Strahovský tunel pro tramvaj i metro – I. díl

08.10 2026 18:36, Libor Hinčica, Metro Tramvaje

V pondělí 5. 10. 2026 byla zahájena stavba 1,22 km dlouhé tramvajové trati Malovanka – Strahov, jejíž konečná bude situována v místě dnešní autobusové (a trolejbusové) smyčky v blízkosti opuštěného Strahovského stadionu a ikonických vysokých ventilačních komínů Strahovského automobilového tunelu (SAT), jenž v tomto místě točnu podchází. Právě úvahám o možném využití Strahovského tunelu pro potřeby tramvajové dopravy, jež počátkem září oprášil v obecné rovině také pražský náměstek pro dopravu Jaromír Beránek, chceme věnovat dnešní příspěvek coby připomínku poněkud pozapomenuté části historie pražské MHD.

Strahovský automobilový tunel byl zanesen do plánu Základního komunikačního systému (tzv. ZÁKOS), jenž byl připraven na počátku 70. let a schválen vládou České socialistické republiky dne 4. 12. 1974. Na základě tohoto návrhu byla opuštěna původní idea stavby páteřní komunikační sítě napříč Prahou ve formě trojice severojižních magistrál a dvou západovýchodních tangent (tzv. roštový systém) a nově se počítalo s vytvořením několika radiál (původně celkem devíti), jež měly ústit do celkem tří městských okruhů – vnitřního (novoměstského) kolem centra města (do nějž byla částečně integrovaná již budovaná Severojižní magistrála vycházející ještě z původního roštového konceptu), středního (tzv. městského) okruhu kolem širšího centra města určeného i pro těžkou nákladní dopravu a vnějšího (dálničního) okruhu. První (vnitřní/novoměstský) a druhý (střední/městský) okruh přitom měly být z velké části sdílené, nešlo tedy o zcela samostatné prstence. Společný úsek měl konkrétně zahrnovat tunelovou soustavu na severu a západě města, tedy dnešní tunelový komplex Blanka, Strahovský tunel a tunel Mrázovka.

Záběr z dobové reportáže Československé televize ukazující počátek ražby průzkumné štoly Strahovského tunelu v únoru roku 1980. (zdroj: printscreen z reportáže ČST)

Z uvedených staveb se dočkal realizace jako první Strahovský automobilový tunel, u nějž je první stavební činnost – ražba průzkumné štoly – doložena ještě na konci 70. let (přesněji v roce 1979). Samotné zahájení stavby tunelových rour poté proběhlo v roce 1985 a do roku 1991 byla většina hrubých staveb díla dokončena. Tunel byl navržen původně jako trojtubusový, přičemž v každé z tunelových trub měly být vedeny dva jízdní pruhy. Stavba ovšem byla kvůli nákladům i předpokládanému vytížení rozdělena do etap, kdy se realizace týkala pouze tzv. západní a střední tunelové trouby, zatímco ta třetí – zvaná východní – se dočkala jen nezbytných příprav na obou svých koncích. Právě u této třetí tubusové roury bylo skloňováno její možné využití pro potřeby městské kolejové dopravy.

Návrh vzešel z občanské iniciativy – tehdejšímu městskému Národnímu výboru hlavního města Prahy jej zaslal na podzim 1990 jistý pan Jiří Hromátka. Ten navrhoval, aby se v rámci výstavby tunelu ponechala třetí roura pro tramvajový provoz. Národní výbor vzal myšlenku v potaz a na svém zasedání konaném ve dnech 14. a 15. 11. 1990 uložil usnesením č. 21/17/P radě národního výboru, aby předložila návrh na využití Strahovského tunelu pro tramvajový provoz k posouzení odborným útvarům. Rada tak učinila prakticky obratem svým usnesením č. 457/90, později doplněným ještě o usnesení č. 39/91. Úkolem byl pověřen Ústav dopravního inženýrství hl. m. Prahy (ÚDI).

Původní návrh vedení Strahovského automobilového tunelu s vyznačením všech tří tubusů. Realizovány byly jen tubusy západní a střední, které jsou takto dodnes označovány. (zdroj: publikace Metrostavu)

Ten přitom záměr nehodnotil vůbec s ohledem na automobilový provoz, investiční zajištění ani z pohledu úprav projektové dokumentace, případně z hlediska zásahů do již z velké části dokončeného stavebního díla. Ústav dopravního inženýrství si vystačil s ověřovacím výpočtem zatížení modelové sítě MHD. Takový model byl dokončen v roce 1989 v rámci tzv. *Srovnávací studie variant rozvoje kolejové sítě MHD* s predikcí do následujících let, a tak bylo možné na základě těchto dat provést přepočet na situaci, kdy by byla část cestujících na relaci mezi Dejvicemi a Smíchovem přesměrována do třetího tubusu Strahovského tunelu.

Výpočet byl proveden ve vztahu k předpokládanému zatížení krátce po roce 2000, kdy bylo možné očekávat, že bude ke stávajícím dvěma rourám (jejichž otevření se plánovalo na rok 1995) připojena roura třetí.

Do modelu byly zahrnuty tři linky výhledové tramvajové sítě, konkrétně mělo jít o linky v trasách:

- Sídliště na Dědině (pracovní název, dnes Dědina) – Dejvická – *Strahovský automobilový tunel* – Anděl – Sídliště Barrandov;
- Petřiny – *Strahovský automobilový tunel* – Anděl – Palackého nám. – Braník – Modřany, Tylova čtvrť (pracovní název, dnes Sídliště Modřany);
- Kobylisy – Palmovka – Vltavská – *Strahovský automobilový tunel* – Anděl – I. P. Pavlova – Nám. Míru – Průběžná – Radošovická (dnes Staré Strašnice).

Jak je z přehledu zřejmé, počítalo se v plánu a kalkulaci s tramvajovými tratěmi, z nichž do roku 2000 byla dokončena pouze jediná – ta do Modřan. Trať na Barrandov byla zprovozněna v roce 2003 a na Dědinu o dalších dvacet let později.

Koleje ve Strahovském tunelu položeny byly, nikoli ale tramvajové. Pro dopravu sloužila důlní drážka, jak ukazuje tento snímek z roku 1987. (zdroj: Archiv hlavního města Prahy)

Špičkový interval na uvedené trojici linek byl stanoven na 6 minut. Peážně tedy mělo být v tunelu dosaženo jednosměrně intervalu 120 vteřin, přičemž výpočet byl proveden ve dvou alternativách, které se vzájemně lišily odhadovanou dobou cestovní rychlosti v úseku I. P. Pavlova – Anděl – *Strahovský automobilový tunel* – Myslbekova. Jedna z variant pracovala s průměrnou rychlostí

v tunelovém úseku až 36 km/h, druhá s rychlostí 31,4 km/h, což bylo obojí srovnatelné s metrem a sami autoři dokumentu uváděli, že obě hodnoty jsou v případě tramvají v dotčeném úseku spíše přáním než reálně dosažitelným parametrem.

Model nakonec ukázal, že předpokládané hodinové zatížení se mělo průměrně pohybovat jen kolem 2 000 až 2 500 osob za hodinu, byť ve špičkách by se mohlo jednat až o 5 000 pasažérů. Závěr hodnocení Ústavu dopravního inženýrství byl ve vztahu k těmto ukazatelům následující: *„Zatížení této velikosti odpovídá použití dopravy nekolejové a neopravňuje k doporučení na budování tramvajové tratě v extrémních stavebních podmínkách, jejichž realizace by nadto znamenala zásah do rozestavěného díla, přepracování projektové dokumentace a zpoždění celé stavby.“*

Nová tramvajová trať na Strahov má končit v sousedství ikonických větracích komínů Strahovského tunelu, které navrhl architekt Jiří Trnka mladší, syn známého loutkaře a výtvarníka Jiřího Trnky. (zdroj: DPP)

Klíčové pro posouzení návrhu bylo, že samotné vložení izolované tratě Dejvice (potažmo Střešovice) – Smíchov fakticky nepřinášelo žádné zlepšení z celoměstského pohledu a zrychlilo by nepříliš silné přepravní vazby jen mezi Prahou 6 a Prahou 5.

Na druhé straně ale bylo uvedeno, že by k zásadní změně mohlo dojít v případě, že by vedení tramvajové tratě Strahovským tunelem bylo součástí většího projektu rozšíření tramvajové dopravy, a to zejména ve směru na Pankrác. Spojení v relaci Pankrác – Smíchov – Dejvice prostřednictvím tramvají přitom bylo zkoumáno již před rokem 1989 a bylo součástí již zmíněné *Srovnávací studie*, konkrétně tzv. III. varianty, jež ale byla jen o dva roky dříve (posudek ÚDI k vedení Strahovským tunelem byl dokončen v červenci 1991) odmítnuta. I pokud by město tento svůj postoj revidovalo, platilo, že vhodnější i pro tramvajový polookruh mělo být vedení přes Újezd, nikoli skrze Strahovský tunel, kde se s žádnou zastávkou nepočítalo.

Záměr byl proto v průběhu roku 1991 odložen k ledu. Kromě tramvají ovšem byla ve stejném období prozkoumávána ještě jedna možná varianta využití třetího tubusu Strahovského tunelu – konkrétně pro potřeby metra trasy E, s jehož výstavbou se na počátku 90. let počítalo v těsném závěsu za budováním trasy D, jejíž první provozní úsek měl být dokončen již kolem roku 2000. Stavba tunelu pro potřeby metra, jenž by v zásadě kopíroval existující Strahovské automobilové tunely, se také dočkala v posledních týdnech značné popularizace v předvolebním klání, neboť jde o součást idey tzv. okružního metra O. Problematice využití třetí roury Strahovského tunelu metrem se budeme věnovat v zítřejším volném pokračování.

Url: Strahovský tunel pro tramvaj i metro – I. díl