

Příprava páteřní sítě VRT pokračuje, letos do nich Správa železnic investuje 1,5 mld. Kč

20.4.2026 - | Ministerstvo dopravy ČR

Ministerstvo dopravy na dnešním zasedání vlády předložilo pravidelnou informaci o stavu přípravy vysokorychlostních tratí v rámci systému rychlých železničních spojení v České republice. V souladu s vládním programovým prohlášením a hospodářskou strategií resortu dopravy počítá s pokračováním přípravy nových tratí a jejich prioritizací zaměřenou na propojení hlavních hospodářských center České republiky se zahraničím. Do oblasti přípravy výstavby rychlých železničních spojení bude Správa železnic letos investovat 1,49 mld. Kč; 0,96 mld. Kč z národních zdrojů a 0,53 mld. z dotací EU.

*„Vybudování systému rychlých železnic v nové stopě představuje bez přehánění jeden z nejambicióznějších projektů v historii naší země, a to jak z hlediska finančního, tak i projektového. Jen za přípravné práce doposud stát zaplatil přes 4 miliardy korun. Odpovědný přístup k jeho přípravě tak považuji za naprostou samozřejmost. V následujícím období se bude Správa železnic soustředit především na chystání páteřní sítě rychlých spojení, tedy osu Ústí nad Labem – Praha – Brno – Ostrava s mezinárodním propojením do Německa, Polska, na Slovensko a do Rakouska,“ říká ministr dopravy **Ivan Bednárik** a dodává: „Zároveň platí, že pokračuje vyjednávání na evropské úrovni ohledně rozpočtového rámce evropských fondů po roce 2028. Pro určení přesného harmonogramu realizace jednotlivých staveb bude klíčové vědět, s jakou mírou spolufinancování z Evropské unie můžeme počítat. To bychom měli vědět na podzim. Platí přitom, že členské státy už nebudou dostávat peníze pro své vlastní projekty, ale vznikne mezi nimi konkurence v evropském měřítku. Proto musíme nyní napnout síly do přípravy takových projektů, které mají největší ekonomický i mezinárodní přínos a mohou v tvrdé konkurenci obstát.“*

Konkrétně se pozornost soustředí především na směr do Německa, tedy nové spojení z Prahy přes oblast Podřipska na Ústí nad Labem a dále přes Krušnohorský tunel do Německa. Směrem na Rakousko a Slovensko jde o úseky mezi Prahou a Brnem a následně o pokračování z Brna na jih kombinací nových tratí a modernizovaných stávajících úseků směrem k hranicím s Rakouskem a Slovenskem. Třetí větví pomyslného ypsilon, které kopíruje tuzemské prioritní stavby, je VRT Moravská brána od Brodku u Přerova směrem na Ostravu a dále do Katovic.

V rámci prioritizace rychlých spojení v návaznosti na podmínky spolufinancování projektů z Evropské unie v následujícím programovém období dojde v této chvíli k útlumu přípravy vedlejší trasy RS 42 Kralupy nad Vltavou – Most. Sever Čech bude napojen na páteřní síť rychlé železnice plánovaným spojením Praha – Roudnice nad Labem – Ústí nad Labem – Drážďany. Zároveň v této fázi dochází také k útlumu přípravy doposud zvažované osy RS 5 na Hradec Králové a dále do Podkrkonoší. Místo ní se v následujících letech Správa železnic zaměří na zkapacitnění konvenčních tratí. Primárně se jedná o ztrojkolejnění úseku Poříčany – Kolín, zdvoukolejnění trati Libice nad Cidlinou – Hradec Králové – Choceň – Ústí nad Orlicí a modernizace spojení z Hradce Králové přes Jaroměř a Náchod dál na Vratislav.

„Letos bude pokračovat systematická příprava vybraných vysokorychlostních úseků se zaměřením na klíčové průzkumy v terénu, dokončení územní přípravy a projednávání dokumentací EIA. Očekáváme také posun v majetkoprávní přípravě a další dopracování projektové dokumentace. Budeme také pokračovat v přípravě PPP projektů a komunikaci s veřejností. Celkově je pro nás klíčové páteřní spojení Drážďany – Praha – Brno – Ostrava – Katovice a Brno – Bratislava/Vídeň,“ říká šéf Správy

železnic **Tomáš Tóth**.

„Cílem přípravy rychlých železničních spojení je vybudovat kapacitní, spolehlivou a konkurenceschopnou páteřní železniční síť. Ta zlepší dopravní dostupnost regionů, propojí Českou republiku s evropskou vysokorychlostní sítí a zároveň uvolní kapacitu na stávajících tratích pro segment nákladní dopravy,“ zdůrazňuje ministr dopravy.

U VRT Moravská brána je připravováno zapojení soukromého kapitálu formou PPP, které má přispět k efektivní realizaci projektů při zachování odpovídající míry kontroly veřejného sektoru.

Resort dopravy při přípravě systému rychlých železničních spojení postupuje v souladu s Programovým prohlášením vlády, které počítá s prověřením realizovatelnosti jednotlivých úseků a pokračováním přípravy podle finančních možností Státního fondu dopravní infrastruktury, a zároveň vychází z *Hospodářské strategie Česko: Země pro budoucnost 2.0*, která počítá s dokončením základní sítě vysokorychlostních tratí v ose Drážďany – Praha – Brno – Rakvice/Přerov – Ostrava do roku 2040.

Rychlá spojení je souhrnný název pro projekty novostaveb vysokorychlostních tratí či modernizovaných konvenčních tratí na železnici, které mají za cíl značné zkrácení cestovních dob a výrazné zvýšení kapacity železnice. Přinesou novou kvalitu cestování a uvolní prostor pro nákladní dopravu na konvenčních tratích.

Pokračujeme v přípravě vysokorychlostních tratí □

Na vládě jsem dnes představil aktuální stav projektu rychlých železničních spojení. Naší prioritou je páteřní síť rychlých spojení: Drážďany – Praha – Brno – Ostrava – Katowice a propojení Brna směrem na Vídeň a Bratislavu.... [pic.twitter.com/MSuDDNvX5y](https://twitter.com/MSuDDNvX5y)

— Ivan Bednárik (@BednarikIvan) April 20, 2026

<https://md.gov.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Priprava-paterni-site-vysokorychlostnich-trati-pok?reurl=%2FMedia%2FMedia-a-tiskove-zpravy>