Pražští radní zadají přípravu studie proveditelnosti páté linky metra

2.9.2026 - Jaromír Beránek, Petr Hlaváček | Magistrát hlavního města Prahy

Rada hl. m. Prahy bude v pondělí 7. září hlasovat o zadání přípravy veřejné zakázky studie proveditelnosti páté linky pražského metra. Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy (IPR Praha) v tuto chvíli dokončuje analytickou část studie, která mapuje potenciální trasy a uzly, jež by nová tangenciální linka mohla propojit.

Pátá linka metra, pracovně označovaná jako metro E, je potenciální spojení v tzv. tangenciálním směru, tedy mimo centrum metropole. Označení „metro E“ je zatím pouze pracovní, protože v této fázi není rozhodnuto, zda bude výsledným řešením klasické metro, nebo jiný typ kolejové dopravy.

První závěry analytické práce naznačují, že spojení částí Smíchova, Prahy 4, Bohdalce, Vysočan a Letňan by mohlo významně pomoci řadě lokalit, které jsou již dnes z pohledu dopravy přetížené nebo jejichž kapacita nebude s ohledem na předpokládaný rozvoj města dostačovat. V případě naplnění rozvojových předpokladů Metropolitního plánu se mohou objevovat kapacitní hrdla na navržené tramvajové a autobusové síti.

„Praha roste a my se nemůžeme spoléhat pouze na hvězdicový systém dopravy, který nutí statisíce cestujících denně zbytečně projíždět přes centrum, proto se už nyní zaměřujeme na výstavbu tramvajového okruhu. Projekt páté, tangenciální linky metra E má propojit klíčové obvody jako Smíchov, Prahu 4, Bohdalec, Vysočany a Letňany v délce zhruba 22 kilometrů nové trasy. Konkrétní přínos Metra E bude obrovský: zatímco dnes trvá cesta mezi Bohdalcem a Nákladovým nádražím Žižkov zhruba 25 minut a musíte přestupovat, s novou linkou by to byly pouhé 3,5 minuty. Studie proveditelnosti nám dá jasnou odpověď na nejefektivnější trasu i technologii. Musíme se totiž vypořádat i s náročnou geomorfologií města. Kritickým místem je stoupání z Vysočan směrem na Letňany, kde trasa na pouhých 450 metrech překonává prudký sklon přes 8 procent maximem až téměř 24 procent. Právě proto studie prověří, zda bude nejvhodnější klasické metro, které by v lokalitě Proseka mělo hluboko uloženou stanici, rychlotramvaj, nebo hybridní formy metra na pneumatikách, jaké úspěšně fungují třeba v Paříži a poradí si i s prudším stoupáním. Ruku v ruce s tím musí město maximálně využít potenciál městských pozemků u budoucích stanic a velkých dopravních terminálů, aby na nich vznikly moderní čtvrti, které pomohou odbrzdit krizi bydlení. Ve zkoumaném území, ke kterému nám otevřel dveře schválený Metropolitní plán, se má do budoucna pohybovat až 880 tisíc lidí,“ upřesnil I. náměstek primátora hl. m. Prahy pro dopravu Jaromír Beránek.

Vedle dopravního významu však analýza upozorňuje také na významný ekonomický a rozvojový potenciál, který by nová tangenciální trasa mohla pro Prahu vytvořit. Lepší dopravní dostupnost jednotlivých částí města může podpořit jejich rozvoj a současně přispět k efektivnějšímu využití území v okolí nových i stávajících dopravních uzlů.

„Od 1. září 2026 je účinný nový územní plán Prahy, tedy Metropolitní plán, kde je jako koridor územní rezervy vymezena nová linka metra, resp. kapacitní kolejové dopravy, čímž na rozdíl od předchozích let dostala právní rámec. Město bude muset vyhodnotit, jestli rezervu podrží nebo vypustí. Zároveň je nyní díky plánu i jasný kontext toho, jak a kde by se mělo město rozvíjet. Závazně je také vymezen rozvoj železničního uzlu Praha včetně nových tunelů pod Prahou. Teď je tedy od čeho se odrazit při odpovědi na otázky kudy, kde mají být uzly, jakou technologií a kolik lidí zde bude jezdit,“ komentuje Petr Hlaváček, náměstek primátora hl. m. Prahy pro oblast územního a

strategického rozvoje.

Spolu s materiálem k přípravě nové linky metra Rada hl. m. Prahy zadá také přípravu manuálu pro využití rozvojového potenciálu stávajících stanic metra a jejich okolí. Dopravní podnik hl. m. Prahy (DPP) totiž disponuje řadou pozemků, které mohou být vhodné pro další městský rozvoj. Jedním z možných směrů je také výstavba dostupného bydlení. Dosavadní rozvoj některých těchto lokalit však často probíhal prostřednictvím přímé spolupráce se soukromými společnostmi, což vedlo i k problematickým projektům. Příkladem může být vývoj v lokalitě autobusového nádraží na Palmovce. Cílem připravovaného manuálu je proto nastavit jasnější pravidla a postupy, podle kterých bude město moci rozhodovat o budoucím využití pozemků a rozvojových území v okolí stanic. Vedle čistě městských projektů by měl materiál popsat také možnosti spolupráce formou PPP projektů a další modely zapojení soukromého sektoru.

„Povinností zodpovědného vedení je připravovat Prahu nejen na příští volební období, ale i na další desetiletí. Proto má smysl už dnes pracovat na přípravě páté linky metra. Zároveň ale víme, že její výstavba by vyšla zhruba na 220 miliard korun a Praha má před sebou projekty, které potřebuje dokončit dříve. Především jde o metro D a Městský okruh. Teď tedy není čas začít stavět, ale je čas projekt kvalitně připravit. Do budoucna ho totiž Praha potřebovat bude, zejména kvůli rozvoji nových čtvrtí a propojení území, která se budou v příštích desetiletích výrazně měnit,“ říká Tomáš Portlík, předseda zastupitelského klubu SPOLU pro Prahu a starosta městské části Praha 9.

Radní uloží DPP ve spolupráci s Pražskou developerskou společností (PDS) zpracovat analytický materiál, který jednotlivé možnosti nastavení spolupráce vyhodnotí. Součástí zadání je také vytipování stanic a lokalit, které by měly být přednostně rozvíjeny, a naopak míst, kde mají pokračovat již připravované projekty. Praha tak vedle plánování dalšího rozvoje své dopravní infrastruktury připravuje také systematičtější způsob, jak využít potenciál pozemků a území, která jsou spojena se stávající sítí metra.

https://praha.eu/w/prazsti-radni-zadaji-pripravu-studie-proveditelnosti-pate-linky-metra