



13. ročník celostátní dopravní konference konaný dne 23. června 2025

VELKÉ KOLÉGIUM MINISTRA 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 všech účastníků a omluvou pana ministra **Igora Bednárika**, který konferenci udělil **záštitu**. Z důvodů zahraniční cesty nemohl konferenci zahájit, protože v den jejího konání **jednal v Mnichově o rozvoji přeshraniční dopravní infrastruktury, výstavbě dálnice D6 a modernizaci železničního spojení mezi Prahou a Mnichovem**. Proto Míla Veselá účastníkům krátce odprezentovala výstupy z plnění programového prohlášení vlády v oblasti dopravy:

Ministerstvo dopravy od ledna do června 2026:

- stabilizovalo financování dopravní infrastruktury,
- odblokovalo klíčové projekty,
- zahájilo výstavbu strategických staveb,
- vytvořilo silnou koalici států podporujících nákladní železniční dopravu,
- představilo sérii systémových změn, které zjednoduší život občanům i sníží náklady státu.

Během své **prezentace** Míla Veselá poděkovala partnerům, díky kterým může společnost TOP EXPO poskytovat volné vstupy na všechny akce programu SMART COMMUNITY studentům vysokých i středních škol a vytvářet pro ně projekty zaměřené na technické vzdělávání.

Generální partner



ŘEDITELSTVÍ
SILNIC
A DÁLNIC

Hlavní partneři



Partneři



Poté Míla Veselá představila zaměření a program letošního ročníku konference, který byl na doporučení přípravného výboru pod předsednictvím **pana Miroslava Němce** zaměřen na TEN-T a dokončení dopravního spojení se zahraničím. Poděkovala také přípravnému výboru a předsedajícím této konference. Společně s panem **Jaromírem Beránkem**, náměstkem primátora Prahy pro dopravu, pozvali přítomné na seminář **21. PRAŽSKÉ DOPRAVNÍ FORUM (15. září 2026)**.



Úvodnímu bloku předsedal pan **Miroslav Němec**, expert na silniční dopravu, v bloku vystoupili:



Marek Novák

Miroslav Němec

Věra Kovářová

Věra Kovářová, členka Výboru pro veřejnou správu a regionální rozvoj a členka Podvýboru pro dopravu Parlamentu ČR profil této konference a zejména pravidelnost jejího konání velmi oceňuje. Ve svém úvodním **projevu** zdůraznila význam dopravní infrastruktury pro rozvoj ČR:

Když se řekne konkurenceschopnost České republiky, většině lidí se vybaví vzdělávání, inovace, věda, výzkum nebo energetika. To všechno jsou důležitá témata. Existuje ale jedna podmínka, bez které žádná z těchto oblastí nemůže dlouhodobě fungovat. A tou je dopravní infrastruktura, jejíž kvalita rozhoduje o tom, zda země prosperuje, nebo zaostává. Dopravní infrastruktura je jedno z nejdůležitějších témat hospodářské politiky státu. Budoucnost České republiky nebude určovat počet strategií, ale počet staveb, které skutečně dokončíme.

Marek Novák, člen Hospodářského výboru a Podvýboru pro dopravu Parlamentu ČR, v úvodu omluvil pana předsedu Podvýboru pro dopravu Martina Kolovratníka a ve svém **proslovu** mj. uvedl:

Při hodnocení české dopravní infrastruktury můžeme být optimističtí: otevírají se nové dálniční úseky, pokračuje modernizace železnice, připravují se vysokorychlostní tratě a Česká republika se přibližuje infrastruktuře, kterou moderní evropská země potřebuje.

Za klíčové pro rozvoj dopravní infrastruktury ČR považuje tři věci:

- *změnu stavebního zákona s cílem odstranit zbytečnou administrativu*
- *kvalitní projektovou přípravu*
- *udržení základní shody na strategických projektech dálniční a železniční sítě*

Poloha České republiky v samém středu kontinentu je obrovská výhoda, ale pouze tehdy, pokud ji dokážeme využít. Napojení na evropskou síť TEN-T není jen technický pojem. Je to otázka konkurenceschopnosti, investic, pracovních příležitostí i rozvoje regionů. Doprava je prostředkem k ekonomickému růstu, k lepší dostupnosti služeb, k větší mobilitě lidí i firem a ve výsledku povede k vyšší kvalitě života. Je rád, že se na této konferenci opakovaně setkávají zástupci státu, investorů, projektantů, stavebních firem, profesních organizací i akademické sféry.

Blok: Klíčové projekty pro rozvoj infrastruktury, kvalitní příprava a financování staveb



Radek Mátl



Tomáš Tóth



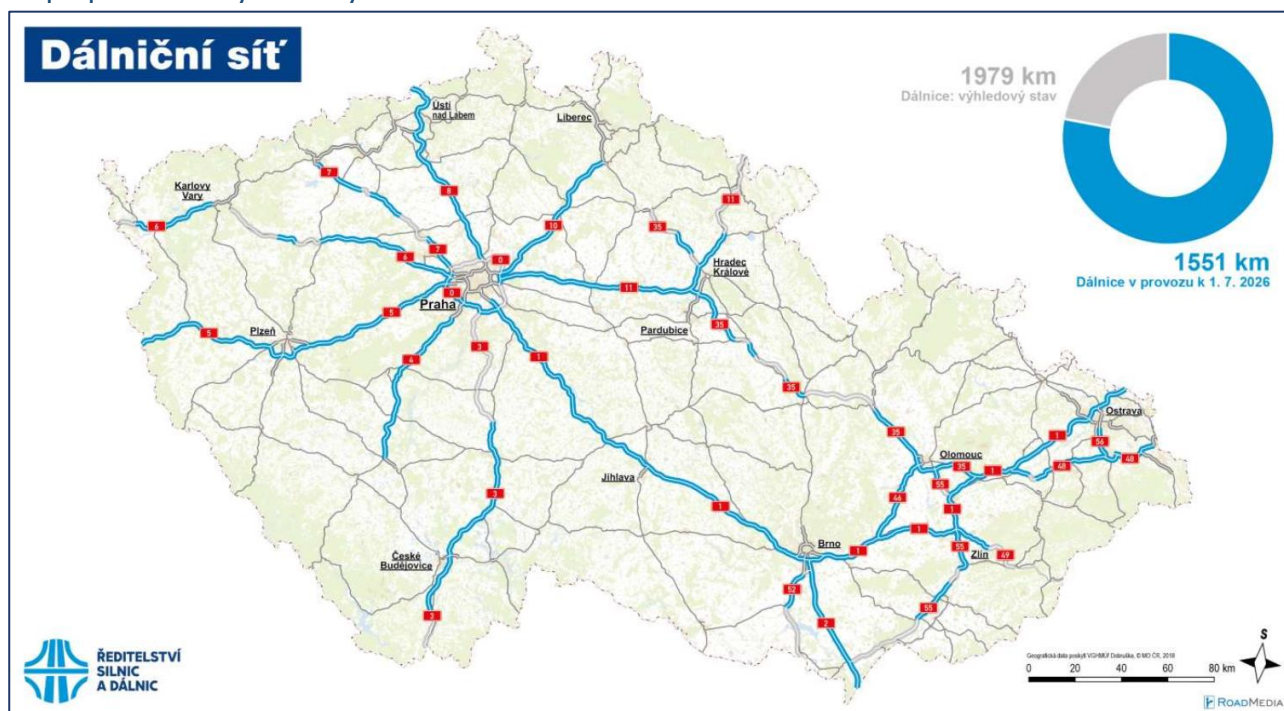
Jakub Bazgier

Radek Mátl, generální ředitel Ředitelství silnic a dálnic

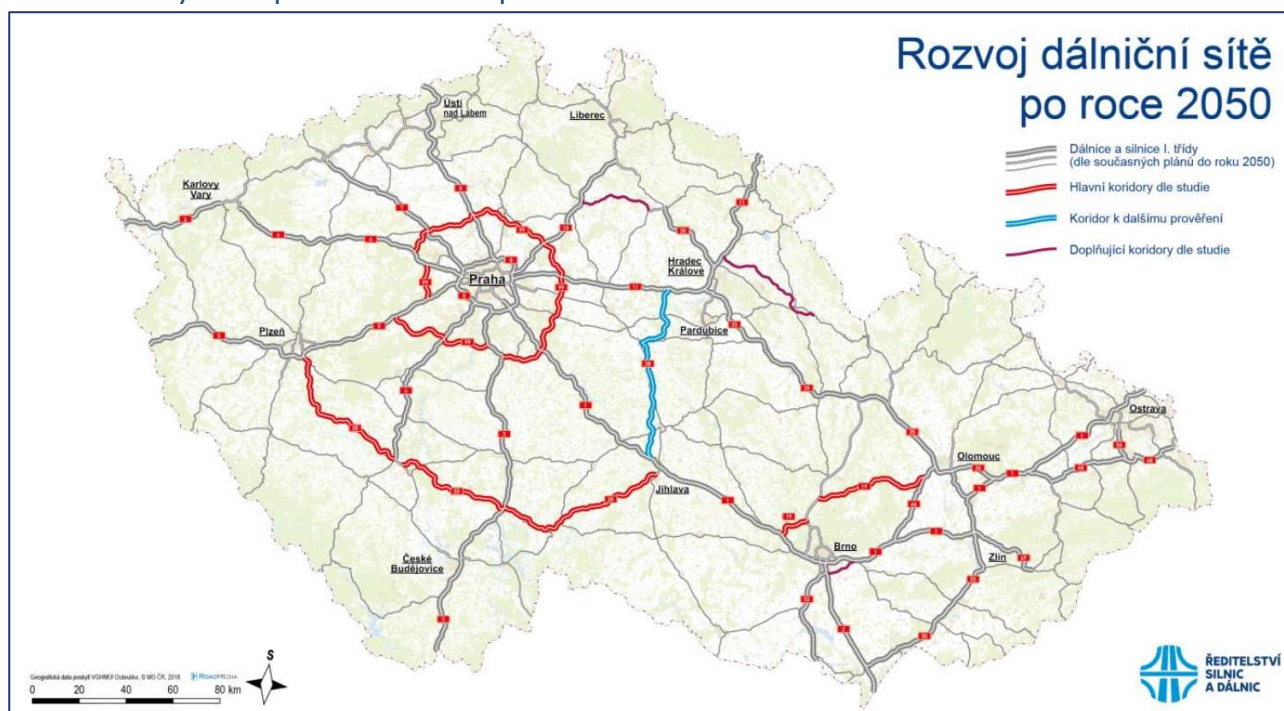
ocenil tradici konference, díky níž je možné sledovat vývoj dopravní infrastruktury ČR i EU a ve své **prezentaci** se zaměřil na témata

- **Rozvoj české dálniční sítě ČR vč. napojení na zahraničí**
- **BALT JADRAN** klíčové transevropské dopravní spojení (TEN-T)

Představil také vývoj a téměř absolutní čerpání rozpočtů za léta 2014 – 2026, mapu provozovaných českých dálnic v délce 1551 km



a také náměty na doplnění sítě dálnic po roce 2050.





Tomáš Tóth, generální ředitel Správy železnic

v úvodu své **prezentace** představil změny této organizace, díky kterým se podařilo provozní úspory za únor až květen 2026 ve výši 3,25 mil. Kč využít v údržbě železniční sítě a zahájení nových staveb

Efektivně, transparentně, důvěryhodně

Uvnitř organizace

- Posilujeme transparentnost a obnovujeme důvěru
- Centralizujeme řízení a snižujeme počet řídicích vrstev
- Úspory hledáme napříč Správou železnic i mimo ni

Soutěže a zakázky

- Měníme přístup k zakázkám – od velkých celků k otevřenější soutěži
- Zakázky soutěžíme po profesích
- Upravujeme kvalifikační požadavky – bezpečnost zůstává neměnná

Vzájemná spolupráce

- Neoslabujeme české firmy
- Otevíráme prostor i zahraničním dodavatelům
- Zakázky Design – Build, PPP projekty



Celkové úspory (2 - 5/2026)

Opravy a údržba	1,6 mld. Kč
Investice	1,3 mld. Kč
Systémové úspory	0,35 mld. Kč
Celkem	3,25 mld. Kč

Veškeré vnitřní a vnější úspory směřujeme zpět do železniční infrastruktury.

a představil

- **Klíčové projekty pro rozvoj české infrastruktury**
- **Stav přípravy významných projektů, napojení na zahraničí.**

Jakub Bazgier, ředitel organizační jednotky VTR, Správa železnic se ve své **prezentaci** zaměřil na **vysokorychlostní železnici** v Česku; bude stavěná pro rychlosti 200–320 km/h, což umožní výrazně kratší cestovní dobu mezi vybranými městy ČR i sousedními zeměmi. Zároveň se uvolní část kapacity některých konvenčních tratí, a to zejména těch koridorových, pro příměstskou a nákladní dopravu. **Páteří propojení Prahy, Brna a Ostravy by dle plánů z roku 2026 mělo začít výstavbou v roce 2029 a celé by mělo být hotovo do roku 2040.**

Nařízení TEN-T z roku 2024 stanovilo základ pro vytvoření sítě vysokorychlostních železnic v Evropě.

Akční plán pro vysokorychlostní železnici přijatý EK v 11/25 stanovuje kroky potřebné k vytvoření rychlejší a lépe propojené evropské železniční sítě do roku 2040. Plán navazuje na síť TEN-T a má propojit hlavní evropská města rychlostmi nad 200 km/h. Plán zahrnuje odstranění přeshraničních úzkých míst, zavedení společné investiční strategie a podporu konkurenceschopnosti železničního průmyslu prostřednictvím inovací, digitalizace a zjednodušené regulace.

Vzhledem ke změně financování ze strany EU získaly prioritou přeshraniční projekty, jedna z významných staveb bude **trasa z německých Drážďan do Prahy přes Krušnohorský tunel.**



Robert Špalek



Milan Dont

Robert Špalek, předseda České komory autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě vystoupil s velmi promyšlenou a vtipně vypointovanou **prezentací** s názvem **Význam kvalitní projektové dokumentace pro zkvalitnění i zlevnění výstavby**, v níž zdůraznil, že kvalitní výsledek každého projektu lze očekávat jen v případě, jsou-li uzavřeny kvalitní smlouvy na celý proces výstavby až po následnou údržbu stavby. A když se tak nestane, výsledkem bude nekvalita a v případě dopravní infrastruktury marné vynaložení mnoha státních prostředků. Pokud se týká složitého povoloovacího procesu staveb v ČR, je základním problémem právní nestabilita spojená se stavebním zákonem. Je nesporné, že pro stavební povolení musí být perfektní podklady a dokumentace skutečného provedení DI musí být bezpečně a centrálně evidována.



A něco pozitivního na závěr

Rekonstrukce Negrelliho viaduktu a nové železniční spojení do centra Prahy představují ukázkou kvalitního inženýrství i citlivého přístupu k památkové ochraně, za což stavba získala Cenu inženýrské komory.

Díky této líniové stavbě mohou vlaky ze severního a východního směru Středočeského kraje jezdit přímo do centra Prahy na Hlavní nebo Masarykovo nádraží až dvakrát rychleji než dříve.

Rekonstrukce Negrelliho viaduktu, dlouhého 1,5 km, byla dokončena po sedmi letech příprav a prací a stála přibližně 1,5 miliardy Kč.



Milan Dont, zástupce ředitele Státního fondu dopravní infrastruktury, připravil **prezentaci** na téma **Rozvoj dopravní infrastruktury jako podpory konkurenceschopnosti České republiky**. Přehledně představil Financování dopravní infrastruktury z rozpočtu SFDI v letech 2001 – 2025 a zdůraznil, že do navyšujících se rozpočtů je potřeba promítnout i výši inflace, která od roku 2014 „spolykala“ 75 % a nevyhnula se ani stavebním materiálům. Rozpočet SFDI na rok 2026 představuje 169,3 mld. Kč a pro další rok by bylo potřeba o ca 10 mld. Kč více, aby se tempo výstavby nezpomalilo.

Bloku ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ STAVBY & TECHNOLOGIE

předsedal **Miroslav Svítek**, profesor FD ČVUT a prezident Národního centra dopravy 4.0



Miroslav Svítek

Zdeněk Chrdle



Jan Cerha

V zastoupení Pavla Paidara, ředitele odboru přípravy staveb, Správa železnic, vystoupil **Jan Cerha** a v **prezentaci Železniční uzel Praha vč. spojení centra města s letištěm** představil blízkou budoucnost této dlouho očekávané a potřebné spojnice, která Prahu konečně posune mezi dopravně vybavená velkoměsta Evropy.

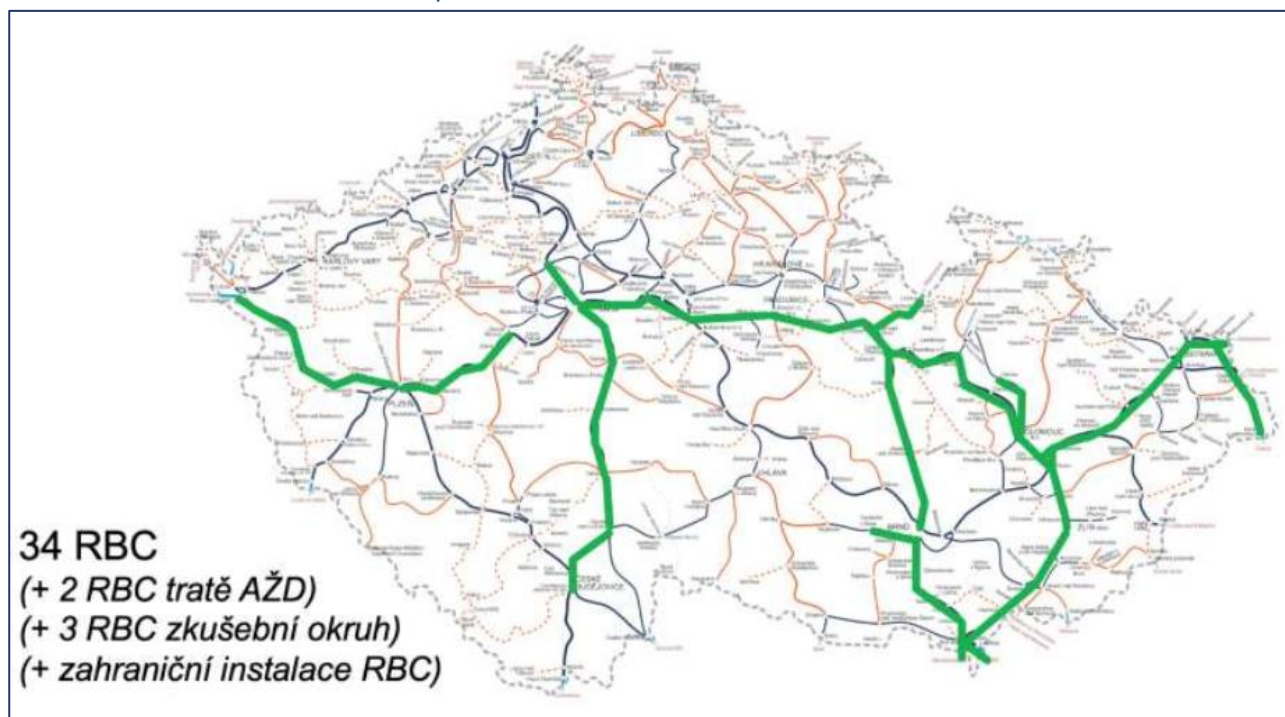


Komentoval také stavbu Libeňský přesmyk, nádraží Smíchov a Výtoňský most, kde sice proběhlo posouzení budoucí podoby mostu, leč pracovní skupina nezohlednila většinu provozně-technických požadavků Správy železnic a zaměřila se jen na možnosti zachování stávající mostní konstrukce. Tím sice vyhověla požadavkům Národního památkového ústavu, ale nehodnotila Výtoňský most kompletně. Tomuto tématu se bude podrobněji věnovat 21. PRAŽSKÉ DOPRAVNÍ FORUM, 15. 9. 2026.

Zdeněk Chrdle, generální ředitel, AŽD Praha, byl k prezentaci vyzván přípravným výborem, protože zvýšení bezpečnosti na železnici v Česku stojí na třech hlavních pilířích: zavedení evropského vlakového zabezpečovače ETCS, modernizaci přejezdů a novém řízení regionálních tratí. Cílem je eliminovat lidskou chybu, která je nejčastější příčinou mimořádných událostí. V **prezentaci Efektivní aplikace ETCS** představil nasazení ETCS L2 / L1 na železničních tratích v ČR, zdůraznil benefity této technologie pro bezpečnost provozu, zejména významné snížení tragických nehod.

ETCS (Evropský vlakový zabezpečovací systém) je klíčovou technologií pro zvýšení bezpečnosti české železnice, je to unikátní zabezpečovací systém, který cílí na maximální bezpečnosti, Umožní interoperabilitu vozidel a vlaků projíždějící Evropou, dokáže kontrolovat činnost strojvedoucího a znemožní či výrazně omezí chybu „lidského faktoru“. Předpokladem však je, že systémy výrobců infrastrukturní části a vozidlové části budou plně kompatibilní.

Tratě v ČR s nasazením ETCS L2 / L1



Spornou otázkou se, zda bude tento zabezpečovací systém v navrženém rozsahu „ufinancovatelný“ a vysoké budou také náklady na nutnou úpravu vozidel dopravců.

Zdeněk Chrdle upozornil také na skutečnost, že největší chybou a zdrojem zbytečných nákladů jsou nesystémová a nepromyšlená globální rozhodnutí.

Blok DÁLNIČNÍ A SILNIČNÍ DOPRAVNÍ STAVBY

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

Dálnice D3 spojuje Prahu, Tábor, České Budějovice a rakouské hranice. Jihočeská část včetně úseku u Dolního Dvořiště je téměř kompletní. Trasa dále navazuje na rakouskou rychlostní silnici S10. V jižních Čechách se dokončují poslední úseky směřující k rakouské hranici, zatímco ve Středočeském kraji jsou klíčové úseky v přípravné fázi před zahájením stavby (touto částí se bude zabývat 14. ročník konference).



Josef Král



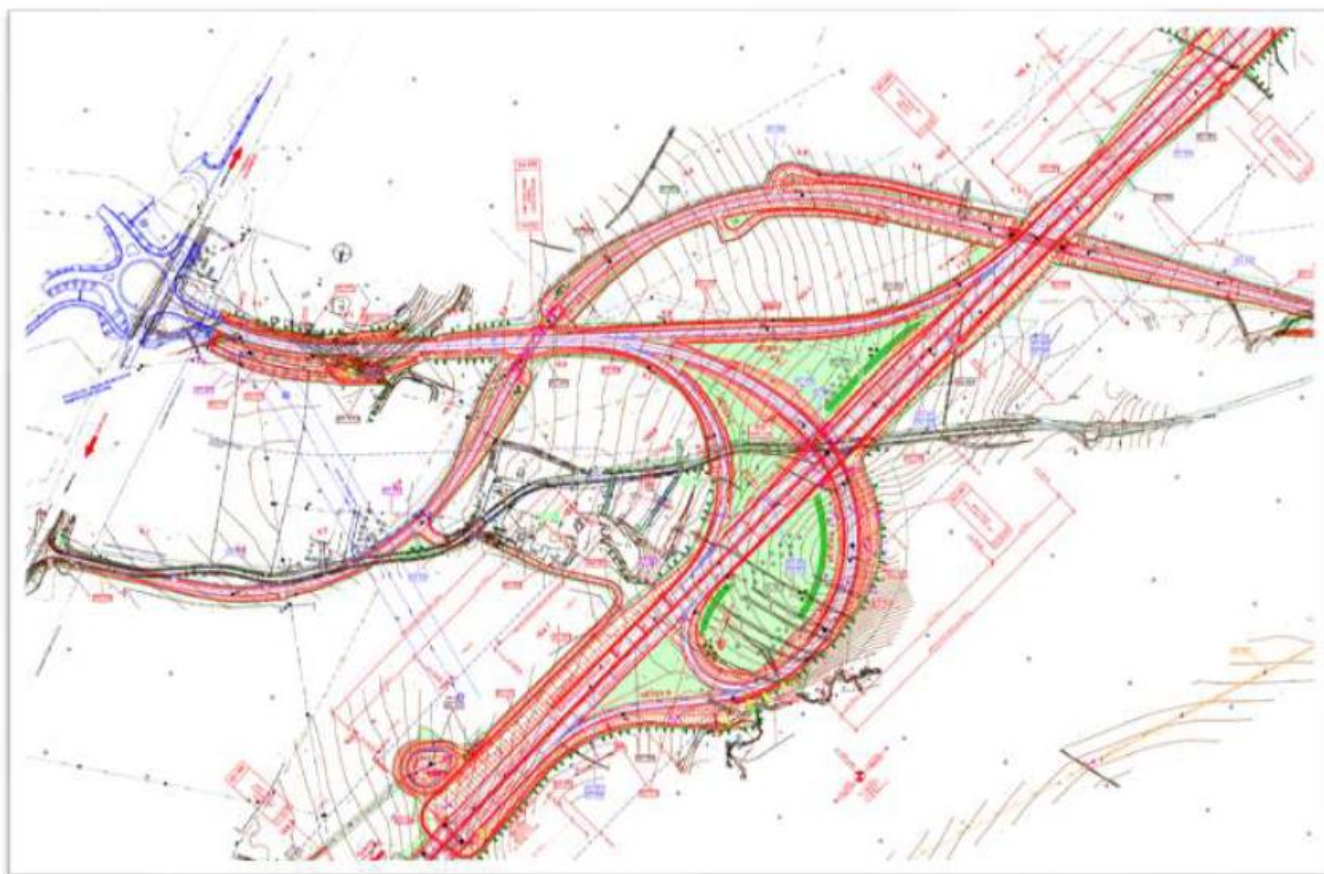
Ondřej Kokeš



Marcela Hrbáčková

Josef Král, oblastní ředitel pro region Čechy – jih, společnosti MI Roads, se ujal **prezentace Dálnice D3, úsek Kaplice nádraží – Nažidla**, který má délku 12 km a sestává ze 141 stavebního objektu, 14 mostů v celkové délce 2,6 km a na úseku bylo nutno vybudovat protihlukové stěny v délce 2,6 km.

Josef Král detailně představil složitou **mimoúrovňovou křižovatku Kaplice**, jejíž délka větví je 1,34 km, část je umístěna v prudkém svahu nad potokem a jedno z ramen křižovatky je v těsné blízkosti chatové osady a rodinného domu...



Obdivuhodné jsou i termíny, ve kterých MI Roads dílo realizuje:

- Zahájení prací: 26. 6. 2024
- Zprovoznění první poloviny stavby vč. MÚK Kaplice za 29 měsíců: 26. 11. 2026
- Zprovoznění druhé poloviny stavby 13. 7. 2027 + 3 měsíce na levou odpočívku
- Dokončení prací: 13. 7. 2028 (48 měsíců + 17 dní)

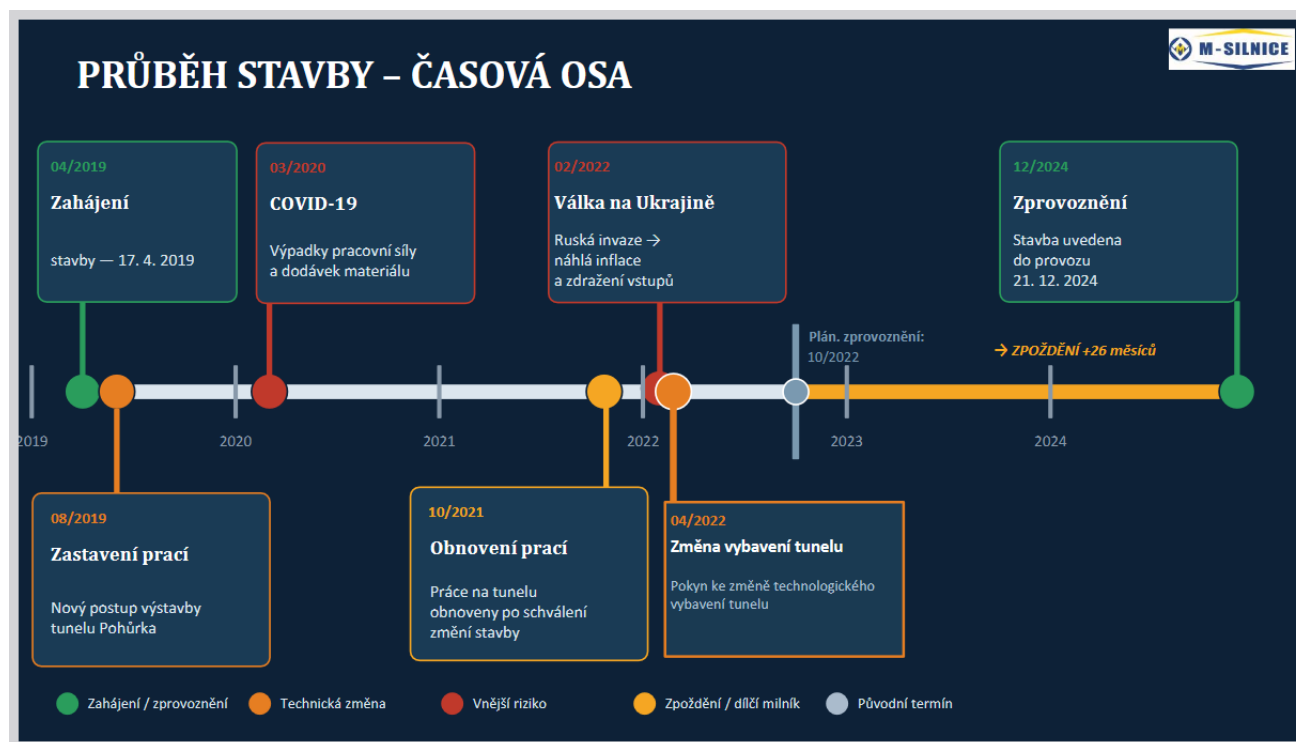
Závěrem Josef Král upozornil, jak velké problémy stavebním firmám při realizaci staveb DI vznikají, pokud není zejména v případě starších projektů předána aktuální projektová dokumentace. To je příčinou vynucených víceprací a zbytečného zvýšení nákladů na stavbu.

Ondřej Kokeš, projekt manažer společnosti M – SILNICE, ve své **prezentaci** představil **úsek Úsilné Hodějovice Dálnice D3** s parametry:

- | | |
|-----------|---------------------------|
| ➤ 7 197 m | délka hlavní trasy |
| ➤ 183 | stavebních objektů celkem |
| ➤ 999,5 m | hloubený tunel Pohůrka |
| ➤ 448 m | celková délka mostů |
| ➤ 5 284 m | protihlukové stěny |



Do harmonogramu stavby se promítlo několik negativních vlivů, se kterými se bylo nutno vyrovnat.



Marcela Hrbáčková, ředitelka pro legislativu a vnější vztahy Těžební unie, zaujala všechny přítomné svojí fundovanou přednáškou na důležité téma pro dopravní infrastrukturu **Dostupnost surovin jako základní předpoklad výstavby DI.**

Český stát, jakožto vlastník nerostného bohatství, státní surovinovou politikou jasně deklaruje, že zabezpečení dostatku nerostných surovin pro domácí ekonomiku považuje za jednu ze svých priorit. Těžební unie zpracovala v roce 2025 *Studii dostupnosti kameniva pro plánované stavby železniční infrastruktury a stavby dálnic a silnic I. tříd a Analýzu disponibilních zdrojů těžného drceného kameniva s ohledem na podíly rozpadu jednotlivých frakcí na území jednotlivých krajů ČR*, z níž vyplynulo, že pro Surovinovou bezpečnost ČR (garant MPO ČR) je bezesporu potřebné zajistit:

- Dostatečné množství surovin
- Bezproblémový přísun surovin i v době geopolitických konfliktů
- Dostupnost surovin za přijatelné ceny
- Ochranu před riziky spojenými s nedostatkem surovin
- Diverzifikaci zdrojů
- Kvalifikovaný personál
- Bezproblémový chod státu

Vzhledem k nepřemístitelnosti ložisek materiálu a ekonomické potřebě přepravní vzdálenosti maximálně 40 km je zapotřebí právní podpory pro těžbu a zejména odclonění

NIMBY efektů - Not In My Backyard

(stavte – ale ne na mém dvorku / v blízkosti domu nebo obce)

BANANA efektů - Build Absolutely Nothing Anywhere Near Anything

(nestavte naprosto nic blízko čehokoli - což prosazují mnozí „aktivisté“)

Tato přednáška vyvolala silnou diskusi, do které se zapojili jak posluchači, tak zástupci stavebních společností, kteří mají s podobnými problémy mnohé zkušenosti.



Petr Mondschein, předseda České silniční společnosti před zakončením bloku pozval přítomné na tradiční **Silniční konferenci, 20. a 21. října 2026 v Kongresovém centru v Praze**.

Míla Veselá, CEO TOP EXPO poděkovala všem zúčastněným a partnerům konference a požádala o připomínky či nápady na zaměření dalšího ročníku, kterými se bude vbrzku zabývat přípravný výbor.

www.top-expo.eu/ted

ZZ bude zaslána MD ČR, SFDI, ŘSD, SŽ, ČKAIT a dalším kooperantům a bude také vypravena europoslancům, z nichž mnozí mají každoročně zájem se konference účastnit (letošní termín se bohužel setkal s jednáním výboru TRAN v Bruselu).

Společnosti i fyzické osoby mohou tento dokument použít pro svoje PR, k prezentaci v médiích, na sociálních sítích i na svých webových stránkách s souladu s pravidly GDPR.

VÝZNAM DOPRAVY

- **Ekonomický:** je základem konkurenceschopnosti, umožňuje fungování trhu, zásobování surovinami, distribuci zboží ke spotřebitelům a otevírá přístup na mezinárodní trhy
- **Sociální:** zajišťuje mobilitu obyvatel, přístup ke vzdělání, zdravotní péči, práci a volnočasovým aktivitám
- **Geografický:** zpřístupňuje regiony, propojuje venkov s městy a podporuje územní rozvoj

PRIORITY MODERNÍ DOPRAVY

- **Udržitelnost a ekologie:** snižování uhlíkové stopy, přechod na nízkoemisní a bezemisní vozidla a přesun části nákladní přepravy ze silnic na železnici
- **Bezpečnost:** minimalizace nehodovosti budováním bezpečné infrastruktury a moderních asistenčních systémů
- **Plynulost a efektivita:** zajištění hladkého průběhu přepravy bez kolon, optimalizace logistických řetězců
- **Podpora veřejné dopravy**
- **Digitalizace a inovace:** např. autonomní řízení, automatizace a efektivnější řízení městské dopravy
- **Interoperabilita:** bezproblémové napojení různých druhů dopravy, které usnadňuje přestupování a kombinované cestování