

Praha se vrací k myšlence „tunelbusů“

02.04 2025 18:21, Libor Hinčica, Autobusy

V úterý dne 25. 3. 2025 se konala testovací jízda v rámci tzv. místního šetření za účasti pracovníků vybraných městských organizací (ROPID, DP hl. m. Prahy, TSK Praha atd.), Policie ČR a dotčených městských částí (Prahy 6 a Prahy 8), v jejímž rámci byla prověřena možnost trasování autobusové linky, jež by využívala část vnitřního Městského okruhu, konkrétně část ulic Liberecké, V Holešovičkách a Nové Povltavské s vyústěním do tulového komplexu Blanka, kde by průjezdem Bubenečského tunelu bylo možno rychle dosáhnout spojení s oblastí Hradčanské a Vítězného náměstí (Dejvické). Pro autobusové linky, jež by mohly využívat existujících tunelových propojení, se vžil především mezi fanouškovskou veřejností název „tunelbusy“.

Myšlenka využívat páteřních tras (magistrál, diagonál, radiál) pro linky městských autobusů je v podstatě stejně stará, jako nápad tento typ komunikací v metropoli utvářet. Když se na přelomu 50. a 60. let koketovalo s možností zrušení veškerého tramvajového provozu v Praze a jeho nahrazení výhradně autobusy, byla přetřásána i varianta vytvořit speciální městský tunel (včetně zastávek) pouze pro autobusy. Tomuto tématu se budeme blíže věnovat ve dvojici historicky zaměřených článků, které budou publikovány v nadcházejících dnech, a tak nebudeme na tomto místě dané téma více rozvádět.



Zkušební jízda se uskutečnila dne 25. 3. 2025 s autobusem Urbanway 18m hybrid. Na ilustračním snímku vidíme tento model autobusu zdokumentován na Nádraží Modřany. (foto: Jiří Mejstřík)

Ačkoli v Praze dlouhodobě autobusy jeden z městských tunelů využívají, konkrétně ten Letenský (byť dnes již pouze v režii dvojice nočních linek), nejedná se v tomto případě o expresní autobusové linky, které byly zvažovány v souvislosti s výstavbou (vnitřního) Městského okruhu. První úvahy na toto téma se objevily již na počátku 90. let, kdy se přetřásala budoucnost výstavby Strahovského tunelu, jenž byl v té době rozestavěný. Původní návrh počítal s tím, že vzniknou celkem tři tubusy – západní, střední a východní –, z nichž však ten východní měl být vystavěn až později. Už v roce 1990 se objevil názor, že by sice třetí tubus propojující Smíchov s Dejvicemi stálo za to dostavět, ale že by měl být určen výhradně pro potřeby městské dopravy, přičemž jako nejvhodnější dopravní prostředek byla uváděna tramvaj. Tato myšlenka sice záhy zapadla, nicméně možnost využívat podzemní rychlou spojnici mezi Prahou 6 a Prahou 5 městskými autobusy byla zkoumána dále. Namísto autobusů ale bylo nakonec v roce 2003 (šest let po otevření tunelu) přistoupeno k zavedení posilové tramvajové linky č. 20, která ovšem nemohla svou rychlostí uvažovanému autobusovému spojení konkurovat.

Znovu se téma „tunelbusů“ začalo přetřásat intenzivně od roku 2014, kdy se schylovala ke konci výstavba (ke Strahovskému tunelu návazného) tunelového komplexu Blanka tvořeného celkem 5 502 m podzemních úseků rozčleněných do tří samostatných tunelů – Bubenečského, Dejvického a Brusnického. Organizace ROPID se po dobu tří let intenzivně a zevrubně zabývala porovnáním nejrůznějších variant vedení linek, které by mohly tunely využívat, přičemž na základě zvolených parametrů jednotlivé trasy „obodovala“.



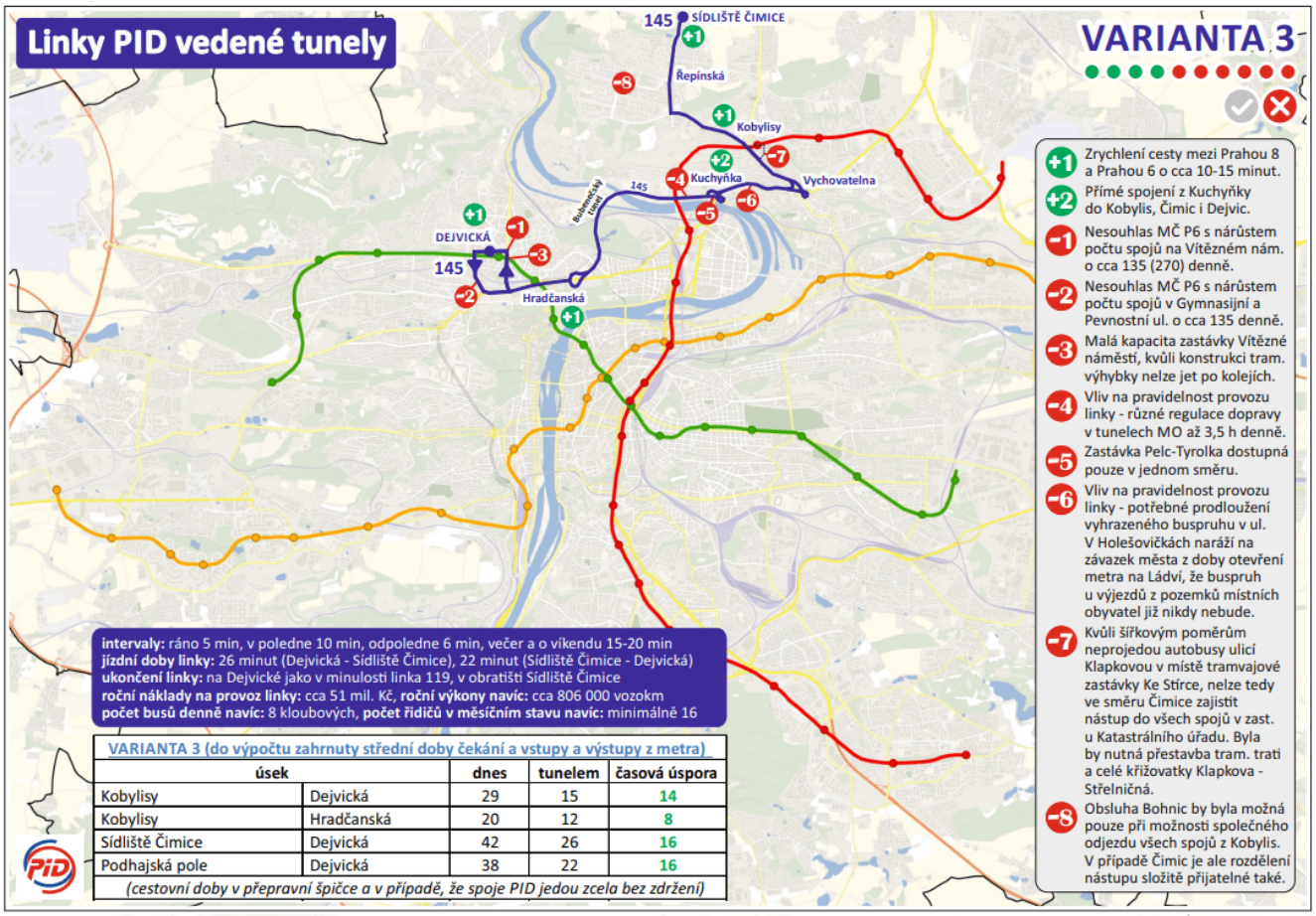
Letenský tunel využívala od roku 1959 až do roku 1993 autobusová linky č. 125. Zavedena byla jako náhrada za trolejbusovou linku číslo 51, a to i na jejím nikdy nedokončeném prodloužení do centra Prahy. V Letenském tunelu přitom byla pro potřeby trolejbusů udělána příprava na zavěšení trolejového vedení. Letenský tunel dnes využívají noční autobusové linky DPP, na rozdíl od „Blanky“ není ale součástí Městského okruhu. Na snímku vidíme historický autobus Karosa B 732 ze soukromé sbírky, kterak opouští Letenský tunel během zvláštních jízd v rámci Dne PID. (zdroj: PID)

Na zavedení linek ale nepanovala všeobecná shoda, jejich hlavním odpůrcem byla v té době městská část Praha 6, která se obávala dalšího zahuštění dopravy v oblasti okolo Vítězného náměstí (Dejvické), které bylo logickým bodem, do nějž mělo smysl navrhované trasy ukončit, případně jimi alespoň projíždět. Z celkem 11 posuzovaných variant (označeny byly později číslicemi 1 až 8a, 8b, 9 a 10) měly autobusy končit či projíždět Vítězným náměstím v devíti případech. Detailně je možné se s jednotlivými dříve posuzovanými scénáři vedení tunelových autobusů seznámit pod tímto odkazem na stránkách Pražské integrované dopravy, kde ROPID srozumitelně veškerá pro a proti i provedené výzkumy popsal. S ohledem na tento vyčerpávající elaborát si na tomto místě učiníme pouze stručné shrnutí.

Jak je možné pod uvedeným odkazem vidět na ilustračních mapkách, lišily se jednotlivé úvahy mnohdy pouze situováním konečné stanice (především v oblasti Severního Města), případně byly vzájemnými kombinacemi. V celkem 8 případech se předpokládalo využití tunelového komplexu Blanka, v sedmi pak Strahovského tunelu, pouze ve třech případech bylo navrhováno využití pouze Strahovského tunelu (tedy v zásadě ve shodě s náměty z 90. let).

Nejvíce bodů v rámci posuzovaných variant posbírala varianta č. 1 navrhující propojení Dejvické (Vítězného náměstí) a Letňan (7 z 10) a varianta č. 2, která byla navíc prodloužena skrze Letňany a zahrnovala i linku číslo 191 přetrasovanou do Strahovského tunelu (8 z 10). Přesto k zavedení

expresních autobusů, které by primárně propojily sever Prahy s Dejvicemi a suplovaly by chybějící přímé a rychlé spojení tramvajemi (či nedávno pohřbenou lanovkou), nedošlo. Uváděnými důvody byla potřeba dořešení řady dopravních a stavebních řešení, omezený počet provozního personálu (nedostatek řidičů by vedl k omezení provozu na jiných linkách) a odpor některých městských částí (zejména Prahy 6) k vedení (potažmo ukončení) těchto linek či linky.



Takto byla zamýšlena a hodnocena varianta spojení mezi Dejvickou a konečnou Sídliště Čimice v roce 2017. (zdroj: PID)

S ohledem na výše uvedené byl záměr zavedení tunelbusů odložen v roce 2017 *ad acta*, nyní, po osmi letech, se ale možnost zavedení tunelových autobusů opět vrací jako možná varianta zlepšení dopravy, čemuž nahrává i situace na trhu práce, kdy je k dispozici větší počet řidičů autobusů. V roce 2014 se počítalo s tím, že by autobusová linka, která by využívala Bubenečský tunel, měla špičkový interval kolem 5 minut a v každém směru by s ní cestovalo 6 000 až 9 000 pasažérů. Toto číslo bylo později (v r. 2017) s ohledem na posílení provozu metra C, dostavbu trasy A i změny v linkovém vedení tramvají poněkud poníženo. I roce 2025 se nicméně předpokládá, že by autobusy mohlo stále cestovat cca 5 000 pasažérů denně v každém směru, byť prozatím k bližším propočtům nedošlo. Přestože by nadále patrně největší přínos mělo směřování autobusové linky do Letňan (ať již k terminálu či dále do nitra sídliště), aktuálně se prověřuje pouze jedna varianta, a sice vedení autobusové linky do Sídliště Čimice. V roce 2017 byla tato varianta označena číslicí 3 a bylo u ní uvedeno, že získává pouze 4 body z 10 s tím, že není doporučena k realizaci. Nyní se však ukazuje, že jde o řešení v zásadě jediné v krátkodobém horizontu proveditelné.

Letňany by sice skýtaly asi větší reservoár potenciálních pasažérů, jenomže řidiči osobních automobilů se naučili vjíždět do tulového komplexu Blanka v nemalé míře po ulicích Prosecké a

Povltavské. Prosecká ulice byla nedávno rekonstruována a dnes nad ní visí i trolejové vedení (které by se navíc mělo výhledově prodlužovat až k letňanskému teminálu), přičemž by jistě nejen autorovi tohoto článku udělalo radost, kdyby bylo tohoto infrastrukturního díla využito a „tunelbus“ by byl povýšen na „tuneltrolejbus“, problémem však je, že ačkoli je Prosecká ulice kvůli vjezdu do Blanky místem dopravním kongescí, nebyl zde vyhrazen vozidlům hromadné dopravy samostatný pruh, a namísto toho byla upřednostněna varianta vyznačení parkovacích míst před domy, které povětšinou disponují vlastními garážemi či parkovacími stáními. Situace na Povltavské ulici je pak s ohledem na omezené prostory ještě komplikovanější. Rychlé spojení ve špičkových časech v dané relaci je tak dnes naprosto iluzorní. Oproti tomu nyní preferovaná varianta do Čimic má – i přes řadu nutných opatření, jež by musela být tak jako tak provedena především u vjezdu a výjezdu z tunelů (dopravní značení, počet jízdních pruhů atp.) – momentálně největší smysl a lze realizovat v zásadě jednoduše, resp. lze ji realizovat při stávající infrastruktuře.



V minulosti se Praha 6 obávala v souvislosti s „tunelbusy“ ukončení dalších autobusů v oblasti Vítězného náměstí (Dejvické). I v současné době se předpokládá, že by budoucí linka měla končit v této lokalitě. (foto: Vojtěch Povolný)

S ohledem na to, že plán na zavedení „tunelbusů“ je momentálně v plenkách, nelze předjímat, zda se skutečně trasa zafixuje na spojnici Dejvická – Hradčanská – Vychovatelna – Kobylisy – Podhajská pole – Sídliště Čimice, nebo dojde k dílčím úpravám. Pozitivní je bezpochyby skutečnost, že záměru jsou nyní nakloněny dotčené městské části a podporu mu dává i náměstek primátora pro dopravu Zdeněk Hřib (Piráti). Zkušební jízda (místní šetření) se uskutečnila dne 25. 3. 2025 v trase Dejvická – Pelc Tyrolka (s vjezdem do tunelu přes Letnou) a zpět (s prověřením vjezdu do tunelu na pravém břehu Vltavy), načež následovala jízda v celé navrhované trase Dejvická – Sídliště Čimice, tentokrát s využitím vjezdu do tunelu u Prašného mostu.

Testu se účastnil autobusu Iveco Urbanway 18m hybrid ev. č. 5501 pražského DP. Pokud by se linka skutečně dočkala realizace, předpokládá se, že by se na ní objevovala právě tato vozidla, a to s odkazem na jejich hybridní pohon, který má v porovnání s konvenčním dieselem představovat ekologický přínos. Je však nutno zdůraznit, že pražské hybridní autobusy Urbanway 18m nejsou hybridní, ale (navzdory opakovaným oficiálním proklamacím) pouze mild-hybridní, takže nejde v žádném případě o plnohodnotné hybridní vozidlo. Výhody tohoto řešení navíc (a to je společné pro „skutečné“ hybridní i mild-hybridní autobusy) vyniknout při častém zastavování, rozjíždění a popojíždění v kolonách, což není právě provozní režim, který by byl od expresní „tunelbusové“ linky očekáván. Během většiny navrhované trasy z Čimic na Dejvickou by nebyl mild-hybridní pohon vůbec využíván.

Navrhovaný interval zamýšlené linky by měl být 6 až 8 minut ve špičkách a 15 minut v poledne a o víkendech. V okrajových částech dne by byl interval pouze 20minutový. Pokud se podaří vyřešit veškerá úskalí záměru, lze předpokládat, že by linka mohla vyjet již ve druhé polovině roku 2026.

Url: Praha se vrací k myšlence „tunelbusů“