

Autobusový tunel pro Prahu – I. díl

03.04 2025 18:48, Libor Hinčica, Autobusy

V souvislosti s návrhem na využití části tunelového komplexu Blanka městskou autobusovou linkou, jež by propojila severní část Prahy (Čimice, Bohnice a Kobylisy) s Dejvicemi na protějším břehu Vltavy, využijeme příležitosti pro ohlédnutí do historie pražské MHD a připomeneme si námět na využití pražských tunelů autobusy městské dopravy pocházející z let 1960 až 1961, kdy byla autobusová doprava zvažována coby jediný prostředek MHD. Součástí tohoto záměru bylo vybudování i jednoho tunelu, který by sloužil dokonce výhradně pro potřeby městských autobusů. Jaká vedla k návrhu cesta a jak byl záměr hodnocen se pokusíme nastínit v našem dvoudílném pojednání.

Pražská doprava (nikoli pouze ta městská) byla po druhé světové válce předmětem hned několika studií, které se pokoušely řešit přepravní vztahy v nejrůznějším detailu a navrhnout taková řešení uliční sítě a dopravního uspořádání, jež by dokázala absorbovat zvyšující se počet cest stále rostoucího počtu obyvatel i nárůst individuální automobilové dopravy. Řada těchto studií navazovala na plánování z období 30. let, a především let druhoválečných, případně se odkazovala na jiné souběžně vedené studie, takže se mnohé dokumenty vzájemně podmiňovaly, čímž docházelo ke komplikacím při prosazování stanovených cílů, neboť v éře bujarého plánování se poměrně běžně stávalo, že mnoho navržených staveb bylo odkládáno pro absenci finančních prostředků, přílišnou ambicióznost či nepřesvědčivý význam v krátkodobém horizontu. Roztříštěnost úvah (jen směrné územní plány Prahy vznikly v letech 1948–1955 hned tři) se propisovala i návrzích na řešení městské dopravy, kde se především skloňovala otázka výstavby metra a role elektrické dopravy.

Strategie povrchové městské dopravy byla po válce ukotvena na využívání tramvajových tratí s moderními čtyřnápravovými vozy (koncepce PCC) a výstavbě odlehčujících tratí trolejbusových, jež měly doplnit další trasy vedené do okrajových částí Prahy. Autobusům byla přisouzena úloha ryze doplňková, což vycházelo z vysokých provozních nákladů a nižší kapacity vozů dané zvoleným technickým řešením tuzemských vozidel (navzdory snahám o vývoj autobusu se samonosnou

karoserií se nadále prosazovala vozidla trambusové konstrukce postavená na upravených podvozcích nákladních automobilů).



Dříve propagovaná trolejbusová doprava začala být ve druhé polovině 50. let pozvolna zatracována. Ještě v letech 1958 až 1960 byly realizovány porovnávací zkoušky trolejbusů Škoda 9 Tr a Tatra 401, které měly odpovědět na budoucnost směřování pražské trolejbusové dopravy, nicméně už v průběhu porovnávání bylo rozhodnuto o útlumu trolejbusů v Praze. Ještě jednou se legendární „devítka“ objevila v Praze v roce 1968 (z té doby pochází tato fotografie), kdy byla části pracovníků pražského DP i výrobce vozidla vyvinuta marná snaha o zachování alespoň posledních trolejbusových tratí ve městě. (foto: Škoda Ostrov)

Extenzivní návrhy na vybudování nových tramvajových a trolejbusových tratí napříč Československem ale začaly již na počátku 50. let narážet na nesmyslnost a nereálnost komunistickým vedením vnuceného plánovaného hospodářství, kdy stanovené cíle několikanásobně přesahovaly reálné kapacity zdecimovaného československého průmyslu. Neschopnost vybudování slíbených elektrických městských linek byla v rámci disponibilních zdrojů saturována dodávkami autobusů (zářným příkladem takového počínání může být zavedení městské autobusové dopravy v Kladně v roce 1953 coby „dočasná náhrada“ za stále absentující trolejbusy), takže ačkoli na oficiální celostátní strategii budování nových tramvajových a trolejbusových tratí se nic neměnilo, reálně význam a počet autobusů rostl, což si lze ilustrovat na následujících číslech: zatímco v roce 1946 se podílely autobusy MHD na počtu přepravených cestujících v rámci ČSR jen 3,7 %, v roce 1955 šlo už o 13,7 % (do provozu tehdy nasazovaly československé DP celkem 561 autobusů), což už

téměř vyrovnávalo výkony papírově preferovaných trolejbusů (v roce 1955 šlo o 15,3 % při 500 vozech).

Už od poloviny 50. let tak sílily hlasy, které se zasazovaly za revizi dosavadních postulátů při navrhování a zavádění nových linek MHD. Současně byl hlasitě prosazován vývoj nového městského autobusu, který by svými parametry dosahoval kvalit vozů západní provenience, především co se nabízené přepravní kapacity týče.

Zlomový okamžik přišel v roce 1958, kdy došlo ke zrušení ministerstva místního hospodářství, pod nějž dosud spadaly i provozy městských doprav, a k převedení problematiky veřejné dopravy do gesce ministerstva dopravy, což vedlo k personálním změnám, a tím i k odlišným pohledům ministerských úředníků na roli jednotlivých dopravních prostředků. Současně byl v témže roce dokončen v Praze po dvou letech rozsáhlý přepravní dopravní průzkum, jehož výsledky posloužily jako základ pro plánování veřejné i individuální automobilové dopravy. Už 27. 2. 1959 bylo zástupci pražského, brněnského a ostravského DP na schůzi poradního sboru městské dopravy prohlášeno, že neplánují pokračovat v rozvoji trolejbusové dopravy a do budoucna hodlají nanejvýš udržovat stávající stav. Jen pár dní poté – 11. 3. 1959 – bylo vládním usnesením uloženo ministerstvu všeobecného strojírenství, aby zajistilo vývoj nového městského autobusu, jehož navrhované parametry se staly výchozí měrnou jednotkou při utváření strategických dokumentů (odváděly se od něj výpočty obsaditelnosti, hodinových kapacit, cestovní rychlosti atp.).



Náhradou za trolejbusy v Praze se měl stát nově vyvinutý typ M 11 (později ŠM 11), jehož vývoj byl zahájen v březnu 1959. Na snímku vidíme výrobu linkové verze v Karose Vysoké Mýto. (zdroj: archiv Iveco Czech Republic)

V listopadu 1959 byl dokončen *Návrh generálního dopravního řešení hl. m. Prahy*, který do budoucna pracoval s pouze dvěma dopravními prostředky – s autobusy a s tramvajemi, přičemž

tramvajím měla zůstat role páteřního dopravního prostředku, který by na úsecích v centru města využíval tunelových tras. Z povrchu v jádru města měly tramvaje zcela zmizet a nahrazeny měly být v doplňkových relacích autobusy (například z Václavského náměstí do Jindřišské a Vodičkovy ulice), především však měly uvolnit prostor automobilům. Je zajímavé, že již tehdy se objevovaly názory, které přenechání ulic automobilům kritizovaly a které myšlenku, že tramvajová doprava tu individuální brzdí, zavrhovaly, přičemž argumentováno bylo už známými zahraničními zkušenostmi (zejména) z Velké Británie a USA, kde se ukázalo, že – světe, div se – autobus stojí v identickém štrůdlu aut, jako dříve stávala tramvaj.

Uvedený dokument putoval na ministerstvo dopravy, které k němu předneslo řadu výhrad, což vedlo v květnu 1960 k vyvolání jednání za účasti pracovníků uvedeného ministerstva, Státního ústavu pro projektování výstavby hl. m. Prahy (SUPRO), DP hl. m. Prahy, městského výboru KSČ a primátora Prahy.

Autoři *Návrhu generálního dopravního řešení hl. m. Prahy* (ze SUPRO) počítali ve svých propočtech s tím, že postupně klesne ve vztahu ku Praze význam železniční dopravy na počtu přepravených cestujících o 43 %, u autobusů ČSAD o 31 % a u městské dopravy o 12,5 %. Naopak výrazné přírůstky měla vykázat individuální automobilová doprava, u níž se predikoval v předměstské dopravě nárůst o 620 % a v městské o 570 %. Ministerstvo ovšem tato čísla rozporovalo, a to na základě dvou premis.



Funkční vzorek autobusu ŠM 11 byl vyroben již v roce 1961, používal ale celou řadu komponentů ze západní Evropy, které bylo nutné pro sériovou výrobu nahradit. Se zahájením sériové produkce se počítalo od roku 1965, přičemž tento záměr se skutečně podařilo splnit, náběh byl ale pozvolný a výrobní kapacita nepostačovala pro pokrytí potřeb tuzemských provozovatelů. (zdroj: archiv Iveco Czech Republic)

Tou první mělo být postupné snižování cen veřejné dopravy s tím, jak by stoupal počet automobilů.

V konečném důsledku měla být veškerá doprava zcela zdarma, takže by ji využívali dle názoru ministerských úředníků i lidé, kteří by vlastnili osobní automobil. Druhá úvaha se zaměřovala na využití obřích půjčoven automobilů, které měly vzniknout po obvodu Prahy. Lidé by pak využívali městskou dopravu k dopravení se k těmto půjčovnám a pouze za rekreací mimo Prahu či pro jiné mimopražské cesty by jezdili automobilem. Šlo o myšlenku vskutku nekonvenční a zástupci SUPRO v rámci předmětného jednání dávali nepříliš obratně najevo, že je uvedený návrh utopistický. Ministr dopravy Dr. František Vlasák, který uvedenou myšlenku propagoval, nicméně trval na tom, že při zohlednění obou faktorů (dopravy zdarma a půjčoven) budou potřeby hlavního města rozdílné s vypracovaným návrhem z listopadu 1959. Především by se lišily odhadované kapacity propustnosti silnic a křižovatek (automobilů by bylo výrazně méně), takže by dle jeho názoru potřeby rychlé městské dopravy zvládly bez obtíží pouze autobusy. Tramvajovou dopravu by bylo možné zlikvidovat a ušetřit sumy plánované na budování podpovrchových úseků. Investice nutné pro autobusy by byly převážně víceúčelové, tj. sloužily by jak autobusům, tak ostatním účastníkům silničního provozu.

Z hlediska vozového parku bylo několikrát zmíněno, že by nárůstu přepravní kapacity mohlo být dosaženo za využití patrového (*jednopodlažního*) autobusu. Navrženo dokonce bylo, aby se několik takových autobusů opatřilo na zkoušku, byť by nemohly být použity na úsecích v centru města kvůli výšce trolejového vedení. Zajímavá a na svou dobu pokroková byla i poznámka jednoho z řečníků, že pokud by se vyvinul autobus určený výhradně pro potřeby městské dopravy (tedy nikoli unifikovaný pro odvození linkové a dálkové verze, jako tomu bylo dosud), mohl by být výsledkem takového vývoje autobus *„s velmi nízkým podvozkem“*, což by urychlilo významně výměnu cestujících.
Na nízkopodlažní autobus si však Praha musela ještě pár desetiletí počkat.

Zastáncem náhrady tramvají autobusy byl i tehdejší primátor Prahy Adolf Svoboda (ve funkci setrval až do roku 1964). Ten v diskuzi o záporech tramvají v tunelech přišel s myšlenkou, že pokud v tunelu dojde k závadě jediné tramvaje, dojde k zastavení dopravy na všech trasách napojených na tunel a v mnoho případech dokonce v celém městě, což vyvolává úsměvnou paralelu s jiným Svobodou ve funkci pražského primátora – Bohuslavem –, který se v rozhovoru na téma uvažovaného tramvajového okruhu v roce 2023 „proslavil“ výrokem, že: „(…) *v okamžiku, kdy na něj* (tj. na tramvajový okruh) *postavíte moc tramvají, nepojedou, protože budou stát v řadě za sebou“*.



Pohled do interiéru funkčního vzorku autobusu Karosa ŠM 11. (zdroj: archiv Iveco Czech Republic)

Diskuze nakonec dospěla k rozhodnutí vypracovat již do konce června 1960 dokument, který měl možnosti zavedení ryze autobusového provozu zhodnotit. Analýza měla ukázat výrazně nižší přímé náklady na autobusy oproti tramvajím (4,107 Kčs versus 2,59 Kčs, tj. o 37 %), vyšší (!) cestovní rychlost u navrhovaných expresních autobusových linek (21,4 km/h u tramvají oproti 22,8 km/h u autobusů) a celkové náklady na zřízení systému o 532 mil. Kčs nižší s tím, že většina investic by navíc byla využívána všemi silničními vozidly. Návrh ale také předestřel jistá úskalí.

Bez ohledu na pohádky o půjčovnách automobilů, které neměly vůbec žádnou oporu v jiných strategických dokumentech té doby, a tak s nimi šlo jen obtížně počítat, by náhrada tramvají autobusy vyvolala na nejzatíženějších úsecích v centru města interval pouhých 36 vteřin. Pro dosažení takového taktu bylo nemyslitelné, aby autobusy sdílely infrastrukturu s nákladními a osobními automobily. Řešení v podobě vyhrazených jízdních pásů uprostřed vozovky či po jejích krajích sice byla v té době již známá z amerických, ale i italských (Milán) měst, jenomže úzké ulice centra Prahy (bez ohledu na plány rozsáhlých asanací) takovou možnost neskýtaly. Jedinou variantou by bylo vybrané ulice vyhradit pouze autobusům a automobily odklonit do ulic sousedních. Jenomže provedené výpočty ukázaly, že by v takovém případě došlo na sledovaných křižovatkách v centru města ještě během 60. let k naprostému vyčerpání kapacity a propustnosti. Tak se vrátila myšlenka tzv. vertikálního uspořádání veřejné dopravy v centru, tedy s využitím tunelových úseků, nikoli ovšem tramvajemi, ale autobusy. Po seznámení odpovědných pracovníků bylo v červenci 1960 uloženo atelieru č. 8 Státního ústavu pro projektování výstavby hl. m. Prahy (SUPRO), aby vypracoval aktualizovaný *Návrh generálního řešení městské hromadné dopravy v Praze*, který by zohlednit nové skutečnosti a předpoklady v již zpracované variantě tramvaj + autobus (z listopadu 1959), doplnil ryze autobusovou koncepci MHD a obě řešení porovnal.

Konec I. dílu, II. díl bude publikován dne 4. 4. 2025.

Url: Autobusový tunel pro Prahu – I. díl