

ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

20. seminář z cyklu Pražské investiční fórum konaný pod záštitou Jaromíra Beránka, náměstka pro dopravu hl. m. Prahy, se uskutečnil v úterý 15. září 2026 v Sále architektů Staroměstské radnice; zaměření letošního ročníku bylo

- Dopravní infrastruktura Prahy a její financování
- Moderní dopravní prostředky a technologie

Míla Veselá, CEO TOP EXPO CZ, se na úvod zhostila představení programu eventů a seznámení s programem SMART COMMUNITY, přivítala účastníky a poděkovala členům přípravného výboru a partnerům eventů:



Bloku **DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA PRAHY** předsedal pan **Michal Drahorád**, místopředseda ČKAIT, působící též na katedře betonových a zděných konstrukcí FA stavební ČVUT v Praze také účastníky a spíčky přivítal a řekl:

Pražské dopravní fórum je vždy velmi zajímavou příležitostí, na němž se setkávají odborníci z různých odvětví věnující se problematice dopravy v Praze i širším regionu středních Čech. Zástupci nejvýznamnějších investorů v oblasti dopravní infrastruktury, projektanti, zhotovitelé a politici sdíleli a diskutovali aktuální stav dopravní infrastruktury, její rozvoj i údržbu, blízké i vzdálené výhledy rozvoje celé sítě a jejich dosah a dopad do života obyvatel Prahy a Středočeského kraje. Za zásadní téma prolínající se celým úvodním blokem osobně považují návaznosti a propojení regionální a nadregionální dopravní sítě.



Petr Kůrka, ředitel úseku výstavby ŘSD přednesl úvodní prezentaci věnovanou zejména **Dokončení Pražského okruhu a radiál** a významu plánované D20 pro jižní část aglomerace Prahy. Tolik potřebný Pražský okruh se přibližuje svému dokončení, z plánované délky 83,6 km zbývá dokončit 29 km, 13 km je ve výstavbě. Úseky 511 Běchovice – D1 a I/12 Běchovice – Úvaly budou uvedeny do provozu ve 2. pol. roku 2028. **Velkou výzvou je realizace severní části D0, což není jen dálnice**, ale celá soustava tunelů, mostů a krajinářských opatření, což z této stavby dělá jeden z technicky nejsložitějších dopravních projektů v ČR. S ohledem na životní prostředí se předpokládá také využití geotermální energie z tunelů. S ohledem na předpokládané dopravní zatížení se plánuje šestipruhové uspořádání celé severní části. Důležitá bude také realizace navazujících dálničních staveb uvnitř Pražské aglomerace.



Jan Šurovský, místopředseda představenstva DPP a technický ředitel DPP Povrch připravil prezentaci na téma **Rozvoj infrastruktury pro MHD v Praze**, v níž mj představil **Strategii mobility po Praze**:

- MHD by měla být první volbou při cestě po Praze
- Každé auto, které nepřijede do Prahy, je dobré auto
- Systém P+R parkovišť na okraji Prahy i ve Středočeském kraji
- Parkovací politika by se měla orientovat na zpoplatnění vjezdu osobních aut do centra / nízkoemisní zóny

Osou MHD je metro a DPP rozvíjí i tramvajové tratě. Tramvaj má proti silniční MHD s jakýmkoliv pohonem výhodu ve větší kapacitě a možnosti dojezdu po stávající síti až do centra Prahy. Trolejbusy DPP zřizuje tam, kde tramvaje nejsou vhodné z hlediska efektivity provozu a výstavby.

Jiří Tesař, obchodní ředitel SUBTERRA a **Jiří Břichňáč**, specialista na pozemní stavby SUBTERRA, seznámili ve své prezentaci posluchače s **Aktuálním stavem výstavby Metra - trasa D**.



Tato velmi potřebná linka metra se po mnoha komplikacích konečně staví. Společnost Subterra a.s. je vedoucí účastník sdružení a udělá vše pro dodržení doby realizace 72 měsíců s předpokladem dokončení v září 2029. Složitě bude křížení trasy C a D v pražské zástavbě, ale s tím si stavaři zajisté poradí.

Zajímavé pro účastníky byly bezesporu pohledy do stavebních jam, které po zaklopení nebudou přístupné, a také fotografie tunelů mezistaničních úseků.

Jaromír Beránek, náměstek primátora pro dopravu hl. m. Prahy, předseda přípravného výboru:



Program letošního eventu Pražské dopravní fórum jsem opakovaně konzultoval, i já děkuji přípravnému výboru, všem partnerům, odborníkům i zástupcům městských společností za zapojení do konstruktivní debaty, která dává směr dalšímu rozvoji pražské dopravy. Tato tradiční akce opět potvrzuje, že klíčem k moderní, udržitelné a fungující metropoli je koordinovaný přístup k rozvoji dopravní infrastruktury i odvážná implementace nových technologií.

Jsem rád, že akci s tímto zaměřením TOP EXPO CZ pořádá pravidelně, protože je to příležitost zrekapitulovat, jak se dopravu v Praze podařilo během roku posunout, lépe propojit městské části s centrem Prahy a se Středočeským krajem.



Pavel Paidar, ředitel Odboru přípravy staveb Správa železnic se ve své prezentaci neomezil jen na **Železniční uzel Praha**, ale představil i širší dopravní vazby; zejména vysokorychlostních tratí, které budou Prahou procházet; VRT Polabí a VRT Podřipsko, která zajistí napojení dalších úseků VRT z východní a severní části Česka a propojí Českou republiku se západní Evropou. Vláda schválila Dílčí územní rozvojový plán **VRT PRAHA**, který vymezuje koridory pro vysokorychlostní trať na území hlavního města, což zvýší kapacitu pražského železničního uzlu. Na Hlavním nádraží probíhá komplexní rekonstrukce zastropení nové odbavovací haly včetně odvodnění a hydroizolací, rekonstrukce povrchů magistrály a výstavba nového přechodu přes magistrálu. Rekonstrukce žst. Praha-Smíchov probíhá v koordinaci s terminálem MHMP a projektem Smíchov City South včetně návaznosti na zprovoznění nové lávky. Spojení žst. Praha-Smíchov žst. Hlavní nádraží předpokládá zvýšení kapacity tratě vybudováním tříkolejného uspořádání **železničního mostu na Výtoni**.



Vladimír Seidl, předseda představenstva a GŘ METROPROJEKT a člen přípravného výboru eventu pověřil prezentací na téma **Vývoj a současnost projektu Železniční spojení Centra Prahy s Letištěm Václava Havla a Kladnem** pana **Petra Zobala**, vedoucího střediska dopravních staveb METROPROJEKT. Ten seznámil přítomné s projektem a rozpracovaností jednotlivých stanic. Složitá stavba Masarykovo nádraží bude dokončena v roce 2028, v provozu je žst. Bubny – Výstaviště, stavba žst. Výstaviště – Dejvice bude zahájena na jaře 2028, u Žst. Dejvice bylo v srpnu 2026 zahájeno řízení pro povolení stavby, Žst. Veleslavín – Ruzyně bude realizována formou PPP s předpokladem zahájení v roce 2028 stejně jako Žst. Ruzyně – Letiště Václava Havla. Složitá železniční stanice Letiště Václava Havla má vydáno pravomocné stavební povolení, i tato stavba bude realizována formou PPP s předpokladem zahájení realizace 2028.



Milan Komínek, místopředseda OK ČKAIT Praha a člen Gremiální rady IPR je významný český stavební inženýr a projektant specializující se na stavební konstrukce a mosty. Připravil prezentaci **Mosty a jejich aktuální role v pražském dopravním systému**. Zdůraznil významné postavení Prahy v ČR coby Dominantního centra cílové a tranzitní dopravy a Významné křižovatky dálniční a železniční sítě ČR a Evropy. Praha je přetřata Vltavou, a právě proto mají mosty velký význam pro silniční, železniční, tramvajovou, cyklistickou i pěší dopravu a je dobře, že jejich výstavbě a opravám hl. město věnuje pozornosti prostředky. Odbornou veřejnost v poslední době rozděluje názor na opravu ŽELEZNIČNÍHO MOSTU pod Vyšehradem, na kterém je naléhavě potřebné vyřešit ztrokolejnění a opravu LIBEŇSKÉHO MOSTU, který dle rozhodnutí Ministerstva kultury ČR není kulturní památkou.



Filip Hájek, generální ředitel TSK Praha představil **Klíčové projekty pro zlepšení infrastruktury v Praze.**

V poslední době Barrandovský most a rekonstrukce Kbelská ukazují, že TSK umí velké, technicky i dopravně složité akce řídit a tato společnost dospěla od údržby k řízené obnově páteřní infrastruktury města. Další velkou výzvou bude Strahovský tunel, kde proběhne modernizace technologie i konstrukcí za provozního omezení, jde o kritickou modernizaci tunelové infrastruktury, kde není hlavní výzvou jen stavba. Klíčové je udržet funkční dopravu mezi městskými částmi během modernizace. Cílem TSK je připravit mosty a páteřní komunikace na další dekády provozu TSK má ambici transformovat se a zkapacitnit na řízení velkých a složitých městských investic.



DISKUZI k prvnímu bloku eventu moderoval **Michal Drahorád**, zazněly mnohé názory zejména k problematice neprůjezdnosti Prahy, obnově ŽELEZNIČNÍHO MOSTU pod Vyšehradem. Správa železnic odhaduje, že vyjde rekonstrukce historického železničního mostu na až 2 miliardy korun, což prodražuje mimo jiné nákladná sanace rozsáhlé koroze a únavových trhlin na 125 let starém materiálu. starý most si navíc vyžádá řádově více peněz na údržbu a rekonstrukční cykly budou dvakrát častější, než kdyby šlo o novou mostní konstrukci. Doprava zde naráží na kapacitní limity, které by vyřešila novostavba. Neustálé průtahy mají přímé negativní dopady nejen na pražskou ale i evropskou dopravu.

Diskutován byl také vítězný návrh na rekonstrukci odbavovací haly pražského Hlavního nádraží dánského studia Henning Larsen Architects

Závěr: Rozdílné pohledy pražského regionu a jeho zástupců na tranzitní nadregionální dopravu a naopak problematika místní regionální dopravy na nadregionální dopravní síti (zejména na dálnicích) z pohledu ŘSD a SŽ rezonovaly jak v jednotlivých příspěvcích, tak i v závěrečné diskuzi.

Bloku MODERNÍ DOPRAVNÍ PROSTŘEDKY A TECHNOLOGIE



zasvěceně předsedal pan **Luboš Kratochvíl**, předseda představenstva a ředitel úseku Smart City a inovací OICT a úvodem řekl:

Pražské dopravní fórum je pro mě skvělou příležitostí potkat se s odborníky z různých oblastí dopravy a společně diskutovat o tom, kam se pražská mobilita posouvá.

Velmi mě těší, že inovace, o kterých na tomto fóru mluvíme, už dávno nejsou jen vizí budoucnosti – řada z nich dnes reálně usnadňuje každodenní cestování po Praze.

Dopravní technologie mají podle mě smysl především tehdy, když cestujícím cestu zjednodušují a odstraňují problémy, které vůbec nemusí řešit.



Jan Barchánek, člen představenstva a dopravní ředitel DPP zaujal prezentací Dekarbonizace autobusové dopravy - trolejbusy a elektrobusy.

Dopravní podnik přepraví 1,2 miliardy cestujících za rok, z toho 48 % metrem, 28 % tramvajemi, 25 % busy. Stále větší důraz je kladen na nízkoemisní dopravu s cílem snížení emisí CO₂ o 45 % do 2030. cíle pro DPP v 2030: 50 % bezemisní vozidla, 25 % nízkoemisní vozidla, 25 % naftové dopravní prostředky, které je nutno zachovat pro nezávislý provoz (náhradní doprava, evakuace).

Velmi vytížená je letištní linka trolejbus 59 linka (>75.000 km/rok/bus), která představuje dočasné řešení do doby dostavby vlakového spojení na letiště Václava Havla. Od 3/2024 ujetu bezemisně >3,5 mil. km a přepraveno >100 mil. Cestujících.



Andrej Kromka, projekt manažer projektů automatizace Metra, SIEMENS Mobility, připravil pro event prezentaci **Autonomní řízení vlaků metra - zkušenosti z Ryjádu a Budapešti**, v níž se zamýšlel nad realitou 21. století, kdy rostou nároky obyvatelstva na kvalitu veřejné dopravy s vysokou četností spojů a naopak klesá počet práce schopného respektive práce ochotného obyvatel vykonávat náročná a odpovědná povolání v dopravním provozu.

Proč automatizovaný provoz UTO (GoA4)?

- Méně personálu = nižší provozní náklady
- Více obslužného personálu pro cestující místo řidičů.
- Lepší spolehlivost dopravy a bezpečnost cestujících
- Krátké intervaly provozu, flexibilní vlaková doprava v době špičky
- Nižší kapitálové výdaje
- Úspora energie = nižší provozní výdaje



Jaromír Jelínek, ředitel prodeje MHD CZ/SK, Škoda TRANSPORTATION představil portfolio vozidel pro městskou a příměstskou dopravu i **technické systémy pro automatizovaný provoz metra**. Vozy FORCITY CLASSIC disponují mimořádným komfortem interiéru. Vozy FORCITY SMART jsou vybaveny nápravovými a otočnými podvozky, vynikající LCC. Vozy FORCITY PLUS mají natáčivé i klasické podvozky, vysoký komfort a optimální LCC.

Pro METRO v Praze je Škoda TRANSPORTATION připravena dodat nová vozidla a zajistit komplexní servis.

DIGITÁLNÍ ŘEŠENÍ znamená: smart depo / antikolizní systém / automatické vedení vlaku / systém řízení a správy vlaku / prediktivní diagnostiku pro bezpečnou jízdu.



Petr Tomčík, ředitel ROPID představil prezentaci **Čitelná Praha a rozvoj Pražské integrované dopravy (PID)**

Cestující ocenili nové odjezdové panely na zastávkách (instalováno již přes 200), nové označnický + e-inky, informační vitríny v zastávkových přístřešcích, prosvětlené nosiče v metru. Srozumitelnější je také nová grafika obrazovek ve vozidlech i v metru a výraznější označení vstupů do metra tzv. totemy.

Věnoval se také nasazení nových vozidel na příměstských tratích, čerstvě je před podpisem „největší železniční zakázka v historii ČR“, kdy dopravce České dráhy obslouží vozidla EMU 400 postupně linky:

S7 Český Brod – Praha – Beroun, Praha – Řevnice (06/2031)

S5 a R45 Praha-Veleslavín – Kladno-Ostrovec,

S55 Praha-Veleslavín – Letiště Václava Havla Praha (12/2031)

S1 Praha – Poříčany – Kolín, R41 Praha – Kolín – Kutná Hora.

Bezemisní provoz bude zaveden na trati Posázavský Pacifik bez nutnosti kompletní elektrifikace aj.

DISKUZE k tomuto bloku byla velmi zajímavá a zapojili se do ní posluchači, předsedající pan Luboš Kratochvíl a všichni panelisté a pro organizátora přinesla mnohé podněty na profil dalšího ročníku.

Event zakončil a kompletní soubor prezentací
www.top-expo.eu/prezentace-pdf-2026/
vystavil na stránkách již během konání eventů



pan **Martin Dostoupil**, výkonný ředitel TOP EXPO CZ,
který pozval přítomné na tematicky navazující akci
CHYTRÁ a ČISTÁ MOBILITA 18. 11. 2026,
www.top-expo.eu/cm/
kterou osobně několik let vede.

PODĚKOVÁNÍ PARTNERŮM EVENTU



ORGANIZÁTOR: www.top-expo.eu

