

Středočeský kraj představil strategický dokument Doprava 2035. Plán s výhledem do roku 2050 zajistí mobilitu pro 1,6 milionu obyvatel

30.6.2026 - | Krajský úřad Středočeského kraje

Středočeský kraj zveřejnil nový strategický dokument Doprava 2035 s výhledem do roku 2050, který jako jeden z prvních materiálů svého druhu na krajské úrovni v České republice propojuje očekávaný demografický vývoj, rozvoj dopravní infrastruktury, budoucí podobu veřejné dopravy, ekonomiku jejího provozu i možnosti dlouhodobého financování. Na přípravě dokumentu pracoval více než rok odborný tým Středočeského kraje, Integrované dopravy Středočeského kraje i externích specialistů.

Dokument propojuje demografický vývoj, optimální veřejnou dopravu, dopravní infrastrukturu i její financování do jednoho společného plánu. Potřebné investice jsou dlouhodobě financovatelné – představují přibližně 0,3 % HDP ročně. Rozhodující však bude, zda jim stát dá odpovídající prioritu. Strategie nyní míří k veřejnosti i všem klíčovým partnerům – Ministerstvu dopravy, Správě železnic, ŘSD, hlavnímu městu Praze i sousedním krajům – všichni dostanou prostor k připomínkám. Cílem strategie není postavit co nejvíce staveb. Jejím cílem je zajistit, aby se i za dvacet let mohli obyvatelé Středočeského kraje spolehlivě dostat do práce, do školy i za službami.

Ve Středočeském kraji bude během příštích dvaceti let žít přibližně 1,66 milionu obyvatel. Většina z nich bude každý den cestovat za prací, vzděláním nebo službami. Už dnes přitom řada železničních tratí, silnic i počet vozidel naráží na své kapacitní limity. Petr Borecký, radní pro oblast veřejné dopravy a mobility, k tomu uvádí: „***Nechtěli jsme vytvořit další dokument, který skončí v šuplíku. Naším cílem bylo připravit dlouhodobou dopravní strategii, která propojuje demografický vývoj, rozvoj infrastruktury, objednávku veřejné dopravy i ekonomickou udržitelnost celého systému. Poprvé říkáme nejen to, jakou dopravu chceme lidem nabídnout, ale také jaké stavby jsou pro to nezbytné, kdo je musí připravit a financovat a jaká rizika by přineslo jejich neuskutečnění. Pokud chceme zachovat dostupnou mobilitu i za deset nebo dvacet let, musíme začít jednat už dnes .***“

Strategie identifikuje desítky projektů, které budou v příštích desetiletích nezbytné pro další rozvoj Středočeského kraje. Patří mezi ně především:

- zvýšení kapacity železniční sítě včetně projektu Nové spojení II
- Berounský tunel
- rozvoj vysokorychlostních tratí
- nové železniční spojení z Prahy do Brandýsa nad Labem – Staré Boleslavi
- nové železniční spojení z Kladna do Slaného
- nová trať Praha Uhřetěves – Bystřice
- modernizace tratí směrem na Kladno, Kolín, Mělník nebo Mladou Boleslav
- rozvoj tramvajových tratí na území Středočeského kraje
- elektrifikace autobusové dopravy
- rozšíření systému PID Haló
- budování parkovišť P+R
- změny legislativy umožňující další rozvoj moderní veřejné dopravy

Smyslem projektů je zvýšit spolehlivost dopravy a vytvořit dostatečnou kapacitu pro další rozvoj regionu. Projekty umožní provoz většího počtu vlaků, díky novým železničním tratím a modernizaci stávajících zkrátí cestovní doby, díky zvýšení kapacity železniční infrastruktury bude zajištěno více spojů, včetně lepší návaznosti mezi vlaky, autobusy a městskou dopravou. Rozšíření poptávkové dopravy PID Haló do dalších částí kraje, více parkovišť P+R na okrajích Prahy i významných středočeských měst, modernější vlaky a autobusy, bezemisní autobusy tam, kde to bude ekonomicky i provozně smysluplné, přinesou lepší dopravní obslužnost i v méně osídlených oblastech. Zdeněk Šponar, ředitel Integrované dopravy Středočeského kraje, doplňuje: „ **Největší přínos této strategie spočívá v jejím komplexním pohledu. Veřejná doprava v závazku veřejné služby není jen o jízdách v rámci vlaků a autobusů. Je závislá na infrastruktuře, technologiích, vozidlech, územním rozvoji i ekonomice. Právě propojení všech těchto oblastí do jednoho dokumentu považují za jeho největší hodnotu .**“

Strategie se otevřeně věnuje také ekonomické stránce rozvoje dopravy. Ukazuje, že potřebné investice nejsou mimo možnosti české ekonomiky. Při rozložení do několika desetiletí představují přibližně 0,3 % hrubého domácího produktu ročně. Strategie však také poukazuje na nezbytnost změny rozpočtového určení daní. Klíčovou otázkou proto není ekonomická síla České republiky. Rozhodující bude, zda stát dokáže stanovit dlouhodobé priority a zachovat je napříč volebními obdobími. „ **Neříkáme, že všechny projekty musí vzniknout okamžitě. Říkáme, že Česká republika potřebuje dlouhodobý plán, tak jak je to zvykem ve vyspělých zemích. Když víme, kam chceme dojít za dvacet let, můžeme investice rozumně rozložit v čase. Největším rizikem nejsou samotné náklady. Největším rizikem je neustálé měnění priorit a začínání znovu po každých volbách,** “ vysvětluje radní Petr Borecký.

Středočeský kraj nyní dokument zveřejňuje a současně jej rozesílá k připomínkám hlavnímu městu Praze, Ministerstvu dopravy, Správě železnic, Ředitelství silnic a dálnic, všem sousedním krajům i dalším partnerům. „ **Strategii nevnímáme jako uzavřený dokument. Naopak ji chceme otevřít odborné diskusi. Proto ji nyní v návrhu předkládáme partnerům i veřejnosti. Naším cílem je najít co nejširší shodu nad prioritami, které budou určovat podobu veřejné dopravy na desítky let dopředu ,**“ uvádí Pavel Winter, náměstek pro dopravní obslužnost IDSK.

Na přípravě strategie pracoval více než rok tým odborníků Středočeského kraje, Integrované dopravy Středočeského kraje i externích specialistů. Středočeský kraj děkuje všem členům týmu za práci, která vytvořila základ pro dlouhodobé plánování dopravy v největším kraji České republiky. Dokument bude průběžně aktualizován podle vývoje demografie, ekonomiky i stavu přípravy jednotlivých staveb a má sloužit jako dlouhodobý podklad pro rozhodování bez ohledu na změny politické reprezentace.

Doprava 2035 není plán staveb. Je to plán mobility více než jednoho a půl milionu obyvatel Středočeského kraje.

https://stredoceskykraj.cz/web/urad/aktuality/-/asset_publisher/zvna/blog/stredocesky-kraj-predstavil-strategicky-dokument-doprava-2035-plan-s-vyhledem-do-roku-2050-zajisti-mobilitu-pro-1-6-milionu-obyvatel