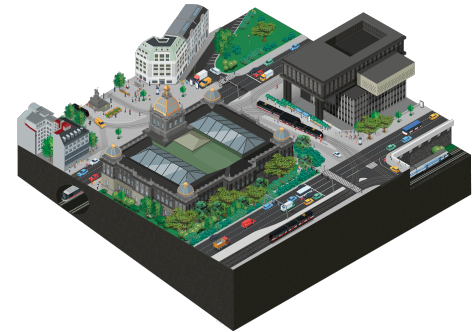


**Návrh aktualizace plánu udržitelné mobility Prahy a okolí (P+):**  
představení výborům a komisím  
5. 4. 2024

Mgr. Markéta Braun Kohlová, PhD.  
Ing. Martin Havelka, Mgr. Jaroslav Mach  
ODO MHMP

# Kontext aktualizace Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí

- Strategický dokument rozvoje dopravního systému v metropolitní oblasti (usnesení ZHMP č. 7/32 z 24. 5. 2019)
  - Platná SEA
  - Platný AP 2019 – 2023
  - Investiční a neinvestiční opatření
  - Podklady vč. platné *Dopravní politiky* dostupné na:  
<https://poladprahu.cz/download/>
- Aktualizace P+ (malá) = Akční plán 2024 – 2026\*
  - zahájena *usnesením RHMP č. 1122 z 17. 5. 2021 a ZHMP č. 27/41 z 27. 5. 2021*
  - sladění frekvence s volebním obdobím
- Návrh výsledkem zpracování dat městských organizací v dopravě:
  - DPP, ROPID, TSK, IPR, OICT, IDSK, Středočeský kraj, odborů ODO, OCP, FON, INV



\* S významným dopadem do rozpočtů: 2025 – 2030, ale zahájení podpůrných opatření okamžitě

# Cíl aktualizace P+

- Zamezit vynakládání financí a lidských sil na přípravu opatření, která se nebudou realizovat
- Bez aktualizace nebudou dotace EU na TRAM tratě z OPD3 (**do 6/2024**)
  - finance se využijí na přípravu projektů se zajištěným financováním (do 2030)

## Kontext:

- *Výstavba Metra D z prostředků HMP*
- *Nezbytné výdaje na opravu mostů, ulic (celkem: 12,4 mld. Kč)*
- *V budoucnu aktualizace:*
  - *každé 2 roky*
  - *kvůli novým dotační výzvám (EU zejména ModFond)*
  - *při získání dodatečných finančních prostředků (od státu, PPP, ...)*

# Východiska AP 2024 - 2026

Scénáře vývoje výdajů HMP na dopravu:

*1. Reálný v souladu s P+*

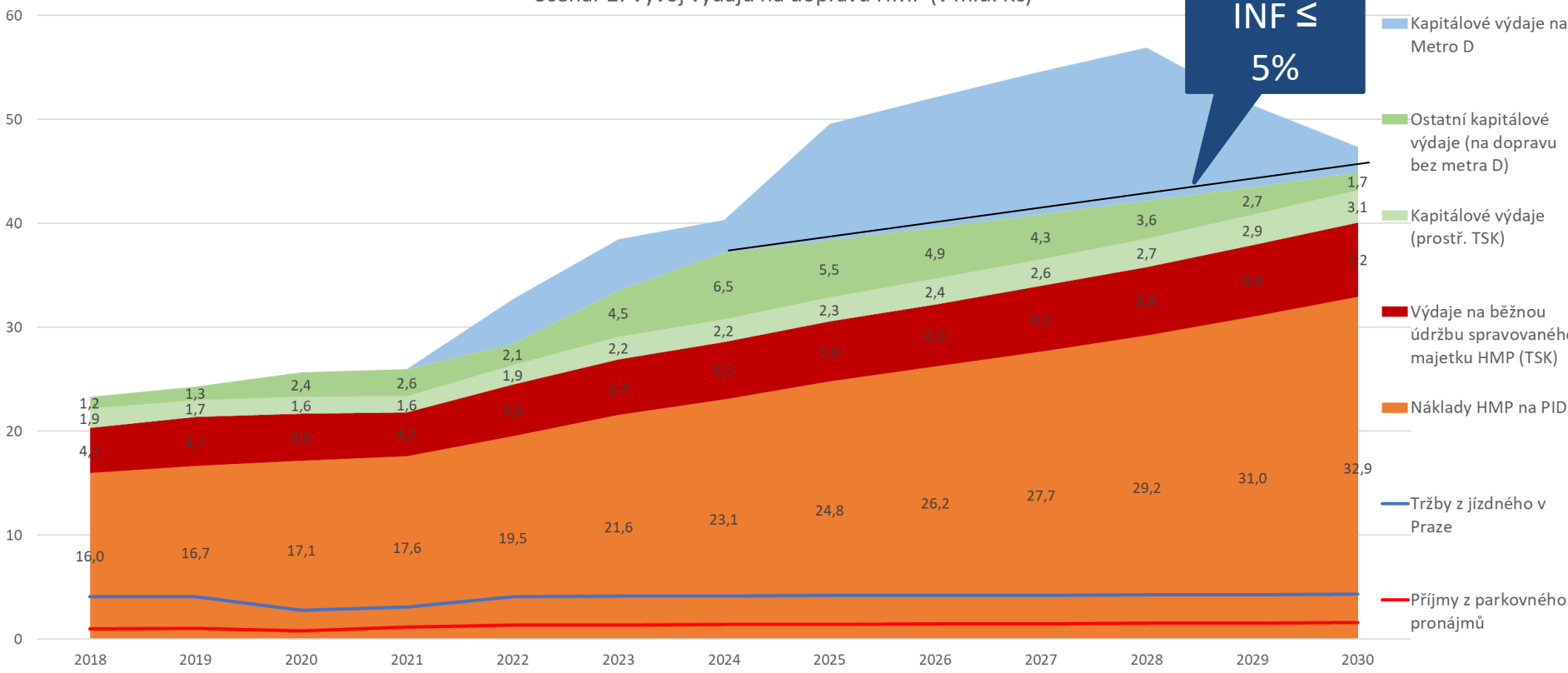
*2. Omezení investic*

*3. Omezení provozu MHD bez omezení investic*

# Scénář 2 „Omezení investic“

Scénář 2: Vývoj výdajů na dopravu HMP (v mld. Kč)

INF ≤ 5%

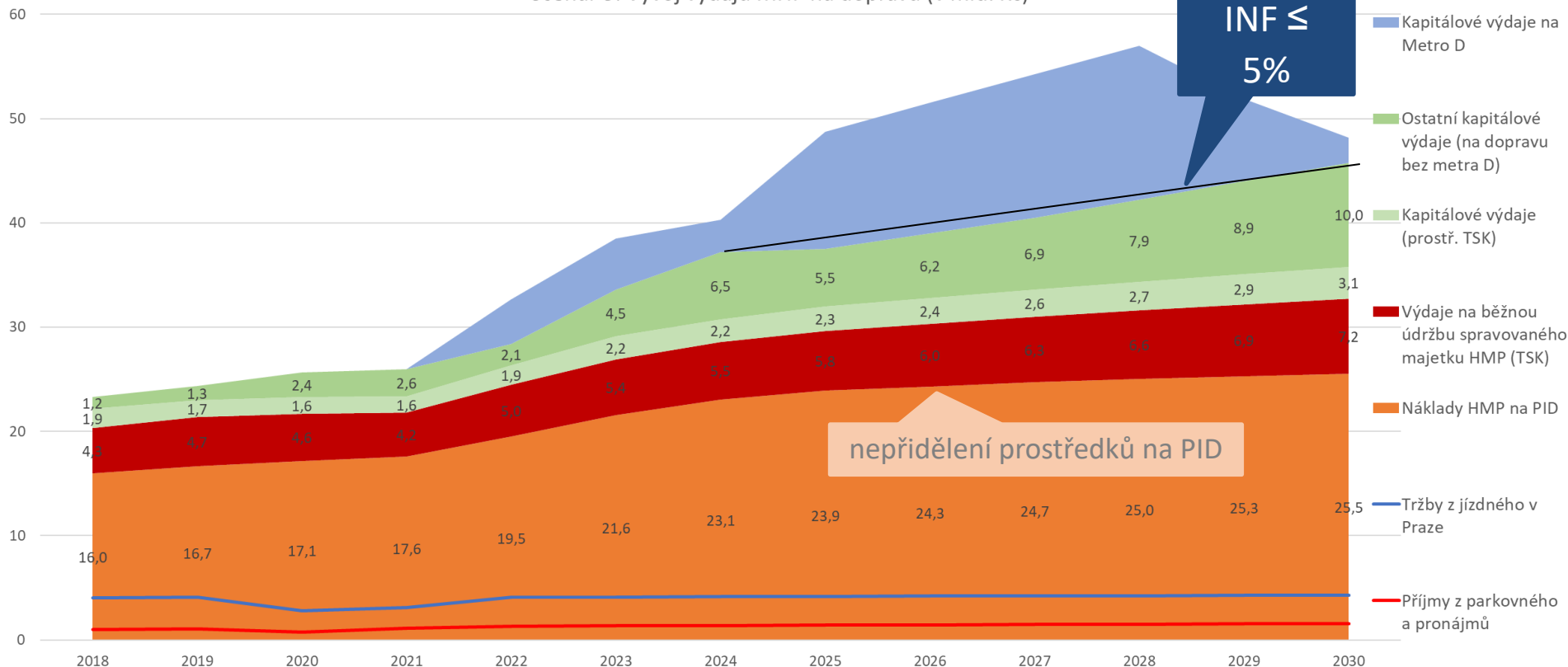


# Scénář 3 „Omezení provozu MHD bez omezení investic“

Scénář 3: Vývoj výdajů MHP na dopravu (v mld. Kč)

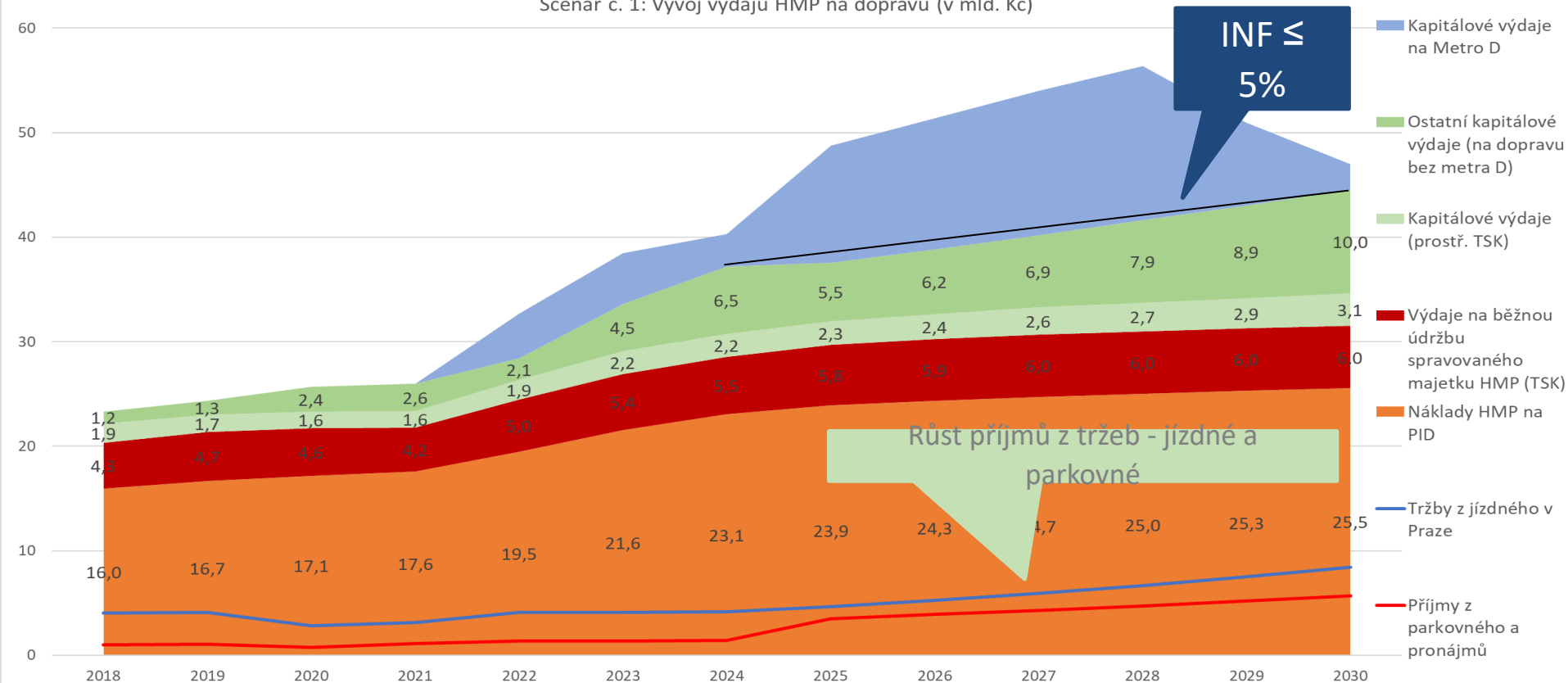
INF ≤ 5%

nepřidělení prostředků na PID



# Scénář 1 „Reálný v souladu s P+“ (1)

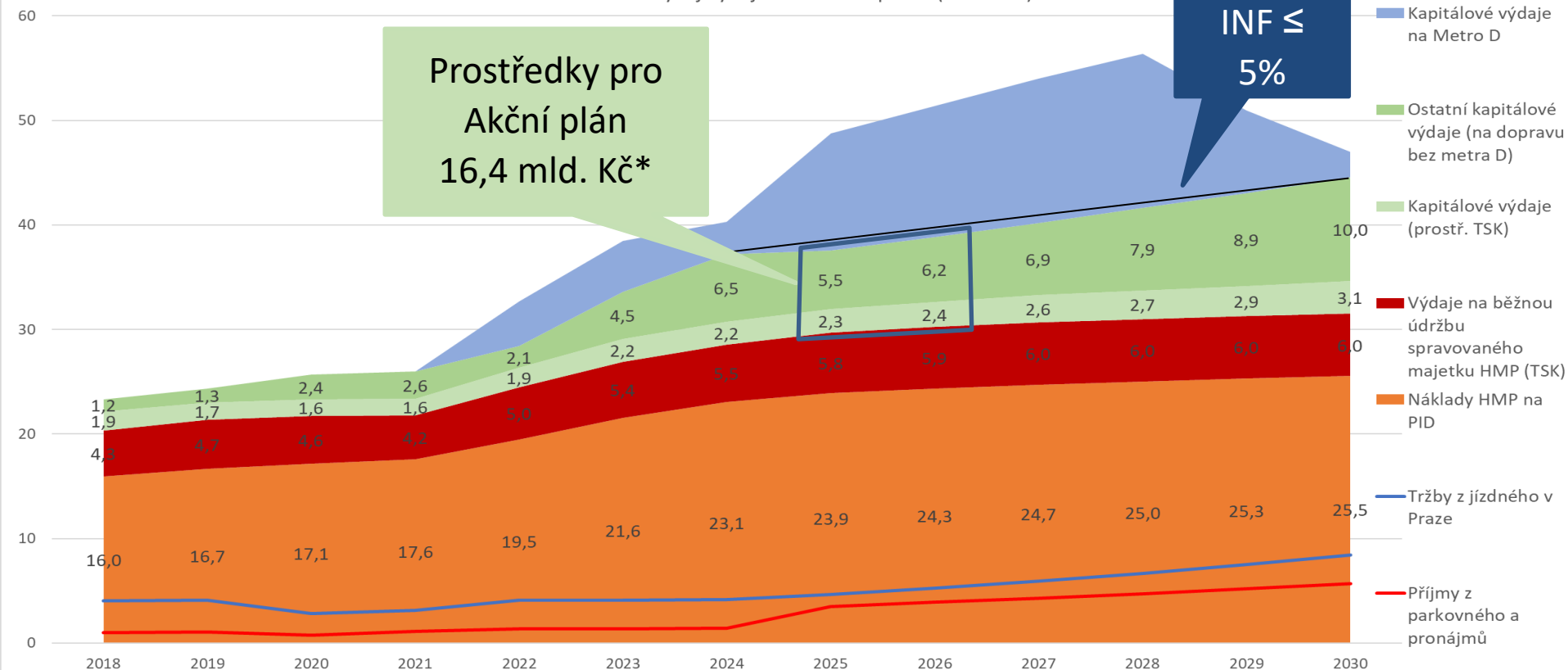
Scénář č. 1: Vývoj výdajů HMP na dopravu (v mld. Kč)



Data: historicky rozpočet HMP 2018 – 2024; od 2025 extrapolace růstu běžných výdajů HMP na PID podle INF ≤ 5% ponížených o tržby z jízdného; běžných výdajů na údržbu spravovaného majetku (TSK) podle INF ≤ 5% ponížených o příjmy z parkovného a celkových výdajů na dopravu bez metra D podle INF ≤ 5%.

# Scénář 1 „Reálný v souladu s P+“ (2)

Scénář č. 1: Vývoj výdajů HMP na dopravu (v mld. Kč)



Prostředky pro  
Akční plán  
16,4 mld. Kč\*

INF ≤  
5%

Data: historicky rozpočet HMP 2018 – 2024; od 2025 extrapolace růstu běžných výdajů HMP na PID podle INF ≤ 5% ponížených o tržby z jízdného; běžných výdajů na údržbu spravovaného majetku (TSK) podle INF ≤ 5% ponížených o příjmy z parkovného a celkových výdajů na dopravu bez metra D podle INF ≤ 5%.



# Akční plán 2024 - 2026

- Je navržen podle scénáře 1 „*Reálný v souladu s P+*“

→ další informace o AP 2024- 2026 se vztahují ke scénáři 1

# Predikce výdajů HMP – vysvětlení grafu

- 2016 – 2024 podle skutečnosti (*Zdroj: ROZ MHMP*) v rozlišení:
  - Vybrané kapitálové výdaje vl. HMP, kapitola doprava
  - Běžné výdaje HMP na dopravu (5 %)
  - Výdaje HMP na PID (7,7 % 2016-2024)
  - Výdaje HMP na běžnou údržbu a obnovu spravovaného majetku; TSK (9,2 %; 11 % 2023-2024)
  - Ostatní kapitálové výdaje na dopravu (5,9 %)
- 2025 – 2030 extrapolace (*Scénář 1 „Reálný v souladu s P+“*)
  - Běžné výdaje na PID (skokový nárůst na PID 1,7 mld. Kč od 2025 v důsledku nové smlouvy s dopravci, dále  $INF \leq 5\%$ ; v grafu nárůst 3,5 % kompenzován výnosy z tržeb)
  - Výdaje na běžnou údržbu a opravy spravovaného majetku HMP (TSK,  $INF \leq 5\%$ ; v grafu nárůst 3,5 % kompenzován výnosy z parkovného)
- Předpokládaný růst celkových výdajů HMP na dopravu (po odečtení nákladů na metro D)
  - $INF \leq 5\%$  (často již vyčerpán uzavřenými smlouvami); v grafu 3,5 %
- Náklady na metro D:
  - v AP 2025-2026 zvlášť = neovlivňují objem ostatních výdajů na dopravu
  - půjčka EIB a vlastní zdroje HMP mimo kapitolu Doprava (rozpočtová rezerva)

## Predikce zanedbává:

- náklady na dluhovou službu v souvislosti s výstavbou metra D
- dodatečné náklady na PID v souvislosti s realizovanými investicemi (zejm. po roce 2026 / 2029)
- možné zdroje z dotací SFDI nebo EU
  - ALE potenciální dotace jsou odečteny z celkových nákladů na realizaci opatření  
→ **výdaje HMP na opatření / akci**

# Návrh AP 2024-2026: Investiční část (v mld. Kč)

- Scénář 1: *Reálný v souladu s P+*

	Hodnota investic	Předpokládané výdaje HMP (po odečtení dotace/půjčky)							Součet	
		celkem	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2025-2026	2025-2030
Dostupné investiční prostředky HMP			7,8	8,6	9,5	10,6	11,8	13,0	16,4	61,4
Investice v P+ celkem	186,2	<b>134,0</b>	12,1	20,0	22,0	21,9	18,4	15,8		
z toho Metro D	103,4	<b>65,2</b>	6,6	12,7	13,8	13,4	7,9	2,4	19,3	56,9
z toho ostatní	83,1	<b>69,0</b>	5,5	7,3	8,2	8,4	10,5	13,4	12,8	53,3
Rozdíl prostředků a nákladů HMP (bez Metra D)			2,3	1,3	1,3	2,2	1,3	-0,4	3,6	8,0

*Pozn.* Neobsahuje náklady na dluhovou službu spojenou s půjčkou na metro D, náklady na již dokončené akce, např. TT Divoká Šárka – Dědinská s čerpáním 157 mil. Kč (2024-2025). Náklady na PID na nové vozy MHD vč. nízkoemisních, železničních vozidel

# Návrh AP 2024-2026: Investiční část (v mld. Kč)

- Scénář 1: *Reálný v souladu s P+*

	Hodnota	Předpokládané výdaje HMP (po odečtení dotace/půjčky)							Součet	Součet
	investic	celkem	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2025-2026	2025-2030
Dostupné investiční prostředky HMP			7,8	8,6	9,5	10,6	11,8	13,0	16,4	61,4
Investice v P+ celkem	186,2	<b>134,0</b>	12,1	20,0	22,0	21,9	18,4	15,8		
z toho Metro D	103,4	<b>65,2</b>	6,6	12,7	13,8	13,4	7,9	2,4	19,3	56,9
z toho ostatní	83,1	<b>69,0</b>	5,5	7,3	8,2	8,4	10,5	13,4	12,8	53,3
Rozdíl prostředků a nákladů HMP (bez Metra D)			2,3	1,3	1,3	2,2	1,3	-0,4	3,6	8,0

- Scénář 2: *Omezení investic*

Rozdíl prostředků a nákladů HMP (bez Metra D)			2,3	0,1	-1,3	-2,0	-4,9	-8,6	2,4	-14,4
---	--	--	-----	-----	------	------	------	------	-----	-------

# Návrh AP 2024-2026: Investiční část (v mld. Kč)

- Scénář 1: *Reálný v souladu s P+*

	Hodnota	Předpokládané výdaje HMP (po odečtení dotace/půjčky)							Součet	Součet
	investic	celkem	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2025-2026	2025-2030
Dostupné investiční prostředky HMP			7,8	8,6	9,5	10,6	11,8	13,0	16,4	61,4
Investice v P+ celkem	186,2	<b>134,0</b>	12,1	20,0	22,0	21,9	18,4	15,8		
z toho Metro D	103,4	<b>65,2</b>	6,6	12,7	13,8	13,4	7,9	2,4	19,3	56,9
z toho ostatní	83,1	<b>69,0</b>	5,5	7,3	8,2	8,4	10,5	13,4	12,8	53,3
Rozdíl prostředků a nákladů HMP (bez Metra D)			2,3	1,3	1,3	2,2	1,3	-0,4	3,6	8,0

- Scénář 2: *Omezení investic*

Rozdíl prostředků a nákladů HMP (bez Metra D)			2,3	0,1	-1,3	-2,0	-4,9	-8,6	2,4	-14,4
---	--	--	-----	-----	------	------	------	------	-----	-------

- Plus náklady na obnovu vozového parku (v běžných výdajích na PID)

Výměna a obnova vozů vč. nízkoemisních	≤ 26,4	≤ <b>21,5</b>	≤ 4,3	≤ 2,8	≤ 2,9	≤ 2,8	≤ 2,5	≤ 2,5	≤ 7,1	≤ 17,8
--	--------	---------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	--------

# Rozpočet AP 2024 – 2026 – vysvětlení tabulky (Scénář 1)

- Investiční výdaje na opatření poníženy o případnou dotaci (i když není 100%)
- Předpokládané investiční výdaje HMP v letech 2025 – 2026:
  - **12,8 mld. Kč** na vše s výjimkou Metra D (+ 19,3 mld. Kč) = **32,1 mld. Kč**
- Nároky zahájených akcí na investiční výdaje HMP v období 2025 – 2030:
  - **53,3 mld. Kč** na vše s výjimkou metra D (+ 56,9 mld. Kč) = **110,2 mld. Kč**
- **MIMO:** Metro D: 103,4 mld. Kč
- **RIZIKO:** Vyšší výdaje na PID v souvislosti s obnovou vozového parku vč. nízkoemisních vozidel a vlaků
  - predikce PID pokrývá jen 2/3 nákladů na nákup vozidel (11,4 vs. 17,8 mld. Kč)

# Zaměnitelnost opatření

- V investiční části návrh počítá se *zaměnitelností* opatření  
→ převis ve výši předpokladu Nerealizace

Aby se realizovala důležitá opatření:

- Součást obnovy MHD s návratností v rámci životního cyklu (levnější provoz)
- Klimatické závazky města, resp. EU legislativa o nízkoemisních vozidel prostřednictvím zadávání veřejných zakázek a veřejných služeb v přepravě cestujících (schválená RHMP)
  - Automatizace metra C
  - Elektrifikace autobusových linek
  - Nákup nízkoemisních vozidel



# Jak jsme k rozpočtu dospěli (*práce PS P+*)

## Krok 1: Identifikace

- v platném AP 2019-2023 „běžících“, mnohdy nerealizovaných opatření (s platnou SEA)
  - např. kompenzační opatření k PO, Hostivařská spojka, balíčkové akce *Praha bez bariér*, ...
- Opatření v investičních plánech TSK, INV, DPP, ROPID a ODO (zadaná k přípravě RHMP v součtu s náklady 420 mld. Kč)
- Dodatečná opatření v *Klimaplánu*

## Krok 2: Selekce do AP 2024 - 2026

- podle možnosti dotace SFDI + EU
- hodnocení přínosu podle platné *Dopravní politiky*
- priority (technologické, koordinace, připravenosti)

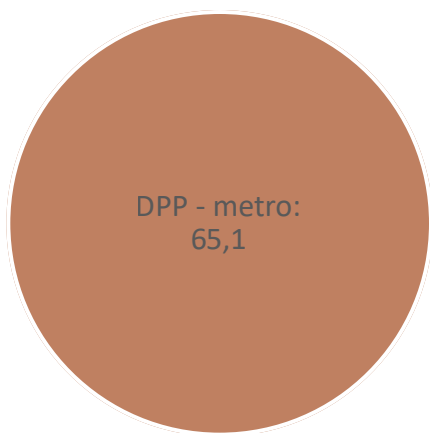
## Krok 3: Vyčleněna opatření hrazena formou kompenzace na provoz PID (v běžných nákladech)

- obnova vozového parku DPP, vč. nízkoemisních vozidel

## Krok 4: Součet a porovnání s dostupnými prostředky

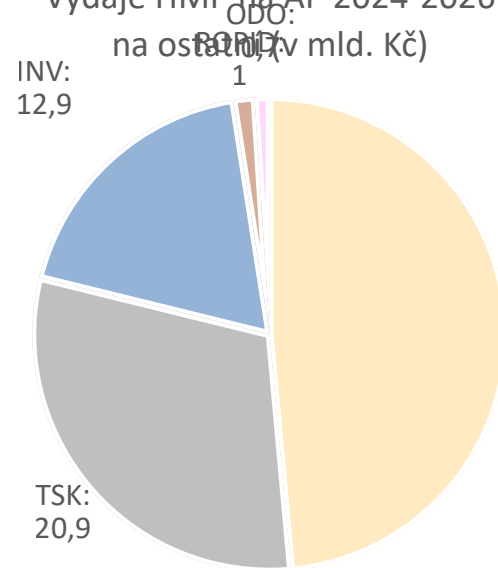
# Alokace investic na jednotlivé organizace (vč. metra D)\*

Výdaje HMP na metro D (v mld. Kč)



● DPP - metro:

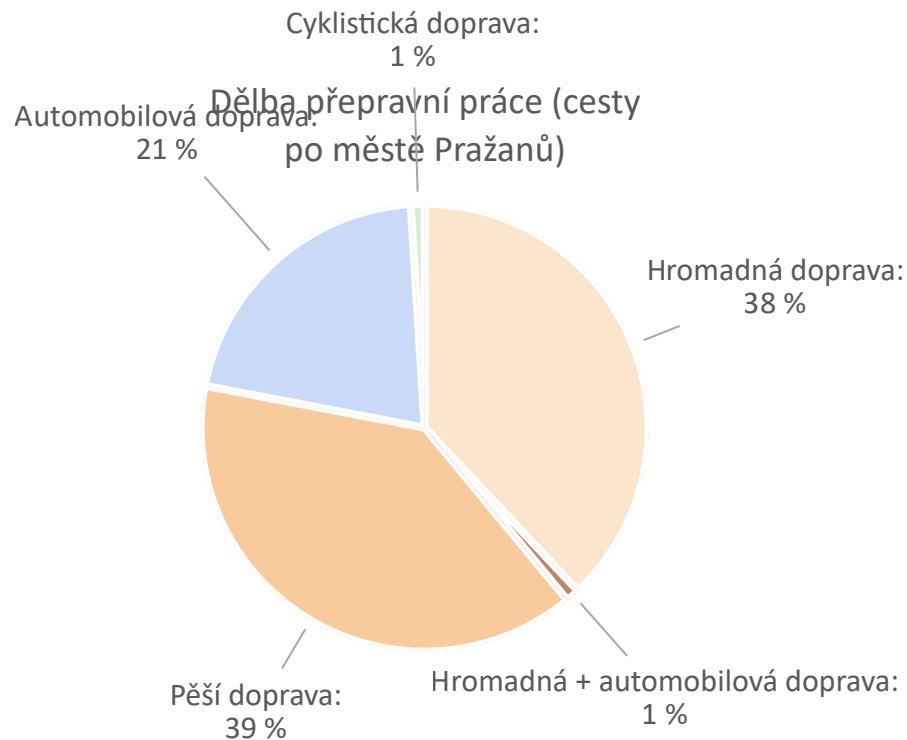
Výdaje HMP na AP 2024-2026 na ostatní (v mld. Kč)



● DPP - ostatní: ● TSK: ● INV: ● ROPID: ● ODO:

\* Výdaje HMP celkem na akce v AP 2024 -2026  
Pozn. výdaje na Metro D ≈ výdaje na vše ostatní

# Dělbá přepravní práce (cesty po městě Pražanů)\*



1. Rozvoj hromadné dopravy
2. Bezpečnost a podpora pěších
3. Obnova a rozvoj silniční sítě
4. Infrastruktura pro cyklisty (a pěší)
5. Podpůrná opatření

\*Data: Ročenka dopravy 2021, TSK, str. 18-19 (poslední šetření pro Prahu a Středočeský kraj)

Pozn. Šetření v období COVID-19 nadhodnocuje podíl pěších cest

# Alokace na vybraná opatření\* (min. 1 % rozpočtu AP2024-2026)

	Výdaje HMP (mld. Kč)	Procento rozpočtu P+
1 Preference veřejné dopravy v uličním prostoru	1,3	1
2 Automatizace linek metra	19	14
3 Úpravy zastávek a stanic metra na bezbariérové, bezbariérový vozový park	2,8	2
5 Výstavba (a rekonstrukce) terminálů, vozoven a další infrastruktury VHD	10,6	8
7 Výstavba linky Metra D a rozšíření stávajících linek	65,2	49
9 Nové tramvajové tratě - příprava a realizace	6,9	5
10 Rekonstrukce ulic, odstranění bariér a zatraktivnění veřejného prostoru	4	3
11 Nové celoměstsky významné stezky pro chodce a cyklisty (v centru města)	1	1
12 Nové celoměstsky významné stezky pro chodce a cyklisty (ostatní)	0,8	1
19 Nabíjecí infrastruktura pro trolejbusy a elektrobusy	2,2	2
24 Nové mosty	1,6	1
27 Pražský okruh (kompenzační opatření)	2,4	2
29 Rozvoj telematiky (např. řízení tunelů, křižovatek a další)	1,3	1
Rekonstrukce stávající dopravní infrastruktury a technického vybavení podle aktuálních standardů	12,4	9
50 Ostatní opatření	1,6	1
18 Výměna vozového parku DPP a dalších dopravců za energeticky a uhlíkově úsporný	3,3	-
<i>Běžné náklady na PID</i>	<i>18,1</i>	<i>-</i>
<b>Celkem</b>	<b>134</b>	

\*Struktura vychází z platného Plánu udržitelné mobility

# V AP<sub>2024-2026</sub>: 1. Rozvoj hromadné dopravy

- Metro D
- Automatizace metra C
- Nové TRAM tratě:
  - Příprava dalších TRAM tratí (*viz dále*)
  - Dvorecký most
  - Terminál Smíchovské nádraží
  - Bezbariérové zpřístupnění stanic metra Flora, Pražského povstání, Kačerov
  - Balíčky: Zlepšení infrastruktury MHD, jednotný informační systém, program vybavení přestupních bodů, ...
  - Nabíjecí infrastruktura pro trolejbusy a elektrobusy (*s dotacemi EU*)

Tramvajové tratě v pokročilém stádiu přípravy nebo před realizací
Tramvajová trať Pankrác
Tramvajová trať Počernická
Tramvajová trať Kobylisy – Bohnice
Tramvajová trať Václavské náměstí (horní část VN)
Tramvajová trať Muzeum (křiž. Vinohradská – Legerova)
Tramvajová trať Libuš – Nové Dvory
Tramvajová trať Malovanka – Strahov
Tramvajová trať Kobylisy – Zdiby

## V provozní části P+ (nákladech na PID):

- Výměna vozového parku DPP a dalších dopravců za energeticky a uhlíkově úsporný (*s dotacemi EU*)
- Posílené železniční linky, pořízení větších železničních vozidel

# Mimo možnosti AP<sub>2024-2026</sub>: 1. Rozvoj hromadné dopravy

Ale pokračující příprava dalších TRAM tratí

- realizace po r. 2026:

Tramvajové tratě s pokračující přípravou – realizace po r. 2026
Tramvajová trať Bolzanova – Hlavní nádraží – Muzeum
Tramvajová trať Podbaba – Troja – Bohnice ( <i>severní tramvajová tangenta</i> )
Tramvajová trať Nádraží Modřany – Komořany
Tramvajová trať Dvorce – Budějovická – Michle
Tramvajová trať Spořilov – Opatov – Háje
Tramvajová trať Nádraží Podbaba – Suchdol
Tramvajová trať Ďáblice – Letňany – Čakovice
Tramvajová trať Kubánské náměstí – Vinohradská
Tramvajová trať Dědina – Dlouhá Míle
Tramvajová trať Olšanská – Habrová

# Mimo možnosti AP<sub>2024-2026</sub>: 1. Rozvoj hromadné dopravy

- Lanová dráha Podbaba - Troja – Bohnice
- Depo Zličín
- Bezbariérová zpřístupnění stanic metra:
  - Českomoravská
  - Náměstí Republiky
  - Jinonice
  - Křižíkova
  - Staroměstská, ...
- Vozovna Braník
- Elektrifikace autobus linek 142, 225, 174, 184, 136, 150
- Terminál Černý Most, ...

Pozn. další opatření v zásobníku na <http://poladprahu.cz>

## V AP<sub>2024-2026</sub>: 2. Bezpečnost a podpora pěších

- Vybrané rekonstrukce ulic s odstraněním bariér a zatraktivnění veřejného prostoru
  - Rekonstrukce Jana Želivského
  - Rekonstrukce ulice Seifertova
  - Doprovodná opatření metra D
  - Zvýšení bezpečnosti v okolí severojižní magistrály (Legerova – Sokolská)
  - Plečnikova alej
- Balíčky:
  - Praha bez bariér
  - „Chodníkový program“
  - Bezpečnostní úpravy přechodů pro chodce a nehodových míst a další infrastruktury pro aktivní mobilitu (BESIP)
- Dotační schéma na podporu aktivní mobility (pro MČ a další)
- Program zklidňování dopravy u škol, školní plány mobility a zřizování zón 30 (na žádost MČ)
- Generel veřejných prostranství



# Mimo možnosti AP<sub>2024-2026</sub>: 2. Bezpečnost a podpora pěších

- Vybrané rekonstrukce ulic s odstraněním bariér a zatraktivnění veřejného prostoru
  - Hradební Corso
  - Mariánské náměstí a okolí
  - Vybíralka
  - Křižovnická – Smetanovo nábřeží – Masarykovo nábřeží
  - Slezská
  - Klárov
  - Malešická
  - Dvořákovo nábřeží
  - Vítězné náměstí
  - Na Pomezí
  - Kampus Dejvice
- ...

Pozn. další opatření v zásobníku na <http://poladprahu.cz>

# V AP<sub>2024-2026</sub>: 3. Obnova a rozvoj silniční sítě

- Rekonstrukce stávající dopravní infrastruktury a technického vybavení podle aktuálních standardů
  - Mosty
    - Libeňský
    - Soubor 5. května a související úpravy
    - Most Legií
    - Palackého most
    - Jižní spojka (Barrandovský most - Spořilovská), Mosty
    - Most Chilská – Opatov
    - Hlávkův most
    - Čechův most
    - Most průmyslová
  - Strahovský tunel
  - Jižní spojka (Spořilovská – Průmyslová), Českobrodská
- Telematika: Multifunkční operační středisko Malovanka; správa SSZ, liniové řízení MO, scénáře řízení dopravy, kooperativní systémy řízení dopravy
- P + R Dědina
- Protihluková opatření (v severní části města)
- Průmyslový polookruh; kompenzační opatření k Pražskému okruhu
- Hostivařská spojka

# Mimo možnosti AP<sub>2024-2026</sub>: 3. Obnova a rozvoj silniční sítě

- Rekonstrukce stávající dopravní infrastruktury a technického vybavení podle aktuálních standardů
  - Mosty
    - Mánesův
- Hloubětínský tunel
- P+R Hostivař, P+R Depo Zličín, ...
- Libeňská spojka
- MO Pelc/Tyrolka - U Kříže
  - bez následného financování (příprava)
- MO Balabenka – Rybníčky
  - bez následného financování (příprava)
- Radlická radiála - JZM Smíchov
  - bez následného financování (příprava)

Pozn. další opatření v zásobníku na <http://poladprahu.cz>

# V AP<sub>2024-2026</sub>: 4. Infrastruktura pro cyklisty a pěší

- Nové celoměstsky významné stezky pro chodce a cyklisty (v centru města):
  - A1 centrum (realizace)
  - A3 Nový Smíchov: Radlická – Nádražní (realizace)
  - A3 Vltava – Drážní promenáda (realizace)
  - A5 napojení na Hlavní nádraží (realizace)
  - A6 Argentinská – Výstaviště, Bubenská - Dělnická (realizace)
  - A8 Východní cyklomagistrála (realizace)
- Nové celoměstsky významné stezky pro chodce a cyklisty (ostatní):
  - A2 MOL – Ledárny - nádraží Modřany (realizace)
  - A3 Kolovraty (realizace)
  - A5 Dolní Počernice (realizace)
  - A6 Veleslavín- hranice Prahy (příprava)
  - A7 K Pazderkám (realizace)
  - A8 Vinice – Běchovice (realizace)
  - A9 Hutě – Borská (realizace)
  - A0 Podchod v ul. Stoliňská (realizace); K Tabulce – K Cihelně (realizace)
- Další infrastruktura a opatření k rozvoji cyklistiky vč. zpřístupnění stanic metra
  - cyklomobiliář a podpora bikesharingu
- Výstavba cyklostezek a pěších propojení Prahy a Stř.Č. kraje
  - koordinace

# Mimo možnosti AP<sub>2024-2026</sub>: 4. Infrastruktura pro cyklisty a pěší

- Nové celoměstsky významné stezky pro chodce a cyklisty (v centru města):
  - A2 Průchod trasy centrem Prahy (Mánes - Nám. Jana Palacha včetně)
  - A4 centrum (příprava a realizace)
  - A9 Krejčířek – Vysočany (příprava)
- Nové celoměstsky významné stezky pro chodce a cyklisty (ostatní):
  - Povltavská promenáda
  - A3 Drážní promenáda (příprava)
  - A3 Hostivař – Dolní Měcholupy; Uhříněves (příprava)
  - A4 Jižní Město II (příprava); Háje – Uhříněves (příprava)
  - A7 Dejvice; napojení na Drážní promenádu (příprava); Pod Táborem; Dejvice (příprava)
  - A9 SVCM Vysočany; Pod Klíčovem – Rajská Zahrada – Opočenská (příprava)

Pozn. další opatření v zásobníku na <http://poladprahu.cz>

## V AP<sub>2024-2026</sub>: 5. Podpůrná opatření

- Optimalizace financování a zajištění všech služeb v dopravě
- Rozvoj a zefektivnění zón placeného stání vč. kontroly a vymáhání pokut za přestupky
- Nastavení efektivních podmínek parkování EV v ZPS vč. u dobíječek
- Sběry dat o uživatelích a infrastruktuře vč. posílení kapacit pro účely modelování
- Spolupráce a rozdělení kompetencí V PID (např. správy zastávek, marketingu)
- Snížení dopadů citylogistiky (studie řešení)
- Optimalizace sdílených forem mobility (carsharingu a mikromobility)
- Sběry dat o dopadech dopravy vč. uhlíkové stopy a celkových společenských přínosů velkých staveb, CBA (vytvoření metodiky a její ověření)
- Vnější komunikace o souvislostech mezi dopravními problémy a nástroji udržitelné dopravy (vč. programu vzdělávání žáků a studentů ZŠ - VŠ)
- Vnitřní komunikace s MČ a ostatními stakeholdery o nástrojích podpory udržitelné mobility (standardy a vzorová řešení)

# Shrnutí

- Aktualizace P+ (malá) v podobě AP 2024 – 2026 (v intencích platné SEA)
- Potřeba aktualizace do května 2024
  - Kvůli čerpání dotací z OPD3 na TRAM tratě a trolejbusy, které nejsou ve stávajícím AP vyjmenované
- AP s rozpočtem ve výši 32,1 mld. Kč (vč. Metra D) do 2026 a 110,2 mld. Kč do 2030
- Příprava většího počtu opatření – zaměnitelnost kvůli předpokladu NErealizovatelnosti
- Na dokončení všech připravovaných investic NEJSOU finance
- Další aktualizace 2027 nebo mimořádně v případě:
  - dalších dotačních zdrojů (*ModFond*)
  - jiných příjmů (od státu, PPP) či změně finanční situace

## Další postup 2024:

Harmonogram do června 2024	
19. dubna	Termín pro zaslání připomínek
duben	Vypořádání a zapracování připomínek v souladu se zásadami platné Dopravní politiky, str. 9-10; <a href="https://poladprahu.cz/download/">https://poladprahu.cz/download/</a>
	Projednání návrhu s MŽP (soulad s platným stanoviskem SEA)
31. května	Projednání RHMP



Děkuji za pozornost a  
spolupráci všech, kteří se na návrhu podíleli

[marketa.braun.kohlova@praha.eu](mailto:marketa.braun.kohlova@praha.eu)



**oict.**



**pid**

**Středočeský kraj**

**idsk** integrovaná doprava  
středočeského kraje

## 2.2 Zásady dopravní politiky

Veřejnou dopravou především

Praha vidí budoucnost mobility v rychlé, kvalitní, provázané a dostupné síti integrované veřejné dopravy, založené na výhodách kolejové dopravy i elektrické trakce, která bude konkurenceschopnou alternativou k individuální automobilové dopravě. Promyšlené posílení a rozvoj městské a příměstské železnice, metra, tramvají či dalších kolejových systémů nabídne uživatelům veřejné dopravy rychlé a snadné cestování po celém městě i metropolitní oblasti s nízkým dopadem na životní prostředí a vysokou ekonomickou i prostorovou efektivitou.

Autem, když nejde jinak

Praha bude podporovat automobilovou dopravu jednak jako doplněk k cestování veřejnou dopravou v méně zatížených přepravních vztazích, kde by veřejná doprava nebyla dostatečně efektivní, a jednak také tam, kde zajišťuje nezbytné zásobování města zbožím a službami. Rozšiřovat se bude systém P+R navázaný na atraktivní kolejové linky veřejné dopravy do okolí Prahy. V oblastech s dobrou dostupností veřejné dopravy a vysokou koncentrací aktivit bude automobilová doprava regulována kombinací zklidňovacích opatření, parkovací politiky a zpoplatněného vjezdu do území. Systém zásobování města zbožím a službami bude mít nižší dopad na město a životní prostředí.

Aktivně pro každého

Chůzi i cyklistiku bude Praha rozvíjet jak na cestách „od dveří ke dveřím“, tak i v návaznosti na přestupní body veřejné dopravy v „prvním a posledním kilometru“ cesty. Velkého rozvoje se rovněž dočká systém B+R a sdílených jízdních kol, navázaný na trasy vlaků, metra a tramvají, v širším centru pak orientovaný i na cesty „ode dveří ke dveřím“.

Město pro život

Praha bude zvyšovat kvalitu veřejného prostranství a celoplošně zklidňovat dopravu v návaznosti na postupné odstraňování vnitřního dluhu sítě dopravní infrastruktury. Rovněž bude systematicky rozvíjet a preferovat integrovanou veřejnou dopravu společně se zvýhodněním chůze a cyklistiky. Postupně umožní snížit nároky na rozsah dopravních ploch, zlepšit lokální životní podmínky a navrátit do ulic a veřejných prostranství více života. Praha se tím stane příjemnějším městem pro život i podnikání.

## 2.2 Zásady dopravní politiky

### Plánovat pro budoucnost

Praha bude důsledně koordinovat územní a dopravní plánování, včetně využití městotvorné funkce kolejové dopravy, zejména jako reakci na hrozbu suburbanizace v okolí Prahy i jako podporu města krátkých vzdáleností. Praha bude využívat nových poznatků ve vědě a technice pro rozvoj svého dopravního systému v souladu s celosvětovým konceptem tzv. smart cities. Nové poznatky ve vědě a technice znamenají především větší využití segmentu informačních technologií pro plánování, řízení či využívání dopravy a dopravní infrastruktury. Díky informačním technologiím bude Praha směřovat ke konceptu „mobility as a service“.

### O co méně stavět, o to lépe řídit

Praha upřednostní lokální zlepšení stávající silniční infrastruktury, včetně zavedení pokročilých systémů řízení dopravy pro efektivní využití silniční sítě, před výstavbou nových kapacitních komunikací. Ve vazbě Prahy na okolní region budou uplatněna opatření pro odvedení tranzitní automobilové dopravy mimo hustě zastavěné území. Praha rovněž bude podporovat implementaci vhodných systémů řízení optimalizujících provoz veřejné dopravy či umožňujících zvýšení kapacity zejména železniční dopravy.

### Čistěji zásobovat

Praha se zaměří na rozšíření datové základny o městském zásobování. Podporovat bude alternativní, především nízkoemisní a bezemisní dopravu zboží, včetně dopravy kolejové, vodní a cyklistické a jejich vzájemného propojení. Podporovat bude rovněž konsolidaci zásilek, ať již v průběhu přepravy, nebo na výdejních místech včetně automatizovaných způsobů výdeje zásilek. Důraz bude kladen také na snížení dopadů dopravy substrátů a stavebního materiálu či odpadů, a to využitím železniční a vodní dopravní infrastruktury.

### Táhnout za jeden provaz

Praha se bude snažit o silné nasazení a vzájemnou koordinaci hl. m. Prahy, jeho městských částí a organizací, Středočeského kraje a jeho organizací, měst a obcí na jeho území a dalších partnerů na úrovni státu, což je nezbytný předpoklad naplňování dopravní politiky. Jedině těsné propojení subjektů na straně organizace, investic i provozu umožní uvést v život jak mnoho drobných opatření v krátkém čase, tak i zásadní investice v kolejové dopravě v příštích desetiletích i daleko za administrativní hranicí Prahy.