

Metrem na Pražský bulvár i umělý ostrov. Kodaň schválila pátou linku

13.04 2025 20:54, Libor Hinčica, Metro

Dánská metropole se dočká páté linky metra. Vedení města i poslanci dánského parlamentu schválili návrh výstavby nové trasy, jejíž náklady jsou celkově odhadovány na 21,7 miliard dánských korun (72,9 mld. Kč). K trasám M1 až M4, jež byly zprovozněny v letech 2003 až 2020, by tak měla přibýt linka M5.

Nová trasa má napojit hlavní kodaňské nádraží (København H) s ostrovem Lynettoholm, který bychom však dnes na mapách hledali marně. Jedná se totiž o projekt umělého ostrova, který byl schválen v roce 2018, přičemž v současné době probíhá jen první fáze jeho výstavby zahrnující úpravy mořského dna. Projekt ostrova (někdy se též uvádí poloostrova, nicméně mezi dnešní pevninou a tou nově vytvořenou bude úzký vodní kanál, takže půjde vskutku o ostrov), jenž bude mít po dokončení velikost 2,8 km^2 (což je pro srovnání například dvakrát více než velikost Starého Města pražského), budí od počátku kontroverze, a to nejen v samotné Kodani a Dánsku, ale také u okolních států.



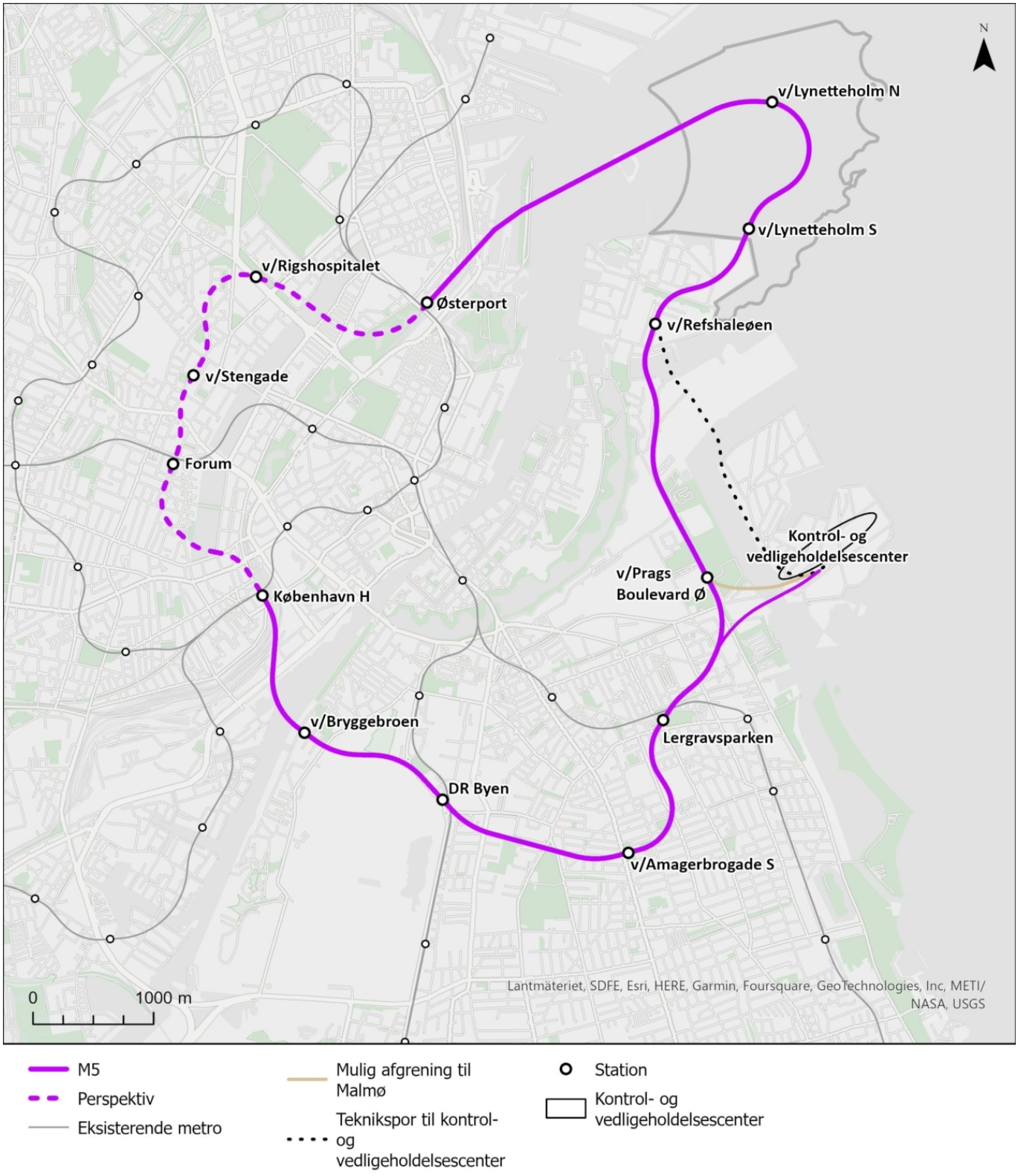
Plán umělého ostrova Lynettoholm, jenž je oficiálně prezentován jako protipovodňové opatření. (zdroj: město Kodaň)

Proti projektu protestovalo oficiálně Švédsko, které se obává zničení už tak narušeného vodního ekosystému v úžině Öresund, která obě skandinávská království odděluje. Stejné *„znepokojení“* vyjádřili, byť na méně oficiální úrovni, také zástupci Německa a Polska. Dánové ovšem argumentují tím, že projekt má naopak pozitivní ekologický dopad a jeho hlavním účelem je ochrana obyvatel, neboť na vyvýšený ostrov má navazovat systém protipovodňových zábran, které mají chránit dánský přístav a historické centrum Kodaně, jelikož podle provedených výpočtů se předpokládá, že by v důsledku tání ledovců mohla stoupnout současná hladina moře v Kodani o více než jeden metr. Ostrov s návazným systémem hrází by měl tomuto nebezpečí v době přílivu zabraňovat. Kritici poukazují na to, že studie, na níž se zastánci stavby ostrova odvolávají, sice o ohrožení Kodaně zvýšenou hladinou moře hovoří, nikoli ale na severu (v místě plánovaného ostrova Lynettoholm), ale na jihu. Zabalení projektu do frází o udržitelnosti, ekologii a ochraně obyvatel proto považují jen za *greenwashing* a domnívají se, že hlavním motivem budování ostrova je jen touha po penězích, neboť navzdory očekávaným vysokým nákladům na jeho vznik by měl být ve výsledku celý projekt ziskový. Nově získaná půda má totiž posloužit pro stavbu nových domů, přičemž se očekává, že zde bydlení nalezne po dokončení projektu (do roku 2070) až 80 000 obyvatel (do roku 2050 se počítá „pouze“ se 30 000).



Vizualizace dokončeného ostrova Lynettoholm. (zdroj: město Kodaň)

Ti by pak měli těžit i z napojení metra trasy M5, která se nedávno dočkala schválení na vládní úrovni (dánský parlament vybrané projekty, na nichž hodlá finančně participovat, musí oficiálně schválit, kdy ono posvěcení má ve výsledku podobu zákona). Samotné úvahy jsou ale pochopitelně starší a o metru pro Lynettoholm se hovořilo už v době vzniku idey umělého ostrova (tj. již od roku 2018). V úvahy přicházely dvě základní varianty vedení označené barvami jako „fialová“ a „oranžová“ (každá z nich však měla několik dalších podvariant). Na počátku roku 2023 byla upřednostněna „fialová“ verze, která je finančně mnohem náročnější. Zatímco „oranžová“ trasa „em pětky“ by byla krátká, neboť by v podstatě jen překonávala moře mezi nově vybudovaným ostrovem a končila by na druhém břehu ve stávající stanici Østerport (linek M3 a M4), směrování „fialové“ trasy bylo podstatně ambicióznější, což ostatně dokazuje i výsledné rozdělení projektu do dvou etap.



Návrh trasy M5 z roku 2023 zahrnoval i úsek Lynettoholm N – Østerport. Ten by měl být nyní značený pouze čárkovaně, neboť byl přeřazen do výhledové etapy. První etapa, jejíž dokončení se očekává v roce 2036, by měla končit v zastávce Prags Boulevard. Na mapě je pak zřetelně vyznačený nový ostrov, depo i plánované propojky (technologická trať) do depa. Šedé linky jsou stávající trasy metra. (zdroj: město Kodaň)

V rámci té první by měla vzniknout trasa se šesti stanicemi, z nichž hned tři budou přestupní na stávající trasy metra. S ohledem na to, že se zde počítá ve velké míře s raženými tunely pod centrem a součástí je i vybudování depa a opravárenského zázemí (pochopitelně včetně spojovací

tratě), má být tento úsek finančně nejnáročnější. Z úvodu zmíněné částky 21,7 miliard dánských korun by měla na tuto etapu připadnou suma 18,7 mld. dánských korun (přes 86 % celkového rozpočtu). Ukončení je plánováno ve stanici Prags Boulevard, tedy v překladu Pražský bulvár, která má být nad povrchem. Nového umělého ostrova Lynettoholm nebude v této fázi vůbec dosaženo, protože v době, kdy bude první etapa dokončena (plán hovoří o roku 2036), nebude ostrov ještě stále dokončen. Druhá etapa, zahrnující další dvě stanice a konečnou Lynettoholm N by měla být otevřena v roce 2045. Nízké náklady na její vybudování jsou dány skutečností, že většina příprav bude dohotovena v rámci formování samotného ostrova, takže do ceny se promítne hlavně stavba kolejí a technologie.

Projekt linky M5 již prošel hodnocením dopadu stavby na životní prostředí (EIA), zelená ze strany politických reprezentantů nyní umožní dokončit projektové práce a zahájit výběr zhotovitele první etapy stavby k „Pražskému bulváru“. Očekává se, že po dokončení celé trasy M5 bude denně využívat trasu M5 okolo 91 000 cestujících s tím, že tento počet bude v dalších dvaceti letech stoupat až ke 134 000 cestujícím. Ve výhledu se navrhuje další prodloužením s tím, že jednoho dne by měla být linka okružní.

Url: Metrem na Pražský bulvár i umělý ostrov. Kodaň schválila pátou linku