdálená stovky kilometrů.

Evropský účetní dvůr [5] zkoumal 14 evropských VRT podpořených z peněz EU a konstatoval, že většina z nich nesplnila očekávání účelnosti a udržitelnosti investice. Devět tratí mělo nedostatek skutečných i potenciálních cestujících (propojení nedostatečně velkých měst). Návrhová rychlost tratí byla využívána pouze na cca 45 % jejich délky (např. kvůli přílišné blízkosti zastávek). Jedna minuta ušetřeného času jízdy na trase vyšla průměrně na 90 mil. eur, ale ve srovnatelných podmínkách pro ČR na 369 mil. eur (více než 9 mld. Kč; trať Stuttgart-Mnichov, dokončená 2025).

Ekonomičnost VRT Praha-Brno a náklady její výstavby

Studie proveditelnosti VRT Praha-Brno-Břeclav [6] pracuje s přepravním modelem předpokládajícím denní počet cestujících na trati denně okolo 50 tis. To je výrazně více než odhadovaných 35 tis. cestujících na trase Praha-Brno odhadovaných na základě sčítání osobní dopravy z roku 2025 [7] a kapacit vlaků a autobusů a údajů o průměrné využitosti linek Praha-Brno a podílu cestujících jedoucích v celé trase. Studie proveditelnosti tak od začátku

počítá s výrazným nárůstem transiční přepravy mezi oběma centry a přetažení drtivé většiny cestujících na VRT. Tento předpoklad je stejně nerealistický jako odhad průměrného růstu HDP (2,36 %; průměr za 2017-25 1,89 % [8]) a průměrné meziroční inflace (1,68 %; průměr za 2017-25 5,01 % [8]) použité k výpočtům ekonomické návratnosti. Navzdory tomu studie jasně konstatovala negativní finanční návratnost projektu. Ke kladné ekonomické návratnosti (azhrující celospolečenské přínosy) se autoři dobrali pouze za cenu nerealisticky vysokých předpokladů úspor na provozu vozidel a letadel a růstu HDP z času uspořené cestováním.

V roce 2020 byly náklady výstavby odhadnuty na 323,923 mld. korun [6] (po započtení 43% inflace od roku 2020: 464,05 mld. korun). **NKÚ ve své zprávě z března 2026 [9] již předpokládá pro všechny uvažované trati (RS1, RS2, RS4) částku min. 737 mld. korun a vyjadřuje vážné obavy ohledně účelnosti takto vynaložených nákladů.** Do nákladů však ani v jednom odhadu nejsou promítnuty další stavby jako protihlukové stěny, valy a krajinařské úpravy, jež vyplynou z posuzování v rámci procesu EIA, takže lze předpokládat ještě mnohem vyšší výdaje. **NKÚ také upozornil, že náklady na 1 km VRT jsou výrazně vyšší než na modernisaci stávajících tratí na konstrukční rychlost 200 km/h [9].**

Jak se vybírala trasa VRT Praha-Brno aneb „Es ist alternativlos“

Politika územního rozvoje vlády definuje již nejméně 20 let jako jednu z priorit státu stavbu VRT (vedeny jako rychlá spojení RS1-6), ale nedefinuje, kudy povedou, vyjma míst, jež mají spojit. Faktický výběr trasy začal v roce 2017, kdy vláda schválila koncepci VRT a zadala vypracování technicko-provozní studie [10]. S tou Správě železnic (SŽ) radil (za peníze) A. McNaughton (býv. hlavní inženýr britské VRT HS2 dosud nerealizované pro vysoké náklady) a doporučil SŽ francouzský konstrukční model VRT (oproti německému). Ve francouzském modelu VRT slouží pouze osobní přepravě, má o něco vyšší provozní rychlosti, a zejména má větší poloměry oblouků (min. 7 km), ale toleruje vyšší podélný sklon tratí (až 35 ‰).

Následně si MD ČR nechalo zpracovat z počátku neveřejnou studii proveditelnosti [6], kterou oponoval stejný A. McNaughton a Diego Diaz, ředitel francouzské dráží SNCF, od níž SŽ nakoupila know-how [11]. Ti se nezabývali trasou, ale pochválili vybraný technický model, který sami doporučili, a tím skončila odborná diskuse o věci. MD ČR schválilo studii a s ní vedení trasy na základě analýzy užívající směsici subjektivních a objektivních argumentů. Argumenty jako „bude připojena Jihlava ano/ne“ (jiná města na trase nebyla posuzována, je terminálem ve vzdálenosti 7 km město připojeno?) nebo „cestovní doba bude pod 60 min ano/ne“ (61 min už je špatně proti 59 min?) měly stejnou váhu jako podíl inženýrských staveb nebo investiční ukazatele [6]. Zásadní argument náročnost zemních prací byl pro jistotu efektivně vyloučen úplně. **V takto kvalitně provedeném hodnocení vyšla většina uvažovaných variant podobně (tabulka 1 v příloze), ale namísto předložení několika nejlepších variant k zapracování do územně plánovací dokumentace, aby se k nim mohli vyjádřit občané a samosprávy, razila SŽ dále svoji vybranou variantu.**

SŽ provedla 2. etapu studie [6] s novými variantami PK4 a SK4. Hlavní změnou varianty SK4 proti v 1. etapě nevítezná SK3 je, že se nově vyhnula Opatovicím I, kde bydlí bývalý ministr, pan Milan Urban, za cenu prodloužení tratí o cca 1 km a přidání dvou přeložek vysokotlakého plynovodu, čímž se náklady „mírně“ zvýšily o cca 1 mld. korun, což už neovlivnilo výběr... **Od roku 2020 razí SŽ trasu SK4 jako jedinou diskutovatelnou.**

Zanesení do územně plánovací dokumentace na úrovni Středočeského kraje

Teprve v tomto stádiu se záměr VRT dostal do procesu územního plánování, kde se k němu mohly vyjadřovat dotčené subjekty. Ve Středočeském kraji zařazování úseku Poříčany – hranice SčK do Zásad územního rozvoje SčK (ZÚR) začalo v prosinci 2020 schválením zadání 9. aktualizace ZÚR SčK. Po téměř roce a půl, v květnu 2022, se konalo veřejné projednání návrhu a vyhodnocení jeho vlivu na udržitelný rozvoj území a veřejnost včetně naší obce podala desítky námitek a připomínek [12]. Negativní stanoviska vydala rovněž MZe ČR a MŽP ČR s ohledem na vliv na vody a záборы půdy. MZe pak „náhle změnilo názor“ a vydalo nové vstřícnější stanovisko. Stanovisko MŽP bylo částečně zapracováno, ale jak se

později ukázalo, **SŽ nebo zpracovatel aktualizace ZÚR uvedli výrazně (záměrně?) podhodnocené údaje o zaboru půdy (tabulka 2).**

Krajský úřad vypořádal námitky obcí, spolků a občanů až v srpnu 2024, což učinil poněkud kufkovsky. Na jednu stranu kraj tvrdil, že není možné uvažovat variantní řešení, protože je povinen respektovat invariantní zadání v podobě Studie proveditelnosti od SŽ, ale na druhou stranu legitimní námitky proti dopadům stavby např. na vodní zdroje smetal jako předčasné, protože konkrétní umístění se může ještě ve stavebním řízení měnit. Tyto argumentace nejen že jsou protichůdné, ale navíc vůbec nerespektují charakter stavby, kdy např. výše zmiňovaná přeložka trati ve variantě SK4 vyvolala posuny trati a bourání jednoho z domů v naší obci, který je od samotné přeložky vzdálen více než 3 km. Jedná se o důsledek velkých poloměrů zatáček ve francouzském modelu VRT. Dalším absurdním momentem vypořádání bylo, že na četné námitky ohledně dopadu stavby na vodní nádrž Vrchlice Středočeský kraj reagoval poukazy, že dopady bude možné řešit až ve stavebním řízení, protože se stavba může změnit (sic!). Přitom Středočeský kraj má v čl. 202 svých ZÚR [12] VN Vrchlice jako stavbu zvláštní civilizační hodnoty, vlivy na níž by proto měl vyhodnocovat. I za této situace zastupitelé SČK hlasy všech stran 9. aktualizaci schválili, aniž by odpověděly na dva otevřené dopisy, či jen smysluplně odpověděli na otázky položené přímo na zasedání. Proti zanesení stavby VRT do ZÚR a proti absenci rozumného vypořádání legitimních námitek, podaly v zákonné lhůtě min. tři subjekty návrhy na zrušení 9. aktualizace ZÚR – Obec Chlístovice, spolek obcí Vrtorandum, z.s., a spolek fyzických osob VRTáci, z.s.

Tabulka 2: Srovnání zaborů půdy proklamovaných při schvalování územně plánovací dokumentace a při pozdějším řízení o posouzení vlivu záměru VRT Poříčany-Světlá n. Sázavou na ŽP (řízení EIA)

	9. akt. ZÚR [12]	dokumentace EIA [13]
zemědělská půda	198,9 ha	383,9 ha
lesní půda	14,2 ha	27,5 ha

Zanesení do celostátní územně plánovací dokumentace

Souběžně se zanášením VRT do ZÚR vznikal Územní rozvojový plán (ÚRP), který je v územním plánování podřízen PÚR, ale nadřazen ZÚR (§ 73 nového stavebního zákona; NSZ). ÚRP se má stát závazným pořízením první aktualizace (§ 319 NSZ). Do té MMR ČR navrhlo klasickou salámovou metodou mj. všechny jednotlivé úseky VRT aktuálně zanesené v ZÚR jednotlivých krajů (obr. 2). Posouzení záměru na životní prostředí a vlivu na udržitelný rozvoj území (SEA) se nekonalo, s poukazem na to, že se jedná o již platné záměry, kde dokumentace SEA byla pořízena v rámci jejich zanášení do ZÚR. **V případě úseku VRT Poříčany-hranice SČK tak bylo učiněno zcela protiprávně v době, kdy ještě běžela lhůta pro napadení u soudu a dokonce již byly podány některé návrhy na zrušení 9. aktualizace ZÚR SČK.** Navíc ÚRP byl zaveden do územního plánování jako nástroj pro posuzování záměrů celostátního významu, aby mj. nedocházelo k posuzování salámovou metodou, kdy se u každého jednoho úseku posuzují positiva celého projektu, ale negativa pouze pro danou část, jako se děje u VRT Praha-Brno. **Obec Chlístovice proti tomuto postupu pořizování ÚRP podala námitku, v níž požaduje (první) posouzení celého záměru včetně variantních řešení.** Námitka je dosud vyhodnocována.

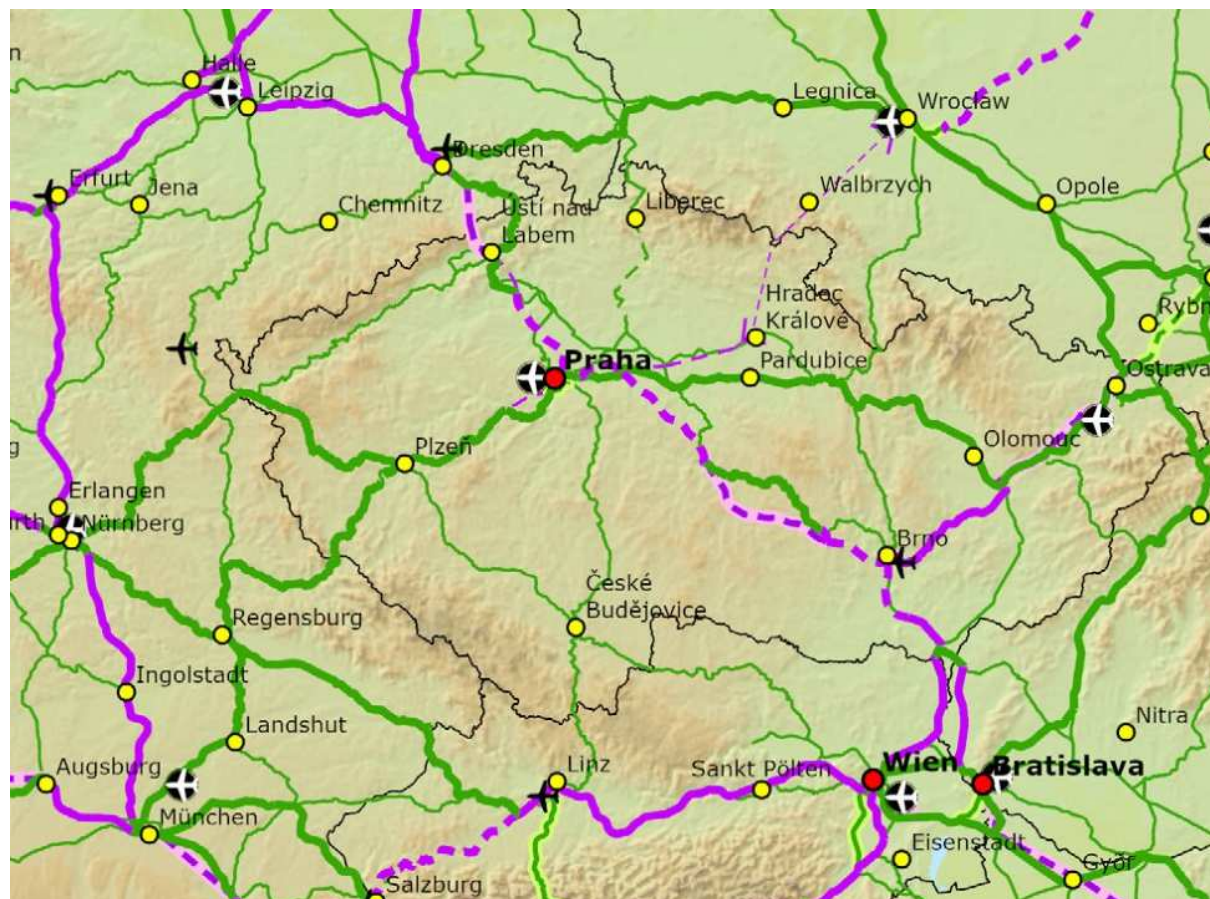
Stav soudních návrhů na zrušení 9. aktualizace zásad územního rozvoje SČK

Podání Obce Chlístovice a spolku VRTáci byla prvoinstančně zamítnuta, avšak Obci Chlístovice dal soud za pravdu, co se týče velké části jejích argumentů ohledně špatného vypořádání námitek, a proto se obec odvolala k NSS. Spolek VRTáci údajně čeká na písemné vyhotovení rozsudku a plánuje rovněž odvolání. Žalobě spolku Vrtorandum soud prvoinstančně částečně vyhověl a zrušil vedení umístění VRT v rozsahu celého povodí VN Vrchlice [14], což by mělo správně mít konkrétní dopady pro ÚRP i probíhající řízení EIA. Kraj se odvolal. Zároveň soud v rozsudku uvedl některé znepokojivé postuláty, jako např. že námitky obcí ohledně zaborů půdy mají menší relevanci než stejné námitky MŽP, potažmo, že obce jsou méně kompetentní připomínkovat rozvoj svého území než centrální instituce.

Citované zdroje

- [1] Nařízení EP a Rady EU 2024/1679
https://publications.europa.eu/resource/cellar/42b462d0-2dbe-11f1-906d-01aa75ed71a1.0002.03/DOC_1
Příloha 1 – Mapa transevropské dopravní sítě (sektor střední Evropy):
https://transport.ec.europa.eu/document/download/bf6f8f4a-4a4c-499b-bf62-db61ace0576f_en?filename=Annex1_listing5_CZDEATSI.pdf
- [2] Statistiky objemů pasažérů a dalších dopravních statistik v EU:
<https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/explore/all/transp?sort=category&lang=en&subtheme=rail&display=list>
- [3] Zpráva OECD o výnosnosti sítě TGV ve Francii [Crozet, Y: Discussion Paper 26/2013 - High Speed Rail Performance in France: From Appraisal Methodologies to Ex-post Evaluation]
https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2013/12/high-speed-rail-performance-in-france_g17a24a3/5jz40rpjlp0-en.pdf
- [4] Zpráva francouzského Účetního dvora (fr. obdoba NKÚ) k rozšiřování sítě TGV
<https://www.ccomptes.fr/fr/documents/29838>
- [5] Zpráva Evropského účetního dvora č. 19/2018 – Evropská vysokorychlostní železniční síť: nikoliv realita, ale nesouvislý systém
https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR18_19/SR_HIGH_SPEED_RAIL_CS.pdf
- [6] Studie proveditelnosti VRT Praha-Brno-Břeclav
<https://datashare.spravazeleznice.cz/index.php/s/Kqu7zgv0jf2dnJb>
- [7] Sčítání dopravy 2025 – MD ČR
<https://www.rsd.cz/silnice-a-dalnice/scitani-dopravy#zalozka-celostatni-scitani-dopravy-2025>
- [8] Údaje ČSÚ o české ekonomice
<https://csu.gov.cz/souhrna-data-o-ceske-republice?pocet=10&start=0&skupiny=32&razeni=-datumVydani#data-a-casove-rady>
https://csu.gov.cz/docs/107508/a3bcc692-1894-b309-99d1-470e95b65144/inflace_2000_2025.pdf
- [9] Kontrolní závěr NKÚ č. 25/09 o efektivitě dosavadního financování VRT
<https://www.nku.cz/assets/kon-zavery/K25009.pdf>
- [10] Technicko provozní studie VRT
<https://vrtky.cz/historie/technicko-provozni-studie>
- [11] Oponentní posudky studie proveditelnosti, jež si nechala zpracovat SŽ:
<https://datashare.spravazeleznice.cz/index.php/s/Kqu7zgv0jf2dnJb?path=%2FOponentn%C3%AD%20posudky%20zpracovan%C3%A9%20pro%20Spr%C3%A1vu%20C5%BEleznice>
- [12] Materiály k 9. aktualizaci Zásad územního rozvoje Středočeského kraje:
<https://stredoceskykraj.cz/web/odbor-uzemni-planovani-a-krajsky-stavebni-rad/9.-aktualizace-zasad-uzemniho-rozvoje>
- [13] Dokumentace pro zjišťovací řízení EIA pro záměr VRT Praha-Běchovice-Poříčany-Světlá n. Sázavou
https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP534?lang=cs
- [14] Rozsudek Krajského správního soudu v Praze ve věci návrhu spolku Vrtorandum:
https://gis.kr-stredocesky.cz/docs/reg/%DAZEMN%CD%20PL%C1NOV%C1N%CD%20NA%20%DAROVNI%20KRAJE/Z%C1SADY%20%DAZEMN%CDHO%20ROZVOJE%20SK/Rozsudky%20KS/260212_Rozsudek.pdf

Přílohy

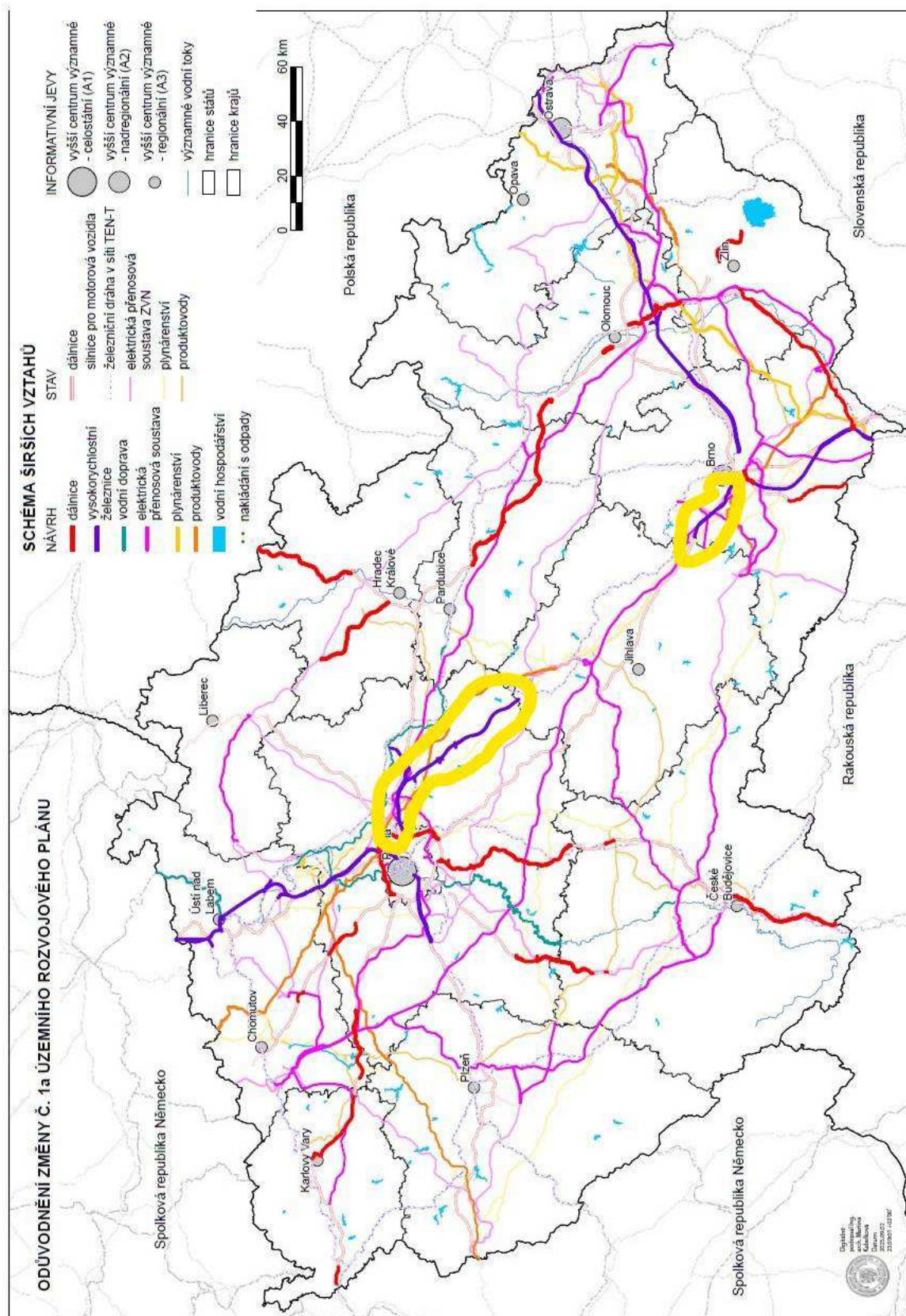


Railways Core	Railways Extended Core	Railways Comprehensive
Conventional	Conventional	Conventional
Conventional / New Constr.	Conventional / New Constr.	Conventional / New Constr.
≥ 200 km/h	≥ 200 km/h	≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / New Constr.	≥ 200 km/h / New Constr.	≥ 200 km/h / New Constr.
Projected	Projected	Projected

Obr. 1a a 1b: Výňatek z přílohy 1 Nařízení EP a Rady EU 2024/1679 zobrazující jádrovou síť VRT a konv. tratí ve stř. Evropě

Tabulka 1: Tabulka souhrnného hodnocení variant v 1. kole studie proveditelnosti – vítězná byla varianta PK3, do 2. kola byla vzata varianta PK4 odvozená z PK3 a varianta SK4, která ani nebyla posuzována

Koridor	Trasy	CELKEM POTŘEBNOST	CELKEM PRŮCHODNOST	VYHODNOCENÍ CELKEM
Varianty I. etapy *)	SK1A	6	6	12
	SK1B	6	6	12
	SK2	9	5	14
	SK3	8	6	14
	JK1	7	4	11
	JK2	9	4	13
	JK3	8	4	12
	PK1	6	7	13
	PK2	8	5	13
	PK3	7	8	15



Obr. 2: Mapová příloha odůvodnění změny 1a Územního rozvojového plánu se zvýrazněným salámovaným prosazováním VRT Praha-Brno, kde nápadně chybí celý kraj Vysočina, kde nebyly dílčí úseky doposud zařazeny ani do ZÚR kraje Vysočina