

„Metro E“

Tangenciálně-okružní kolejový systém

snídaně s novináři - prezentace koalice



2. září 2026

Petr Hlaváček, STAN, územní rozvoj | **Jaromír Beránek**, Piráti, doprava | **Tomáš Portlík**, SPOLU, strategické investice
prezentace: **Zdeněk Völfl**, kancelář Petra Hlaváčka

Petr Hlaváček, náměstek pro územní rozvoj

Uplynulé kroky

snídaně s novináři

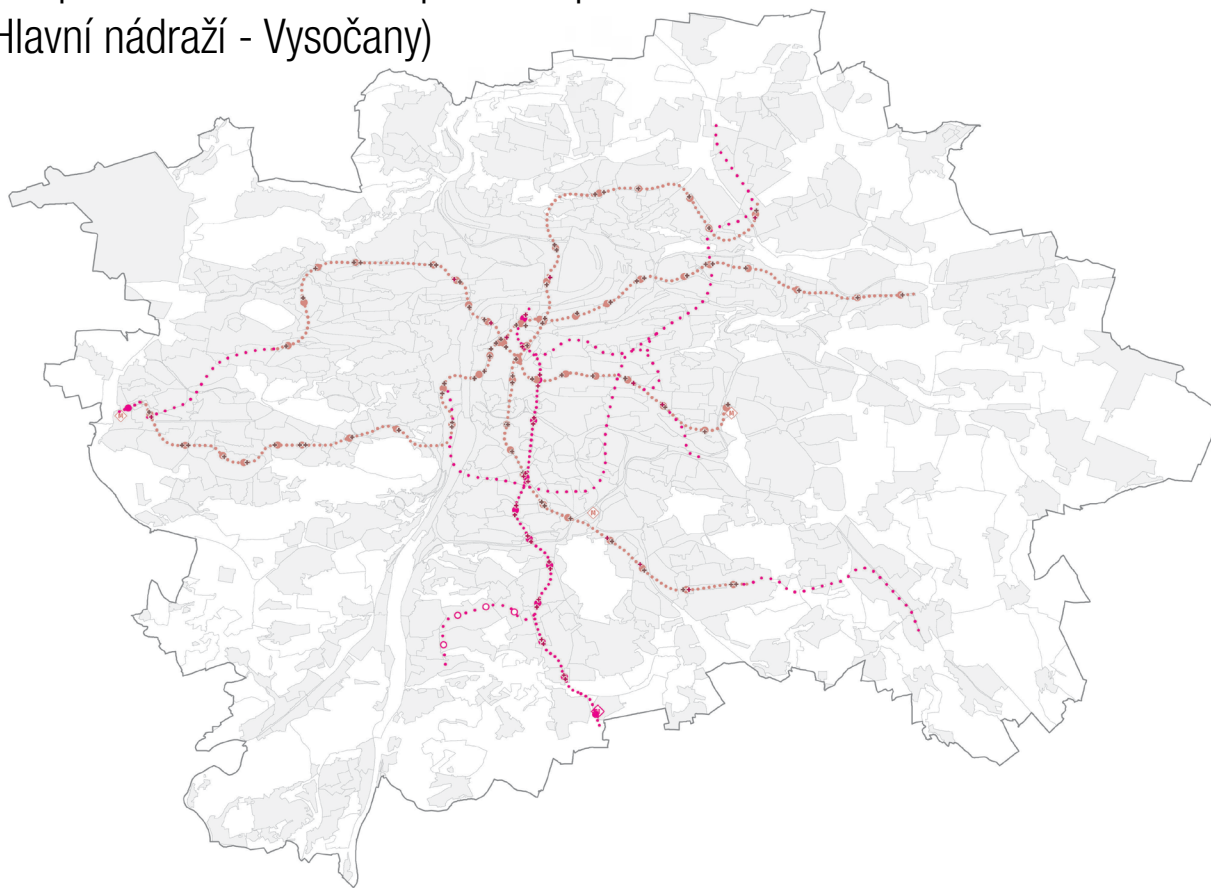
2. září 2026

— 80. léta

– Útvar hlavního architekta a Metroprojekt poprvé přichází s koncepcí Metra E



- **80. léta** — Útvar hlavního architekta a Metroprojekt poprvé přichází s koncepcí Metra E
- **léto 2021** — IPR Praha implementuje rezervu pro metro E do Metropolitního plánu
(ochrana původní rezervy pro metro D v úseku Hlavní nádraží - Vysočany)



- **80. léta** — Útvar hlavního architekta a Metroprojekt poprvé přichází s koncepcí Metra E
- **léto 2021** — IPR Praha implentuje rezervu pro metro E do Metropolitního plánu
(ochrana původní rezervy pro metro D v úseku Hlavní nádraží - Vysočany)
- **červen 2023** — nová koalice se shoduje na potřebě prověření kapacitně kolejové dopravy
v tangenciálně okružním směru, cíl je prověřit různé druhy kolejové dopravy nejen těžké metro
- **prosinec 2023** — RHMP schvaluje strategická východiska projektu a záměr prověřovací studie

- **80. léta** — Útvar hlavního architekta a Metroprojekt poprvé přichází s koncepcí Metra E
- **léto 2021** — IPR Praha implentuje rezervu pro metro E do Metropolitního plánu
(ochrana původní rezervy pro metro D v úseku Hlavní nádraží - Vysočany)
- **červen 2023** — nová koalice se shoduje na potřebě prověření kapacitně kolejové dopravy
v tangenciálně okružním směru, cíl je prověřit různé druhy kolejové dopravy nejen těžké metro
- **prosinec 2023** — RHMP schvaluje strategická východiska projektu a záměr prověřovací studie
- **2024–2025** — je připravováno podrobnější zadání, běží předběžné tržní konzultace
zároveň se stabilizují vstupy:
 - Studie železničního uzlu Praha
 - **Metropolitní plán**
 - demografické prognózy

- **80. léta** — Útvar hlavního architekta a Metroprojekt poprvé přichází s koncepcí Metra E
- **léto 2021** — IPR Praha implentuje rezervu pro metro E do Metropolitního plánu
(ochrana původní rezervy pro metro D v úseku Hlavní nádraží - Vysočany)
- **červen 2023** — nová koalice se shoduje na potřebě prověření kapacitně kolejové dopravy
v tangenciálně okružním směru, cíl je prověřit různé druhy kolejové dopravy nejen těžké metro
- **prosinec 2023** — RHMP schvaluje strategická východiska projektu a záměr prověřovací studie
- **2024–2025** — je připravováno podrobnější zadání, běží předběžné tržní konzultace
zároveň se stabilizují vstupy (Studie železničního uzlu Praha, Metropolitní plán, demografické prognózy)
- **leden 2026** — IPR zahajuje práci na analytické části
- **7. září 2026** — RHMP bude hlasovat o schválení struktury analytické a části
a dá pokyn k přípravě zakázky na studii proveditelnosti

Proč se tím město zabývá?

snídaně s novináři

2. září 2026

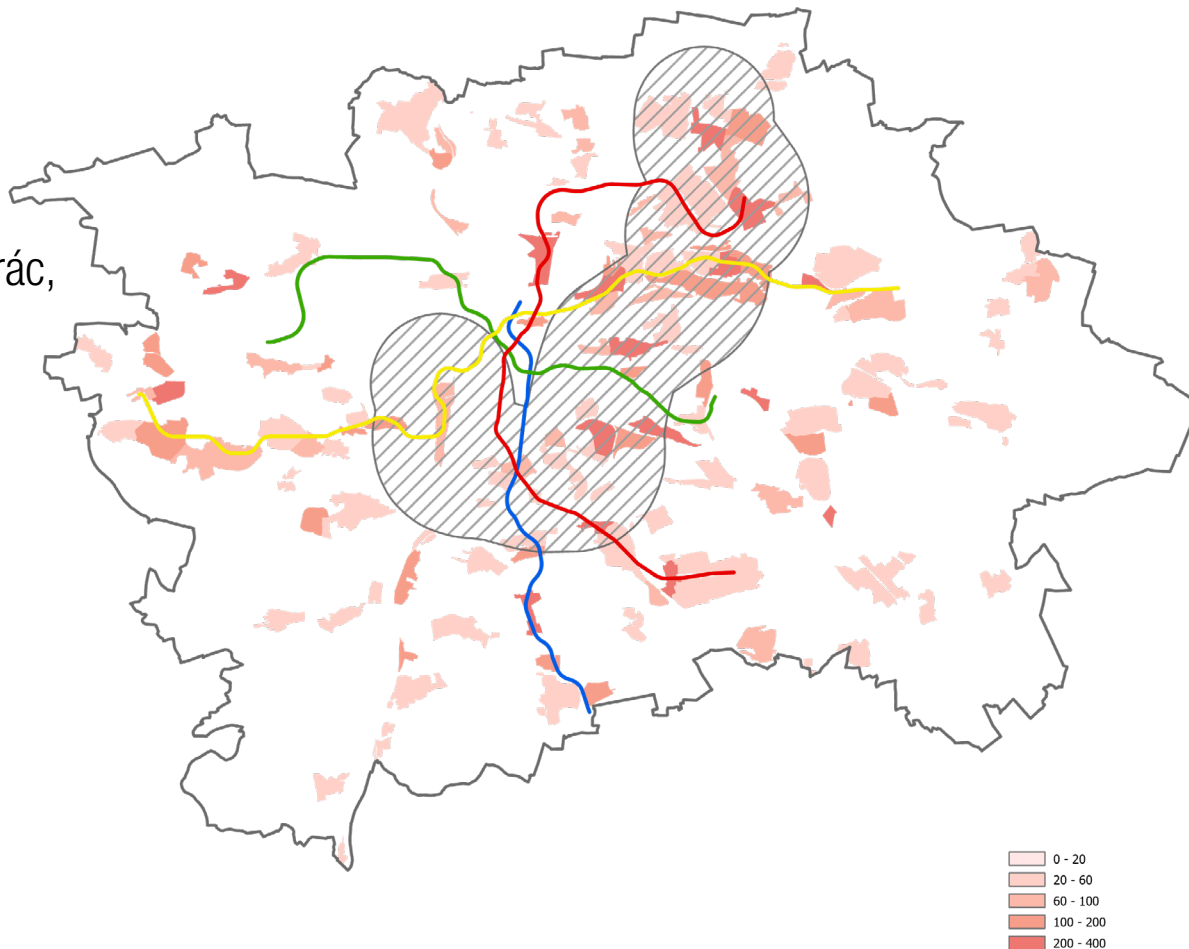
- **Přehlcnost automobilovou dopravou**
a snaha přesunout lidi z aut do MHD

Proč se tím město zabývá?

snídaně s novináři

2. září 2026

- **Přehlcnost automobilovou dopravou**
a snaha přesunout lidi z aut do MHD
- **Špatné spojení mezi rozvojovými oblastmi**
mezi rozvíjejícími se oblastmi jako Smíchov, Pankrác,
Bohdalec, Vysočany, Severovýchodní terasa

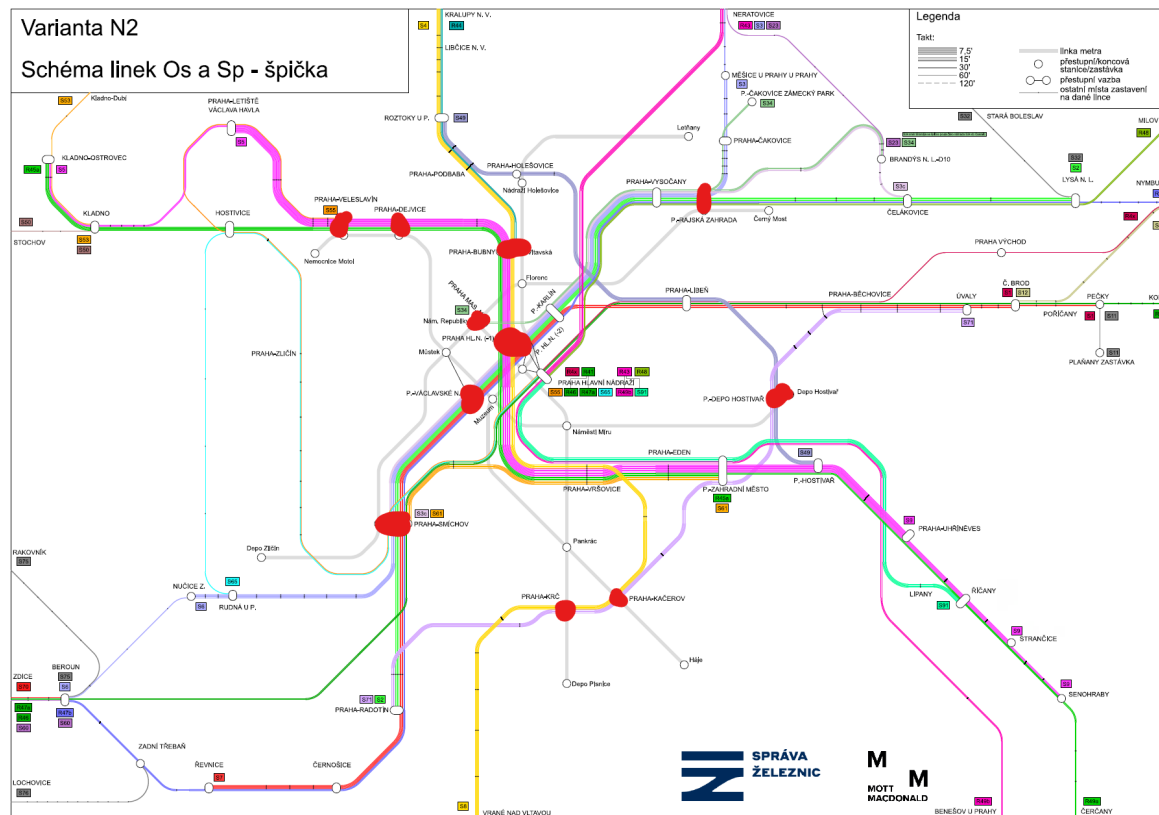


Proč se tím město zabývá?

snídaně s novináři

2. září 2026

- **Přehlcenost automobilovou dopravou**
a snaha přesunout lidi z aut do MHD
- **Špatné spojení mezi rozvojovými oblastmi**
mezi rozvíjejícími se oblastmi jako Smíchov, Pankrác, Bohdalec, Vysočany, Severovýchodní terasa
- **Špatné propojení mezi metrem a železnicí**
díky studii ŽUP dojde k výraznému navýšení kapacity

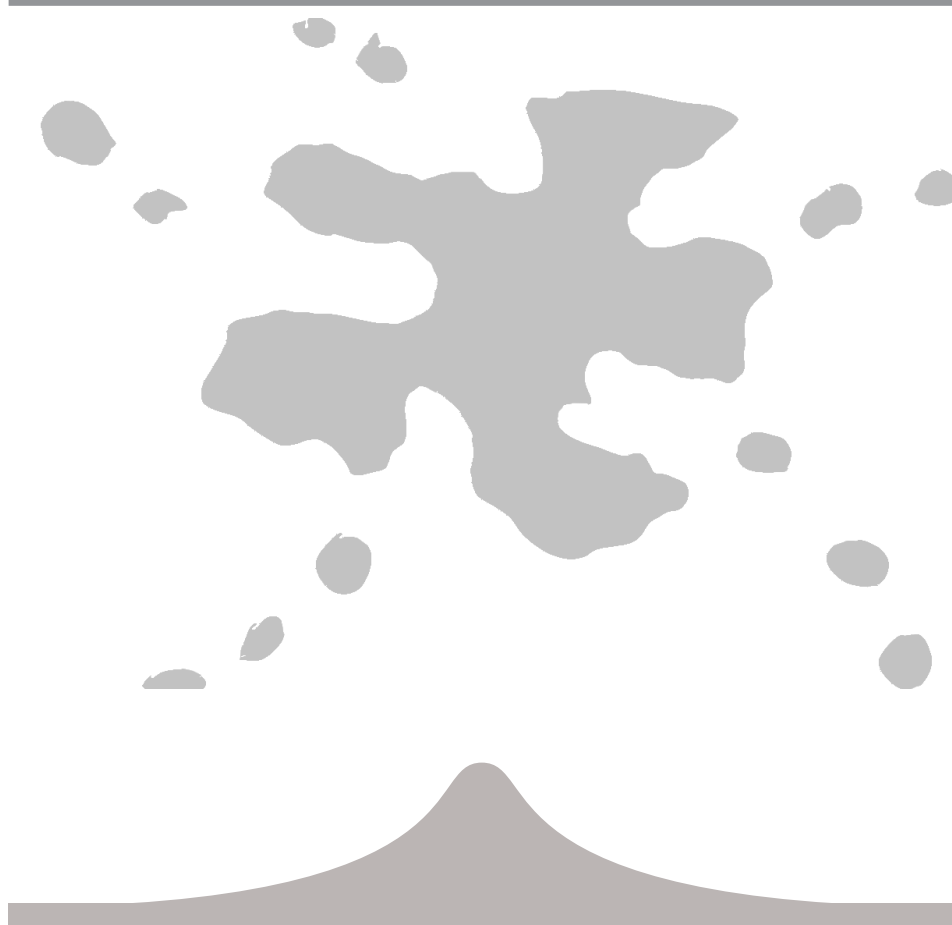


Proč se tím město zabývá?

snídaně s novináři

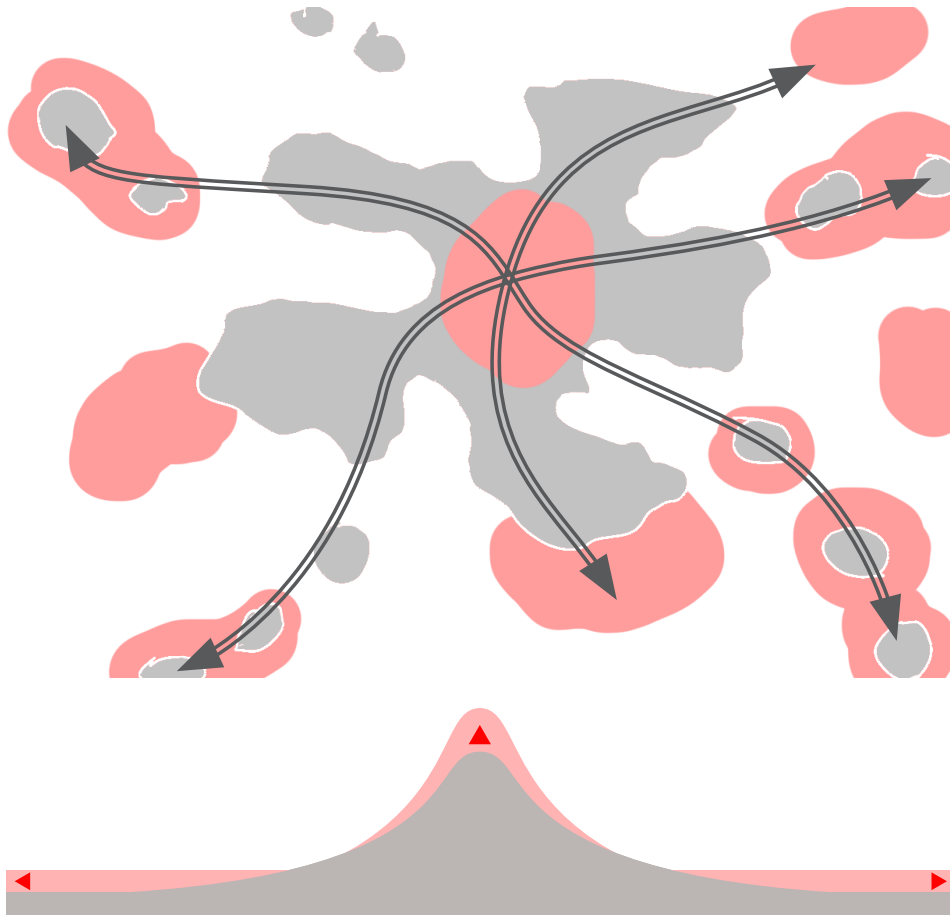
2. září 2026

- **Přehlcnost automobilovou dopravou**
a snaha přesunout lidi z aut do MHD
- **Špatné spojení mezi rozvojovými oblastmi**
mezi rozvíjejícími se oblastmi jako Smíchov, Pankrác, Bohdalec, Vysočany, Severovýchodní terasa
- **Špatné propojení mezi metrem a železnicí**
díky studii ŽUP dojde k výraznému navýšení kapacity
- **Je přetěžováno centrum města**
v památkově chráněné oblasti



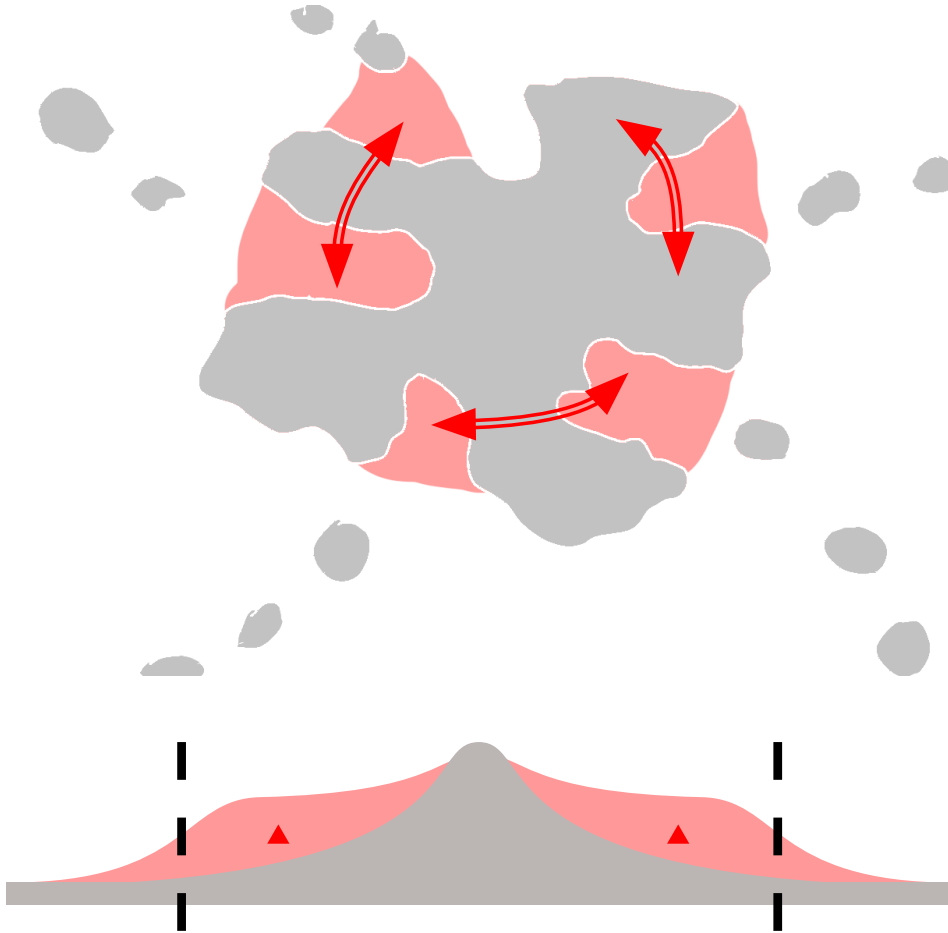
Aktuální stav

- silné jádro
- nekompaktní tělo
- rozsáhlá periferie



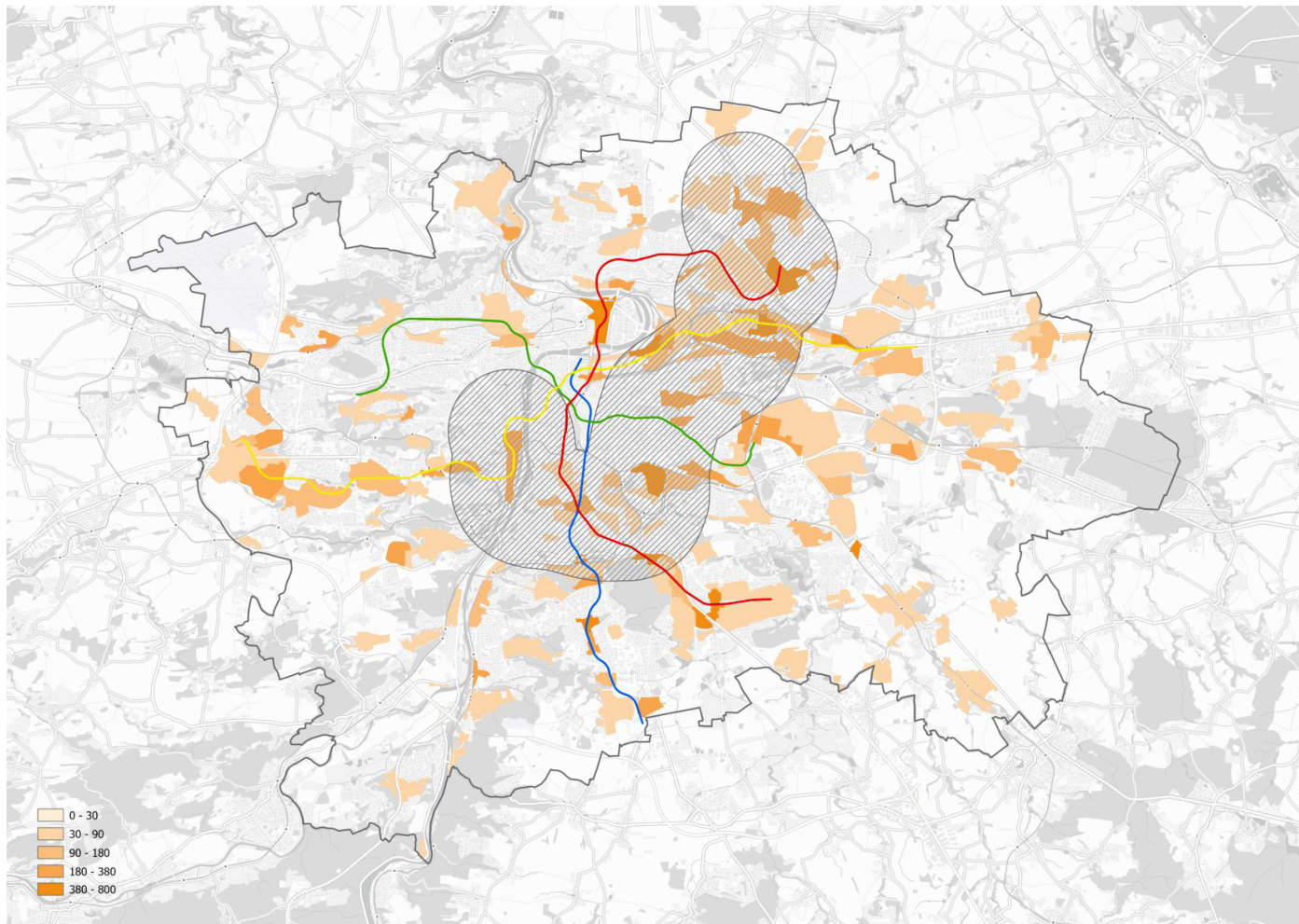
Tendence – *radiální vztahy*

- posilování jádra – „downtownizace“
- chaotický rozvoj těla
- rychlý růst periferie



Strategie – *from centrality to grid*

- stabilizace jádra
- kompaktní tělo – město krátkých vzdáleností
- koordinovaný růst periferie

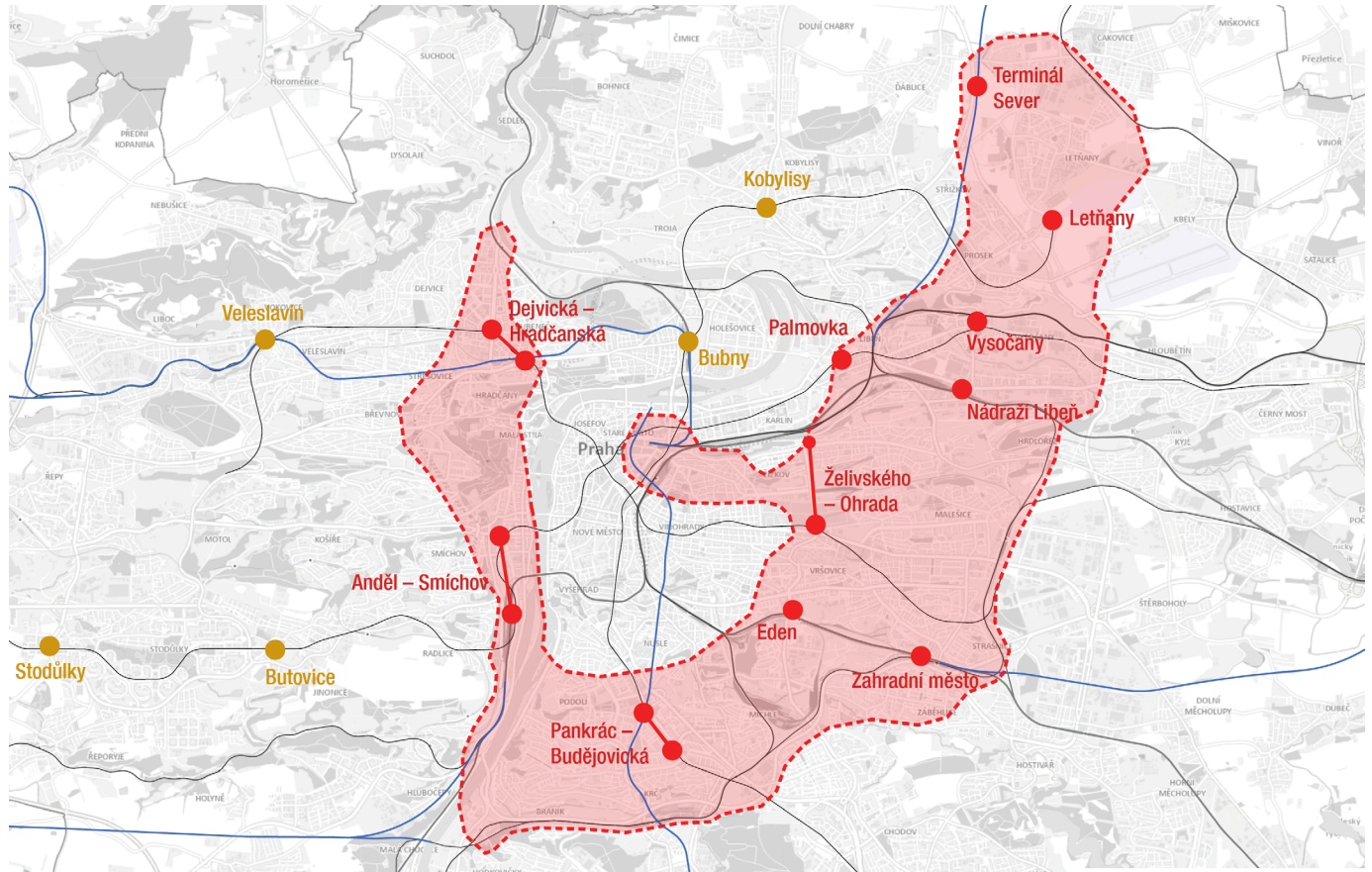


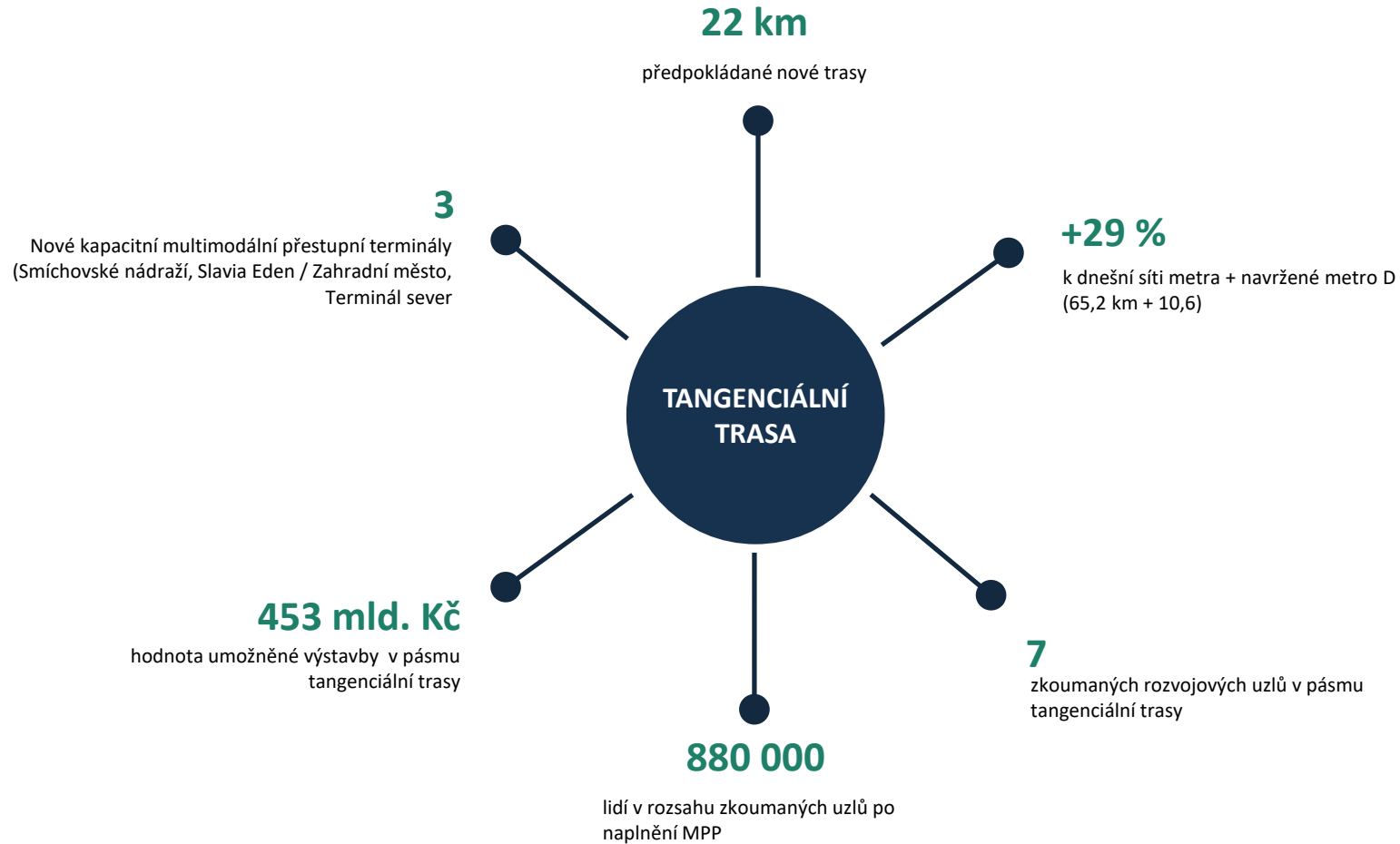
Hustota nárůstů bydlících a pracujících v návrhu MPP

Místa s největším nárůstem

Přibližně 25% nárůstu bydlících a pracujících v Praze vznikne ve vymezeném pásmu tangenciální linky dle podkladu MPP. Spolu s plánovaným napojením na region (konvenční i vysokorychlostní tratě) to otevírá otázku, zda a jak odlehčit stávající síti hromadné dopravy – proto se tímto územím zabýváme a analyzujeme rozsah, ve kterém se může tangenciální linka pohybovat.

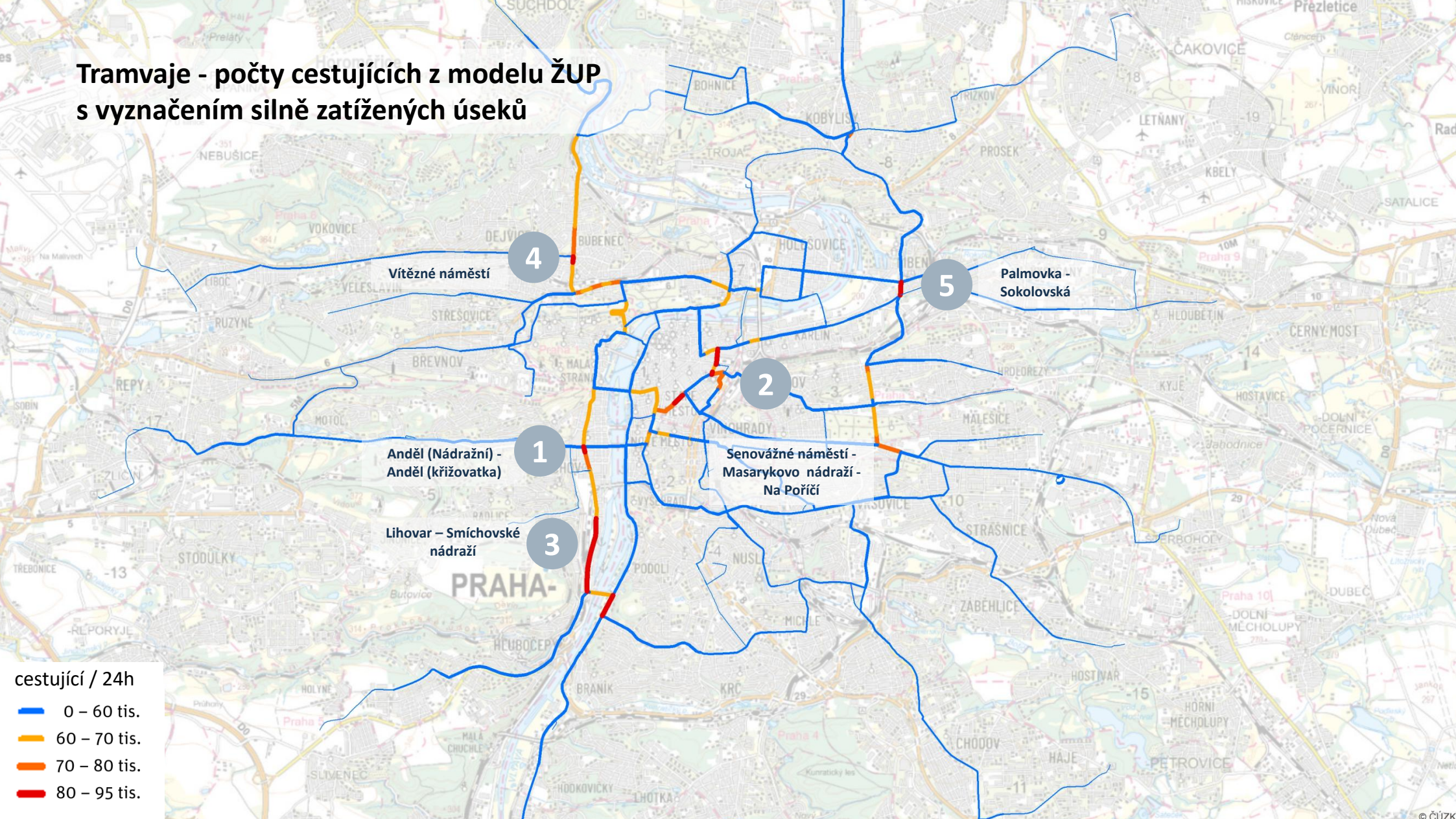
Jaromír Beránek, náměstek pro dopravu



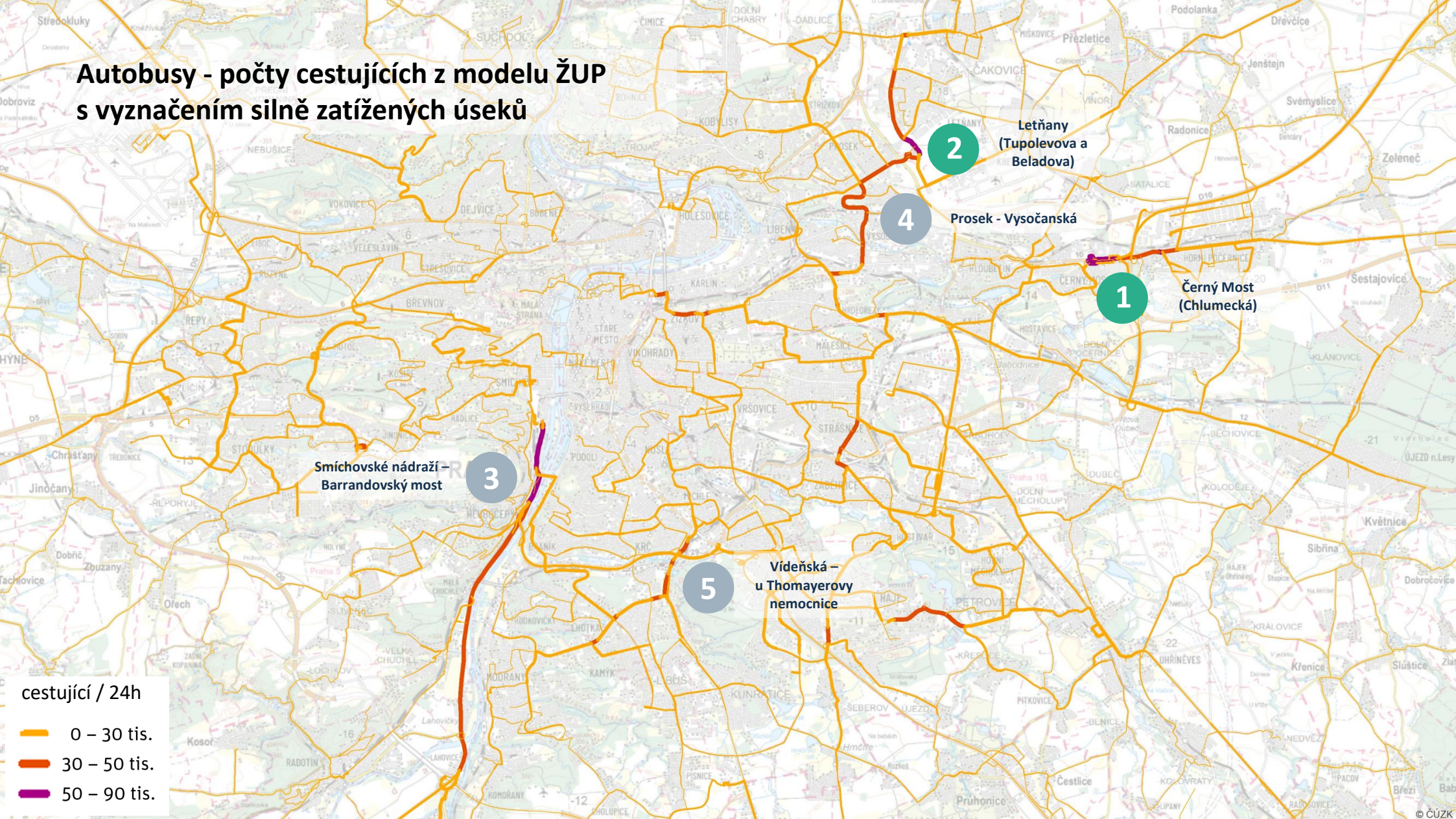


01 POSOUZENÍ VEŘEJNÉ DOPRAVY

Tramvaje - počty cestujících z modelu ŽUP s vyznačením silně zatížených úseků

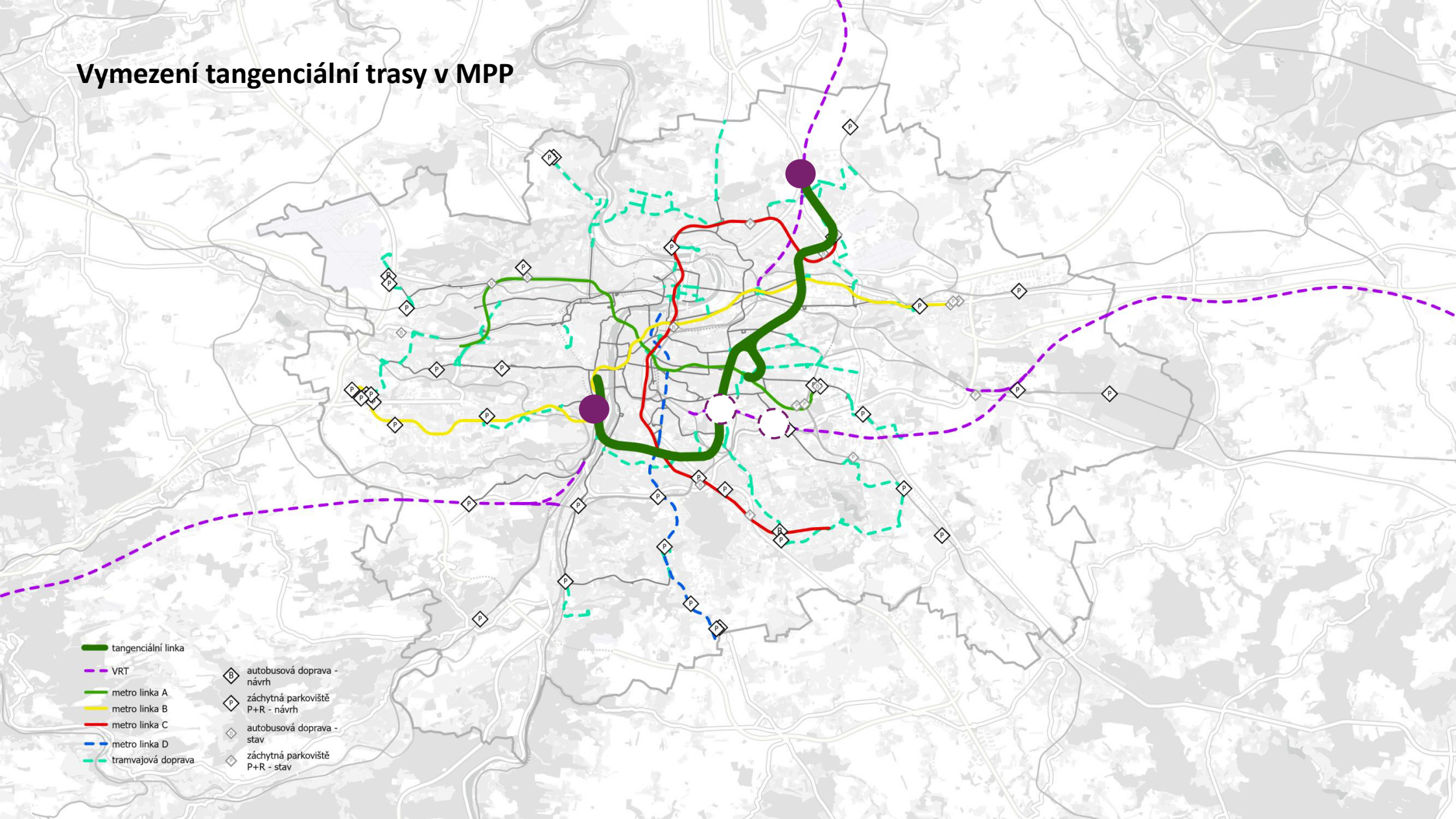


Autobusy - počty cestujících z modelu ŽUP s vyznačením silně zatížených úseků



02 VOLBA MÓDU DOPRAVY

Vymezení tangenciální trasy v MPP



— tangenciální linka

- - VRT

— metro linka A

— metro linka B

— metro linka C

- - metro linka D

- - tramvajová doprava

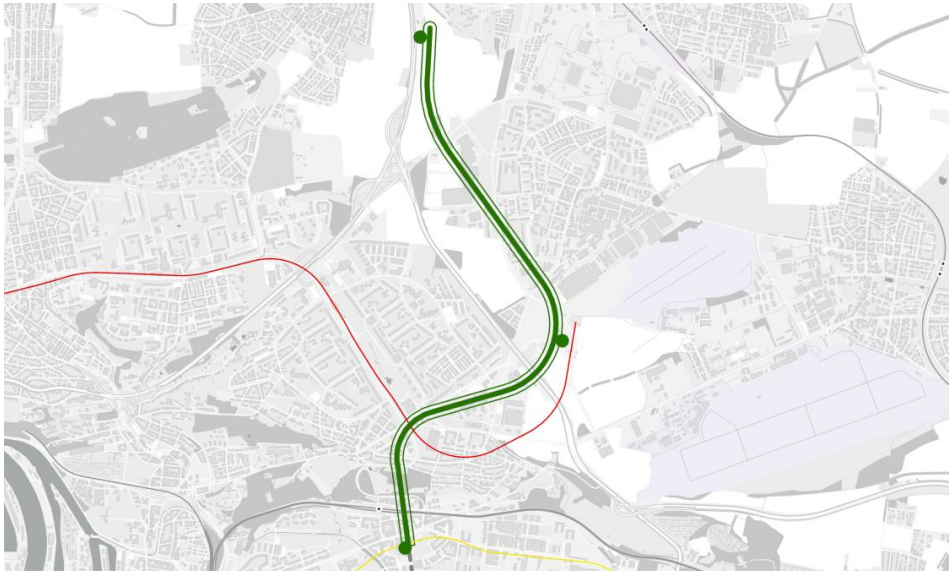
◇ autobusová doprava -
návrh

◇ záchytná parkoviště
P+R - návrh

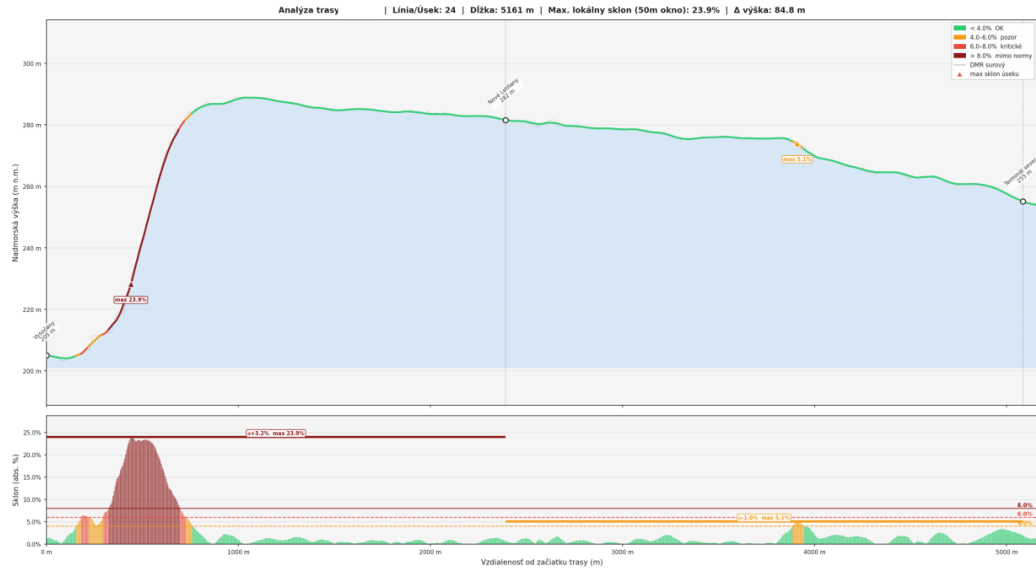
◇ autobusová doprava -
stav

◇ záchytná parkoviště
P+R - stav

Ukázka analýz terénu – kde terén limituje volbu technologie



Zobrazení analyzovaného úseku pro průběžné zhodnocení členitosti terénu



Analýza terénu v úseku Vysočanská – Terminál sever

Rozsah výšky

205 - 289 m.n.m

Trasa stoupá z Vysočan (205 m n. m.) na plató okolo Nových Letňan (282 m n. m.) a poté mírně klesá k Terminálu sever (255 m n. m.).

Kritické místo

450 m | >8% sklon

Kritický bod je těsně za Vysočany — asi 450 m dlouhý úsek se sklonem nad 8 % (max. 23,9 %)

Celkové převýšení

85 metrů

Celkové převýšení 84,8 m na délce 5,16 km odpovídá průměrnému sklonu pouhých 1,6 %, přičemž naprostou většinu tohoto rozdílu (přibližně 80 m) trasa překoná na jediném krátkém, cca 450metrovém úseku hned za Vysočany.

Možné varianty dopravních systémů



Rychlotramvaj

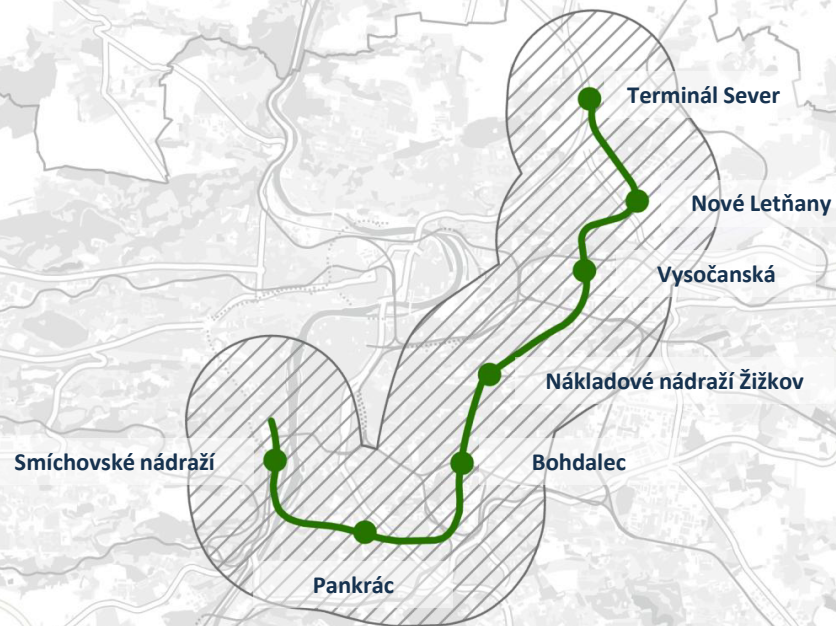


Hybridní formy

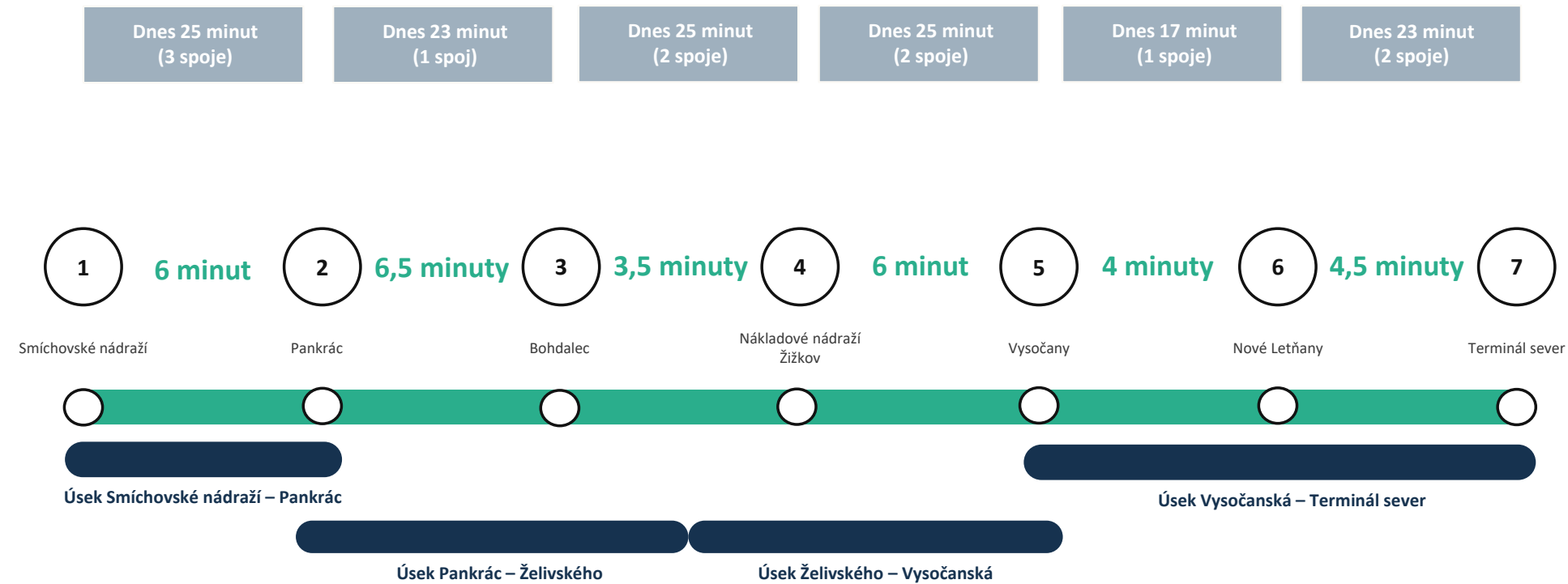


Metro

Vymezení zkoumaných uzlů v kontextu tangenciální trasy



Časové srovnání úseků v kontextu stávající sítě hromadné dopravy



Tomáš Portlík, předseda Výboru ZHMP pro strategické investice

Tangenciální linka - tramvaj, rychlotramvaj, metro

Předpokládaná cena výstavby na 1km trasy



Náklady po úsecích pro nejdražší variantu - těžké metro



Hodnota developmentu *v běžných cenách roku 2025



453 mld. Kč

Odhad celkové hodnoty výstavby (bydlení + pracovní plochy), kterou ve zkoumaném území umožňuje Metropolitní plán.

Předpoklady:

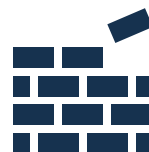
- ve zkoumaném pásmu se staví pouze novostavby bytových domů,
- všechny byty mají plochu menší 120 m² ČPP,
- investiční náklady na výstavbu 1 m² ČPP dle ČSÚ,
- kupní cena 1 m² ČPP nového bytu je 175 000 Kč / m² dle KPMG.



343 mld. Kč

INVESTIČNÍ NÁKLADY

BYTOVÁ VÝSTAVBA



110 mld. Kč

INVESTIČNÍ NÁKLADY

NEBYTOVÁ VÝSTAVBA

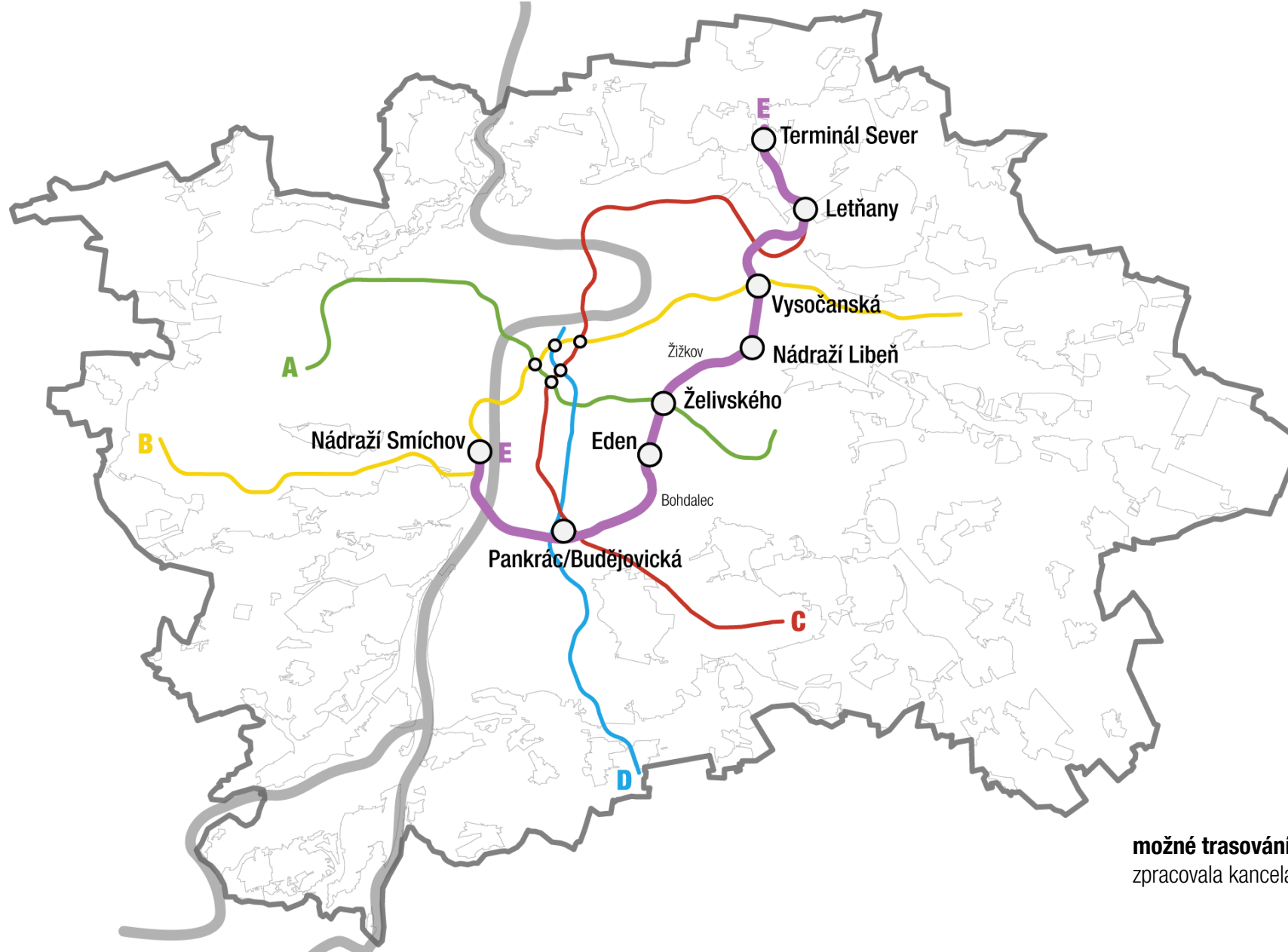


220 mld. Kč

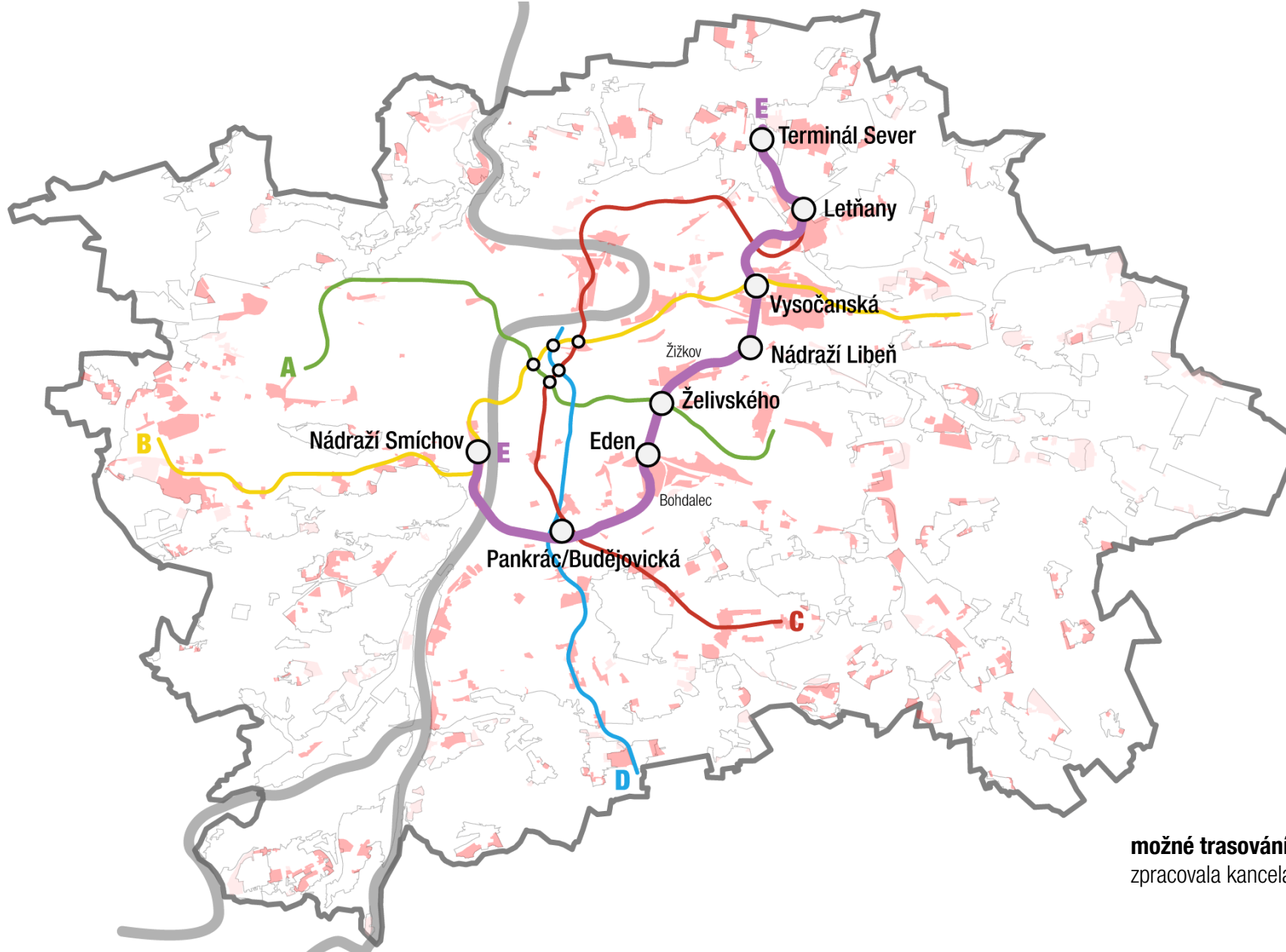
INVESTIČNÍ NÁKLADY HL. M. PRAHY

Odhad ceny kapacitní kolejové tangenciální linky v případě výstavby těžkého metra.

děkujeme za pozornost!



možné trasování páté linky metra
zpracovala kancelář Petra Hlaváčka



možné trasování páté linky metra
zpracovala kancelář Petra Hlaváčka