

Praha schválila záměr vytvoření pracovní skupiny. Vytvoří zadání pro studii proveditelnosti na pátou, okružní linku pražského metra

25.4.2022 - | Magistrát hlavního města Prahy

„Podporuji další rozšiřování městské hromadné dopravy, která je nejvyužívanějším způsobem pohybu po městě. Dle mého názoru by pátá linka metra neměla kopírovat trasu připravovaného tramvajového okruhu a jednou z priorit trasování by měla být i dopravní obslužnost nyní prázdných městských pozemků pro budoucí výstavbu městských bytů. Okolo budoucích stanic musí vzniknout nové čtvrti krátkých vzdáleností, včetně nových městských bytů a kvalitní občanské vybavenosti,“ říká primátor hl. m. Prahy Zdeněk Hřib.

„Minulý týden jsme začali stavět metro D a s přípravou další linky metra není na co čekat. Do Prahy se v následujících letech přistěhuje co do počtu obyvatel celá Ostrava nebo dokonce téměř celé Brno. Jen v rámci zástavby brownfieldů nás takový růst města v následujících desetiletích čeká. Když nezačneme včas řešit radikální posílení veřejné dopravy pod zemí, pražské ulice se zahltí a Praha se zadusí. Ulice nejsou nafukovací a další obrovský počet aut nebo třeba autobusů se do nich nevejde. Na základě předběžných dopravních modelů víme, že Praha potřebuje okružní linku metra. Musíme to teď prověřit v rozsáhlé a důkladné studii proveditelnosti, která zodpoví otázky, kudy přesně metro O povede, jaká technologie bude použita v jednotlivých částech jeho okružní trasy i kolik to bude stát. Zadání pro studii vytvoří pracovní skupina složená z expertů napříč obory, a to nejen na dopravu a územní rozvoj, ale také ekonomové, urbanisté, architekti, sociologové nebo sociální geografové,“ popisuje náměstek primátora hl. m. Prahy pro dopravu Adam Scheinherr.

Samotná pracovní skupina bude složená z odborníků na dopravu, územní rozvoj, sociologů, sociálních geografů, architektů, ekonomů i městských společností, jako je Regionální organizátor pražské integrované dopravy, Dopravní podnik hl. m. Prahy nebo Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy, ale i zástupců města. Praha osloví i Správu železnic kvůli koordinaci a propojení s plánovanými vysokorychlostními tratěmi a městským železničním tunelem, který je momentálně prověřován v rámci studie proveditelnosti Železničního uzlu Praha. Do zadání pro studii proveditelnosti bude důležité promítnout různé pohledy – kvalitu života ve městě, dopravní obslužnost rozvojových území, dostupnost bydlení, další rozvoj města, urbanismus nebo životní prostředí.

Právě místa, kde se ve 21. století uskuteční prudký rozvoj výstavby, a místa, mezi nimiž lidé dojíždějí do práce, by mělo nové metro propojit v první fázi. Jedná se o úsek Smíchov – Pankrác. Dále by pak mohlo metro pokračovat na Bohdalec, Eden a Nákladové nádraží na Žižkově. Zároveň by mohlo pomoci propojit Vysočany s letňanskou terasou, přičemž protne tři již fungující linky, ale i čtvrtou, jejíž stavba byla zahájena Prahou a Dopravním podnikem hl. m. Prahy v minulém týdnu.

„Plánování města musí být založeno na tvrdých datech, neobejde se bez modelů a mapování vztahů. Před měsícem jsme schválili zadání prognózy obyvatelstva, abychom dokázali efektivně plánovat veřejnou vybavenost, nyní se zaměřujeme na dopravu. Byť nám může připadat bláhové nebo předčasné plánovat další trasu metra v okamžiku, kdy zahajujeme metro D, rozvoj Prahy se nezastaví. Musíme si uvědomit, že metro D se začalo připravovat před deseti lety a teď se bude deset

let stavět. V tuto chvíli se plánují nové čtvrti pro stovky tisíc obyvatel a my musíme v souladu s tím koordinovat přípravu veřejné dopravy. Nemusí jít pouze o těžké metro sovětského typu hluboko pod zemí, ale i lehké metro, které známe ze západoevropských metropolí. Ve vhodných místech může být kombinováno s kolejovou dopravou na povrchu typu S Bahn nebo tramvajemi. IPR nyní zpracovává ve spolupráci se Správou železnic precizní datový model, který prověří možnosti kolejové dopravy obecně. Tento model slouží pro koncept rozvoje železnice v Praze a využijeme jej i pro práce komise na nové lince,” říká Petr Hlaváček, náměstek primátora hl. m. Prahy pro územní rozvoj.

Podobně jako v řadě evropských a světových metropolí propojí nové metro současné trasy do logického celku. A nejen to, svým napojením na příměstskou železnici, Pražský okruh, rychlodráhu, tramvaje a P+R parkoviště dotvoří jeden fungující systém celé pražské dopravy pro budoucnost. Praha se tak přiřadí k evropským velkoměstům, která právě na metro spoléhají. Podrobnosti však zodpoví až detailní studie proveditelnosti, jejíž zadání vytvoří Radou hl. m. Prahy dnes schválená pracovní skupina.

„Po necelých čtyřech letech jsme dotáhli přípravu metra D a teď už Praha konečně staví Děčko pro jihovýchod Prahy. Óčko ale zajistí časovou výhodu cestujícím MHD po celé Praze. Musíme jej připravit co nejdříve,” dodává předseda zastupitelského klubu Praha sobě Jan Čížinský.

Pražské metro dnes měří 65 km a má 61 stanic. Budované metro D bude mít 10 stanic a 10,6 km. Polookružní linka by mohla měřit něco přes 20 km. Pro srovnání, na počet obyvatel zhruba stejně velký Mnichov má již dnes 103 km metra a 96 stanic a také pracuje na dalším rozšíření. Pět tras vídeňského metra má 83 km a 98 stanic, přičemž jedna z existujících linek se prodlužuje a výstavba celé další se připravuje.

Okružní metro bude podle vedení města také více motivovat Středočechy, aby k cestám do práce využili MHD. Denně jich už dnes do Prahy jezdí zhruba 240 tisíc. Příliv těchto aut je proto potřeba zásadně omezit. Každé auto, které zůstane ve Středočeském kraji, je pro Prahu výhra. Proto Středočeský kraj musí u každého nádraží vybudovat parkoviště. Není možné, aby tuto roli suplovala Praha a na svých okrajích postavila P+R pro statisíce vozů. Když budou mít Středočeši u svých nádraží kde zaparkovat a systém pražské MHD mimo jiné díky nové lince pohodlně naváže na síť příměstských železnic, pak se ulice Prahy uvolní. Přestup z příměstských linek S by mohl být na Smíchově, v Edenu, Libni nebo Vysočanech.

Dle dopravního modelu TSK by už dnes nové spojení metrem využilo například v úseku ze Smíchova na Pankrác více než 150 tisíc lidí denně. Jedná se tedy o desítky milionů cestujících ročně. S novými obyvateli v nových čtvrtích na brownfieldech bude mít linka pravděpodobně potenciál každý rok přepravit kolem sta milionů cestujících. Další cestující do ní přivede Středočeský kraj, připravovaná trať na Kladno a na letiště, dokončení Pražského okruhu nebo plánované vysokorychlostní tratě, které zásadně promění volbu místa bydlení a dojíždění za prací. Pro srovnání, v roce 2019, tedy před epidemií covidu, celé pražské metro přepravilo 440 milionů cestujících.

Základní fakta:

- Již dnes by nová linka okružního metra v jižní části obsloužila minimálně 150 000 lidí denně.
- Nový development bude potřebovat obsloužit dalších 270 000 obyvatel.
- Do města přivedou nové návštěvníky příměstské železnice, vysokorychlostní trať VRT, Pražský okruh a pohodlné spojení z Kladna a z letiště.

https://www.praha.eu/jnp/cz/o_meste/magistrat/tiskovy_servis/tiskove_zpravy/praha_schvalila_zamer_vytvoreni_pracovni.html