

Příloha Akčního plánu 2024-2026

Karty opatření

ROPID, součinnost TSK

Preferenční opatření Pražské integrované dopravy (PID) je zaměřené na problémová místa a související procesy. Jeho předmětem je efektivní kombinace prostorových opatření a preference na místech světelných signalizací, resp. související řízení dopravního proudu v ucelených úsecích sítě, a to za účelem zvýšení její cestovní rychlosti a spolehlivosti, eliminace negativního vlivu automobilové dopravy na provoz PID a zvýšení ekonomické a energetické efektivity jejího provozu. Součástí opatření jsou úpravy zastávek PID. Opatření zahrnuje tvorbu obecného návodu pro projektování preference PID na SSZ (HW + SW) s cílem tvorby systémově korektních a dostatečně účinných řešení pro preferenci PID, eliminujících negativní vlivy preferenčních zásahů vůči ostatním účastníkům provozu, a to zejména chodcům.

Předpokladem realizace opatření je systematický přístup k preferenci PID s využitím dat a pokročilých technologií. Do realizace opatření jsou zapojeny všechny městské organizace v dopravě s jasným rozdělením kompetencí aktérů při realizaci jednotlivých akcí. Opatření koordinuje ROPID a jeho součástí je zapojení Prahy a Středočeského kraje do návrhů úprav právních a technických norem. Příkladem akcí v tomto opatření je stavební rozšíření Horoměřické ulice pro plynulý provoz autobusů, nestavební posílení preference veřejné dopravy v úseku Křižovnická – Smetanovo nábřeží – Masarykovo nábřeží nebo využití automatické kontroly zneužívání vyhrazených pruhů pro autobusy.

Akce¹ (*číslo akce před názvem; předpoklad dokončení v závorce*):

- 1.1 Horoměřická, stavební rozšíření (2028)
- 1.2 Českobrodská, stavební rozšíření – příprava (2029)
- 1.3 Kapitola Zlepšení infrastruktury VHD (průběžně do 2030)

Celkové investiční náklady: 1 600 mil. Kč

Investiční náklady v letech 2025–2026: 1 100 mil. Kč

Náklady na provoz²: *nevyčísleny*

Termín realizace: průběžně do roku 2030

Předpoklad spolufinancování: -

¹ V číslovaném výčtu akcí jsou uvedeny pouze akce hlavního města Prahy a jeho organizací. Související akce jiných subjektů, zejména Správy železnic a ŘSD, jsou uvedeny pouze v textu nebo nečíslovaných odrážkách.

² Jedná se o dodatečné provozní náklady ve srovnání se stavem „bez projektu“.

DPP

Cílem opatření je zavedení plně automatického provozu metra bez strojvedoucích (v první fázi na lince C), umožňujícího minimální špičkový interval 90 sekund v provozu s cestujícími, a to za použití jednotné dopravní technologie s novou linkou I. D. Zavedením plně automatického provozu metra na lince C dojde k navýšení přepravní kapacity a cestovní rychlosti, zvýšení plynulosti a bezpečnosti provozu, úspoře provozních nákladů, možnosti flexibilní úpravy provozních intervalů podle aktuální přepravní poptávky, podstatné úspoře provozních nákladů a zvýšení přesnosti provozu a plnění standardů kvality. Realizací projektu je zároveň řešena obnova vozového parku rekonstruovaných vlaků metra typu 81-71M v provozu na lince B pražského metra. Předmětem akce je zejména dodávka nového drážního zabezpečovacího zařízení založeného na technologii CBTC (stacionární a vozová část), vlaků pro plně automatický provoz bez strojvedoucích, úprava návazných technologických částí trasy linky C včetně instalace nástupištních stěn ve stanicích a modernizace dispečinku a depa Kačerov. Projekt Automatizace linky C je první realizační částí strategie DPP ve věci postupné plně automatizace provozu stávajících linek metra za účelem zefektivnění služeb pro cestující ve veřejné dopravě.

Akce:

- 2.1 Automatizace linky C – dopravní systém a technologické úpravy trasy C (2030+)
- 2.2 Automatizace linky C – nové plně automatické vlaky (2030+)

Celkové investiční náklady: 25 900 mil. Kč

Investiční náklady v letech 2025–2026: 950 mil. Kč

Náklady na provoz za rok: úspora 768 mil. Kč

Termín realizace: 2031

Předpoklad spolufinancování: 6 840 mil. Kč z OPD 3

DPP

Opatření řeší postupné úpravy tramvajových a autobusových zastávek a stanic metra, které umožní bezpečný bezbariérový přístup osobám se sníženou schopností pohybu a orientace, ale také cestujícím s kočárky a dalším. Jeho součástí jsou kromě výtahů, nájezdových ramp, úpravy vstupů a okolí stanic metra také vodicí prvky a vizuální či akustické orientační systémy. Jednotlivé akce budou probíhat v souladu s *Koncepcí odstraňování bariér ve veřejné hromadné dopravě v hl. m. Praze*, a to s ohledem na finanční možnosti města. Kromě stanic metra se jedná o zastávky ve správě TSK a DPP a také pěší a cyklistické přístupy k železničním stanicím (viz též opatření 25 a 38).

Opatření tvoří čtyři typy akcí: 1) samostatné úpravy tramvajových a autobusových/trolejbusových zastávek vč. pěších přístupů k nim a dále pěších a cyklistických přístupů k železničním zastávkám; 2) bezbariérová zpřístupnění stanic metra; 3) výměna vozového parku tramvají za nízkopodlažní; 4) obnova informačního a komunikačního systému VPN, který pomáhá lépe zpřístupnit VHD nevidomým. Bariéry jsou dále odstraňovány při celkových rekonstrukcích ulic (viz opatření 10).

Ad 1) Příkladem tramvajových zastávek, jejichž úpravy budou zahájeny nebo realizovány do roku 2026, jsou Orionka (ve směru do centra), Vinohradská vodárna, Zborovská, Nákladové nádraží Žižkov (v ul. Olšanská), Zvonařka a Štěpničná. Příkladem bezbariérových úprav autobusových zastávek jsou zastávky v ulicích Beranových, Slévačská, Komořanská, Bubenečská a další.

Ad 2) V souladu s *Koncepcí odstraňování bariér ve veřejné hromadné dopravě v hl. m. Praze* probíhají práce na bezbariérovém zpřístupnění stanice metra Jiřího z Poděbrad, Flora, Pražského povstání, Kačerov, Vyšehrad, Rajská zahrada a Strašnická. Realizované úpravy mají dále přínos i pro cestující s kočárky nebo s dětmi, pro osoby se sníženou pohyblivostí či seniory a ve svém důsledku i pro všechny ostatní uživatele hromadné dopravy v Praze.

Ad 3) Souběžně s uvedenými investičními akcemi v síti VHD nakoupí DPP nové nízkopodlažní tramvaje (40 až 200 kusů) a některé stávající na nízkopodlažní modernizuje (65 kusů). Náklady na tuto část naplňování *Koncepce odstraňování bariér ve veřejné hromadné dopravě* budou součástí kompenzace za služby PID a běžných nákladů DPP (akce 110).

Ad 4) Dále se připraví a vysoutěží obnova informačního a komunikačního systému VPN, který zpřístupňuje VHD nevidomým. Jedná se o systém vysílače v rukou uživatele a přijímače umístěného ve vozidle VHD nebo ve veřejném prostoru. Prostřednictvím VPN získává nevidomý cestující informaci o přijíždějícím vozidle, čísle linky a směru jízdy, uspořádání zastávky nebo stanice metra a informuje řidiče vozidla o svém úmyslu nastoupit nebo vystoupit. Pro obnovu VPN instaluje DPP nový typ přijímačů, který je schopen pracovat na dvou frekvencích (staré pro „doživající“ vysílačky a nově určené frekvenci na úrovni EU pouze pro tento účel).

Akce:

3.2 Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Flora (2026)

3.3 Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Pražského povstání (2025)

- 3.4 Severní vestibul Vltavská (po 2030)
- 3.5 Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Kačerov (2026)
- 3.6 Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Vyšehrad (2026)
- 3.7 Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Rajská zahrada (2026)
- 3.8 Druhý vestibul a bezbariérové zpřístupnění stanice metra Strašnická (2026)
- 3.1 Rekonstrukce stropní desky nad povrchem vestibulu stanice Florenc (2026)
- X.2 Nákup až 40 kusů nízkopodlažních jednosměrných tramvají pro nové tramvajové tratě
- X.3 Nákup až 160 kusů nízkopodlažních jednosměrných tramvají pro stávající a nové tramvajové tratě (2027–2031)

Celkové investiční náklady: 3 075 mil. Kč (z toho 1 856 mil. Kč na rekonstrukci stropní desky ve stanici metra Florenc); navíc 16 600 mil. Kč na pořízení nízkopodlažních tramvají hrazené formou kompenzace za PID

Investiční náklady v letech 2025–2026: 1 463 mil. Kč

Náklady na provoz za rok: *nevyčísleny*

Termín realizace: průběžně do roku 2032 (nákup nízkopodlažních tramvají)

Předpoklad spolufinancování: 1 200 mil. Kč na nákup 20 ks nízkopodlažních tramvají z NPO a dalších z Modernizačního fondu v závislosti na nastavení dotačního titulu

ROPID, TSK, THMP

Opatření představuje tvorbu jednotného informačního a navigačního systému pro obyvatele a návštěvníky hlavního města, jeho postupnou realizaci formou jednotného mobiliáře s informačními prvky, on-line informační nástroje (např. PID Lítačka) a také sjednocení vzhledu vozidel a zastávek Pražské integrované dopravy. Součástí je vybavování přestupních bodů VHD novým pražským mobiliářem podle *Standardu zastávek PID* a aplikace PID Lítačka s funkcemi jednotné registrace a platby za dopravní služby, s aktuálními dopravními informacemi. Opatření koordinuje ROPID s účastí DPP, TSK, OICT, Středočeského kraje, IDSK a Správy železnic. IDSK klade důraz na to, aby všechny nově realizované zastávky odpovídaly standardům PID.

Součástí opatření jsou systémové úpravy kompetencí mezi dotčenými organizacemi města při správě zastávek a přestupních bodů PID. Opatření zahrnuje i požadavek hl. m. Prahy a Středočeského kraje, aby Ministerstvo dopravy ČR nařídilo uplatňování *Standardu zastávek PID* organizacím jím zřízeným (tedy SŽ a ŘSD). Cílem opatření je propagovat využívání udržitelných druhů dopravy (VHD, pěší chůze a cyklistiky) a podporovat multimodalitu cestování formou lepší navigace k zastávkám a stanicím hromadné dopravy.

Akce:

- 4.1 Jednotný informační systém vč. programu vybavení přestupních bodů
- 4.2 MaaS APP – vývoj jednotné registrace a platby pro služby mobility

Celkové investiční náklady: *budou známy po realizaci pilotních projektů*

Investiční náklady v letech 2025–2026: 74 mil. Kč

Náklady na provoz za rok: jednotky mil. Kč (z běžného rozpočtu TSK, THMP a OICT)

Termín realizace: průběžně do roku 2040

Předpoklad spolufinancování: -

DPP

Součástí opatření je komplexní rekonstrukce několika důležitých železničních stanic a dále série stavebních akcí a úprav vozoven, dep a další infrastruktury, nezbytné pro efektivní provoz VHD. Cílem opatření je zlepšení služby VHD a efektivní zajištění provozu a údržby vozového parku DPP, a to primárně tramvají, v souvislosti s trvalým růstem jejich dopravních výkonů na nových tratích. Většinu investičních akcí ve druhé skupině vč. výstavby vozovny Hloubětín, navýšení kapacity vozovny Motol a projektové přípravy vozovny Braník bude realizovat DPP. U uvedených akcí DPP se s výjimkou úpravy vozoven předpokládá financování z vlastních zdrojů DPP.

Současně budou probíhat klíčové investice zlepšující služby poskytované na území hlavního města Prahy na železnici. Konkrétně se jedná o modernizaci a dostavbu železničních stanic Masarykovo nádraží (s plánovaným dokončením v roce 2027), Praha-Smíchov a rekonstrukci odbavovací haly železniční stanice Praha hlavní nádraží. V období tohoto akčního plánu bude zahájena rekonstrukce železniční stanice Praha-Smíchov, a to včetně výstavby nového terminálu Smíchovské nádraží (v kompetenci INV MHMP). Součástí rekonstrukce bude i výstavba cesty pro pěší a cyklisty v okolí terminálu a výstavba lávky v železniční stanici Praha-Smíchov (viz opatření 25). Do roku 2026 také proběhne 1. fáze komplexní rekonstrukce zastropení nové odbavovací haly železniční stanice Praha hlavní nádraží, kterou tvoří úprava secesní Fantovy budovy a stavební úpravy prostoru pod Severojižní magistrálou (v kompetenci a z finančních zdrojů Správy železnic).

Dále se na území Středočeského kraje připravují nové a rekonstruované terminály Nymburk (v prostoru nádraží Nymburk hl. n. a jeho přednádražního prostoru), Kutná Hora (v prostoru nádraží Kutná Hora město a přilehlého brownfieldu) a terminál VRT Pučery/Kořenice/Bečváry na připravované vysokorychlostní trati Praha – Brno v okrese Kolín, s návazností na regionální vlaky a linky autobusové dopravy PID.

Akce:

- 5.1 Terminál Smíchovské nádraží – návaznost tras pro pěší a cyklisty (2030)
- 5.2 Terminál Smíchovské nádraží (2030+)
- 5.3 Vozovna Motol – navýšení kapacity (2027)
- 5.4 Vozovna Hloubětín (2025)
- 5.5 Vozovna Braník – příprava (2026)
- 5.6 Hala pro deponaci silničních vozidel JHV ve vozovně Střešovice (2025)

Akce SŽ:

- Rekonstrukce železniční stanice Praha-Smíchov
- Modernizace a dostavba železniční stanice Praha Masarykovo nádraží
- Komplexní rekonstrukce zastropení nové odbavovací haly železniční stanice Praha hlavní nádraží

Celkové investiční náklady: 14 364 mil. Kč, z toho na terminál Smíchov 8 400 mil. Kč (jen z rozpočtu HMP)

Investiční náklady v letech 2025–2026: 1 800 mil. Kč

Náklady na provoz za rok: 33,7 mil. Kč (vozovna Hloubětín), náklady na provoz terminálu Smíchovské nádraží nejsou vyčísleny

Předpoklad spolufinancování: kromě vlastních zdrojů DPP na údržbu infrastruktury pro provoz VHD se prověří možnost spolufinancování navýšení kapacity vozovny Motol z evropských dotačních zdrojů; (k tomu 9 500 mil. Kč z rozpočtu SŽ)

IPR ve spolupráci s DPP

Opatření obsahuje sadu aktivit vedoucích k zajištění stabilizace území pro budoucí rozvoj tramvajových tratí, které v Praze ve vzdálenější budoucnosti vytvoří tangenciálně-okružní spojení veřejnou hromadnou dopravou. Hlavním účelem tangenciálního spojení je nabídnout obyvatelům Prahy a okolí rychlé a kvalitní spojení VHD a odlehčit tím mimo jiné dopravně přetíženému centru města. Opatření počítá s vedením tramvajových tratí, které je nutné do roku 2030 územně a funkčně stabilizovat tak, aby bylo alespoň u části z nich možné zahájit projekční přípravu. Seznam záměrů vychází ze *Strategie rozvoje tramvajových tratí v Praze do roku 2030* (aktualizace z roku 2021).

Opatření obsahuje přípravy tří skupin akcí v pořadí podle priorit z hlediska systémových dopadů a funkční podmíněnosti: 1) východní tramvajová tangenta; 2) severní tramvajová tangenta a 3) jižní tramvajová tangenta.

Ad 1) Východní tramvajová tangenta propojí MČ Praha 11, Praha 10, Praha 3 a Praha 8. Vyjma stávajících nebo již v územním plánování připravovaných staveb je pro dokončení východní tramvajové tangenty zapotřebí příprava dvou úseků tramvajových tratí (prozatím pouze v *Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy*):

- Záběhlická – Eden – Vršovická
- Kubánské náměstí – Želivského

Součástí komplexního řešení dotčeného území je i úprava podjezdu ulice U Vršovického hřbitova. Komplexní a včasná příprava těchto záměrů zvyšuje funkční i systémový potenciál dalších tramvajových tratí (např. záměr tramvajové tratě na Jižní Město či tramvajové tratě tvořící tzv. jižní tramvajovou tangentu).

Ad 2) Severní tramvajová tangenta funkčně propojí MČ Praha 6 a Praha 8, její součástí je úsek:

- Podbaba – Troja (Zoo) – Bohnice

Komplexní a včasná příprava tohoto záměru zvyšuje funkční i systémový potenciál dalších tramvajových tratí (např. záměr tramvajové tratě Kobylisy – Bohnice). V následujícím období se bude pokračovat v přípravě tramvajové trati (viz opatření 9).

Ad 3) Jižní tramvajová tangenta funkčně propojí MČ Praha 5 a Praha 4. Je územně stabilizovaná a v následujících letech spolu s dokončením Dvoreckého mostu připraví tramvajové úseky: Dvorce – Budějovická a Budějovická – Michle (viz opatření 9).

Akce:

6 Tangenciálně-okružní spojení VHD – územní stabilizace a příprava

Celkové investiční náklady: 0 Kč (jde pouze o koordinaci záměrů ze strany IPR, náklady na přípravu obsahuje opatření 9)

Investiční náklady v letech 2025–2026: 0 Kč

Náklady na provoz za rok: 0 Kč (v opatření 9)

Termín realizace: *příprava 2026, realizace 2030+*

Předpoklad spolufinancování: -

DPP

Opatření zahrnuje výstavbu části I. provozního úseku trasy metra D z Pankráce do Depa Písnice se stanicemi: Pankrác (přestup na linku C) – Olbrachtova – Nádraží Krč – Nemocnice Krč – Nové Dvory – Libuš – Písnice – Depo Písnice (P+R). Provoz linky bude automatický, „bez řidiče“. Součástí odhadu celkových nákladů na I. provozní úsek trasy metra D je i pořízení 16 ks souprav v délce 80 m. V horizontu tohoto akčního plánu se počítá s výstavbou úseku Pankrác – Olbrachtova, zahájením výstavby úseku Olbrachtova – Nové Dvory, přípravou úseků Nové Dvory – Depo Písnice a II. provozního úseku Náměstí Míru – Pankrác.

V případě přípravy jednotlivých úseků metra se v tomto opatření jedná o otevřený seznam, který lze podle územního rozvoje a funkční potřeby doplňovat také o rozšíření stávajících linek metra.

Akce:

7 Metro D – I. provozní úsek vč. pořízení 16 souprav (2031)

Celkové investiční náklady: 104 930 mil. Kč

Investiční náklady v letech 2025–2026: 30 650 mil. Kč

Náklady na provoz za rok: 1 200 mil. Kč (od 2031)

Termín realizace: 2031 (úsek Pankrác – Nové Dvory)

Předpoklad spolufinancování: 40 000 mil. Kč z úvěru EIB

DPP

Opatření zahrnuje realizaci a přípravu sedmi úseků tramvajových tratí v souladu s platnou *Strategií rozvoje tramvajových tratí v Praze do roku 2030* (aktualizace z roku 2021). Dva z těchto úseků budou postaveny v samotném centru města, tedy na Václavském náměstí a v jeho blízkosti, a to s primárním cílem odlehčit dopravně přetíženému centru města. Zbývajících pět zpravidla radiálních úseků se nachází v okrajových částech města a jejich hlavní přínos spočívá ve vytvoření rychlého a pohodlného spojení pro obyvatele města tak, aby byli motivováni používat k cestám do města především hromadnou dopravu. Pro dopravní obsluhu na nových tramvajových tratích pořídí DPP 40 ks nových nízkopodlažních tramvajů (akce X.2 v opatření 3).

Jmenovitě opatření zahrnuje realizaci následujících úseků nebo její zahájení:

- 8.1 Tramvajová trať Václavské náměstí (2027)
- 8.2 Tramvajová trať Počernická (2027)
- 8.3 Tramvajová trať Pankrác (2024)
- 8.4 Tramvajová trať Muzeum (2027)
- 8.5 Tramvajová trať Kobylisy – Sídliště Bohnice (2030)
- 8.6 Tramvajová trať Libuš – Nové Dvory (2027)
- 8.7 Tramvajová trať Malovanka – Strahov (2027)

Celkové investiční náklady: 7 137 mil. Kč

Investiční náklady v letech 2025–2026: 4 855 mil. Kč

Náklady na provoz za rok: 159 mil. Kč (po zprovoznění všech úseků)

Termín realizace: postupně do 2030

Předpoklad spolufinancování je u úseků tramvajové trati Václavské náměstí, tramvajové trati Muzeum, tramvajové trati Malovanka – Strahov a tramvajové trati Počernická řešen podanou žádostí o spolufinancování až 85 % nákladů z OPD 3 (1. výzva); u úseků tramvajové trati Kobylisy – Sídliště Bohnice se předpokládá podání žádosti o spolufinancování v následujících výzvách.

DPP

Opatření zahrnuje sadu aktivit v oblasti přípravy další skupiny tramvajových tratí a dále zajištění stabilizace území pro budoucí rozvoj, zejména v okrajových částech kolejové sítě. Seznam záměrů tramvajových tratí vychází ze *Strategie rozvoje tramvajových tratí v Praze do roku 2030* (aktualizace z roku 2021). Opatření tvoří dva typy aktivit: 1) příprava úseků tramvajových tratí s pravděpodobným dokončením po roce 2026 a 2) územní stabilizace pro budoucí přípravu dalších tramvajových tratí. U obou skupin úseků se jedná o otevřený seznam, který lze doplňovat o nové záměry podle územního rozvoje a funkční potřeby.

Ad 1) Příprava úseků s pravděpodobným dokončením po roce 2026:

- Tramvajová trať Olšanská – Habrová
- Tramvajová trať Bolzanova – Hlavní nádraží – Muzeum
- Tramvajová trať Podbaba – Troja – Bohnice (severní tramvajová tangenta)
- 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 nám. – Vinohradská (východní tramvajová tangenta)
- Tramvajová trať Dědina – Dlouhá Míle
- Tramvajová trať Kobylisy – Zdiby (terminál Sedlec)
- Tramvajová trať Vypich – Motol

Ad 2) Územní stabilizace pro tramvajové tratě tak, aby bylo možné zahájit jejich projekční přípravu:

- Nové tramvajové tratě v Holešovicích (např. Dělnická – Veletržní)
- Sídliště Řepy – Zličín
- Bílá Hora – Sídliště Řepy (prodloužení do ulice Slánská)
- Nádraží Hostivař – Petrovice – Jižní Město
- Dlouhá Míle – Terminál 3 – Prague Airport Park

Akce:

9 *Příprava dalších tramvajových tratí (podle seznamu výše)*

Celkové investiční náklady: 6 700 mil. Kč (souhrnně v akci 9)

Investiční náklady v letech 2025–2026: 145 mil. Kč

Náklady na provoz za rok: 367 mil. Kč

Termín realizace: *průběžně probíhající příprava a územní stabilizace*

Předpoklad spolufinancování: u úseků tramvajové trati Olšanská – Habrová je podaná žádost na spolufinancování až 85 % nákladů z OPD 3; u úseku tramvajové trati Kobylisy – Zdiby (terminál Sedlec), Bolzanova – Hlavní nádraží – Muzeum, Spořilov – Opatov – Háje se předpokládá podání žádosti o spolufinancování v následujících výzvěch.

TSK

Opatření zahrnuje 1) revitalizaci významných městských tříd a dalších ulic; 2) lokální úpravy veřejného prostoru v rámci rozpočtových balíčků „Praha bez bariér“, „Chodníkový program“ a „Schodiště a pěší propojky“ a 3) tvorbu generelu veřejných prostranství, který v budoucích letech usnadní koordinaci veškerých projektů ve veřejném prostranství. V případě rekonstrukcí významných pražských ulic se jedná o komplexní řešení, která zahrnují opravy chodníků, výměny povrchů, tvorbu nové, tzv. modrozelené infrastruktury, osvětlení a bezbariérové zpřístupnění zastávek veřejné dopravy. Podoba realizace je vždy výsledkem projednávání se všemi klíčovými aktéry, tedy městskou částí, DPP, ROPID, TSK, IPR, ODO MHMP a DOSS. Cílem opatření je zvýšit komfort užívání veřejného prostoru především pro pěší, cestující VHD a cyklisty a dále podpořit jeho pobytovou kvalitu, podmínky pro lokální podnikání a turistickou atraktivitu.

Ad 1) Do roku 2026 bude zahájena nebo dokončena rekonstrukce městských tříd: Seifertova, horní část Václavského náměstí, Klapkova, Dukelských hrdinů (jako součást výstavby nebo rekonstrukce tramvajových tratí), Vinohradská a Plečnikova alej. Dále bude pokračovat příprava rekonstrukce ulice Jana Želivského, úpravy Severojižní magistrály (etapa 2 – Legerova a etapa 3 – Sokolská) a opatření doprovázející výstavbu metra D, Revoluční třídy a Vítězného náměstí.

Ad 2) Obsah balíčkových akcí („Praha bez bariér“, „Chodníkový program“ a „Schodiště a pěší propojky“) se každoročně vytváří na základě aktuálních požadavků a připravenosti jednotlivých projektů, přičemž „Chodníkový program“ představuje nástroj zvyšování kvality chodníků. Rekonstrukce stávajících pěších zkratk a propojení včetně schodišť je doplňkem uliční pěší sítě, který přispívá k zachování svébytného charakteru území.

Ad 3) Generel veřejných prostranství je nástrojem koordinace strategií, koncepcí a projektů týkajících se veřejných prostranství v celoměstském měřítku. Smyslem generelu není vytvoření dalšího komplikovaného koncepčního dokumentu, ale promítnutí existujících koncepčních dokumentů na celoměstské i lokální úrovni do uceleného systému a vytvoření předpokladů pro jejich provázání a koordinaci. Město poskytne vrstvu základního generelu, tedy souhrn stávajících podmínek pro využití území na základě územněplánovacích podkladů a městských strategií. Finální vrstvu generelu zformulují pro svá území jednotlivé městské části. Pro financování finální vrstvy generelu se předpokládá využití dotačního schématu.

Akce:

- 10.1 *Severojižní magistrála – zvýšení bezpečnosti všech uživatelů (projektová příprava; realizace 2030)*
- 10.2 Metro D – doprovodná opatření (2030+)
- 10.3 Rekonstrukce Seifertovy (2028)
- 10.4 „Praha bez bariér“ (2030)
- 10.5 „Chodníkový program“ (2030)
- 10.6 „Schodiště a pěší propojky“ (2030)

- 10.7 Generel veřejných prostranství (2026)
- 10.8 *Rekonstrukce Jana Želivského – příprava (2026)*
- 10.9 Rekonstrukce Klapkovy (2026)
- 10.10 Plečnickova alej (2026)
- 10.11 Revitalizace významných městských tříd (2026/2030)

Celkové investiční náklady: 6 900 mil. Kč

Investiční náklady v letech 2025–2026: 2 000 mil. Kč

Náklady na provoz za rok: součástí běžné údržby (TSK)

Termín realizace: balíčkové akce průběžně do 2030

Předpoklad spolufinancování: DPP, a. s., se bude vlastními zdroji podílet na souvisejících rekonstrukcích tramvajových tratí na výše jmenovaných městských třídách

ODO MHMP / realizace TSK

Předmětem opatření je dostavba souvislé sítě cyklistických tras v centru města, které zásadně zvýší atraktivitu cyklistické a pěší dopravy pro pravidelnou přepravu osob. Ze sítě byly vybrány úseky, které navazují na již existující infrastrukturu pro pěší a cyklisty. Dojde tak k významnému ucelení systému tras, zkrácení cestovní doby a ke zvýšení jejich bezpečnosti a atraktivity. Do roku 2026 je plánována:

Realizace úseků

- A1 Trojský most – Stromovka (příprava a realizace)
- A2 Příkladství, Vyšehradský tunel, etapa II a výjezd z loděnice (realizace)
- A3 Nový Smíchov: Radlická – Nádražní – koordinace a příprava napojení na terminál Smíchov
- A3 Drážní promenáda – 1. etapa (příprava a realizace v závislosti na dostupnosti pozemků, koordinace projektu se Správou železnic)
- A6 Argentinská – Dukelských hrdinů (realizace)

Projektová příprava úseků

- A1 průjezd centrem – most Legií
- A2 Povltavská promenáda – 1. etapa (příprava a realizace), tj. revitalizace stávajícího profilu
- A3 Vltava – Drážní promenáda

Koordinace prací na úsecích cyklotras, které jsou přímo ovlivněny jinými stavebními projekty, a proto je nutné koordinovat jejich přípravu tak, aby na sebe projekty navazovaly

- A2 průchod trasy centrem
- A3 Nový Smíchov
- A4 průchod trasy centrem
- A5 napojení na Hlavní nádraží – Vinohradská

Seznam záměrů bude průběžně aktualizován podle postupující přípravy jednotlivých projektů v souladu s cíli *Plánu rozvoje nadřazených cyklistických tras na území hl. m. Prahy*.

Akce:

11 Celoměstsky významné stezky pro chodce a cyklisty v centru města

Celkové investiční náklady: 1 100 mil. Kč

Investiční náklady v letech 2025–2026: 340 mil. Kč

Náklady na provoz za rok: *nevyčísleny*

Termín realizace: 2026

Předpoklad spolufinancování: bude prověřeno financování ze SFDI, případně dalších fondů EU

ODO MHMP / realizace TSK

Opatření má za cíl pokračovat v dostavbě souvislé sítě významných cyklistických tras mimo centrum města, které zásadně zvýší atraktivitu cyklistické a pěší dopravy pro pravidelnou přepravu osob v jednotlivých městských částech. Z celkové sítě byly vybrány úseky, které na již existující infrastrukturu pro pěší a cyklisty navazují. Dojde tak k významnému ucelení systému tras, zkrácení cestovní doby a ke zvýšení bezpečnosti a atraktivity. Do roku 2026 je plánována:

Realizace následujících úseků

- A1 Radotín – rozšíření cyklostezky (realizace)
- A2 Ledárny (realizace)
- A2 nádraží Modřany – Komořany (příprava a realizace)
- A3 Kolovraty (realizace)
- A4 Jižní Město – Spořilov (realizace více na sebe navazujících projektů)
- A4 Letňanské corso III
- A7 Braník – Labuť, I. etapa
- A7 Letňanské cyklopasy
- A9 Severovýchodní cyklomagistrála: Vysočany (realizace některých úseků)
- A50/A0 Horní Počernice – Čakovice (realizace)

Projektová příprava úseků

- A3 Hostivař – Dolní Měcholupy, Uhříněves (příprava)
- A4 Háje – Uhříněves (vyhledávací studie)
- A4 Jižní Město II (příprava)
- A5 Krejčířek – Kyje (vyhledávací studie)
- A7 Pod Táborem (příprava)
- A9 Severovýchodní cyklomagistrála: 1. etapa (příprava)

Koordinace prací na úsecích cyklotras, které jsou přímo ovlivněny jinými stavebními projekty, a proto je nutné koordinovat jejich přípravu tak, aby na sebe projekty navazovaly:

- A7 Dejvice (příprava a koordinace s projektem městské části)
- A9 Krejčířek – Balabenka (koordinace se Správou železnic a městským okruhem)
- A9 Severovýchodní cyklomagistrála: Vysočany (koordinace některých úseků)
- A9 Severovýchodní cyklomagistrála: Pod Klíčovem – Rajská zahrada – Opočenská (koordinace)

Dále se plánuje realizace dvou úseků na hranici Středočeského kraje

- A6 Velešlavín – Ruzyně – Hostivice (koordinace se Správou železnic a návaznost na smlouvu o spolupráci na projektu „Kladenská drážní cesta, úsek Praha-Ruzyně – Kladno“ se Středočeským krajem)
- A5 Běchovice – Poříčany (příprava a koordinace se Správou železnic)

Seznam záměrů bude průběžně aktualizován dle postupující přípravy jednotlivých projektů v souladu s cíli *Plánu rozvoje nadřazených cyklistických tras na území hl. m. Prahy*.

Akce:

12 Ostatní celoměstsky významné stezky pro chodce a cyklisty

Celkové investiční náklady: 900 mil. Kč

Investiční náklady v letech 2025–2026: 280 mil. Kč

Náklady na provoz za rok: *nevyčísleny*

Termín realizace: 2026

Předpoklad spolufinancování: bude prověřeno financování ze SFDI, případně dalších fondů EU

ODO MHMP

Opatření podporuje využívání kola pro dopravu na území hlavního města. A to formou několika nástrojů, které vedle bezpečné cyklistické infrastruktury zvyšují komfort, celkovou bezpečnost, a tedy atraktivitu jízdy na kole. Dále je součástí opatření koordinace výstavby cyklostezek a pěších propojení Prahy a Středočeského kraje (opatření 10 a 33).

Opatření zahrnuje např.:

- cyklomobiliář – stojany na kola, přístřešky, výstavbu uzamykatelných veřejných koláren na vybraných dopravních uzlech a B+R (plánováno je otevření dvou koláren ročně);
- začlenění bikesharingu do Pražské integrované dopravy – bikesharing je do veřejné hromadné dopravy integrován prostřednictvím zvýhodnění půjčovného sdílených kol pro držitele dlouhodobého předplatního kupónu (aktuálně je zapůjčení mechanického kola na 2× 15 minut denně zdarma). Integrace ceny půjčovného na tzv. poslední míli do předplatného VHD na jedné straně zvyšuje dostupnost území prostředky VHD v kombinaci s půjčeným kolem, na druhé straně v pozitivním smyslu odrazuje cyklisty od přepravy vlastních jízdnicích kol v prostředích VHD;
- zpřístupnění stanic metra pro cestující s kolem

Akce:

13 Další infrastruktura a opatření k rozvoji cyklistiky (2026)

Celkové investiční náklady: 300 mil. Kč

Investiční náklady v letech 2025–2026: 65 mil. Kč

Náklady na provoz za rok: 17,5 mil. Kč z běžných provozních nákladů ODO MHMP

Termín realizace: 2026

Předpoklad spolufinancování: ne

TSK

Opatření spočívá v realizaci vybraného řešení zajišťujícího dodržování hlukových a imisních limitů v oblastech s obytnou zástavbou, které doporučuje *Studie snížení hlukové a imisní zátěže severní části města*. Studie multikriteriálně prověřila různé varianty a doporučila řešení k dosažení cílů vedoucích ke zlepšení životního prostředí, a to podle platných i budoucích hygienických limitů. TSK dále zpracovala návrh částečného zahloubení vozovky v jednom směru v ulici V Holešovičkách, součástí opatření bude výběr a realizace konkrétního řešení.

Opatření také zahrnuje plnění akčního plánu snižování hluku aglomerace Praha v kompetenci Ředitelství silnic a dálnic. Realizaci opatření vyžaduje stávající neuspokojivá situace v některých částech města. V případě plnění akčního plánu snižování hluku aglomerace Praha se jedná o výběr akcí z *Akčního plánu snižování hluku aglomerace Praha*, konkrétně o samostatné protihlukové stěny či valy v gesci ŘSD.

Akce:

14 Doprovodná opatření v Holešovičkách

Celkové investiční náklady: 370 mil. Kč

Investiční náklady v letech 2025–2026: 209 mil. Kč

Náklady na provoz za rok: *nevyčísleny*

Termín realizace: 2027

Předpoklad spolufinancování: SFDI

15	Bezpečnostní úpravy přechodů pro chodce, nehodových míst a další infrastruktury pro aktivní mobilitu
----	--

ODO MHMP / realizace TSK

Realizace balíčkového opatření pro akce BESIP zvýší prostřednictvím stavebních úprav na vybraných místech bezpečnost účastníků silničního provozu. Primárně cílí na chodce, čímž chce zvýšit atraktivitu aktivní mobility. Jedná se o nové přechody nebo jejich úpravy vč. přisvětlování, zvláštní pozornost je pak věnována úpravám v okolí školských zařízení. Lokality jsou vybírány na základě doporučení pracovní skupiny BESIP při ODO MHMP, a to ze seznamu požadavků městských částí a výstupů projektu Bezpečné cesty do škol. Doporučení zohledňuje celoměstský význam navrhovaných změn, projekty následně realizuje TSK.

Příklady projektů v investiční přípravě:

- *Edisonova – nový přechod pro chodce a úprava autobusové zastávky*
- *Karlická – Zderazská – Jelenovská – úprava křižovatky*
- *Československého exilu – Pavelkova – úprava přechodů pro chodce*
- *Brigádníků – Turnovského – úprava prostoru křižovatky před ZŠ*

Akce:

15 Akce BESIP

Celkové investiční náklady: 1 100 mil. Kč

Investiční náklady v letech 2025–2026: 305 mil. Kč.

Náklady na provoz za rok: z běžného rozpočtu TSK na údržbu komunikací

Termín realizace: průběžně do roku 2026/2030

Předpoklad spolufinancování: -

ODO MHMP

Opatření zahrnuje úpravy dopravních režimů v oblastech, kde se pohybuje velké množství osob včetně dětí nebo kde jsou zvláštní důvody pro ochranu území před negativními dopady dopravy. Tedy v místech, jaká jsou např. v pražské památkové rezervaci. Typickým příkladem úpravy je zřizování „zón 30“ a zavádění dalších místních úprav provozu s cílem zvýšit bezpečnost nejvíce zranitelných účastníků silničního provozu, a to při zachování nebo zvýšení kvality veřejného prostoru. Úpravy se provádějí s ohledem na potřeby různých typů uživatelů oblasti, včetně zásobování zbožím. Úpravy probíhají v souladu s požadavky městských částí a dalších důležitých aktérů (např. škol) a také se strategickými dokumenty města.

Realizací opatření podporuje HMP aktivity školských zařízení a MČ ve snaze o zvýšení bezpečnosti v okolí škol a dále v propagaci udržitelné dopravy dětí do školy tím, že: 1) ve spolupráci s nevládním sektorem hradí náklady na komplexní posouzení dopravní situace a návrh opatření k nápravě; 2) nabízí metodickou podporu v realizaci nástrojů ke zklidnění dopravy v okolí škol; 3) nabízí metodickou podporu ve zpracování školního plánu mobility jako výchozího dokumentu pro řešení problémů spojených s dopravní situací v okolí konkrétní školy a 4) zajišťuje realizaci především nestavebních opatření ke zklidňování dopravního provozu na komunikacích ve správě TSK.

Akce:

16 Program zklidňování dopravy u škol vč. školních plánů mobility, zřizování „zón 30“

Celkové investiční náklady: 35 mil. Kč (neinvestičních nákladů)

Náklady v letech 2025–2026: 10 mil. Kč (neinvestičních nákladů)

Náklady na provoz za rok: 5 mil. Kč z běžného rozpočtu na provoz ODO MHMP

Termín realizace: průběžně do roku 2026/2030

Předpoklad spolufinancování: ne

IPR, ODO MHMP

Opatření se skládá ze: 1) strategie udržitelné logistiky pro oblast pražské metropolitní oblasti; 2) programu rozvoje sítě mikrodep a logistických překladišť a 3) studie prověření možností železniční a vodní logistické dopravy v hl. m. Praze. Cílem opatření je omezit výskyt negativních jevů spojených s dopravou zboží vč. balíků, stavebního materiálu a odpadu v podobě tranzitní dopravy přes centrum města a také parkování na pěších zónách, chodnících a na přechodech. Dále opatření usiluje o to, aby se snížila spotřeba energie v dopravě, emise znečišťujících látek a skleníkových plynů a uliční prostor se uvolnil pro jiné použití. V neposlední řadě cílí na optimální míru posílení nákladní dopravy po železnici a po vodě (zejména pro stavební materiál, odpady i přepravu nadměrných nákladů).

Strategie udržitelné logistiky pro oblast pražské metropolitní oblasti identifikuje hlavní trasy nákladní dopravy, oblasti generující nákladní dopravu (služby, průmyslová zařízení, velkoobchod), nerovnováhu mezi nabídkou prostorů určených k nakládce a vykládce nákladů a poptávkou po nich a konfliktní zóny, kde dochází ke střetu s ostatními druhy dopravy. Její součástí bude vytipování vhodných lokalit pro umístění veřejných logistických center za hranici hlavního města, společně s plochami vhodnými pro umístění citylogistických center, určených pro zásobování širšího centra, na území hlavního města Prahy. Strategie se dále zaměří na možnosti zásobování města nízkoemisními způsoby a přesun co největšího objemu zboží na tzv. poslední míli na bezemisní způsob dopravy, zejména cargokola. Součástí opatření je úprava parkování pro zásobování a podpora vzniku městských logistických mikrodep pro překládku zboží, a to na nízkoemisní způsoby dopravy formou:

- vytipování vhodných lokalit s ohledem na optimální pokrytí území Prahy a napojení na cyklistickou infrastrukturu;
- využívání cargokol úřady veřejné správy Prahy a městských částí Prahy;
- pobídek soukromému sektoru pro využívání cargologistiky a výstavbu městských mikrodep v nové výstavbě velkých rezidenčních a administrativních celků

Akce:

17 Studie řešení city logistiky

Celkové investiční náklady: 2 mil. Kč (neinvestičních nákladů)

Náklady v letech 2025–2026: 2 mil. Kč (neinvestičních nákladů)

Náklady na provoz: 2 mil. Kč (jednorázově z běžného rozpočtu ODO MHMP)

Termín realizace: 2026

Předpoklad spolufinancování: -

18	Výměna vozového parku DPP a dalších dopravců za energeticky úsporný a s nízkou uhlíkovou stopou
----	---

DPP

Cílem opatření je snížit negativní dopady na kvalitu ovzduší a klimatu, které na území pražské metropolitní oblasti vznikají provozem vozidel poskytujících veřejnou službu v přepravě cestujících. Opatření cílí na výměnu vozového parku DPP i soukromých dopravců, jehož prostřednictvím jsou na území Prahy a Středočeského kraje poskytovány dopravní služby.

V DPP se jedná především o pořízení lokálně bezemisních bateriových trolejbusů různých kategorií (délky), dále elektrobusů různých kategorií (délky) a různých nabíjecích technologií (dvoupólová nebo čtyřpólová, případně jiná). Obnova vozového parku autobusů prostřednictvím bateriových trolejbusů a elektrobusů znamená fyzickou náhradu stávajících naftových autobusů za jejich bezemisní či nízkoemisní varianty. Způsob provedení bude formou zadávacího řízení. Může se jednat o závazné pořízení konkrétního počtu vozidel (např. na pořízení trolejbusů pro linky 140 a 119) nebo o tzv. rámcové smlouvy na větší množství vozidel, jejichž odebrání nebude závazné a na základě prováděcí smlouvy budou odebírány pouze potřebné počty vozidel (dle potřeby v závislosti na dokončování nabíjecí infrastruktury a na finančních možnostech města). V rámci již realizovaných projektů z let 2022 až 2024 byly pořízeny kloubové bateriové trolejbusy pro linku 140 (58) v počtu 15 ks a tříčlánkové bateriové trolejbusy pro linku 119 (59) v počtu 20 ks.

Příkladem budoucích akcí, realizovaných v tomto opatření, jsou např. rámcové smlouvy na nákup: 1) 70 ks standardních bateriových trolejbusů (pro linky 131, 137, 176, 191 a 201); 2) 180 ks kloubových bateriových trolejbusů; 3) 90 ks standardních bateriových trolejbusů; 4) 40 ks velkokapacitních bateriových trolejbusů a 5) 100 ks standardních elektrobusů. Veřejné zakázky na pořízení elektrobusů a bateriových trolejbusů budou průběžně aktualizovány podle aktuálního schvalování jednotlivých projektů, v souladu s potřebou zajištění obnovy vozového parku autobusů bezemisními vozidly. To vše podle evropské legislativy (*Clean Vehicle Directive*) a zákona č. 360/2022 Sb., o podpoře nízkoemisních vozidel prostřednictvím zadávání veřejných zakázek a veřejných služeb v přepravě cestujících, a *Koncepcí využití alternativních paliv v podmínkách autobusové dopravy DPP*. Dále se v tomto opatření počítá s rámcovými smlouvami na pořízení až 140 ks kloubových a 100 ks standardních hybridních autobusů.

Dekarbonizací provozu autobusů se v rámci PID zabývá i Středočeský kraj. V přípravě či realizaci jsou projekty na nákup parciálních trolejbusů a elektrobusů a autobusů poháněných spalovacím motorem na vodík. Využití parciálních trolejbusů se plánuje na páteřní autobusové lince 375 (Českomoravská – Brandýs nad Labem – Stará Boleslav). Elektrobusy testuje dopravce ČSAD Střední Čechy, a. s., na linkách na Mělnicku, v Kutné Hoře probíhá postupná elektrifikace linek MHD, které jsou plně integrované do systému PID. Opatření dále obsahuje podporu soukromých dopravců HMP při žádostech o dotace na výměnu vozového parku a nákup nových nízkopodlažních tramvají.

Akce:

- 18.1 Pořízení 15 ks kloubových bateriových trolejbusů (pro projekt Elektrifikace autobusové linky 140)

- 18.2 Pořízení 20 ks velkokapacitních tříčlánkových bateriových trolejbusů pro linku 119 (Elektrifikace linky 119)
- 18.3 Rámcová smlouva na nákup až 70 ks bateriových trolejbusů (pro linky 137, 176, 131, 201 a 191)
- 18.4 Rámcová smlouva na nákup až 180 ks kloubových bateriových trolejbusů
- 18.5 Pořízení až 140 ks kloubových hybridních autobusů
- 18.6 Rámcová smlouva na nákup až 100 ks standardních hybridních autobusů
- 18.7 Rámcová smlouva na nákup až 100 ks elektrobusesů s dvoupólovou technologií nabíjení
- 18.8 Rámcová smlouva na nákup až 90 ks standardních bateriových trolejbusů
- 18.9 Rámcová smlouva na nákup až 40 ks velkokapacitních bateriových trolejbusů

Celkové investiční náklady: 10 162 mil. Kč (prostřednictvím kompenzace za dopravní službu PID)

Náklady v letech 2025–2026: budou upřesněny 12/2024 v souvislosti s novou smlouvou

Náklady na provoz za rok: *srovnatelné se stávající technologií*

Termín realizace: 2030

Předpoklad spolufinancování: s výjimkou pořízení hybridních autobusů se předpokládá podání žádostí o spolufinancování mezi 50 a 85 % nákladů z NPO, IROP a Modernizačního fondu.

DPP

Předmětem opatření je výstavba nabíjecí infrastruktury pro elektrobusy a bateriové trolejbusy. V podmínkách hl. m. Prahy se primárně bude jednat o nabíjecí infrastrukturu pro bateriové trolejbusy, která obnáší výstavbu trolejového vedení (trolejbusového typu), trakčních stožárů, napájecích kabelů, měníren a příp. také bateriových stanic. Součástí infrastruktury jsou dále nabíjecí stání ve formě nabíjecí troleje nebo nabíjecí stříšky na konečných zastávkách (v odstavných stáních) a v garážích.

Elektrifikace autobusových linek formou bateriových trolejbusů v letech 2022 až 2024 už proběhla u linek 140 (nově trolejbusová linka 58) a 119 (nově trolejbusová linka 59). Rada hl. m. Prahy dále schválila přípravu elektrifikace autobusových linek formou bateriových trolejbusů pro linky 112, 131, 137, 176, 191 a 201 a ve spolupráci se Středočeským krajem také elektrifikaci v úseku Praha – Dřevčice – Brandýs nad Labem – Stará Boleslav (stávající linka 375). Aby mohla být včas splněna příslušná legislativa týkající se obnovy vozového parku autobusů nízkoemisními a zcela bezemisními vozidly, byla schválena příprava elektrifikace linek 134, 142, 225, 136, 150, 174 a 184. Do roku 2026 se předpokládá zprovoznění linek 131, 137 a 176.

V segmentu elektrobusů, tedy čistě bateriových vozidel, se v podmínkách hl. m. Prahy může typově jednat o dvojí infrastrukturu – dvoupólové či čtyřpólové nabíjení. V horizontu tohoto akčního plánu se více počítá s infrastrukturou pro dvoupólové elektrobusy, pilotní projekt infrastruktury pro čtyřpólové elektrobusy je v současnosti pozastaven. Infrastruktura pro dvoupólové elektrobusy se skládá z nabíjecí troleje nad odstavu, trakčních stožárů, napájecích kabelů a případně měnírny nebo bateriové stanice a dále ze zásuvky a kabelového nabíjení v garážích. Infrastruktura je částečně kompatibilní s infrastrukturou pro bateriové trolejbusy. Výstavba dobíjecí infrastruktury pro dvoupólové elektrobusy bude probíhat formou samostatného projektu, který uvažuje s realizací nabíjecích stání ve vytipovaných lokalitách (zpravidla autobusová obřiště a terminály) a také v garáži Vršovice. Druhou možností, jak bude příprava tohoto typu nabíjecí infrastruktury probíhat, bude forma agregování s projekty elektrifikací pro bateriové trolejbusy, příp. rekonstrukcemi tramvajových tratí, v jejichž rámci vznikne na uvažovaných konečných zastávkách i trolejová nabíjecí stopa pro dvoupólové elektrobusy.

Seznam záměrů bude průběžně aktualizován dle schvalování jednotlivých projektů v souladu s cíli *Klimatického plánu HMP a Koncepce využití alternativních paliv v podmínkách autobusové dopravy DPP*. Typově se u výstavby infrastruktury bude jednat o analogické projekty.

Akce:

- 19.1 Elektrifikace autobusových linek – levý břeh – realizace (131, 137, 176) a *příprava (191)*
- 19.2 *Elektrifikace autobusové linky 201 – příprava*
- 19.3 Elektrifikace autobusové linky 112
- 19.4 Nabíjecí infrastruktura pro 2pólové elektrobusy
- 19.5 *Příprava elektrifikace dalších linek (134, 136, 142, 150, 225, 174, 184, Praha – Dřevčice – Brandýs nad Labem – Stará Boleslav)*

Celkové investiční náklady: 5 086 mil. Kč

Náklady v letech 2025–2026: 1 114 mil. Kč

Náklady na provoz za rok: *nevyčísleny*

Termín realizace: 2030

Předpoklad spolufinancování: předpokládá se podání žádostí o spolufinancování mezi 50 a 85 % nákladů z OPD 3 a NPO

ODO MHMP

Cílem opatření je snížit dopady provozu vozidel městských firem na kvalitu ovzduší a klima. Toto opatření naváže na opatření č. 329 – *Elektromobily jako služební vozidla pro příspěvkové organizace*, realizované v minulém období platnosti P+. Při další výměně vozového parku budou zohledněny výsledky provozu služebních elektromobilů v rámci pilotních projektů, které v minulém období proběhly v některých městských společnostech. Na realizaci tohoto opatření budou použity prostředky určené pro běžný provoz těchto firem. Předpokládá se, že vyšší investiční náklady na výměnu vozového parku za nízkoemisní vozidla budou kompenzovány úsporou provozních nákladů.

Součástí opatření je také nákup nízkoemisních a bezemisních nákladních vozidel Pražských služeb pro svoz odpadů a druhotných surovin, vč. plnicích a dobíjecích stanic. Do roku 2030 dojde k výměně vozového parku tak, aby bylo alespoň 75 % spotřeby energie nahrazeno bioCNG, vyráběným v bioplynové stanici zpracovávající komunální odpad, nebo elektřinou z vlastní kogenerační výroby elektřiny ve spalovně komunálního odpadu Malešice.³

Akce:

20 Výměna vozového parku ostatních městských firem

Celkové investiční náklady: 0 Kč

Náklady v letech 2025–2026: 0 Kč

Náklady na provoz za rok: -

Termín realizace: 2030

Předpoklad spolufinancování: *nezjištěno*

³ Náklady na obnovu vozového parku Pražských služeb nejsou součástí rozpočtu Akčního plánu P+.

DPP, TSK

Energetické úspory dopravní infrastruktury se budou postupně realizovat formou rekonstrukcí vybraných objektů v majetku DPP a jako součást generální opravy Strahovského tunelu a obnovy zařízení Zlíčovského tunelu. Energeticky úsporná opatření budou realizována dopravním podnikem v depech Kačerov a Zličín, vozovnách Pankrác, Střešovice, Motol, Vokovice a Kobylisy, v garážích Řepy, Vršovice, Klíčov, budově CD MHP a dalších. Na jejich realizaci budou spolu s prostředky z Národního plánu obnovy a Modernizačního fondu využity vlastní zdroje DPP. V případě pěti areálů bude využita metoda *Energy Performance Contracting*.

Naproti tomu rekonstrukce Strahovského tunelu s investicí ve výši 6 mld. Kč a opatření ve Zlíčovském tunelu budou financovány převážně z rozpočtu HMP. Vzhledem k tomu, že rekonstrukce tunelů mají primárně jiné cíle než energetické úspory, jsou náklady na ně zahrnuty v opatření č. 50 – *Rekonstrukce stávající dopravní infrastruktury a technického vybavení podle aktuálních standardů*.

Akce:

21.1 Energeticky úsporná opatření s využitím EPC (DPP)

21.2 Energeticky úsporná opatření s využitím EPC – další (DPP)

Celkové investiční náklady: 935 mil. Kč (investice z prostředků soukromého sektoru a dotace)

Náklady v letech 2025–2026: 0 Kč (z rozpočtu HMP)

Náklady na provoz za rok: nezjištěno

Termín realizace: 2025

Předpoklad spolufinancování: energeticky úsporná opatření v DPP se zapojením soukromého sektoru a spolufinancování z NPO a Modernizačního fondu

OICT, ODO MHMP

Do konce desetiletí mají v Praze vzniknout zhruba čtyři a půl tisíce dobíjecích stanic pro elektromobily. Jejich budování se řídí doporučeními v *Generelu rozvoje dobíjecí infrastruktury v hlavním městě Praze do roku 2030 a Strategií podpory alternativních pohonů v Praze do roku 2030 vč. Zásad zřízení dobíjecí infrastruktury z roku 2022*.

Veřejná dobíjecí infrastruktura (v rozsahu stanoveném generelem v období 2025–2030) bude tvořit pouze menší podíl z celé dobíjecí infrastruktury na území hlavního města Prahy. První fází je samotný projekt *Dobíjecí stanice pro Prahu*, který aktuálně cílí na vybudování 1 500 dobíjecích stanic. Jejím základem jsou body pro pomalé dobíjení umístěné na stožárech veřejného osvětlení (tzv. EV ready lampy) i jako samostatně stojící dobíjecí stanice. Při jejím budování bude využita synergie s obnovou elektrické distribuční sítě a elektrické sítě veřejného osvětlení. Připojení dobíjecích stanic na lampách veřejného osvětlení – společně se standardním připojováním stanic přímo na elektrickou distribuční síť nízkého napětí – by mělo zajistit nejlepší poměr investic nutných k výslednému počtu dobíjecích bodů. Navíc pouze kombinace obou těchto způsobů připojení zajistí potřebnou kapacitu stanic pro rovnoměrné pokrytí města veřejnými dobíjecími body.

Zásady zřízení dobíjecí infrastruktury z roku 2022 uvádějí prioritní, přípustné a nepřípustné situace pro zřízení dobíjecí infrastruktury, specifikované konkrétními požadavky na design a umístění prvků dobíjecí infrastruktury ve veřejném prostoru. A to tak, aby byl nalezen potřebný kompromis mezi zachováním kvality veřejného prostranství a požadavkem na rozvoj individuální elektromobility.

Součástí opatření je i studie prověření možností budování dobíjecích stanic pro lodní dopravu na pražských nábřežích.

Akce:

- 22.1 Dobíjecí stanice hlavního města Prahy (2027)
- 22.2 Studie prověření možností budování dobíjecích stanic pro lodní dopravu na pražských nábřežích (2025)

Celkové investiční náklady: 251 mil. Kč

Náklady v letech 2025–2026: 96 mil. Kč

Náklady na provoz za rok: provoz dobíjecích stanic pro elektromobily zajistí koncesionář

Termín realizace: 2025 a 2027

Předpoklad spolufinancování: podaná žádost o spolufinancování 80 % nákladů z OPD 3: *Výzva č. 12, opatření 09 – infrastruktura pro alternativní paliva – podpora rozvoje infrastruktury běžných dobíjecích stanic ve městech a obcích*

ODO MHMP

Snahou města je snižovat lokální emisní zátěž z automobilové dopravy i prostorové zahlcení veřejného prostoru města (parkujícími) auty. V rámci podpory elektromobility a budování příslušné infrastruktury město usiluje o rovnováhu mezi maximální možnou vybaveností (hustotou) dobíjecí infrastruktury a minimalizací počtu parkovacích míst ve veřejném prostoru města. Snahou je chránit rezidentní parkovací místa před „dobíjecí turistikou“, která by vedla ke zvýšení intenzity dopravy v lokalitách určených zejména pro bydlení.

Veřejná parkovací stání vybavená dobíjecí infrastrukturou proto budou součástí systému zón placeného stání. U každé dobíjecí stanice v zóně placeného stání budou parkovací stání pro dobíjení provozována ve zvláštním režimu ZPS, který umožní v parkovacím tarifu rozlišovat, jestli se zde stojící vozidlo nabíjí, či pouze stojí. Dobíjecí místa v ZPS musí mít podmínky nastaveny tak, aby nebyly narušeny principy přilehlé ZPS a aby tato stání byla funkčně začleněna do ZPS včetně monitoringu. To znamená, že místa budou sloužit k dobíjení, a nikoliv pouze k parkování elektromobilů.

Cílem opatření je nastavení podmínek pro parkování elektromobilů v zónách placeného stání, které zajistí vysokou obrátkovost na parkovacích místech nabíjení v okamžiku zavedení opatření. A to i při budoucím nárůstu podílu elektromobilů na celkovém počtu automobilů na území HMP. Prvním úkolem je studie organizace a právních aspektů umístování veřejné dobíjecí infrastruktury do zón placeného stání. Ta bude základem k nastavení detailních podmínek stání v zónách a jeho zpoplatnění. Naváže na existující *Generel rozvoje dobíjecí infrastruktury a Zóny placeného stání – strategie rozvoje parkování 2020–2025*. Opatření bude mít podstatný efekt na objem parkujících aut a snižování uhlíkové stopy z dopravy.

Akce:

23 Studie organizace a právních aspektů umístování veřejné dobíjecí infrastruktury do zón placeného stání

Celkové investiční náklady: 0 Kč

Náklady v letech 2025–2026: 0 Kč

Náklady na provoz: 1 mil. Kč (na studii z rozpočtu na provoz ODO MHMP)

Termín realizace: 2025

Předpoklad spolufinancování: -

INV MHMP

Investiční akcí v tomto opatření je dokončení Dvoreckého mostu jako nového dopravního spojení v lokalitě Lihovar – Dvorce do roku 2026. Most poskytne spojení pro veřejnou dopravu vč. tramvajové tratě, pro cyklistickou a pěší dopravu. Zvýší operativnost tramvajové sítě na obou březích Vltavy a optimalizuje trasy autobusových linek mimo dopravně vysoce zatížený Barrandovský most. Dvorecký most je klíčovou součástí budoucí jižní tramvajové tangenty, propojující sídlištní celky jižního sektoru Prahy a celoměstsky významné přestupní uzly Anděl, Smíchovské nádraží, Budějovická a Pankrác.

Předpokládá se, že nárůst provozních nákladů vlivem zvýšení nabídky bude kompenzován optimalizací autobusové dopravy (a částečně i vlivem kratší trasy oproti vedení po Barrandovském mostě). Investiční náklady zahrnují jak samotnou stavební část mostu, tak i úpravy obou předpolí a výstavbu tramvajové tratě.

Akce:

24 Dvorecký most

Celkové investiční náklady: 1 570 mil. Kč

Investiční náklady v letech 2025–2026: 228 mil. Kč

Náklady na provoz za rok: 1 mil. Kč

Termín realizace: 2026

Předpoklad spolufinancování: -

ODO MHMP

Opatření zahrnuje výstavbu nových lávek, schodišť a další infrastruktury pro pěší a cyklisty a komplexní rekonstrukce zhodnocující stávající objekty. Akce realizované v tomto opatření přispívají k naplňování strategických dokumentů HMP, jmenovitě zejména *Strategie aktivní mobility v Praze*, *Analýzy podchodů ve správě TSK a Celoměstského systému cyklotras*. Lávky, podchody a schodiště dotvářejí spolu s ulicemi podmínky, které z chůze činí atraktivní způsob pohybu po městě. Vytvářejí rychlá spojení, kterým nemohou jiné způsoby dopravy na kratší vzdálenosti konkurovat.

V roce 2024 byla dokončena lávka z Holešovic do Karlína. V horizontu akčního plánu 2024–2026 bude zahájena výstavba lávky v železniční stanici Praha-Smíchov (v kompetenci a s financováním Správou železnic) a dostavba mimoúrovňového křížení s železnicí v ulici Bystrá.

Akce:

- 25 mimoúrovňové křížení s železnicí v ulici Bystrá
- lávka v železniční stanici Praha-Smíchov (v kompetenci a s financováním Správou železnic)

Celkové investiční náklady: 158 mil. Kč z rozpočtu HMP; (265 mil. Kč z rozpočtu SŽ)

Investiční náklady v letech 2025–2026: 89 mil. Kč z rozpočtu HMP; (200 mil. Kč z rozpočtu SŽ)

Náklady na provoz: *nevyčísleny*

Termín realizace: 2027

Předpoklad spolufinancování: financování z rozpočtu Správy železnic

INV MHMP

Opatření zahrnuje projektovou přípravu souboru staveb městského okruhu (MO): Pelc-Tyrolka – Balabenka (úsek č. 0081), Balabenka – Štěrboholská radiála (úsek č. 0094) a Libeňské spojky (LS, č. 8313), jejichž realizací má být dokončen vnitroměstský okruh. Délka připravované části MO je 8,8 km, délka Libeňské spojky je 1,4 km. Předpokládá se, že cca 7 km z této stavby ve formě čtyřpruhů a v průpletech šestipruhů povede v ražených a hloubených tunelech a že intenzita provozu dosáhne cca 80 tisíc aut za den.

Libeňská spojka má zajistit dopravu mezi mimoúrovňovou křižovatkou Vychovatelna a městským okruhem v oblasti dopravního uzlu U Kříže – Balabenka, kde je plánována návaznost na Vysočanskou radiálu a další komunikační síť místního významu. Součástí stavby je dokončení potřebné infrastruktury v území brownfieldu, komplexní řešení infrastruktury pro bezmotorovou dopravu v celé dotčené oblasti a dotvoření několika přírodně a krajinářsky významných lokalit, jako je např. Povltaví -Bílá skála.

Po dokončení nabídne soubor staveb MO a LS alternativní trasu k Severojižní magistrále. Vznikne tak objízdná komunikace širšího centra města, která umožní omezit průjezdnou dopravu centrem a upřednostnit v tomto místě hromadnou dopravu a pohyb pěších i cyklistů. Přesto není jisté, zda nové spojení, vzhledem ke každoročnímu nárůstu počtu automobilů na území Prahy v řádu vyšších tisíců, zajistí plynulejší a rychlejší průjezd městem ve směru sever–jih a jih–sever. V každém případě je zprovoznění MO vázáno podmínkami EIA, mezi které patří zprovoznění všech staveb MO a LS najednou, zklidnění dopravy v území uvnitř městského okruhu formou mýtného systému a zprovoznění Pražského okruhu.

Tempo projektové přípravy a objem vynaložených prostředků budou do roku 2026 pokračovat jako dosud, a to i s ohledem na skutečnost, že pro zahájení a dokončení stavby nemá hlavní město Praha bez zásadní pomoci státu zajištěny finanční prostředky.

Akce:

- 26.1 *Libeňská spojka – příprava*
- 26.2 *MO Pelc/Tyrolka – U Kříže – příprava*
- 26.3 *MO Balabenka – Rybníčky – příprava*

Celkové investiční náklady (na realizaci): 112 500 mil. Kč

Investiční náklady v letech 2025–2026: 640 mil. Kč (na projektovou přípravu)

Náklady na provoz: *nevyčísleny*

Termín (přípravy): 2030

Předpoklad spolufinancování: ne na projektovou přípravu

INV MHMP

V nejbližších letech se bude hlavní město Praha na projektu Pražského okruhu (investici státu prostřednictvím ŘSD) podílet realizací tzv. zelených pásů, které kompenzují část negativních dopadů stavby na obyvatele v okolí okruhu. Podstatou opatření je zajištění výkupu pozemků podle dohody v rámci *Memoranda o společné spolupráci při přípravě stavby č. 511 Pražského okruhu*, které bylo uzavřeno mezi hl. m. Prahou a ŘSD dne 20. 6. 2017. Rozsah „zelených pásů“ je stanoven studií zpracovanou IPR. Budoucí funkční využití vykupovaných pozemků a částí pozemků pro realizaci „zelených pásů“ je v souladu s pořizovanými změnami územního plánu č. 2988 a 3558, které se týkají příslušného území.

Akce:

27 Kompenzační opatření PO – zelené pásy

Celkové investiční náklady (kompenzačních opatření): 1 500 mil. Kč

Investiční náklady v letech 2025–2026: 100 mil. Kč

Náklady na provoz za rok: *nevyčísleny*

Termín realizace: 2030

Předpoklad spolufinancování: -

INV MHMP

V období akčního plánu 2024–2026 bude pokračovat příprava souboru staveb Hostivařské spojky a dokončení dokumentace pro územní řízení Radlické radiály.

V případě Hostivařské spojky se jedná o spojení ve dvou úsecích: 1) mezi Pražským okruhem – stavbou č. 511 (MÚK Uhříněves) a ulicí Přátelství a 2) mezi ulicemi Rabakovská, Ke Kablu a napojení na obchvatovou komunikaci Dolních Měcholup. V prvním úseku jde o dvoupruhovou komunikaci s úrovnovými křižovatkami s maximálním výhledovým zatížením 12 tisíc vozidel za den, jehož cílem je odstranit zbytnou dopravu z Uhříněvsi a těžkou nákladní dopravu (z kontejnerového překladiště v Uhříněvsi a z průmyslové oblasti Malešice – Hostivař) navést mimo obydlené oblasti na vnější dálniční okruh. Účelem druhého úseku je snížit dopravní zátěž mimoúrovňové křižovatky Průmyslová – Černokostelecká – Štěrboholská spojka.

Dále bude dokončena dokumentace pro územní řízení Radlické radiály, která má být součástí nadřazeného komunikačního systému hl. m. Prahy. Radlická radiála je závazně vymezena koridorem v ZÚR hl. m. Prahy i plochou v platném územním plánu hl. m. Prahy. Radlická radiála se u Třebonic napojuje na Pražský okruh ve stávající MÚK, její zprovozněný úsek tvoří Rozvadovská spojka ukončená v MÚK s Bucharovou ulicí. Od této křižovatky vede trasa Radlické radiály podél severovýchodního okraje Jihozápadního Města na východ přes Butovice a Jinonice v koridoru Radlické ulice, kde jsou navrženy dva tunelové úseky, vzájemně oddělené otevřeným zahloubeným úsekem, umožňujícím dodatečné zakrytí. Od Jinonic ke Zlíchovu je trasa Radlické radiály navržena v samostatné trase tunelem, který je v prostoru Zlíchova na úpatí Dívčích hradů zaústěn do budoucí MÚK s městským okruhem. Radlická radiála umožní převést část vnitroměstské automobilové dopravy mezi západním sektorem hlavního města a jeho centrální oblastí na trasu s vysokým podílem tunelů a rozsáhlými protihlukovými opatřeními. Zprovoznění Radlické radiály umožní snížení dopravního zatížení Prahy 5 v ulicích s převážně obytnou zástavbou (např. Plzeňská, Vrchlického). Zároveň její zprovoznění představuje riziko velkých provozních komplikací na městském okruhu v jihozápadní části města a dopravní indukce automobilové dopravy z příměstských oblastí západně od Prahy. Dále může být ohrožena konkurenceschopnost veřejné dopravy na jihozápadu města.

Tempo projektové přípravy Radlické radiály a objem vynaložených prostředků budou do roku 2026 pokračovat jako dosud, a to i s ohledem skutečnost, že pro zahájení a dokončení stavby nemá hlavní město Praha bez zásadní pomoci státu zajištěny finanční prostředky.

Akce:

28.1 Hostivařská spojka

28.2 *Radlická radiála – JZM Smíchov – příprava*

Celkové investiční náklady (na realizaci): 1 200 mil. Kč na Hostivařskou spojku a 14 000–35 000 mil. Kč na Radlickou radiálu (v závislosti na rozsahu zahloubení)

Investiční náklady v letech 2025–2026: 390 mil. Kč

Termín: 2030 (příprava)

Předpoklad spolufinancování: -

TSK

Opatření spočívá v rozvoji pokročilých integrovaných nástrojů řízení dopravy na území hlavního města Prahy a jeho okolí. Jeho součástí jsou: 1) nástroje, které s pomocí velkého množství dat kontinuálně optimalizují dopravní proudy na území hlavního města a jeho okolí, vč. zvyšování vybavenosti dopravní infrastruktury (komunikací a tunelů) technologiemi pro sběr dat a informování cestujících; 2) pokračující výstavba Multifunkčního operačního střediska Malovanka.

Součástí prvního opatření je rozvoj pokročilých nástrojů řízení provozu na území hlavního města vč. liniového řízení městského i Pražského okruhu. Cílem opatření je vývoj automatického systému řízení dopravy, který by na základě okamžitého vyhodnocení dopravní situace v širokém územním rozsahu uměl plně optimalizovat řízení dopravy. To stojí na husté síti proměnných příkazových značek, scénářích řízení dopravy prostřednictvím světelných signalizačních zařízení a informačních tabulí ZPI, které dokážou reagovat na mimořádné dopravní situace, a dále na multiagentních adaptivních nástrojích řízení dopravy.

V případě scénářů se jedná o řízení dopravy prostřednictvím světelných signalizačních zařízení a informačních tabulí (ZPI), které dokážou reagovat na mimořádné dopravní situace. V případě multiagentních a adaptivních nástrojů řízení se jedná o územně rozsáhlejší systémy dopravně závislého řízení, které mohou navolit pro konkrétní situaci (např. ve vazbě na uzavírky komunikací, mimořádné události a jiné významné změny kapacity dopravní sítě) vhodnější signální program, či dokonce měnit okrajové podmínky dynamického řízení jednotlivých křižovatek na jiné než klasické, předem vytvořené signální programy.

Multifunkční operační středisko Malovanka bude integrovaným centrem řízení dopravy a vybavenosti komunikací a tunelů, situované v prostoru severně od Bělohorské ulice. Bude sem přestěhováno řídicí středisko dosud sídlící v ulici Na Bojišti. Dále tu budou umístěny sály ústředěn TSK, středisko odboru krizového řízení MHMP a standardní administrativní a sociální prostory. Součástí budovy bude podzemní parkoviště a technologie dieselagregátu. Výstavbou objektu dojde k integraci řízení dopravy a vybavenosti komunikací a tunelů, zvýšení plynulosti a bezpečnosti všech druhů dopravy, integraci složek, které se podílejí na činnostech souvisejících s řízením dopravy za běžného provozu i v mimořádných situacích, a vytvoření potřebných prostorových nároků a podpůrných technologií pro další dokončované stavby sítě hlavních komunikací i telematických dopravních systémů v Praze.

Akce:

29.1 Multifunkční operační středisko Malovanka

29.2 Vlastnictví a správa SSZ, liniové řízení MO, scénáře řízení dopravy, kooperativní systémy, ...

Celkové investiční náklady: 1 280 mil. Kč

Investiční náklady v letech 2025–2026: 340 mil. Kč

Náklady na provoz za rok: *nevyčísleny*

Termín realizace: 2030

Předpoklad spolufinancování: -

ODO MHMP

Cílem opatření je rozvoj zón placeného stání (dále ZPS) v souladu se strategickým dokumentem *Zóny placeného stání – strategie rozvoje parkování 2020–2025*. Bude probíhat formou rozšiřování stávajícího rozsahu ZPS o nové lokality (na žádost MČ) a posílení jejich funkce jako nástroje, který má snižovat prostorové nároky parkování na veřejný prostor. Součástí opatření je optimální nastavení a průběžná úprava cen za parkovací oprávnění ve veřejném prostoru, které zvýší šance, že řidič/ka najde volné parkovací místo a také že se zkrátí čas na jeho hledání. Jen díky lepší schopnosti systému ZPS regulovat poptávku po parkování půjde postupně snižovat negativní dopady parkování aut v ulicích na kvalitu života ve městě, a naopak získat prostor pro jiné využití ulic. Např. pro pobyt samotných lidí a umístování stromů a prvků modro-zelené infrastruktury. Součástí opatření je dále změna pravidel pro parkování zásobovacích vozidel (viz také opatření 17) a zefektivnění nástrojů kontroly dodržování těchto pravidel. A to včetně vymáhání pokut za přestupky, které funkčnost celého systému ZPS zásadně ovlivňují.

Akce:

30 Rozvoj a zefektivnění zón placeného stání vč. kontroly a vymáhání pokut za přestupky

Celkové investiční náklady: 20 mil. Kč (odhad na vyznačení nových parkovacích úseků a dodatečné náklady na využití platebních kanálů vč. automatů a dodatečné náklady na monitoring dodržování pravidel v nových úsecích)

Investiční náklady v letech 2025–2026: 8 mil. Kč

Náklady na provoz za rok: 0 Kč (dodatečné náklady na provoz při rozšíření ZPS budou pokryty dodatečnými příjmy; součástí odhadu jsou náklady na údržbu značení, provoz platebních kanálů a automatickou kontrolu; nezahrnuje náklady na obnovu uliční infrastruktury, na které ZPS stojí, provoz výdejen a ani související náklady [městské policie])

Termín realizace: 2026

Předpoklad spolufinancování: -

ODO MHMP

Mýtný systém je jeden z nejúčinnějších ekonomických nástrojů, dokáže snížit negativní dopady na obyvatele a kvalitu jejich života vyvolané rostoucím objemem automobilové dopravy. V období 2024 až 2026 bude probíhat aktualizace variant zavedení mýtného systému a zajištění legislativních podmínek pro jeho budoucí zprovoznění, a to v souladu se závěry zpracované *Studie pražského mýtného systému* z roku 2020 a s požadavkem na funkčnost mýtného systému před zprovozněním městského okruhu (v platné EIA). Studie prověřila variantní a etapové uspořádání *pražského mýtného systému* v závislosti na dostavbě nadřazené komunikační sítě, zejména městského okruhu. Aktualizace variant se bude kromě harmonogramu týkat i technologických a ekonomických aspektů systému.

Akce:

31 Aktualizace variant pro zajištění pilotního provozu vč. legislativních změn

Celkové investiční náklady: 0 Kč

Investiční náklady v letech 2025–2026: 0 Kč

Náklady na provoz za rok: 0 Kč (náklady na aktualizaci z běžných prostředků ODO MHMP)

Termín realizace: 2026

Předpoklad spolufinancování: -

ODO MHMP

Cílem podpůrného opatření je optimální nastavení cen za dopravní služby a jejich průběžná úprava způsobem, který: 1) zvýhodňuje preferované způsoby dopravy v souladu se strategickými cíli města; 2) požadovaným způsobem pokrývá náklady na poskytování těchto služeb z rozpočtu města a 3) generuje prostředky na budoucí rozvoj stále nákladnější dopravní infrastruktury.

Prvním úkolem tohoto opatření – a zároveň nutným předpokladem realizace opatření v rozsahu stanoveném tímto akčním plánem – je zásadní zpomalení růstu běžných výdajů města na dopravní služby, údržbu a obnovu silniční infrastruktury. Díky tomu budou finanční zdroje na dopravní investice v budoucnu růst, a ne klesat, jako by tomu bylo při pokračování stávajícího trendu. Zpomalit růst běžných výdajů města na dopravu (na úroveň inflace) lze: 1) zvýšením příjmů z parkování ve veřejném prostoru a 2) zvýšením podílu tržeb z jízdného na krytí provozu PID (postupně na 25 % v roce 2030, jak stanoví *Návrh P+*). Důležité při tom je, aby k úpravám cen parkovného a jízdného ve veřejné dopravě došlo zároveň a aby zároveň hromadná doprava byla z hlediska ceny vždy atraktivnější než cestování autem.⁴ Pokud by tento krok optimalizace financování služeb v dopravě nebyl realizován bezprostředně po schválení tohoto akčního plánu, vyžadovalo by to úměrné zpomalení tempa příprav investičních akcí.

Do budoucna bude vytvořen a udržován komplexní model optimálního nastavení cen ekonomických nástrojů v oblasti dopravy (parkovného, jízdného, poplatků za průjezd nebo mýta) s cílem udržet v čase jejich efekt na poptávku po individuální automobilové dopravě a zamezit tím zácpám a rostoucím nárokům parkování na veřejný prostor. Toto podpůrné opatření má potenciálně zásadní efekt na intenzitu automobilové dopravy a využívání veřejného prostoru. Součástí opatření jsou: 1) jednorázová změna cen dopravních služeb; 2) externí studie optimálního zpoplatnění dopravních služeb, vč. budoucí valorizace a hodnocení dynamických forem zpoplatnění parkování; 3) prověření možnosti zřízení Fondu mobility – nástroje, který veřejnosti ukáže, jakým způsobem se příjmy z dopravy k rozvoji infrastruktury a zkvalitnění veřejného prostoru využívají; a 4) metodiky sledování provozních nákladů z dopravy v městských organizacích.

Akce:

32 Optimalizace financování a zajištění všech služeb v dopravě

Celkové investiční náklady: 0 Kč

Investiční náklady v letech 2025–2026: 0 Kč

Náklady na provoz za rok: 2 mil. Kč na studie a právní poradenství (z rozpočtu ODO MHMP)

Termín realizace: 2026

Předpoklad spolufinancování: -

⁴ Vnímání nákladů cestujícími přitom hraje mnohdy větší roli než objektivní finanční náklady.

SČK, ODO MHMP

Cílem opatření je zajistit propojení mezi hlavním městem Prahou a Středočeským krajem tak, aby byla zajištěna prostupnost území a návaznost pro bezmotorovou dopravu. Veškerá propojení jsou budována na základě koncepčních dokumentů obou správních jednotek: *Koncepce rozvoje cyklistiky ve Středočeském kraji na období 2024–2030* a *Plánu rozvoje nadřazených cyklistických tras na území hl. m. Prahy*. Jedná se hlavně o napojení na nadřazených, resp. národních trasách a zároveň na páteřních, resp. nadregionálních trasách. Důležitou součástí jsou projekty, které přímo navazují na výstavbu vysokorychlostních tratí (Správa železnic).

Příklady úseků s realizací do roku 2026:

- A4 – NR 22 – Praha – Brandýs nad Labem
- A6 – NA 01 – Veleslavin – Ruzyně – Hostivice (koordinace se Správou železnic a návaznost na smlouvu o spolupráci na projektu „Kladenská drážní cesta, úsek Praha-Ruzyně – Kladno“ se Středočeským krajem)
- A5 – NR 08 – Běchovice – Poříčany (příprava a koordinace se Správou železnic)

Akce:

33 Napojení na cykloinfrastrukturu ve Středočeském kraji

Celkové investiční náklady: 0 Kč (součást rozpočtu opatření 12)

Investiční náklady v letech 2025–2026: 0 Kč (součást rozpočtu opatření 12)

Náklady na provoz za rok: *nevýčísleny*

Termín realizace: 2026

Předpoklad spolufinancování: bude prověřeno financování ze SFDI a fondů EU

ROPID, IDSK

Zapojením posledních autobusových linek do systému PID v roce 2022 byl završen proces integrace veřejné linkové dopravy ve Středočeském kraji, a tak s výjimkou některých linek MHD (např. Kladno, Mladá Boleslav, Kolín a Říčany) je již celý kraj dopravně i tarifně integrován (železnice byla plně integrována už dříve). Ve spolupráci s městy a obcemi probíhá i nadále průběžná optimalizace linkového vedení a kontinuální zlepšování dopravní obslužnosti jednotlivých oblastí tak, aby byl celý systém nejen funkční, ale i dlouhodobě finančně udržitelný. Díky jednotnému tarifu je dnes možné vytvářet efektivní přestupní vazby napříč krajem a v maximální možné míře využít výhod železnice jako páteřního módu dopravy. Ten je doplněn sítí autobusů, které v uzlových bodech na železnici navazují. Zároveň dochází i ke zlepšování páteřní autobusové dopravy v místech, kde železnice chybí, je nevhodně trasovaná nebo není konkurenceschopná. A také k postupnému rozšiřování PID i do sousedních krajů formou tzv. mezikrajské spolupráce, která bude i v dalším období pokračovat.

Další plánované zlepšování služeb PID ve Středočeském kraji zahrnuje tyto projekty a záměry:

- Nové koncepty kolejové dopravy – „Strategie SČK na implementaci provozu lehkých kolejových vozidel, tramvají a vlakotramvají v systému PID“: Oddělení infrastruktury, inovací a dopravní legislativy IDSK zpracovává provozně technickou studii u čtyř možných lokalit PID. Jejím výsledkem bude doporučení, zda a kde se vyplatí tyto nové koncepty budovat a rozvíjet.
- Potenciál využití vysokorychlostních tratí pro rychlou regionální dopravu: Vybudování terminálu na VRT Praha – Jihlava – Brno v oblasti Pučery/Kořenice/Bečváry na Kolínsku. Tento terminál propojí železniční dálkovou vysokorychlostní dopravu s regionální železniční dopravou a s regionálními autobusy tak, že nabídne cestujícím z Kolínska a Kutnohorska rychlou dopravu do centra Prahy a jihovýchodním směrem na Vysočinu (Jihlava) v intervalu 30 minut.
- Rekonstrukce stávajících a výstavba nových autobusových zastávek: S cílem přiblížit PID co největšímu počtu cestujících a zlepšit jejich komfort při cestování iniciuje IDSK výstavbu a rekonstrukce autobusových zastávek, které budou v případě shody s příslušnou samosprávou postaveny městy a obcemi na jejich území. Součástí je program výměny zastávkových označků, které přešly z vlastnictví jednotlivých autobusových dopravců na Středočeský kraj (zastoupený IDSK) a které jsou v tempu cca 100 kusů měsíčně postupně nahrazovány a obnovovány.
- Elektronické informační panely (projekt Chytré zastávky): Na území Středočeského kraje probíhá v rámci dotačního nástroje Integrované teritoriální investice (ITI) pro pražskou metropolitní oblast (PMO) modernizace zastávkového informačního systému. Nositel ITI pro PMO (hlavní město Praha) v září 2022 na základě projednané Integrované strategie ITI PMO vyhlásil výzvy k předkládání projektových záměrů do programového rámce IROP pro období 2021–2027. Informační panely s LED technologií využívají energeticky efektivní LED prvky s automatickou regulací svitu.
- Doprava na zavolání (pilotní projekt): Zavedení poptávkové veřejné dopravy jako doplňku či alternativy ke klasickým linkovým autobusům pomůže rozšířit nabídku veřejné dopravy zejména ve večerním čase v oblastech, kde již není provoz běžného autobusu s fixní trasou a

jízdním řádem efektivní. Jako vhodná lokalita pilotního provozu poptávkové dopravy bylo vybráno okolí Českého Brodu. Disponuje kvalitním železničním napojením na Prahu, ale chybí zde návazná autobusová doprava ve večerních hodinách. Do pilotního projektu budou zapojeny dva mikrobusey. Ty si cestující bude moct objednat pro dopravu do okolních obcí pomocí mobilní aplikace PID Lítačka či telefonické linky. IDSK připravuje spuštění zkušebního provozu nové služby v létě 2024. Jízdné bude podle tarifu PID stejné jako ve stávajících vlacích a autobusech PID ve Středočeském kraji.

- Informační střediska: Zvažují se možnosti rozšíření počtu informačních středisek PID ve SČK ke stávajícím, která se nacházejí v Mladé Boleslavi, Kutné Hoře, Rakovníku a v Benešově. Při rozhodnutí budou zohledněny počty cestujících v příslušném regionu, zájem měst a ochota podílet se na jejich provozu tak, aby byl efektivní.

Akce:

34 Zlepšení služeb PID vč. autobusových linek a jejich napojení na železnici

Celkové investiční náklady: *nevyčísleny* (z rozpočtu SČK)

Investiční náklady v letech 2025–2026: *nevyčísleny* (z rozpočtu SČK)

Náklady na provoz: *nevyčísleny* (z rozpočtu SČK)

Termín realizace: průběžně do roku 2030

Předpoklad spolufinancování: z rozpočtu SČK

SČK

Ve Středočeském kraji bude pokračovat vybavování vozidel dopravců Středočeského kraje, kteří poskytují služby v rámci PID, zařízení pro aktivní preferenci. Takové zařízení umožní na SSZ na území hlavního města Prahy zvýšit cestovní rychlost, plynulost a spolehlivost autobusových linek i celkovou ekonomickou efektivitu provozu autobusů. Konkrétně se připraví veřejná zakázka na záměr Rozvoj C-ITS v Praze na vybrané SSZ v Praze.

Akce:

35 Preference VHD ve Středočeském kraji

Celkové investiční náklady: *nevyčísleny* (z rozpočtu SČK)

Investiční náklady v letech 2025–2026: *nevyčísleny* (z rozpočtu SČK)

Náklady na provoz za rok: *nevyčísleny* (z rozpočtu SČK)

Termín realizace: 2030

Předpoklad spolufinancování: z rozpočtu SČK

INV MHMP

Rámcové investiční opatření rozšiřuje původní opatření *Rozvoj P+R při stanicích metra* na vytváření odstavných parkovacích ploch nově také u zastávek železničních tratí, tramvají a jiné veřejné hromadné dopravy. Opatření předpokládá postupné naplnění návrhu *Metropolitního plánu Prahy*, který zvažuje následující lokality:

- Při železničních tratích v objemu 3 200 parkovacích míst (setříděno podle přírůstku kapacit): Dlouhá Míle, Horní Měcholupy, Uhřetěves, Sedlec, nádraží Ruzyně, nádraží Horní Počernice, Běchovice-střed, Radotín, Zahradní Město, Klánovice, nádraží Modřany a nádraží Hostivař. Souhrnně je zvažována realizace okolo 3 200 parkovacích stání při železničních tratích.
- Při stanicích metra v objemu 9 320 parkovacích míst (setříděno podle přírůstku kapacit): Zličín a Zličín II (Ringhofferova), Depo Hostivař, Opatov I a Opatov II, Depo Písnice, Nové Butovice, Veleslavín, Smíchovské nádr., Písnice, Stodůlky, Nádraží Krč, Roztyly, Střížkov, Rajská zahrada a Nové Dvory.

S ohledem na dostupné finanční prostředky a ostatní dopravní priority bude do roku 2026 zprovozněno pouze parkovací dům P+R Opatov (se 495 parkovacími místy) a parkovací dům Dědina (s 290 místy, která budou sloužit rezidentům). Také Správa železnic počítá do budoucna s výstavbou parkovacích míst v blízkosti železničních zastávek.

Akce:

36.1 Parkovací dům Dědina (2024)

36.2 P+R Opatov (2026)

Celkové investiční náklady: 1 100 mil. Kč

Investiční náklady v letech 2025–2026: 583 mil. Kč

Náklady na provoz za rok: 30 mil. Kč

Termín realizace: 2024/2026

Předpoklad spolufinancování: -

SČK

Opatření se skládá ze sítě krajských záchytných parkovišť a jejich jednotného provozního konceptu. Síť krajských záchytných parkovišť typu P+R zahrnuje lokality umístěné na radiálních příjezdech do Prahy. Při lokalizaci byly zohledněny intenzity automobilové dopravy na příjezdech do města, vč. jejich přetížení, a tedy spolehlivosti příjezdu, možnosti zajištění snadného přístupu z radiální komunikace k nejbližšímu uzlu veřejné dopravy a parametry jeho obsluhy vůči Praze (jízdní doba a počet spojů ve špičce). Síť zahrnuje následující záměry schválené Radou Středočeského kraje (k 1/2024):

- Výstavba parkoviště P+R Olbramovice
- Výstavba parkoviště P+R Úvaly
- Výstavba parkovacího domu Zeleneč – Mstětice
- Výstavba parkovacího domu Hostivice
- Výstavba parkoviště P+R Čerčany
- Výstavba parkovacího domu Měšice
- Výstavba parkovacího domu Tuklaty
- Výstavba parkoviště P+R Rudná
- Výstavba parkovacího domu Poříčany
- Výstavba parkovacího domu Brandýs n. L.-Stará Boleslav
- Výstavba parkoviště P+R Světlice
- Výstavba parkoviště P+R Dubenec
- Výstavba parkoviště P+R Zdiby

Další prověřované lokality jsou:

- Výstavba parkovacího domu Sedlec
- Výstavba parkoviště P+R Rostoklaty
- Výstavba parkoviště P+R Nymburk
- Výstavba parkovacího domu Kolín

Seznam záměrů obsahuje výběr lokalit ze tří prioritních oblastí Středočeského kraje, ve kterých byla v návrhu Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí identifikována celková kapacita cca 6 000 parkovacích stání. Uvedený výčet záměrů bude průběžně aktualizován po aktuálnímu schvalování jednotlivých projektových záměrů a v souladu s cíli strategického rozvoje územního obvodu Středočeského kraje a *Plánu dopravní obslužnosti Středočeského kraje*.

Cílem provozního konceptu záchytných parkovišť P+R je navržení jednotného systému záchytných parkovišť P+R ve Středočeském kraji stejně jako v Praze, který by byl uživatelsky příjemný pro potenciální uživatele. V konceptu dojde ke kategorizaci a standardizaci jednotlivých parkovišť P+R a řešení provozu parkovišť P+R s ohledem na jejich investiční a provozní náklady.

Akce:

37 Provozní koncept P+R v Praze a Středočeském kraji

Celkové investiční náklady: 2 200 mil. Kč (z rozpočtu SČK)

Investiční náklady v letech 2025–2026: 550 mil. Kč (z rozpočtu SČK)

Náklady na provoz za rok: *nevyčísleny* (z rozpočtu SČK)

Termín realizace: 2026 a dále

Předpoklad spolufinancování: SČK + IROP

ROPID, IDSK, SŽ

Opatření obsahuje zřízení nových a posílení stávajících železničních linek, které poskytnou dostatečně kapacitní tangenciální a radiální spojení na území hlavního města a Středočeského kraje. V současnosti je v provozu linka S49, připravován je provoz linky S61 (prozatím v alternativní trase s ohledem na doposud nevybudované železniční zastávky), poslední ze tří plánovaných linek bude realizována v závislosti na rozvoji železniční infrastruktury. Všechny linky jsou financovány z rozpočtu hlavního města Prahy.

Součástí opatření jsou následující akce:

- 1) Nové železniční linky vč. nových zastávek
 - a) linka S61 Praha-Smíchov – Praha-Běchovice vč. zastávek Kyje-Jiráskova Čtvrť, Jahodnice a Hostavice
 - b) linka S71 Praha-Radotín – Praha-Běchovice (s plánovaným datem realizace po roce 2025)
- 2) Rozšíření vrstvy spěšných vlaků v PID (dokončení linky z Benešova a Kolína, příprava linky z Berouna s realizací po roce 2030)
- 3) Posílení radiálních linek ve spolupráci se Středočeským krajem
- 4) Zavedení elektrického provozu linky S49 Roztoky u Prahy – Praha-Libeň – Praha-Hostivař
- 5) Posílení železničních linek mimo špičku (realizace se očekává po roce 2027)

Ad 1) Do roku 2026 se plánuje, že budou v provozu zastávky:

- Praha-Výstaviště (součást linky Praha – Kladno, realizace do 2026)
- Praha-Čakovice, zámecký park (realizace do 2026)

Zahájena bude výstavba nových zastávek:

- Praha-Liboc (součást linky Praha – Kladno, realizace 2026–2029)
- Praha-Dlouhá Míle (součást linky Praha – Kladno, realizace 2026–2029)
- Praha-Letiště Václava Havla Praha (součást linky Praha – Kladno, realizace 2026–2029)⁵

Ad 2) Rozšíření vrstvy spěšných vlaků:

Jedná se o záměr rozšíření provozu sítě spěšných vlaků v síti PID, které by umožnily rychlejší spojení Prahy s významnými centry ve Středočeském kraji, než jaké nabízejí stávající linky S. Jedná se o následující linky:

- R41 Praha – Kolín – Kutná Hora; realizováno – interval 60 minut, počínaje jízdním řádem 2025 interval 30 minut

⁵ Ve *Studii proveditelnosti železničního uzlu Praha* se dále předpokládá do roku 2035 výstavba dalších 11 nových železničních zastávek. Další čtyři nové zastávky by mohly vzniknout ve 2. polovině 30. let 21. století. Předmětem posuzování je i počet podzemních stanic v městských železničních tunelech ze sedmi dosud uvažovaných.

- R42 Praha – Nymburk – Kolín; po zkapacitnění tratě č. 231 a dodávce nových vozidel interval 60 minut
- R43 Praha – Mělník / Mladá Boleslav; realizován interval 120 minut; po zkapacitnění tratě č. 070 až 30 minut
- R45 Praha – Kladno; realizován interval 60 minut, po zkapacitnění tratě č. 120 až 15 minut
- R46 Praha – Beroun – Příbram; po zkapacitnění tratě č. 171 a dokončení úseku RS Praha – Beroun interval 120 minut
- R47 Praha – Beroun – Hořovice; po zkapacitnění tratě č. 171 a dokončení úseku RS Praha – Beroun interval 60 minut
- R48 Praha – Lysá nad Labem – Mladá Boleslav; interval 60 minut, po výstavbě nové tratě – tzv. Všejanské a Bezděčínské spojky.

38 Provoz městských a radiálních železničních linek

Celkové investiční náklady: *nevyčísleny*

Investiční náklady v letech 2025–2026: *nevyčísleny*

Náklady na provoz za rok: cca 290 mil. Kč (formou dodatečných nákladů na PID)

Termín realizace: průběžně do roku 2030 a dále

Předpoklad spolufinancování: Správa železnic, SČK

SŽ

Cílem opatření je umožnit průjezdný model železničních linek centrem města (S1, S2, S7, S9 a dalších) spolu s přivedením vysokorychlostních tratí do hlavního města. V současnosti Správa železnic zpracovává studii proveditelnosti tzv. železničního uzlu Prahy (ŽUP), jejíž výsledek určí možnosti významného rozšíření průjezdného modelu centrální částí železničního uzlu Praha. Součástí studie proveditelnosti budou i možnosti financování této strategické investice. Začátek vlastní realizace se předpokládá v roce 2035.

Akce:

39 Hledání řešení železničního uzlu Praha vč. jeho průjezdného modelu

Celkové investiční náklady: 50 mil. Kč (na studii proveditelnosti z rozpočtu SŽ)

Investiční náklady v letech 2025–2026: 0 Kč

Náklady na provoz za rok: 0 Kč

Termín realizace: 2025

Předpoklad spolufinancování: -

ROPID, IDSK

Cílem opatření je nákup nových elektrických vozidel ekvivalentu EMU400, která budou sloužit pro potřeby doplnění vozidlového parku na stávajících radiálních linkách, částečně jako náhrada stávajících jednotek EJ471 a dále pro potřeby pokrytí zcela nových výkonů. Týká se zejména nové trati Praha – letiště, modernizace trati Praha – Kladno a rovněž nového spojení Prahy s Mladou Boleslaví přes Milovice tzv. Všejsanskou a Bezděčínskou spojkou. Jednotky by měly být nakupovány postupně, se zahájením provozu v roce 2029. Nasazeny budou na linky S1 Praha – Kolín, R41 Praha – Kolín – Kutná Hora, S7 Beroun – Praha – Český Brod, S5, R45 Praha – Letiště Václava Havla Praha – Kladno a v případě realizace Všejsanské a Bezděčínské spojky i na linku R48 Praha – Mladá Boleslav.

Akce:

40 Pořízení větších železničních vozidel

Celkové investiční náklady: 45 000 mil. Kč (spolufinancováno se SČK)

Investiční náklady v letech 2025–2026: 0 Kč

Náklady na provoz: cca 1 500 mil. Kč ročně (spolufinancováno se SČK)

Termín realizace: 12/2029

Předpoklad spolufinancování: spolufinancování se SČK v poměru cca ½ HMP a ½ SČK

SŽ

Opatření sleduje bezpečností úpravy nejvíce rizikových železničních přejezdů na pozemních komunikacích ve správě Krajské správy a údržby silnic Středočeského kraje (silnic II. a III. třídy). Cílem je zvýšit bezpečnost na železničních přejezdech, a to za pomoci různých opatření (úpravou, obnovou či doplněním dopravního značení, odstraněním zeleně i instalací vyššího stupně zabezpečovacího zařízení nebo mimoúrovňovým křížením). Aktuálně je v přípravě na území Prahy a Středočeského kraje 225 úprav železničních přejezdů; z toho 133 má být zrušeno a 92 lépe zabezpečeno.

Do roku 2026 se uskuteční úprava zabezpečení sedmi a zrušení šesti přejezdů, z nichž ten v Bubnech bude nahrazen estakádou. Ta kromě bezpečnosti řidičů, chodců a cyklistů výrazně zvýší i průchodnost územím Prahy 7.

Akce:

41 Bezpečnostní úpravy železničních přejezdů na území Prahy a Středočeského kraje

Celkové investiční náklady: 0 Kč z rozpočtu HMP; (6 000 mil. Kč z rozpočtu SŽ)

Investiční náklady v letech 2025–2026: 0 Kč z rozpočtu HMP; (1 800 mil. Kč z rozpočtu SŽ)

Náklady na provoz za rok: 60 mil. Kč (z rozpočtu SŽ)

Termín realizace: 2033

Předpoklad spolufinancování: financováno ze 100 % Správou železnic

TSK, ROPID, ODO MHMP

Základem efektivního plánování rozvoje systému udržitelné dopravy jsou přesná a spolehlivá data o dopravních a přepravních intenzitách, o chování uživatelů různých dopravních služeb a také o infrastruktuře, která tyto služby poskytuje. Jen s pomocí kvalitních dat lze porozumět vlivu faktorů dopravního systému na dopravní chování, prognózovat stav dopravy v souvislosti s realizací různých dopravních opatření a efektivně plánovat investice do údržby či vzniku nové dopravní infrastruktury. Kvalitní data slouží ke sledování strategických cílů města v oblasti udržitelné mobility, vč. snižování negativních dopadů dopravy na zdraví obyvatel a globální klima (viz též opatření 43). Na druhou stranu v době, kdy jde velká data sbírat automaticky, roste riziko jejich sběru bez následné analýzy, a tedy bez jakéhokoliv přínosu pro rozhodování o podobě dopravního systému. Proto je třeba stanovit rozsah sběru dat s ohledem na jejich následné využití a dále zajistit dostatečné personální kapacity pro jejich analýzu.

Opatření dále rozvíjí probíhající sběr dat o uživateli a infrastruktuře v kompetenci jednotlivých městských organizací (v závorce):

- 1) kontinuální automatický sběr dat o intenzitách automobilové dopravy (TSK);
- 2) průběžný automatický a manuální sběr dat o počtech osob přepravených v prostředcích VHD (ROPID);
- 3) periodické výběrové šetření dopravního chování obyvatel metropole, které slouží k aktualizaci dopravního modelu a odhadu dělby přepravní práce (v pětiletém cyklu, TSK);
- 4) automatický sběr dat o parkujících vozidlech pro účely kontroly parkování; do budoucna spojený s monitoringem stavu dopravního značení a veřejného prostoru (TSK, náklady obsaženy v opatření 30);
- 5) kontinuální automatický sběr dat o vozidlech carsharingových služeb (ODO MHMP);
- 6) kontinuální automatický sběr dat o intenzitách cyklistické dopravy a počtu pěších (OICT);
- 7) kontinuální sběr dat o uživateli aplikace Lítačka a dotovaných služeb sdílených kol (OICT);
- 8) periodické šetření vnímání podmínek pro cyklistickou dopravu (ODO MHMP);
- 9) zavádění standardu BIM (komplexní digitální informační systém pro infrastrukturu) do všech projektových prací a managementu údržby dopravních cest ve městě;
- 10) jiné speciální průzkumy pro kalibraci a validaci dopravních modelů (využití mobilních dat pro analýzu mobility obyvatel, průzkumy zaměřené na nákladní dopravu apod.).

Kromě těchto budou probíhat další pilotní projekty, např. na automatický monitoring stavu povrchů.

Akce:

42 Sběry dat o uživateli a infrastruktuře

Celkové investiční náklady: 0 Kč

Investiční náklady v letech 2025–2026: 0 Kč

Náklady na provoz za rok: 60 mil. Kč z rozpočtů na běžné výdaje jednotlivých organizací

Termín realizace: 2026

Předpoklad spolufinancování: v rámci pilotních projektů se bude žádat o financování z externích zdrojů

ODO MHMP

Cílem opatření v období akčního plánu 2024–2026 je nastavit proces plánování zásadních dopravních investic na základě dat o jejich dopadech na společnost, tzv. celkových společenských nákladech vč. uhlíkové stopy. Opatření se v první fázi skládá z: 1) tvorby metodiky výpočtu uhlíkové stopy a celkových společenských nákladů pro opatření udržitelné mobility, vč. jejího ověření na dvou případech velkých dopravních staveb, a 2) nástroje usnadňujícího využívání metodiky v procesu plánování a rozhodování (webové aplikace). Opatření rozšiřuje opatření P+ 174 – *Plán snížení energetických nároků a uhlíkové stopy dopravy* uvažované při vzniku Plánu udržitelné mobility. Opatření je důležitým nástrojem naplňování vize nízkouhlíkového města (*Klimatického plánu hl. m. Prahy do roku 2030*) sledováním energetických nároků a uhlíkové stopy dopravy. Metodika zároveň umožňuje sledovat plnění klimatických závazků Prahy v oblasti dopravy a uhlíkovou stopu městských organizací, které ji dosud nesledují ve svých ESG.

Akce:

43 Vytvoření metodiky a její ověření vč. aplikace

Celkové investiční náklady: 0 Kč

Investiční náklady v letech 2025–2026: 0 Kč

Náklady na provoz: 1 mil. Kč z rozpočtu na běžné výdaje ODO MHMP (jednorázově)

Termín realizace: 2026

Předpoklad spolufinancování: -

ROPID, IDSK, DPP, SŽ

Cílem opatření je zefektivnit služby veřejné hromadné dopravy na území PID a správu potřebné infrastruktury. Za tímto účelem je třeba vyjasnit kompetence a posílit spolupráci mezi organizacemi, které se podílejí na poskytování služeb veřejné hromadné dopravy a správě potřebné infrastruktury (ROPID, DPP, IDSK, TSK, SŽ a další subjekty). Zohlednit je při tom třeba celý územní rozsah PID.

Opatření se dotýká: 1) správy zastávek PID a jejich jednotného standardu; 2) koordinace projektů infrastruktury veřejné dopravy (liniových staveb, přestupních bodů, preference veřejné dopravy v uličním prostoru, P+R, B+R, K+R a informačních systémů pro cestující) a 3) marketingových akcí. Společným tématem přitom musí být snaha přilákat do hromadné dopravy co nejvíce cestujících.

Konkrétně bude v následujícím období toto opatření spočívat v návrhu systémového a efektivního řešení a procesních postupů koordinace (nejen projektů nové infrastruktury) založené na již zpracovaných analýzách současného neuspokojivého stavu. Přednostně budou identifikovány oblasti, kde lze dosáhnout nejrychlejšího zlepšení. Součástí řešení bude projednání se všemi dotčenými subjekty a získání jejich podpory pro navrhované řešení.

44 Studie možností zlepšení spolupráce a vymezení kompetencí při správě zastávek a marketingových akcích

Celkové investiční náklady: 0 Kč

Investiční náklady v letech 2025–2026: 0 Kč

Náklady na provoz za rok: z rozpočtu na běžné výdaje ROPID

Termín realizace: 2026

Předpoklad spolufinancování: -

ROPID, IDSK

Pro zabezpečení skutečné funkčnosti společného integrovaného dopravního systému (IDS) Prahy a Středočeského kraje je žádoucí zřídit jednoho společného organizátora dopravy ve vlastnictví obou krajů. Výchozím základem tohoto společného organizátora jsou současné jednotlivé příspěvkové organizace ROPID (zřizovatelem je hl. m. Praha) a IDSK (zřizovatelem je Středočeský kraj). Zároveň je žádoucí spoluúčast Ministerstva dopravy, a to kvůli využívání významného podílu rychlíkového segmentu, který je výhradně v jeho gesci. Financování provozu organizátora včetně systémových služeb by probíhalo podílově z rozpočtů jednotlivých zřizovatelů (hl. m. Praha a Středočeský kraj). Založení společného organizátora jako příspěvkové organizace vlastněné oběma kraji ale brání stávající legislativa o rozpočtových pravidlech územních rozpočtů. Proto je předmětem tohoto opatření v následujícím období prověření možností legislativních změn a identifikace bariér pro zřízení jednotného organizátora PID.

Akce:

45 Zřízení jednotného organizátora PID – prověření legislativních změn

Celkové investiční náklady: 0 Kč

Investiční náklady v letech 2025–2026: 0 Kč

Náklady na provoz za rok: z rozpočtu na běžné výdaje ROPID

Termín realizace: 2026

Předpoklad spolufinancování: -

ODO MHMP

Předmětem opatření je průběžná optimalizace nastavení podmínek provozu a podpory sdílených forem mobility, zejména carsharingu a mikromobilitních prostředků (koloběžek a elektrokol). Na předchozí fázi tvorby systému podpory carsharingu, nastavení podmínek pro jeho zvýhodnění v zónách placeného stání, tvorby softwarového nástroje pro systematický sběr dat a vymezení parkovacích míst pro prostředky mikromobility naváže nejen průběžné sledování podmínek provozu mikromobilitních prostředků, ale také důsledné vymáhání požadavků města na jejich provoz v dopravním systému pražské metropole.

Akce:

46 Optimalizace sdílených forem mobility (carsharingu a mikromobility)

Celkové investiční náklady: 0 Kč

Investiční náklady v letech 2025–2026: 0 Kč

Náklady na provoz za rok: z rozpočtu na běžné výdaje ODO MHMP

Termín realizace: 2026 a dále

Předpoklad spolufinancování: ne

ODO MHMP

Dotační schéma je efektivní formalizací procesu získávání podpory HMP na realizaci místních opatření. Ta povedou ke zlepšování infrastruktury pro aktivní mobilitu realizovanému městskými částmi Prahy. Jedná se o nástroj k urychlení zlepšování podmínek pro pěší a cyklisty, který je součástí *Strategie aktivní mobility v Praze*. Kontrolovaný proces podpory zajistí, že realizovaná opatření budou v souladu s dalšími strategickými dokumenty města v oblasti územního plánování, rozvoje dopravy, veřejného prostoru a plnění klimatického závazku. Realizací dotačního schématu dojde ke snížení personálních nároků na zajišťování realizace opatření ze strany městských organizací, zejména TSK. Proces lze rovněž formulovat v intencích stávajícího procesu přidělování účelových dotací městským částem, který bude transparentně nastaven, a to včetně harmonogramu čerpání dotace a nároků na výsledná opatření. První dotační výzva se předpokládá v roce 2025.

Akce:

47 | Dotační schéma pro městské části Prahy na podporu aktivní mobility

Celkové investiční náklady: 300 mil. Kč (do roku 2030)

Investiční náklady v letech 2025–2026: 100 mil. Kč

Náklady na provoz za rok: z rozpočtu na běžné výdaje ODO MHMP

Termín realizace: 2025; podpora žádostí do roku 2030

Předpoklad spolufinancování: ne

ODO MHMP

Cílem opatření je zvyšovat veřejnou podporu dopravní politiky města, tedy celoměstsky významných nástrojů v oblasti udržitelné mobility. Opatření se skládá ze sady komunikačních sdělení, která se budou týkat aktuálních dopravních témat a vysvětlovat principy moderní dopravní politiky, zaměřené na kvalitu života. Komunikační sdělení budou zahrnovat některá z následujících témat:

- 1) možné úpravy veřejného prostoru, které zlepšují kvalitu života;
- 2) možné změny podmínek pro parkování ve veřejném prostoru v situaci, kdy je aut, která chtějí lidé zaparkovat, více než kapacit, které má město k dispozici;
- 3) stávající a budoucí nároky hromadné dopravy a údržby silniční infrastruktury na rozpočet města a potřebnost průběžné úpravy cen pro zachování kvality dopravních služeb;
- 4) bezpečnostní přínosy přísnějšího nastavení podmínek pro zásobování a dovážku a používání prostředků tzv. mikromobility;
- 5) ukázky zlepšení v oblasti dopravy, například zkracování cestovní doby u VHD a další

Cílovou skupinou komunikace bude široká veřejnost, případně se zaměřením na dospívající, kteří si osvojují budoucí cestovní vzorce. Součástí komunikace budou jednorázové akce města pro novináře a novinářky, kteří se mohou tématy ve své práci hlouběji zabývat a podílet se tak na šíření jednotlivých sdělení. Formy sdělení a použitá média budou upřesněny na základě nabídek možných dodavatelů. Předpokládá se, že vytvořené nástroje komunikace (videa, plakáty atd.) se zároveň využijí při jednorázových akcích v oblasti udržitelné mobility (např. Evropský týden mobility). Sdělení budou založená na znalostech odborníků v oblasti dopravní politiky, veřejných politik a jejich komunikace a zpracována profesionální způsobem. Realizaci komunikační kampaně zajistí externí firma.

Akce:

48 Osvětové kampaně, program vzdělávání žáků a studentů (ZŠ–VŠ)

Celkové investiční náklady: 0 Kč

Investiční náklady v letech 2025–2026: 0 Kč

Náklady na provoz: 17 mil. Kč z rozpočtu na běžné výdaje ODO MHMP (celkem v 2025–2026)

Termín realizace: 2026 (první etapa)

Předpoklad spolufinancování: ne

ODO MHMP

Cílem opatření je 1) zlepšit komunikaci mezi HMP, městskými částmi a dalšími stakeholdery v oblasti rozvoje udržitelné mobility v Praze; 2) podpořit správnou implementaci zákonných požadavků na řešení dopravní infrastruktury (vč. implementace tzv. bezbariérové vyhlášky); 3) podpořit implementaci koncepčních dokumentů města, které se dotýkají tvorby veřejného prostoru s důrazem na jeho dopravní funkci; 4) urychlit přenos nových poznatků a trendů v udržitelné městské mobilitě v Praze do realizační praxe; 5) posílit motivaci pro politické prosazování moderních řešení v dopravě a 6) budovat základnu kvalitních dodavatelů (projektantů a realizátorů) investičních i neinvestičních opatření ve veřejném prostoru. Periodicky opakované aktivity zahrnují teoretická školení, praktické workshopy (případně jejich kombinaci), výjezdy za příklady dobré praxe do českých i evropských měst, vložné na konferencích o udržitelné městské mobilitě (především pro zaměstnance městských částí).

Celkové investiční náklady zahrnují jednorázové náklady na aktivity projektu v období 2024–2026 (workshopy, semináře, školení, výjezdy za *best practice* do ČR i zahraničí, účast na konferencích a tisk materiálů). Roční provozní náklady projektu tvoří náklady na externího koordinátora (0,25 pracovního úvazku), náklady na provoz webu s redakčním systémem pro sdílení informací a materiálů a náklady na vydávání nepravidelného newsletteru. Největší přínos opatření spočívá ve zvýšení efektivity veřejné správy města a vynaložených finančních prostředků na jeho rozvoj.

Akce:

- 49 Vnitřní komunikace s MČ a ostatními stakeholdery o nástrojích podpory udržitelné mobility a jejich implementaci

Celkové investiční náklady: 0 Kč

Investiční náklady v letech 2025–2026: 0 Kč

Náklady na provoz za rok: 5 mil. Kč z rozpočtu na běžné výdaje ODO MHMP

Termín realizace: průběžně do 2030

Předpoklad spolufinancování: ne

50	Rekonstrukce stávající dopravní infrastruktury a technického vybavení podle aktuálních standardů
----	--

TSK, DPP, SŽ

Opatření zahrnuje rekonstrukce vybraných objektů existující dopravní infrastruktury, které vzhledem ke svému technickému stavu nesnesou odkladu. Jedná se o investice do komplexní obnovy silniční či uliční infrastruktury, zejména mostů a kapacitních komunikací, a do infrastruktury a zařízení veřejné hromadné dopravy (v kompetenci DPP).

Kromě celkových rekonstrukcí mostů a další silniční infrastruktury (v celkové hodnotě 19,8 mld. Kč) a investic do obnovy zařízení DPP (v hodnotě 4 mld. Kč) bude na území hlavního města SŽ realizovat řadu investic do modernizace železničních tratí (např. Praha-Bubny – Praha-Ruzyně; Praha-Ruzyně – Kladno), zlepšení zázemí železničních stanic, rekonstrukcí stanic (např. Praha-Čakovice), železničních mostů nebo rozšíření odstavných kapacit. Jedná se o investice ve výši dalších 30 mld. Kč do roku 2026.

Do roku 2026 se jedná o přípravu a realizaci následujících akcí:

- 50.1 Rekonstrukce Libeňského mostu (2026)
- 50.2 Soubor mostů 5. května a související úpravy (2027)
- 50.3 Most Legií (2030+)
- 50.4 *Palackého most – příprava (realizace 2030+)*
- 50.5 Jižní spojka (Barrandovský most – Spořilovská), Mosty (2028)
- 50.6 Jižní spojka (Spořilovská – Průmyslová) (2030)
- 50.7 Rekonstrukce Strahovského tunelu (2030)
- 50.8 Radlická – rekonstrukce stávající komunikace (2026)
- 50.9 *Most Chilská – Opatov – příprava (realizace 2030)*
- 50.10 Rekonstrukce Hlávkova mostu (2030+)
- 50.11 *Čechův most – příprava rekonstrukce (realizace 2030+)*
- 50.12 Most Průmyslová (2027)
- 50.13 Průmyslový polookruh (2030+)
- 50.14 Kbelská – rekonstrukce (2027)
- 50.15 Modernizace stanice metra Českomoravská (2027)
- 50.16 RTT Táboritská – Seifertova (2025)
- 50.17 Modernizace zabezpečovacího zařízení – elektronická stavědla na trase C (2027)
- 50.18 Rekonstrukce soustavy staničních počítačů vlakového zabezpečovače LZA na trase A v úseku Hradčanská až Skalka a v Depu Hostivař (2026)
- 50.19 Obnova záložního energocentra na ZTC-1 (2025)
- 50.20 Modernizace komunikačních rádiových zařízení mezi tramvajemi a ovládacím zařízením výhybek s obousměrnou komunikací (2025)
- 50.21 Modernizace automatického systému dálkového řízení technologií ASDŘ-T (2027)

Celkové investiční náklady: 23 831 mil. Kč (HMP), z toho 19 750 mil. Kč do silniční infrastruktury a 4 081 mil. Kč do infrastruktury VHD

Investiční náklady v letech 2025–2026: 6 800 mil. Kč (HMP)

Náklady na provoz za rok: *nezjištěno*

Termín realizace: 2030+

Předpoklad spolufinancování: obnova technického vybavení DPP (s výjimkou 50.15 Modernizace stanice metra Českomoravská a 50.16 RTT Táboritská – Seifertova) z vlastních zdrojů DPP