

12. ročník celostátní dopravní konference konaný dne 28. ledna 2025

v zasedací místnosti MINISTERSTVA DOPRAVY ČR

KONFERENCE MNOHO LET SLEDUJE VÝVOJ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY ČR A EU

ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

V 10:00 konferenci zahájila paní Míla Veselá, CEO TOP EXPO, přivítáním pana ministra Martina Kupky, pana europoslance Ondřeje Kovaříka a všech účastníků, verbálně i graficky poděkovala partnerům, díky kterým může TOP EXPO CZ poskytovat volné vstupy na všechny akce programu SMART COMMUNITY studentům vysokých i středních škol a vytvářet pro ně další projekty. Představila cíle a program 12. ročníku konference **TRENDY ČESKÉ a EVROPSKÉ DOPRAVY** a uvedla termíny dalších významných dopravních konferencí, které se v roce 2025 budou v ČR konat. Upozornila přítomné, že si nemusí fotit jednotlivá pole prezentací, která je zaujmou, protože ještě před skončením konference všechny prezentace vystaví pan Martin Dostoupil, výkonný ředitel TOP EXPO CZ, což se také stalo:

www.top-expo.cz/smart-city/smart-city-2025/ted/prezentace



Pan **Martin Kupka**, ministr dopravy ČR



účastníky konference na MD také přivítal a konstatoval, že rok 2024 se zapíše do historie jako mimořádně úspěšný pro rozvoj české dálniční sítě: 110 kilometrů dokončených dálnic je český rekord a současně se v minulém roce podařilo zahájit výstavbu 113 kilometrů nových dálnic. Také příprava vysokorychlostních tratí (VRT) je již v plném proudu, předpokládá se, že celý systém Rychlých spojení bude hotov k horizontu roku 2050.

Za důležité pan ministr pokládá, že vláda tempo investic do DI zvyšuje: na dálnice, obchvaty a železnici je v roce 2025 připraven rekordní rozpočet.



Pan **Ondřej Kovařík**, europoslanec ČR,
se ve své prezentaci věnoval **rozvoji TRANSEVROPSKÉ DOPRAVNÍ SÍTĚ TEN-T.**



Uvedl, že dokončení hlavní sítě do roku 2030 má nový mezicíl pro širší síť do roku 2040.

TEN-T se soustředí hlavně na:

- Elektrizace železničních tratí na hlavní síti
- Nákladní vlaky s minimální rychlostí 100 km/h a překračování hranic EU do 25 minut
- Vysokorychlostní tratě pro osobní dopravu s minimální rychlostí 160 km/h (od roku 2040)
- Povinnost zavedení ERTMS na rozšířených a globálních sítích
- Propojení hlavních evropských letišť se železniční sítí (s kapacitou letišť více než 12 milionů pasažérů ročně)

- Přerušování spolupráce s Ruskem a Běloruskem a posílení spolupráce s Ukrajinou a Moldavskem
- Podporu vojenské mobility s cílem zajistit plynulé přesuny vojenských sil a techniky napříč EU
- Zlepšení dostupnosti pro venkovské a ostrovní regiony
- Zvýší důraz na cenově dostupnou veřejnou dopravu
- Digitalizace - Integrace moderních technologií a dat pro efektivnější řízení dopravy

Na závěr pan europoslanec zdůraznil, že pokud EU splnění těchto cílů po členských státech vyžaduje, mají jednotlivé země naopak oprávněně požadovat, aby se jim dostalo finanční podpory z EU.

Pan **Radim Loukota**, místopředseda České komory stavebních inženýrů a techniků pokládá za důležité a potřebné, aby se této konferenci ČKAIT účastnil i nadále jako partner. Vystoupil se zajímavým průzkumem: **DOPAD DIGITALIZACE STAVEBNÍHO ŘÍZENÍ.**



ČKAIT sdružuje přes **33 000** autorizovaných osob a bez jejich projektů a součinnosti se české stavebnictví – nevyjímaje dopravní – neobejde.

Znepokojivé jsou zejména výstupy:

- 78 % respondentů hodnotí časovou náročnost procesu jako **NÁROČNĚJŠÍ**;
- 64 % respondentů je názoru, že situace nevydařené digitalizace se **NEGATIVNĚ PROJEVÍ S Odstupem**;
- 51 % respondentů predikuje, že se současná situace projeví na prodloužení a tím i **ZDRAŽENÍ STAVEB**;
- 46 % členů ČKAIT dokonce zvažuje **UKONČENÍ ČINNOSTI!**

což vyvolá v situaci, kdy studiu technických oborů věnuje stále méně mladých lidí, velký problém!

Průzkum předal předseda ČKAIT, pan Robert Špalek, již před několika týdny panu ministru dopravy a panu ministru pro místní rozvoj, očekává jejich reakci a nabízí spolupráci odborníků ČKAIT na nové, doufejme zdařilejší, **DIGITALIZACI STAVEBNÍHO ŘÍZENÍ.**



Pan **Jiří Nouza**, prezident Svazu podnikatelů ve stavebnictví, vyhlásil podmínky a termíny pro přihlášky



do již 22. ročníku celostátní soutěže **DOPRAVNÍ STAVBA roku**, kterou převzal jako organizátor Svaz podnikatelů ve stavebnictví.

Poděkoval Míle Veselé, která se svým týmem soutěž organizovala od roku 2002. V soutěži se dosud představilo 1 255 dopravních staveb. Pan prezident Nouza i pan ministr Kupka, který soutěži udělil záštitu, považují za velmi důležitou KATEROGII STUDENT podporující technické vzdělávání.

Pan prezident Nouza představil nový web soutěže a vyzval přítomné, aby soutěž hojně obeslali a pozval přítomné na GALAVEČER s vyhlášením vítězů, který se bude konat 24. 6. 2025 ve Fantově budově Hlavního nádraží Praha.

Blok - DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA v ČR a EU

vedl a moderoval pan **Petr Mondschein**, předseda České silniční společnosti



poděkoval organizátorovi za zájem o zlepšení DI a konstatoval, že je potěšitelné, že prezentace připravili a na konferenci vystoupí vrcholní manažeři všech organizací působících jako investoři dopravní infrastruktury, organizace Ředitelství silnic a dálnic a Správa železnic jsou také v pozici hlavních partnerů konference a je přesvědčen, že další ročníky budou neméně zajímavé.

Pan **Radek Mátl**, generální ředitel Ředitelství silnic a dálnic vystoupil s velmi podrobnou prezentací na téma

- **Rozvoj české dálniční sítě ČR vč. napojení na zahraničí**



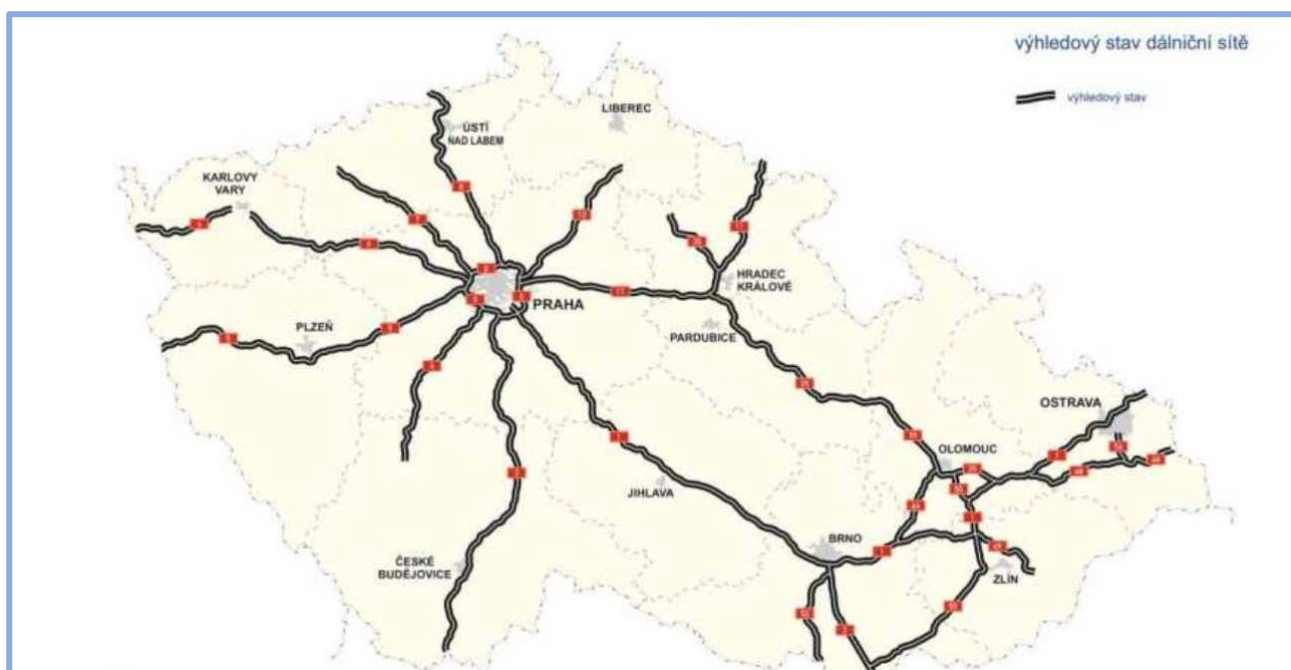
Přehledně uvedl, že loni se v jižních Čechách se otevřely nové úseky dálnice D4 (Písek–Příbram) a D3 (zejména obchvat Českých Budějovic), na východní Moravě zase části D55 a D49 a konečně úsek dálnice D48 na Novojičínsku.

Mezi loni zahájenými stavbami figuruje dlouho očekávaný úsek Pražského okruhu D0 z Říčan do Běchovic, který odlehčí přetížené Jižní spojce alepší plynulost dopravy v Praze.



Další klíčový projekt představuje výstavba pěti nových úseků dálnice D35, která po dokončení poskytne alternativu k přetížené D1. Tato dálnice vytvoří druhé plnohodnotné spojení z Prahy na Moravu, což znamená rychlejší a pohodlnější cestování napříč republikou. Dostavba dálnice D4, která je prvním velkým PPP projektem u nás, ukázala, že tento model spolupráce státu a soukromého sektoru jako jeden z nástrojů k zajištění výstavby dopravní infrastruktury funguje.

V současnosti ŘSD staví 242 km nových silnic a dálnic, v letošním roce zprovozní 100 km nových silnic a dálnic a v plánu je zahájení výstavby dalších 110 km komunikací.



Pan **Jakub Bazgier**, ředitel stavební správy VRT Správa železnic představil v zastoupení pana generálního ředitele Jiřího Svobody, který měl také v úmyslu se konference zúčastnit, ale musel se omluvit z důvodu neodkladného jednání v zahraničí a přeje konferenci úspěch.

- **Rozvoj rychlých železničních spojení v ČR vč. napojení na zahraničí**

Vysokorychlostní železnice přispějí k ekonomickému rozvoji ČR, zpoždění výstavby VRT za západní Evropou nám dává jistou výhodu: můžeme optimalizovat projektovou přípravu podle již realizovaných projektů. Zatím nejdále je příprava ve směru Praha – Ústí nad Labem – Drážďany.

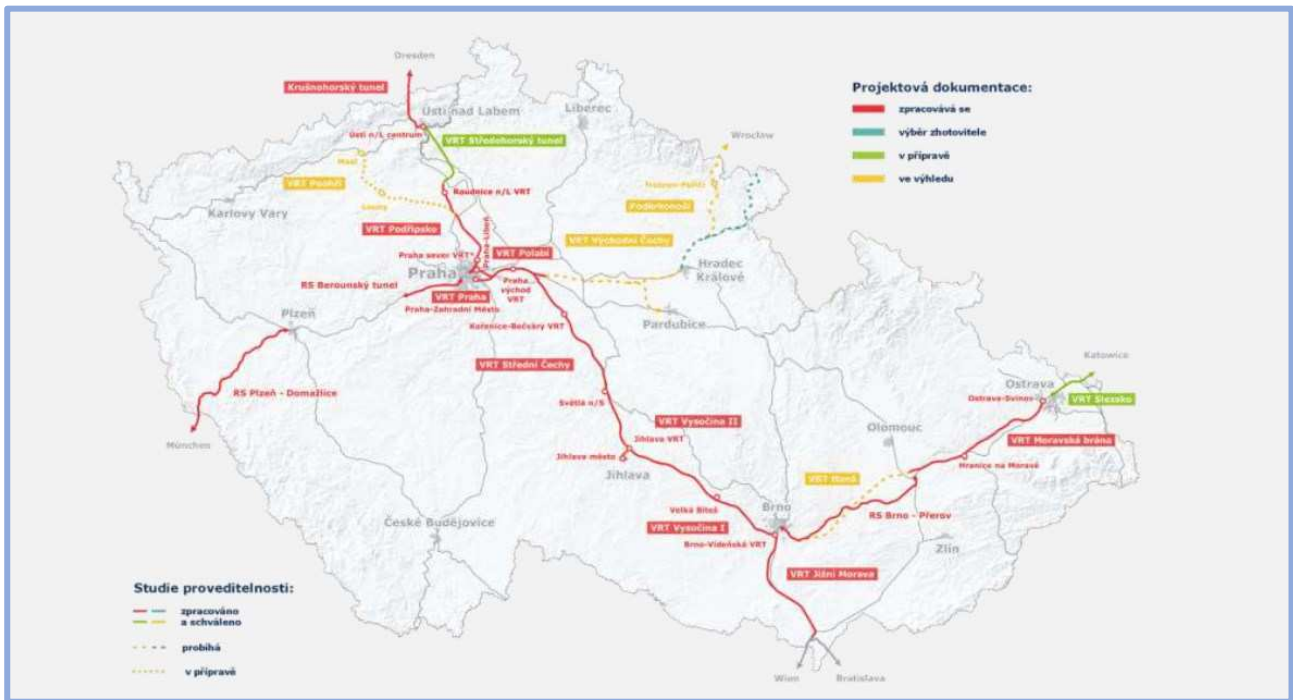


Proces EIA je zahájen pro stavby

- VRT Polabí
- VRT Střední Čechy
- VRT Podřipsko
- VRT Moravská brána I (Napojení Olomouce)
- Krušnohorský tunel vč. úseku
- VRT Vysočina I



Realizací VRT se výrazně zkrátí cestovní časy mezi našimi největšími městy a městy Evropy, aby cestující mohli nahradit cesty autem za ekologičtější, pohodlnější a rychlejší železnici, klíčové proto bude napojení na okolní státy. Důležité pro ČR a EU bude pochopitelně napojení ČR na Vídeň, Bratislavu a severně na polskou síť, protože Česká republika je - vzhledem ke své geografické poloze - předurčena být křižovatkou Evropy. V plánu je zapojit do výstavby i soukromý sektor /PPP/.



Pan **Antonín Diviš**, ředitel výzkumu a vývoje AŽD Praha, ředitel projektu ETCS

- **Autonomní vlak a nové technologie pro plynulost a bezpečnost dopravy**



Téma, které zástupci AŽD pro 12. ročník konference připravili, je doslova přelomové: **AUTONOMNÍ VLAK** v sobě zahrnuje nejmodernější technologie, maximální úroveň bezpečnosti a plnou automatizaci celého systému. Co to přinese do budoucna je zřejmé: nastane postupná automatizace celého železničního prostoru, a to jak infrastruktury, tak i vozidel. AŽD představila připravenost českých firem ve vývoji nových technologií v železniční dopravě.

Autonomní vlak dokáže jet sám, jeho polohu i rychlost vidí dispečer. Ve chvíli, kdy se na trati objeví nějaká překážka, vlak - díky vybavení špičkovými technologiemi - zastaví. Po vyřešení mimořádné události jej dispečer znovu může uvést do provozu. Pan Diviš pozval přítomné na vůbec první jízdu autonomního vlaku 5. dubna, vypraví ho AŽD Praha na testovací trati mezi Dolním Bousovem a Kopiclnem na Jičínsku.



Pan **Jan Fojtů**, ředitel ŘVC ČR, vystoupil s prezentací

- **Napojení ČR na světovou vodní cestu a projekty ŘVC ČR na českých vodních cestách**



představil nejen vznikající vodní cesty, ale upozornil také na možnost ekologické lodní přepravy zejména stavebních materiálů, jejichž přeprava zatím nadměrně a zbytečně zatěžuje silniční u železniční síť.

Česká republika nemá díky své vnitrozemské poloze napojení na kvalitní evropskou plavební síť, nemůže tedy nevyužívat výhod lodní přepravy a dostává se tak v rámci EU do nerovnoprávného postavení. Tento handicap by mohlo odstranit připojení ČR na dunajskou vodní cestu.

Po skončení bloku dal předsedající – pan **Petr Mondschein** - účastníkům konference prostor pro dotazy, k panelistům se připojil také pan **Luděk Sosna**, ředitel Odboru strategie MD ČR, který působil také v přípravném výboru konference



DISKUZE byla vedena o umístění dálnice D3 ve Středočeském kraje, o financování dopravní infrastruktury obecně, o napojení Znojma (I/38, obchvat Znojma, I/53, včetně železnice), dále o stavbě Pražského okruhu (celková délka 81,9 km; v provozu: 40,5 km; ve výstavbě: 12,6 km. v přípravě: 41,4 km), dálnici D52 a stavbám D35 (v současné době v realizaci). Také se otevřela zajímavá

diskuse k problematice VRT. Pro všechny oblasti dopravní infrastruktury se také nabízí otázka „z čeho stavět“, protože mnohé šterkovny a pískovny jsou na hranici kapacity, je proto na uvážení, zda do příštího ročníku konference vyzvat k prezentaci také představitele Těžební unie, ač nepodléhá MD ČR.



Bloku - DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA v aglomeraci Prahy a SČ kraje

Předsedal pan **Josef Filip**, člen představenstva a předseda dopravní sekce ČKAIT.

Úvodem konstatoval, že Praha – jako největší dopravní uzel v ČR – do programu této celostátní konference bezesporu patří a složitost její dopravy si jistě vyžádá samostatnou konferenci.



Paní **Gabriela Lněničková**, členka výborů pro dopravu, územní rozvoj, strategické investice hl. m. Prahy se v zastoupení pana náměstka pro dopravu Prahy Zdeňka Hříba, který konferenci udělil záštitu, ve své prezentaci zaměřila na

- **Rozvoj dopravy v pražské aglomeraci.**



Podle průzkumů, které Praha sleduje, byl na území Prahy trojnásobný nárůst dopravních výkonů od roku 1990 a totožný nárůst stupně automobilizace, a to přesto, že Praha disponuje velmi kvalitní sítí MHD.

Ocenila, že stavba METRA D Pankrác – Olbrachtova probíhá bez jediného dne zpoždění, realizuje se zaústění D do C a potřebné úpravy stanice Pankrác. Vedení Prahy pozorně sleduje připravované zavedení plně automatického provozu metra bez strojvedoucích na lince C se záměrem využití jednotné dopravní technologie. Probíhá výběrové řízení na dodávku minimálně 53 plně automatických souprav, instalaci nástupištních stěn ve stanicích a vybudování nového vlakového dispečinku na trase C.

Ve své prezentaci pokládala za nutné dotknout se Radlické radiály, která je dlouhá léta nedokončená, což dopravu od D5 komplikuje a náklady na její realizaci se – díky vysoké inflaci – stále zvyšují. Závěrem zdůraznila, že Praha má zpracovaný Plán udržitelné mobility Prahy a okolí, soustředí se na udržitelnou dopravu s nízkou uhlíkovou stopou, čímž se bude zlepšovat životní prostředí nejen pro Pražany, ale i návštěvníky Prahy.



Pan **Martin Höfler**, generální ředitel PUDIS, přijal na výzvu organizátora prezentaci na téma
- **Radlická radiála – stav a postup přípravy,**
a tím vhodně navázal na předchozí prezentaci.



Představil VÝZNAM STAVBY:

- Místní sběrná komunikace
- 4 pruhová směrově rozdělená komunikace
- Součást základního silničního skeletu hl. m. Prahy
- Spojuje Pražský a Městský okruh
- Napojuje rozvojové oblasti Prahy

Stavba je připravena od roku 2005 a stále je bohužel stále odkládána, ač by ji Praha pro zklidnění a plynulost dopravy od západu velmi potřebovala.

Proběhla Konsolidovaná studie změn Radlické radiály oproti DÚR 2017 a Zastupitelstvo HMP (20. 6. 2024) schválilo změnu projektu Radlické radiály dle kombinace variant B – BC1 – B – DÚR 2017. Nový – vylepšený – návrh Radlické radiály svede dopravu citlivě pod zem, což je moderní řešení odpovídající 21. století. Toto řešení se ovšem promítne na výši realizačních nákladů a stále není znám termín, kdy se nový skvělý projekt Radlické radiály stane realitou.

Pan **Jiří Tesař**, obchodní ředitel SUBTERRA, představil

- **Aktuální stav postupu výstavby METRA I. D1 a úsek Pankrác – Olbrachtova**



Stanice Pankrác D - stručný popis stavby:

Jednolodní stanice s bočními nástupišti
Délka 130 m
Hloubka 33 m
Výstup Arkády
Výstup Gemini
Přestup na trasu C

Stanice Olbrachtova - stručný popis stavby:

Dvojlodní stanice s bočními nástupišti
Délka 220 m
Hloubka 30,6 m
Jižní vestibul
Severní vestibul

Křížení trasy METRO C a D v komplikované pražské zástavbě je obdivuhodným projektem vyžadujícím vysokou kvalifikaci realizátorů tohoto exponovaného stavebního díla.

Pan **Pavel Paidar**, ředitel odboru přípravy staveb Správa železnic, představil nové řešení stavby
- **Železniční uzel Praha včetně spojení centra Prahy s Letištěm a Kladnem**



je jeden z nejsložitějších infrastrukturních projektů v ČR, který zařadí Prahu mezi moderní evropská velkoměsta s železničním napojením na letiště, pod hlavním nádražím bude vybudována dvoupatrová centrální stanice. Úvodem prezentace sdělil pan Paidar účastníkům radostnou zprávu, že stavba, na kterou Praha a její obyvatelé tak dlouho čekají, byla právě dnes schválena ve variantě N2FK, ač je do jejího využívání ještě dost daleko, termín realizace je 2035-2047.

Nejde ovšem jen o stavbu železnice na letiště, ale o celý moderní a sofistikovaný Železniční uzel Praha, jehož projekt respektuje řešení metra všech linek, dovedení rychlé železnice do centra Prahy a je podkladem pro další koordinaci a plánování staveb v této složité lokalitě.

PŘÍNOSY stavby po zprovoznění:

- centrum Prahy – Letiště do 25 min
- Dejvice – Letiště: do 20 min
- centrum Prahy – Kladno: do 30 min
- bezpečnost - rušení většiny přejezdů
- návaznost přestupů
- 6 nových vlakových stanic, 12 zrekonstruovaných
- nová propojení pro pěší a cyklisty
- nová parkoviště P+R ve stanicích

Po závěreční diskuzi pozval Martin Dostoupil přítomné na 17. PRAŽSKÉ DOPRAVNÍ FÓRUM, jehož tématem bude DOPRAVA Prahy a Středočeského kraje a proběhne 17. 4. 2025 v Sále architektů pražské Staroměstské radnice.



KONFERENCE BYLA PŘIPRAVENA VE SPOLUPRÁCI



Ministerstvo dopravy



GENERÁLNÍ PARTNER



ŘEDITELSTVÍ
SILNIC
A DÁLNIC

HLAVNÍ PARTNEŘI



MEDIÁLNÍ PARTNEŘI



Odkazy pod názvy prezentací jsou interaktivní (otevřou danou přednášku). Kompletní informace najdete na stránkách konference www.top-expo.cz/smart-city/smart-city-2025/ted

Kontakt pro tisk: Ing. Martin Dostoupil, dostoupil@top-expo.cz, +420 723 950 992

