

POSTŘEHY Z KONFERENCE DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA LITOMYŠL 2025

Ve dnech 13.–14. května 2025 proběhl již 19. ročník konference Dopravní infrastruktura za účasti 600 odborníků v prostorách zámeckého pivovaru v Litomyšli. Záštitu nad konferencí převzal ministr dopravy Martin Kupka, hejtman Pardubického kraje Martin Netolický a starosta města Litomyšle Daniel Brýdl.

V prvním bloku vystoupil ministr dopravy Martin Kupka, který hovořil o nedávném úspěchu se zavedením výhradního provozu evropského zabezpečovače ETCS na 622 km koridorových tratí, o skutečnosti, že se podařilo udržet tempo výstavby dopravní infrastruktury a že v rámci dopravních sektorových strategií III. fáze byly vytyčeny dopravní stavební priority příštích deseti let s důrazem na dokončení dálniční sítě.

Na vystoupení pana ministra navázal ředitel Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI) Zbyněk Hořelica a zmínil výdaje na dopravní infrastrukturu, které se oproti předchozím letům zvyšují – výdaje jsou určeny na výstavbu dálniční sítě návozní trasy JEDU, železniční infrastrukturu, infrastrukturu vodních cest, ETCS, financování krajských silnic, zimní údržbu, zavádění BIM a další.

Generální ředitel Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD) Radek Mátl nastínil, že nyní probíhá nejrychlejší výstavba dálnic za

celé období výstavby, v roce 2024 to bylo 110 km, v roce 2025 je již postaveno 75 km oproti předešlým letem, kdy to bylo v průměru 22 km dálnic ročně. Dokončena má být dálnice D1 (délka 372 km, výstavba 1967–2025). Přetrvávají však problémy s výkupy pozemků a protahující se odvolací řízení.

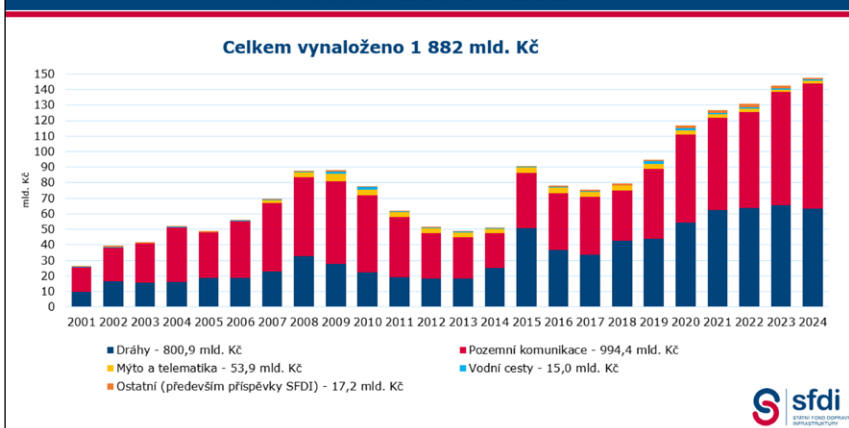
Generální ředitel Správy železnic (SŽ) Jiří Svoboda se zaměřil na strategické cíle, jako je zavádění ETCS především na tranzitních koridorech, posun rychlých železničních spojení (RS) hlavně na Moravě jako PPP projekty, mimo RS konverze stejnosměrné elektrické soustavy na střídavou, zkapacitnění, modernizace a zrychlení další sítě železnic a modernizace a přestavba některých železničních uzlů. Ředitel Ředitelství vodních cest upozornil na přetrvávající pokles množství přepraveného nákladu na Labi a Vltavě, ale také na významný nárůst rekreační plavby na všech vodních cestách.

Druhý blok s názvem Strategie, vize, plány zahájil Luděk Sosna, ředitel Odboru strategie Ministerstva dopravy. Dopravní sektorové strategie III. fáze pro období 2024–2033, schválené vládou v červnu 2024, obsahují 900 projektů v různém stadiu zpracování. Do roku 2050 je očekáván 30% nárůst dopravy (os/km, t/km), členění na klustry (i multimodální) a projektové balíčky.

Jakub Bazgier se ve svém příspěvku zabýval financováním vysokorychlostních tratí (VRT) Moravská brána a Jižní Morava. U obou VRT probíhá prověřování EIA. V řešení jsou VRT Polabí a Střední Čechy. Další přednáška se zabývala Operačním programem Doprava a přednesl ji Michal Ulrich z Ministerstva dopravy. Program podporuje zejména cíle 3 – Propojenější Evropa a 2 – Zelenější Evropa. Momentálně je v řešení OPD3 na období 2021–2027 (předcházely OPD 2007–2013 a OPD2 2014–2020). Řešení vychází z Dopravní politiky ČR pro období 2021–2027, Státní energetické koncepce a Strategie regionálního rozvoje. Největší podpora OPD3 bude do drážní městské infrastruktury (tramvaje, trolejbusy) s vazbou na Plány udržitelné městské mobility (SUMP) s využitím integrovaných teritoriálních investic (ITI), do roku 2040 bude doplněno o Plány udržitelné městské logistiky (SULP).

Následující příspěvek Pavla Tikmana se zabýval významem studií v koncepci dopravního projektování železnice. Zmínil, že by se mělo vycházet z územního plánování. Předprojektová příprava by měla řešit potřebnost, průchodnost, proveditelnost a projednatelnost. Jako poslední v bloku zkušenosti přípravy VRT v ČR představil ve svém příspěvku „Dialog VRT s veřejností a municipalitami“ Lukáš Tittl, vedoucí Oddělení veřejného prostoru Stavební správy VRT na SŽ. Tým VRT uskutečnil od roku 2022 721 jednání s municipalitami, což jsou v průměru dvě jednání týdně. Jednání s veřejností jsou méně častá, zatím jich proběhlo pouze 102 (mimo tyto klasické formy jsou pořádány komentované procházky místy budoucí VRT a výstavy pro představení VRT). V digitální době byly zapojeny také internet a sociální sítě, a to pocitovými mapami (pro další fáze projektu), mapovým portálem a bezplatnou mobilní aplikací VRT mobil, které umožňují uplatnit formou vláken další postřehy veřejnosti.

Financování dopravní infrastruktury z rozpočtu SFDI v letech 2001 - 2024



Odpoledne proběhly přednášky o zkušenostech z prostředí BIM, což je digitální proces vytváření, sdílení, užití a správy dat o stavbě během jejího celého životního cyklu. Přínos metody BIM roste při provádění stavby a nejvýznamnější je při správě a údržbě stavby.

Podvečerní diskusní panel byl věnován digitalizaci stavebního řízení, novinkám v legislativě a dalším aktuálním tématům.

V pátém bloku Dopravní infrastruktura zazněla další přednáška o realizaci a přípravě PPP projektů Jana Ornsta z Oddělení PPP projektů Ministerstva dopravy.

Co se děje v terénu, než se začne projektovat a stavět VRT, komentoval v příspěvku Martin Švehlík. Provedl posluchače přes geodetické zaměření sloužící jako podkladová mapa pro projekt, biologické, inženýrsko-geologické, hydrogeologické, stavebně-technické průzkumy až po stavebně-historické průzkumy a předběžný archeologický výzkum vč. praktických příkladů (Krušnohorský tunel, Hranické viadukty).

O stavebním programu Letiště Praha 2030+ referoval ve svém příspěvku Martin Hoffman. Z běžného letiště se tak postupnou koordinovanou výstavbou, dostavbou a přestavbou pomocí BIM stane dopravní uzel v požadované kvalitě TEN-T s obratem z loňských 16,8 mil. cestujících/rok na 30 mil. ces-

tujících po roce 2030 s rozšířením terminálových kapacit, kapacit letecké dopravy a kapacit pozemní dopravy.

Další přednáška Zuzany Volfové ze společnosti AFRY CZ byla věnována dopravnímu modelování. Zmínila, že především důvěryhodnost je klíčovým předpokladem užití dopravního modelu v praxi. Je třeba umět vysvětlit vstupní podmínky a zajistit průhlednost a otevřenost vstupních dat a předpokladů a obhájit vypovídací schopnost modelu i prováděné analýzy. Modelový přístup k problému je nástrojem a metodou práce, nikdy není mrtvým nebo konečným výstupem. V prognóze je žádoucí kvalifikovaná diskuse, model musí co nejvěrněji vystihnout nekonečnou složitost reálného stavu.

Koncepce a uspořádání železničního uzlu Praha se týkal další příspěvek, který přednesli Michal Babič (Mott MacDonald), Pavel Paidar (SŽ) a Martin Vachtl (AFRY CZ). Přednášející nejprve informovali o probíhajících stavbách v Praze (trať na letiště a do Kladna, nádraží Smíchov a Libeňský přesmyk pro nákladní dopravu, železniční mosty pod Vyšehradem) a následně představili řešení, tzv. Metropolitní expres spodem, schválené Centrální komisí Ministerstva dopravy v roce 2025.

Problematické vyvlastnění pozemků pro výstavbu pozemních komunikací se věnovala Zuzana Fantová. Typické důvody pro vyvlastnění jsou nevěle vlastníka,

exekuce, neidentifikovaný či nekontaktovaný vlastník. Byla popsána právní východiska v kontextu nového stavebního zákona, podmínky vyvlastnění a jejich splnění, nemožnost dohody, průběh vyvlastnění a mezitímní rozhodnutí.

Jan Gallo z Policejního prezidia ČR se věnoval řešení závad v dopravním značení a stavu sjízdnosti pozemní komunikace (překážkám ohrožujícím provoz na pozemních komunikacích, zeleň ohrožující bezpečnost provozu).

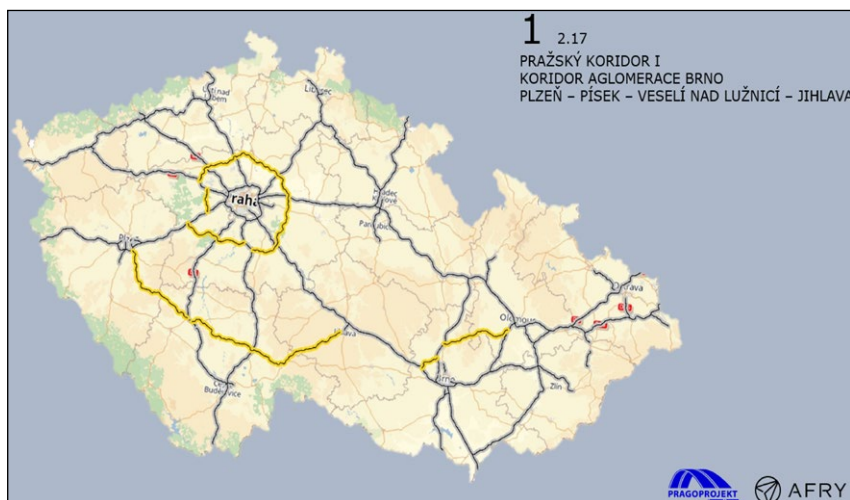
Další přednášky se zabývaly mostními objekty na stavbě silničního okruhu kolem Prahy, přípravou terminálů VRT jako multimodálních uzlů dopravy a vlivem vodorovného dopravního značení na jízdu v noci na krajských komunikacích.

Souběžný blok Věda, výzkum, data nabídl přednášku Celostátní sčítání dopravy – příležitost pro moderní technologie, kterou přednesli Petr Kumpošt a Petr Richter z ČVUT v Praze, ve které se zamýšleli nad využitím nadcházejícího sčítání dopravy v roce 2025.

Příspěvky se věnovaly také problému růstu počtu obyvatel ve městech, dojíždě z regionů, stupni automobilizace, růstu nároků na dopravu a snižování rezervy kapacity komunikací. Následovaly příspěvky reflektující záchranný archeologický průzkum, projekt řešící proměnné parametry vozovek se zaměřením na klasifikační stupnice pro parametr hlučnosti vozovek, datovému slovníku o správě znalostních databází v životním cyklu pozemních komunikací v rámci openBIM, využití AI ve správě informací ve stavebnictví nebo diagnostice dopravních staveb v návaznosti na nové poznatky a trendy a zásadám zklidňování dopravy ve městech.

Letošní konferenci lze hodnotit jako velmi přínosnou a inspirativní, a to nejen pro dopravní odborníky, ale i pro zástupce veřejné správy, zástupce municipalit i zástupce akademické sféry. Konference je inspirativní platformou pro výměnu zkušeností a nových přístupů přispívajících k řešení aktuálních dopravních výzev.

*Ing. František Nantl
Ústav územního rozvoje*



Možnost a příležitosti rozvoje dálniční a silniční sítě – nejlépe hodnocená varianta rozvoje dálnic v ČR po roce 2035 v multikriteriální analýze s pěti iteracemi