



# Polad' Prahu

## Plán udržitelné mobility Prahy a okolí

---

Akční plán 2024–2026

## Shrnutí

1. Aktualizace umožní Praze financovat z dotací EU rozšiřování tramvajové sítě, modernizaci metra a nahrazení dieselových autobusů nízkoemisními vozy.
2. Akční plán reaguje na strmě rostoucí výdaje hlavního města na dopravu, průměrný roční růst běžných výdajů přes 6 % na provoz veřejné hromadné dopravy a údržbu silniční infrastruktury. Nutnou podmínkou realizace akčního plánu je zpomalení růstu běžných výdajů na provoz hromadné dopravy a údržbu silniční sítě.
3. Těžiště investic v letech 2025–2026 se nachází v dalším rozvoji veřejné dopravy (71 % investic). Ta umožňuje nákladově efektivní přepravu velkého množství osob s příznivou bilancí společenských nákladů.
4. Další investice v objemu 6 mld. Kč (17 %) směřují do neodkladných rekonstrukcí mostů, ulic a další silniční infrastruktury a do zlepšení sítě cest pro pěší a cyklisty (2 %).
5. Celková hodnota investičních akcí zahrnutých do akčního plánu je 224 mld. Kč, z nich je 105 mld. Kč určeno na metro D a 119 mld. Kč na ostatní dopravní opatření. *Jedná se o celkovou hodnotu investičních akcí, jejichž realizace nebo příprava bude zahájena do roku 2026, ale které budou v některých případech dokončeny později (některé až po roce 2030).*
6. Díky tomu, že lze čtvrtinu investičních akcí financovat s pomocí evropských fondů, Státního fondu dopravní infrastruktury nebo zdrojů třetích subjektů, se očekává, že výdaje hlavního města na opatření zahrnutá v Akčním plánu 2024–2026 budou 156,6 mld. Kč; z toho 66 mld. Kč na výstavbu části prvního úseku nové linky metra D (po odečtení prostředků z úvěru) a 90,5 mld. Kč na ostatní dopravní opatření. Jen v letech 2025–2026 budou související výdaje hlavního města 35,1 mld. Kč, z toho 19,3 mld. Kč na metro D a 15,8 mld. Kč na ostatní dopravní opatření.
7. Kromě rozšiřování sítě a služeb veřejné dopravy a zkvalitnění veřejného prostoru obsahuje nový akční plán deset podpůrných opatření.
8. Jednotlivá opatření obsahují investiční i neinvestiční akce, každá z nich má vlastní harmonogram a rozpočet. Některá opatření umožňují vyčíslit také odhad budoucích běžných výdajů.
9. Priority akčního plánu se odrazí v personální a finanční podpoře práce odborů magistrátu a také pověřených městských organizací.
10. Akční plán je výsledkem systematické práce pracovní skupiny P+, v níž byli zastoupeni specialisté z odboru dopravy a ochrany prostředí MHMP, dotčených městských organizací (ROPID, DPP, a. s., TSK, a. s., IPR a OICT, a. s.), a také spolupracujících organizací Středočeského kraje a státu (Středočeský kraj, KSÚS, IDSK a SŽ).

## Obsah

1.	Důvody aktualizace P+	3
2.	Reakce na nepříznivý vývoj dopravy	3
3.	Akční plán 2024–2026	5
4.	Finanční rámec Akčního plánu 2024–2026	8
5.	Proces aktualizace a vznik Akčního plánu 2024–2026	10

## 1. Důvody aktualizace P+

Plán udržitelné mobility Prahy a okolí<sup>1</sup> (dále též Plán / P+) je strategický dokument, kterým se řídí rozvoj dopravního systému v Pražské metropolitní oblasti. Aby mohl dopravní systém efektivně reagovat na měnící se objem a strukturu dopravy a aby mohlo město pro jeho rozvoj v maximální míře využít evropské dotace, je nutné Plán pravidelně aktualizovat. Touto tzv. malou aktualizací v podobě nového akčního plánu na období 2024–2026 využívá město příležitost financovat rozšiřování tramvajové sítě, modernizaci metra a náhradu dieselových autobusů nízkoemisními vozidly z Národního plánu obnovy, Operačního programu Doprava a z Modernizačního fondu. Děje se tak navíc v situaci, kdy financování provozu a rozvoje systému veřejné dopravy představuje pro město kvůli strmě rostoucím nákladům na běžný provoz v kombinaci s dlouhodobě stagnujícími příjmy z tržeb zásadní výzvu.

Aktualizovaný akční plán plně respektuje priority a podmínky koncepčních dokumentů původního Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí, kterými jsou *Dopravní politika* a *Návrh*. Jmenovitě nový akční plán sleduje všech sedm strategických cílů (*Dopravní politika*, str. 7–8) a v souladu se zásadami dopravní politiky (ibid., str. 9–10) se zaměřuje na rozvoj páteřní kolejové dopravy zejména v okrajových částech města, na zlepšení podmínek pro pěší a cyklisty, na řízení provozu na komunikační síti, na propojení dopravního a územního plánování, to vše s cílem vytvářet město příjemné pro život. Ústředním prvkem nového akčního plánu je rovnováha mezi výší investic do jednotlivých opatření a jejich efektem na celkový objem dopravy a s ním souvisejícími negativními dopady na život obyvatel metropole. Opatření v novém Akčním plánu 2024–2026 jsou zároveň klíčová pro naplňování klimatických závazků Prahy v oblasti dopravy a Programu zlepšování kvality ovzduší 2020+.

## 2. Reakce na nepříznivý vývoj dopravy

Akční plán na období 2024–2026 svými prioritami z oblasti veřejné dopravy a také zlepšováním podmínek pro pěší a cyklisty reaguje na problémy, které v oblasti dopravy přinesla pandemie covidu–19, energetická krize a postupující změna klimatu, ke které doprava zásadně přispívá. Akční plán vychází z *Analýzy stavu a vývoje dopravy v období 2019–2022*, která upozornila na to, že se původní cíle P+ nedaří naplňovat dostatečně rychle. Protože na území metropole trvale roste počet automobilů, rostou i nároky dopravy na prostor a měrné emise skleníkových plynů, zhoršuje se spolehlivost provozu tramvají a ani počty dopravních nehod se nedaří zásadně snižovat. Kromě toho se opatření plánovaná v předchozím akčním plánu realizovala pomaleji, než se předpokládalo. Mnohdy bylo totiž nutné nastavit efektivní postupy přípravy a realizace investičních akcí a zlepšit koordinaci práce v dopravě mezi jednotlivými organizacemi města. Negativní trendy v dopravě ještě umocnila intenzivní suburbanizace, která kvůli absenci občanské

---

<sup>1</sup> schválen usnesením ZHMP č. 7/32 ze dne 24. 5. 2019

vybavenosti a pracovních míst v nových sídlech potřebu cestovat do centra metropole zvyšuje. Tomu město rychlým rozvojem příměstské dopravy a dalšími nástroji, které by obyvatele metropole motivovaly jezdit ze zázemí do města častěji hromadnou dopravou, dosud nedokázalo adekvátně čelit.

Kvůli růstu populace v Pražské metropolitní oblasti a pokračující suburbanizaci prioritizuje Akční plán 2024–2026 rozvoj kolejové dopravy. Jen ta dokáže lidem nabídnout komfortní, spolehlivý a časově i finančně konkurenceschopný způsob dopravy do centra města.

Vznikne sedm nových úseků tramvajových tratí a nová linka metra D, v první fázi se čtyřmi novými stanicemi. Pro provoz příměstských linek se pořídí větší železniční vozidla a postupně se zkrátí intervaly vlakových spojů. Silný provoz aut v ulicích historického centra města a parkování na chodnících a přechodech by měl zlepšit systém parkování s odpovídající cenou, přísnější nastavení podmínek pro dopravce zboží a kontrola a vymáhání pokut za dopravní přestupky.

Protože populace stárne a mnoho lidí má specifické mobilitní potřeby, budou se nadále odstraňovat bariéry ve veřejném prostoru a na zastávkách veřejné hromadné dopravy. V šesti stanicích metra se nově postaví výtahy. Aby se zvýšila pohybová aktivita, snížilo se množství znečišťujících látek v ovzduší a životní prostředí ve městě se celkově zlepšilo, bude hlavní město finančně podporovat projekty městských částí, které budou motivovat lidi k pohybu pěšky nebo na kole, rozšíří se síť cyklostezek alepší se podmínky pro pohyb cyklistů v centru města i na jeho okraji. Dieselové autobusy se postupně nahradí bezemisními trolejbusy nebo elektrobusey.

Zásadní výzvou, na kterou akční plán reaguje, jsou strmě rostoucí výdaje hlavního města na dopravu. Jejich průměrný roční růst ve výši 6 % od roku 2017 způsobila nejen vysoká inflace posledních let či rostoucí objem služeb veřejné hromadné dopravy, ale i trvale klesající podíl, jakým se uživatelé dopravní infrastruktury podílejí na jejím provozu, obnově a rozvoji. Bez zvyšování příjmů hlavního města z jízdového a parkovného by v budoucnu hrozilo omezení provozu hromadné dopravy, zastarávání dopravní infrastruktury a zastavení rozvoje dopravních služeb. Zpomalení růstu běžných výdajů na dopravu je proto hlavním předpokladem realizace tohoto akčního plánu. I proto se budou v budoucnu pečlivě sledovat náklady na provoz připravovaných dopravních investic (staveb i nákupu vozidel hromadné dopravy) a jejich dopady na rozpočet města.

Aby se do budoucna vynakládaly veřejné prostředky na dopravu efektivně, těžiště investic Akčního plánu 2024–2026 se nachází v dalším rozvoji veřejné dopravy. Hromadná doprava totiž dokáže přepravit velké množství osob efektivně a s celkově příznivější bilancí společenských nákladů. Kromě nových úseků tramvajových tratí a metra D bude otevřen Dvorecký most, který nabídne cestujícím v hromadné dopravě, pěším a také cyklistům rychlé spojení mezi oběma vltavskými břehy. Při plnění akčního plánu bude město s pomocí moderních technologií data o cestování lidí a infrastrukturu systematicky sbírat, průběžně je vyhodnocovat a bude je zohledňovat při realizaci opatření tohoto akčního plánu a při přípravě další aktualizace.

Z celkového objemu investic do roku 2026 bude 17 % směřovat do rekonstrukce uliční sítě a silniční infrastruktury. Její obnova nebyla totiž v minulých letech tak rychlá, aby alespoň zpomalila tempo jejího zastarávání a zmenšila tzv. vnitřní dluh na infrastrukturu. Proto se zahájí a připraví rekonstrukce devíti mostů, počínaje Libeňským mostem, mostem 5. května nebo mostem Legií. Zrekonstruuje se část Jižní spojky a Průmyslový polookruh. Dokončí se rekonstrukce Barrandovského mostu a připraví generální rekonstrukce Strahovského tunelu a dalších částí infrastruktury (viz karty opatření 50 a 10 v příloze Akčního plánu 2024–2026). Začne výstavba Hostivařské spojky, která odkloní tranzitní dopravu z dotčených rezidenčních čtvrtí.

Potřeby a požadavky občanů se budou při realizaci akčního plánu zohledňovat formou systematické komunikace všech organizací města ve fázi úvah, příprav a realizace. Zástupci města budou vysvětlovat cíle v oblasti udržitelné mobility, přínosy dopravních opatření pro obyvatele a jejich dopady na městský rozpočet a seznamovat veřejnost s realistickými harmonogramy dokončení jednotlivých dopravních opatření. Komunikace se bude týkat úprav veřejného prostoru i cen dopravních služeb. Porozumění a podpora ze strany zástupců městských organizací a veřejnosti jsou, na rozdíl od nepochopení a odmítání, nutným předpokladem efektivního naplnění nového akčního plánu.

Priority akčního plánu se odrazí v personální a finanční podpoře práce odborů magistrátu a pověřených organizací, jejichž pracovníci mají významný podíl na realizaci plánovaných opatření v odpovídající kvalitě a v duchu strategických cílů města v oblasti udržitelné mobility.

## 3. Akční plán 2024–2026

Kromě rozšiřování infrastruktury a služeb veřejné dopravy, nezbytných rekonstrukcí silniční infrastruktury, investic do kvalitního veřejného prostoru a lepších podmínek pro pěší a cyklisty obsahuje nový akční plán deset podpůrných opatření. Protože zajišťují hladký průběh realizace investičních akcí organizacemi města, zlepšují jejich vzájemnou spolupráci, zvyšují podporu regulace dopravy, kontrolu dodržování pravidel u veřejnosti a kvalitu dopravního plánování a rozhodování, jsou tato opatření nepostradatelná. Patří mezi ně například nový dotační program pro městské části, které chtějí tvořit vhodné prostředí pro pohyb pěších a cyklistů ve svých ulicích, dále cílený a efektivní sběr dat o uživatelích a infrastrukturu, nastavení podmínek parkování v systému zón placeného stání, pravidelná komunikace a metodická podpora magistrátu zástupcům městských organizací a městských částí nebo průběžná úprava cen všech dopravních služeb, která posiluje schopnost města ovlivňovat dělbu přepravní práce a finanční udržitelnost dopravního systému. Nový akční plán a opatření, která ho tvoří, využívají celou škálu nástrojů *Dopravní politiky* z původního návrhu (viz *Dopravní politika*, str. 19–21). Pro větší přehlednost a obsahovou konzistenci je nyní akční plán členěn do nových 50 opatření ve 20 kategoriích. Jednotlivá opatření obsahují investiční a neinvestiční akce, každou s vlastním harmonogramem, investičním rozpočtem a podle možností s odhadem nárůstu provozních nákladů při zprovoznění. Hlavní výhodou menšího počtu obecněji

formulovaných opatření je to, že v případě dostupnosti nových technologií nebo dodatečných finančních zdrojů (např. dotací EU) lze realizovat typově podobné akce a naplňovat cíle P+ bez nutnosti dokument okamžitě aktualizovat. U obecnějších opatření s daným cílem (např. zvýšit podíl bezbariérových stanic metra) lze navíc snáze hodnotit tempo plnění cílů P+ pomocí jednoduché sady indikátorů. I díky tomu je Akční plán 2024–2026 vhodnější ke komunikaci s veřejností, zástupci městských částí a pracovníky městských organizací, kteří se budou podílet na realizaci jednotlivých opatření.

Tabulka 1 – Opatření Akčního plánu 2024–2026

Číslo	Opatření
1	Preference veřejné dopravy v uličním prostoru
2	Automatizace linek metra
3	Úpravy zastávek VHD a stanic metra na bezbariérové, bezbariérový vozový park
4	Informační systém pro cestující a vzhled veřejné dopravy
5	Výstavba (a rekonstrukce) terminálů, vozoven a další infrastruktury VHD
6	Tangenciálně-okružní spojení VHD
7	Výstavba linky metra D a rozšíření stávajících linek
8	Nové tramvajové tratě – příprava a realizace
9	Nové tramvajové tratě – záměr a příprava
10	Rekonstrukce ulic, odstranění bariér a zatraktivnění veřejného prostoru
11	Celoměstsky významné stezky pro chodce a cyklisty v centru
12	Ostatní celoměstsky významné stezky pro chodce a cyklisty
13	Další infrastruktura a opatření k rozvoji cyklistiky vč. zpřístupnění stanic metra
14	Protihluková opatření automobilové a veřejné dopravy
15	Bezpečnostní úpravy přechodů pro chodce, nehodových míst a další infrastruktury pro aktivní mobilitu
16	Zklidňování dopravy u škol, v rezidenčních zónách a v Pražské památkové rezervaci
17	Snížení dopadů zásobování města a donáškových služeb (citylogistika)
18	Výměna vozového parku DPP a dalších dopravců za energeticky úsporný a s nízkou uhlíkovou stopou
19	Nabíjecí infrastruktura pro trolejbusy a elektrobusy / elektrifikace
20	Výměna vozového parku ostatních městských firem
21	Snížení energetické náročnosti dopravní infrastruktury
22	Podpora čisté mobility a výstavba veřejné dobíjecí a plnicí infrastruktury
23	Nastavení efektivních podmínek parkování elektromobilů v ZPS
24	Nové mosty

25	Nové lávky, podchody, schodiště a pěší cesty
26	Projektová příprava Městského okruhu a Libeňské spojky
27	Projektová příprava a realizace Pražského okruhu
28	Nová silniční propojení a obchvaty
29	Rozvoj telematiky, zejména řízení tunelů a křižovatek
30	Zefektivnění zón placeného stání vč. kontroly a vymáhání pokut za přestupky
31	Mýtný systém: aktualizace variant a zajištění podmínek pilotního provozu
32	Optimalizace financování a zajištění služeb v dopravě
33	Výstavba cyklostezek a pěších propojení Prahy a Středočeského kraje
34	Zlepšení služeb PID vč. autobusových linek a jejich napojení na železnici
35	Preference VHD ve Středočeském kraji
36	P+R a B+R na území HMP, zejména u železničních tratí a na koncových stanicích VHD
37	P+R a B+R v působnosti Středočeského kraje
38	Nové nebo posílené železniční linky vč. výstavby a rekonstrukce zastávek
39	Hledání řešení železničního uzlu Praha vč. jeho průjezdného modelu
40	Pořízení větších železničních vozidel a prodloužení souprav
41	Bezpečnostní úpravy železničních přejezdů na území Prahy a Středočeského kraje
42	Monitoring dopravy
43	Sběr dat o dopadech dopravy a celkových společenských přínosech velkých staveb
44	Spolupráce a rozdělení kompetencí (např. při správě zastávek a na marketingových akcích)
45	Zřízení jednotného organizátora PID
46	Optimalizace sdílených forem mobility (carsharingu a mikromobility)
47	Dotační schéma pro městské části Prahy na podporu aktivní mobility
48	Vnější komunikace o souvislostech mezi dopravními problémy a nástroji dopravní politiky
49	Vnitřní komunikace s MČ a ostatními stakeholdery o nástrojích podpory udržitelné mobility
50	Rekonstrukce stávající dopravní infrastruktury a technického vybavení podle aktuálních standardů

*Poznámka:* Podrobný popis opatření v podobě karet je v příloze 2.



## 4. Finanční rámec Akčního plánu 2024–2026

Celková hodnota investičních akcí zahrnutých do Akčního plánu 2024–2026 je 224 mld. Kč, z toho 105 mld. Kč je určeno na metro D a 119 mld. Kč na ostatní dopravní opatření. Jedná se o celkovou hodnotu investičních akcí, jejichž realizace nebo příprava bude zahájena do roku 2026, nicméně dokončovat se mnohdy budou později, některé až po roce 2030. Příkladem je Terminál Smíchov, rekonstrukce Hlávkova mostu, zprovoznění prvního úseku linky metra D a mnoho dalších. Částka 224 mld. Kč navíc zahrnuje pouze investiční akce, které bude financovat hlavní město Praha. Nezahrnuje investice do připravovaných úseků Pražského okruhu financovaného Ředitelstvím silnic a dálnic, investice Správy železnic například do rekonstrukce Masarykova a hlavního nádraží ani investice do dalších mimopražských subjektů, zejména Středočeského kraje.

Díky tomu, že lze čtvrtinu investičních akcí financovat s pomocí evropských fondů, Státního fondu dopravní infrastruktury nebo zdrojů třetích subjektů, se očekává, že příslušné výdaje hlavního města na opatření zahrnutá v Akčním plánu 2024–2026 budou 156,6 mld. Kč; z toho 66 mld. Kč na výstavbu části prvního úseku nové linky metra D (po odečtení 40 mld. Kč z úvěru) a 90,5 mld. Kč na ostatní dopravní opatření. Na celkové hodnotě investičních akcí se bude hlavní město Praha podle současného předpokladu podílet 70 % (z kapitálových prostředků v kapitole 03 – doprava a rozpočtové rezervy), 18 % pokryje úvěr Evropské investiční banky a 10 % prostředky z evropských dotačních programů, jmenovitě z Operačního programu Doprava, Národního plánu obnovy, Modernizačního fondu a SFDI. Zbývá 2 % investic pokryjí vlastní zdroje DPP, a. s., a prostředky třetích stran.

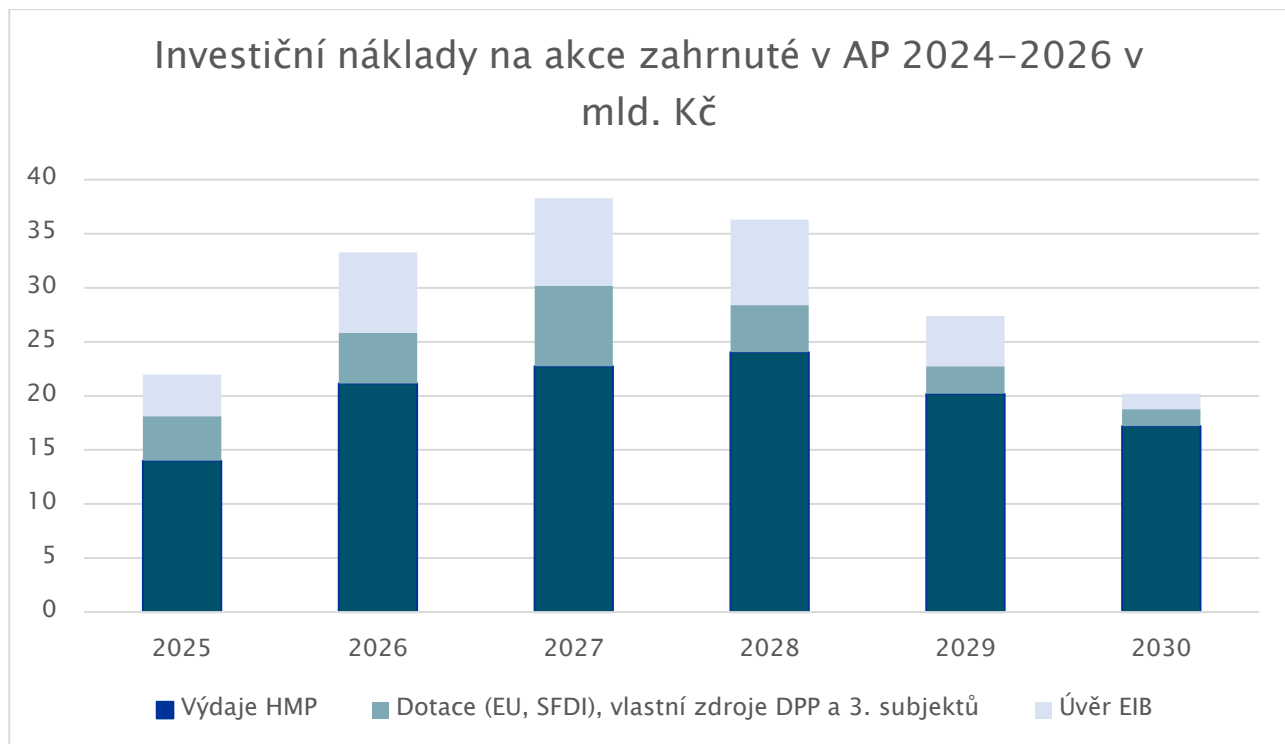
Navržené investiční akce předpokládají čerpání z rozpočtu HMP v letech 2025–2026 ve výši 35,1 mld. Kč. Tato částka zahrnuje 19,3 mld. Kč na výstavbu části prvního úseku nové linky metra D a 15,8 mld. Kč na všechna ostatní dopravní opatření. Dokončování akcí připravovaných a zahájených v období 2025–2026 si vyžádá z rozpočtu HMP v období 2027–2030 dalších 83,2 mld. Kč, z toho 37,6 mld. Kč na metro D a 45,7 mld. Kč na ostatní opatření. Za předpokladu, že se na financování výdajů nové linky metra D použijí prostředky z rozpočtové rezervy města a že se podaří zpomalit růst běžných výdajů HMP na dopravu zvýšením tržeb z jízdného a parkovného (jak navrhuje opatření 32 – *Optimalizace financování a zajištění služeb v dopravě*), bude navržené čerpání prostředků na rozvoj udržitelné mobility v období 2024 až 2030 řádově odpovídat očekávanému objemu dostupných investičních prostředků v kapitole doprava. V období 2025–2026 to bude 16,4 mld. Kč a v období 2027–2030 45 mld. Kč.

Tyto částky obsahují i prostředky na projektovou přípravu opatření, jejichž realizace sice není explicitně zahrnuta v tomto akčním plánu, ale které se budou realizovat v případě, že se některou z plánovaných akcí nepodaří z jakýchkoliv důvodů realizovat. Akční plán tak předpokládá jistou míru neschopnosti realizovat úplně všechny navržené investiční akce.

V jednotlivých letech se budou investiční prostředky čerpat tempem zobrazeným na obrázku 1. Největší podíl investic bude v souladu s prioritami města určen na rozvoj hromadné dopravy. V součtu se v letech 2025 a 2026 jedná o 25 mld. Kč, tj. 71 % investic

tohoto akčního plánu; z toho 19,3 mld. Kč na metro D a 5,6 mld. Kč na další rozvoj veřejné dopravy. K tomu lze přičíst 1,2 mld. Kč na dostavbu Dvoreckého mostu a zahájení výstavby Terminálu Smíchov (4 %). Následují investice ve výši 6,1 mld. Kč (17 %) na rekonstrukce stávající dopravní infrastruktury, které představují na jedné straně splátku vnitřního dluhu na infrastrukturu, na druhé pak obnovu sítě pro pěší v objemu 2 mld. Kč. Do rozvoje cyklistické infrastruktury bude směřovat 750 mil. Kč (2 %). Na rozvoj silniční infrastruktury včetně přípravy akcí, jejichž realizace se neobejde bez financování státu, bude směřovat 1,7 mld. Kč (5 %). Viz podrobně obrázek 2.

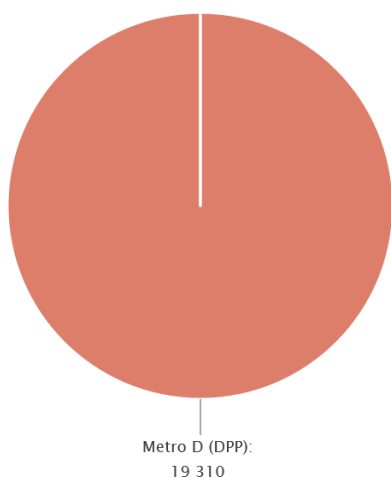
Obrázek 1 – Investiční náklady na akce zahrnuté do Akčního plánu 2024–2026



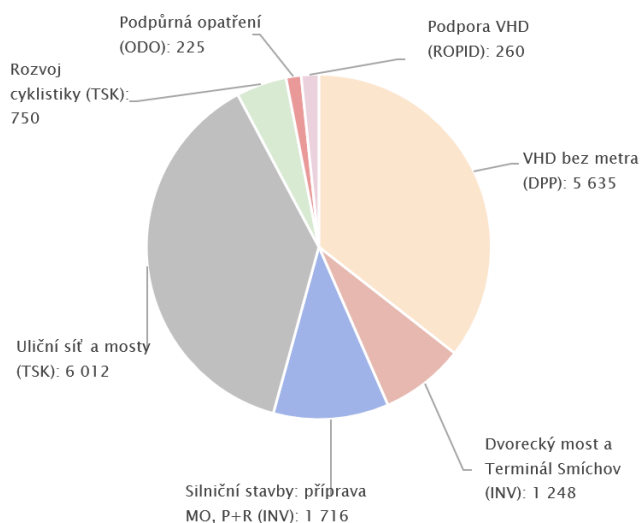
*Poznámka:* Graf zobrazuje průběh a zdroje financování akcí pokračujících nebo zahájených v tomto akčním plánu. Klesající objem celkových výdajů a výdajů HMP na investiční akce v letech 2029 a 2030 není projevem očekávaného poklesu investiční aktivity města, ale neznalosti tempa zahajování investičních akcí za horizontem tohoto akčního plánu, o nichž se bude rozhodovat až při další aktualizaci v roce 2026. Klesající objem investičních prostředků z dotací (EU a SFDI) od roku 2028 je dán nejistotou ohledně objemu prostředků v budoucích dotačních programech, nikoliv očekávaným snižováním objemu tohoto zdroje financování.

Obrázek 2 – Výdaje HMP v letech 2025 a 2026 na opatření v akčním plánu podle pověřených organizací

Výdaje HMP na metro D (mil. Kč)



Výdaje HMP na ostatní dopravní opatření (mil. Kč)



*Poznámka:* V kategorii Uliční síť a mosty (TSK) jsou zahrnuty i prostředky na rekonstrukce ulic a zvýšení kvality veřejného prostoru, která podporují pěší pohyb. DPP = Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s.; INV = odbor investiční Magistrátu hl. m. Prahy; ODO = odbor dopravy Magistrátu hl. m. Prahy; MO = Městský okruh; TSK = Technická správa komunikací, a. s.; ROPID = Regionální organizátor Pražské integrované dopravy; VHD = veřejná hromadná doprava.

## 5. Proces aktualizace a vznik Akčního plánu 2024–2026

Předložený akční plán je výsledkem systematické, téměř rok trvající práce pracovní skupiny P+ (dále též PS P+). V pracovní skupině jsou trvale zastoupeni specialisté z odborů dopravy a ochrany prostředí MHMP, dotčených městských organizací (ROPID, DPP, a. s., TSK, a. s., IPR a OICT, a. s.) a spolupracujících organizací Středočeského kraje a státu (KSÚS, IDSK a SŽ). Pracovní skupina se podílela na systematickém sběru dat o průběhu realizace opatření v oblasti udržitelné mobility v období 2019–2023, hodnotila naplňování strategických cílů v dopravě a efekty nově předkládaných akcí na dopravní systém a identifikovala společenské výzvy a objem příležitostí pro financování rozvoje dopravního systému z jiných zdrojů než z rozpočtu města.

Nově doplňované akce do jednotlivých opatření byly prezentovány pracovní skupině zodpovědnými projektovými manažery a podrobně projednány. Předpokladem projednání byla tvorba karet obsahujících podrobné charakteristiky akce včetně zdůvodnění přínosu, odhadu počtu dotčených cestujících z dopravního modelu, odhadu investičních a provozních nákladů a možnosti financování z jiných zdrojů než z rozpočtu HMP. Následně byly standardizovaným způsobem hodnoceny přínosy nových akcí pro sedm strategických cílů města v oblasti udržitelné mobility. Hodnotící známky udělovali zástupci předkladatele, odboru dopravy MHMP a IPR. Průměr známek byl vedle stupně připravenosti akce a jejích

dopadů na rozpočet města jedním z hlavních kritérií výběru nových opatření do výsledného akčního plánu. Dopravní priority a finanční podmínky pro jejich naplnění skrze nový akční plán byly opakovaně projednány s politickou reprezentací města.

Proces aktualizace proběhl v souladu s požadavky platného *Návrhu* (str. 49) v následujících krocích:

1. Zahájení procesu aktualizace schváleno usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 27/41 ze dne 27. 5. 2021.
2. Hodnocení plnění plánu v letech 2019–2022 formou dodatku k Analýze, předloženého ODO MHMP a odsouhlaseného Radou hl. m. Prahy usnesením č. 1378 ze dne 6. 6. 2022.
3. Zahájení práce pracovní skupiny P+ na novém akčním plánu; práce sestávala z:
  - a. aktualizace dat o realizaci opatření P+ v jednotlivých organizacích včetně identifikace procesních rizik a technologicky neaktuálních nebo nákladově neefektivních opatření;
  - b. identifikace rizik a celospolečenských výzev, které ovlivňují dopravu v Pražské metropolitní oblasti;
  - c. identifikace priorit z nových koncepčních dokumentů, zejména *Klimatického plánu hlavního města Prahy do roku 2030* a *Strategie aktivní mobility*;
  - d. doporučení dopravních priorit PS P+ pro Akční plán 2024–2026;
  - e. odsouhlasení postupu aktualizace formou Akčního plánu 2024–2026.
4. Projednání dopravních priorit PS P+ s radním pro dopravu.
5. Odhad finančního rámce Akčního plánu 2024–2026 na základě stávajícího vývoje běžných výdajů na dopravu a jeho struktury, tempa investic a makroekonomických ukazatelů ovlivňujících budoucí finanční možnosti hlavního města na provoz a rozvoj dopravy.
6. Projednání finančního rámce Akčního plánu 2024–2026 se zástupci Manažerské skupiny P+ pro finance 1. 8. 2023.
7. Sběr dat o finančních nárocích nerealizovaných opatření Akčního plánu 2019–2023 a nově předložených akcích.
8. Projednání nově navržených akcí v pracovní skupině P+ a multikriteriální zhodnocení jejich přínosu k sedmi strategickým cílům P+, včetně nároků na budoucí rozpočet HMP.
9. Návrh Akčního plánu 2024–2026 na základě politických priorit a budoucích finančních možností města.
10. Projednání návrhu Akčního plánu 2024–2026 Řídící radou P+ 6. 3. 2024.
11. Společné představení návrhu Akčního plánu 2024–2026 výborům ZHMP a komisím RHMP 5. 4. 2024.
12. Vypořádání připomínek.
13. Předložení Akčního plánu 2024–2026 k projednání RHMP.

## Reference

Plán udržitelné mobility Prahy a okolí – Návrh. 2019. Usnesení ZHMP č. 7/32 ze dne 24. 5. 2019. Dostupné z: <https://poladprahu.cz/download/>.

Plán udržitelné mobility Prahy a okolí – Dopravní politika. 2019. Dostupné z: <https://poladprahu.cz/download/>.

Plán udržitelné mobility Prahy a okolí – Akční plán 2019–2023. Dostupné z: <https://poladprahu.cz/download/>.

## Příloha Akčního plánu 2024–2026

Karty opatření

### Seznam použitých zkratk

DPP	-	Dopravní podnik hlavního města Prahy, a. s.
HMP	-	Hlavní město Praha
IDSK	-	Integrovaná doprava Středočeského kraje
INV	-	odbor investiční Magistrátu hlavního města Prahy
IPR	-	Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy
KSÚS	-	Krajská správa a údržba silnic
MČ	-	městská část
MHMP	-	Magistrát hlavního města Prahy
MO	-	Městský okruh
ODO	-	odbor dopravy Magistrátu hlavního města Prahy
OICT	-	Organizátor ICT, a. s.
PID	-	Pražská integrovaná doprava
PS P+	-	pracovní skupina P+
ROPID	-	Regionální organizátor Pražské integrované dopravy
RHMP	-	Rada hlavního města Prahy
SFDI	-	Státní fond dopravní infrastruktury
SŽ	-	Správa železnic
TSK	-	Technická správa komunikací hlavního města Prahy, a. s.
VHD	-	veřejná hromadná doprava
ZHMP	-	Zastupitelstvo hlavního města Prahy
ZPS	-	Zóna placeného stání