

Strahovský tunel pro tramvaj i metro – II. díl

09.10 2026 20:52, Libor Hinčica, Metro Tramvaje

Včerejší článek jsme věnovali úvaze z let 1990 a 1991 o možném využití plánované třetí (východní) tunelové roury Strahovského automobilového tunelu pro potřeby tramvají. Záměr byl tehdy posouzen ze strany Ústavu dopravního inženýrství hl. m. Prahy (ÚDI) z pohledu plánovaného dopravního zatížení na modelové tramvajové síti ve stavu po roce 2000, přičemž závěrem bylo, že intenzita využití by byla příliš nízká a neospravedlňovala by vynaložené náklady. Přesto se v roce 1991 posuzovala ještě jedna varianta použití východní tunelové roury pro kolejovou dopravu, tentokrát pro metro trasy E.

Na počátku 90. let byly zpracovávány studie nových tras pražského metra D a E, jež byly vzájemně úzce provázány, a to především v oblasti volby vozidel. Původní záměry z období před rokem 1989 (včetně) počítaly s klasickým metrem, které bude kompatibilní se stávající vozovou a technologickou základnou, po roce 1989 se ale do popředí dostaly různé návrhy nekonvenčních vozidel.

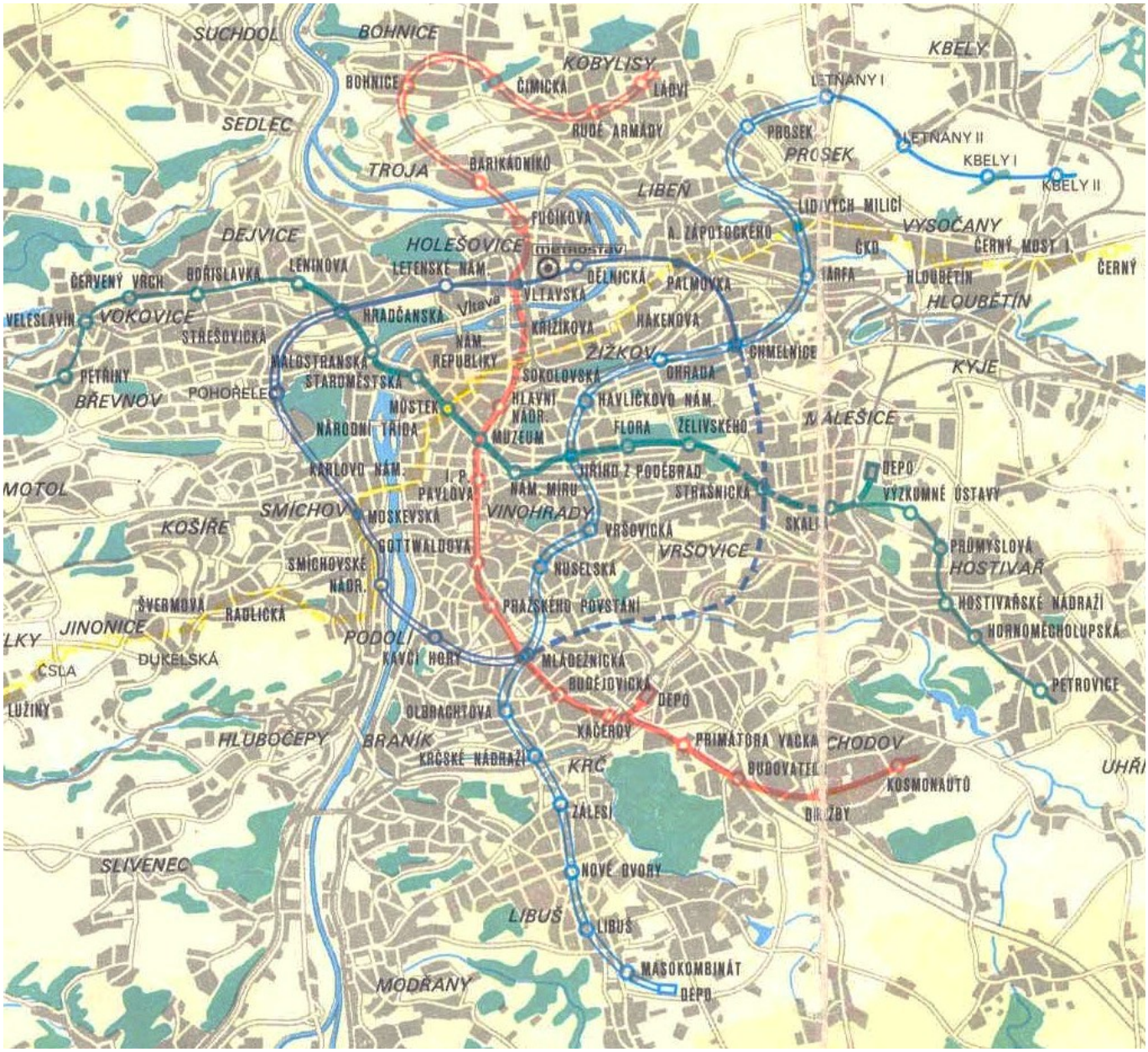


Takto vypadala křižovatka Anděl ještě před zahájením stavby metra. Blok domů na fotografii musel ustoupit stavbě vestibulu trasy B, jenž byl později nahrazen administrativní budovou, která lokalitě dominuje dnes. (zdroj: archiv DPP)

Užití prostředků, jež byly souhrnně nazývány jako tzv. nekonvenční, sledovalo především jeden cíl – snížit investiční náročnost výstavby metra. Studie měly prověřit, nakolik by bylo možné redukovat náklady, pokud by se minimalizoval počet hloubených a ražených úseků a metro by bylo vedeno po povrchu, z velké části na vyvýšených estakádách. Úvahám spojenými s trasou D bychom se rádi v budoucnu věnovali v samostatném příspěvku, u trasy E dnes s ohledem na zaměření článku zmíníme jen několik základních údajů.

Trasa E byla navrhována v různých podobách, na konci 80. let byla zafixována coby spojnice oblasti Pankráce a Dejvic s vedením přes Smíchov. Šlo tedy de facto o půlku pomyslného okruhu okolo Prahy, který měl protnout trasy C (Pankrác), B (Smíchovské nádraží a Anděl) a A (Dejvická) a odlehčit jim vytvořením tangenciálního propojení. Alternativou k trase E byl tramvajový okruh. Obě varianty byly vzájemně poměřovány, nicméně výpočty vytíženosti tramvajového okruhu prokázaly, že by tramvaje v některých úsecích narážely na nedostatečnou propustnost sítě. Volba proto padla na metro E, jež bylo rovněž navrhováno ve výhledu jako okružní, nicméně v první etapě se pozornost soustředila jen na zmíněné levobřežní spojení s překročením Vltavy na jihu do oblasti Podolí a s ukončením na Pankráci.

Využití klasického metra pro trasu E – se stometrovými nástupišti a pětivozovými soupravami – se ale jevilo příliš velkorysé. Provedené kalkulace a odhady tak otevíraly cestu k možnému využití méněkapacitních vozidel. Tím se dostaly do pozornosti ony zmíněné nekonvenční technologie.



Návrh sítě metra publikovaný v knize Metrostavu z roku 1987 ukazuje okružní provedení trasy E. V tomto návrhu, jenž je v moderním designu prezentován i dnes některými politiky, je trasa E zakreslena s vedením od Anděla (Moskevské) na Pohořelec v podstatě v ose Strahovského automobilového tunelu (nikoli však v jeho souběhu či coby náhrada jednoho z tubusů). Později bylo ale upřednostněno vedení směrem k Újezdu a až pak na Pohořelec. (zdroj: Metrostav)

Ještě v roce 1989 byla zpracována první studie zabývající se v obecné rovině možnostmi aplikace magnetické dráhy v Praze (i tomuto tématu bychom se rádi v budoucnu věnovali, nicméně předmětnou studii se nám zatím nepodařilo jako celek dopátrat), v roce 1990 poté následovala *Studie nekonvenční dopravy na výhledové trase metra*, jež – rovněž obecně – hodnotila různé dostupné technologie. V prosinci 1991 poté byla Metroprojektem dokončena i *Studie nekonvenční dopravy v Praze – Blok C – Návrh trasy E*.

V tomto návrhu byly prezentovány tři možné technologie, konkrétně klasické metro se zkrácenými soupravami (třívozové do délky 60 m), dále tehdy široce popularizované lehké gumokolové metro VAL 206 a alternativně kapacitnější VAL 256 (připomeňme, že ve stejné době na tuto technologii chtěla vsadit i Bratislava) a magnetická dráha M-BAHN.

V oblasti mezi Andělem a Prahou 6 (Střešovicemi, Dejvicemi) bylo navrhováno směrové vedení v podstatě v souběhu s tramvajovou tratí s tím, že za klíčový bod z hlediska obratu cestujících byl považován Újezd. Ani v tomto úseku – směřujícím do nejcennější části Prahy – se přitom nepočítalo plošně s podpovrchovým vedením. Za Andělem sice měla být trať ještě zahloubená, ale stanice Újezd byla plánována již na vyvýšené estakádě, která pak měla pokračovat až k Hradčanům (trasa metra E by mj. mimoúrovňově – estakádou – křižovala i lanovou dráhu na Petřín).



Dobová pohlednice s metrem VAL 206 v Lille. Gumokolové automatické metro bylo uvedeno do provozu v roce 1983 a stalo se na několik dalších let senzací pro milovníky nekonvenční dopravy. Zvažováno bylo v Praze i v Bratislavě, a to i pro trasu E.

Jako varianta k tomuto vedení byla prověřována možnost směřování trasy metra E třetím tubusem Strahovského automobilového tunelu. Stejně jako v případě tramvají bylo podnětem k tomuto prověření usnesení rady Národního výboru hl. m. Prahy č. 457/90 ze dne 28. 11. 1990.

Zatímco Ústav dopravního inženýrství hl. m. Prahy odmítl tramvaje pro nízkou míru využití, Metroprojekt se na záměr díval z jiného úhlu pohledu. Primárně se zabýval samotným stavebním dílem, kde se v roce 1991 už podařilo docílit proražení obou budovaných tunelových trub (západní a střední). Šířka třetí – východní – tunelové trouby (8 m) umožňovala využití všech tří zvažovaných alternativních (nekonvenčních) prostředků, vložení kolejové trasy bylo ale možné pouze tehdy, pokud by nebyla narušena dopravní funkce předpolí tunelů, která byla v dané oblasti vzhledem ke stísněným poměrům už tak dost složitá.

Směrové oblouky traťových kolejí by proto musely mít poloměr pouhých 100 m, což by vyžadovalo výrazné snížení rychlosti kteréhokoli z navrhovaných typů vozidel. Právě předpolí už ale byla prakticky dokončena, jak vyplývá z komentáře Metroprojektu: *„Prosté zapojení MHD do východní*

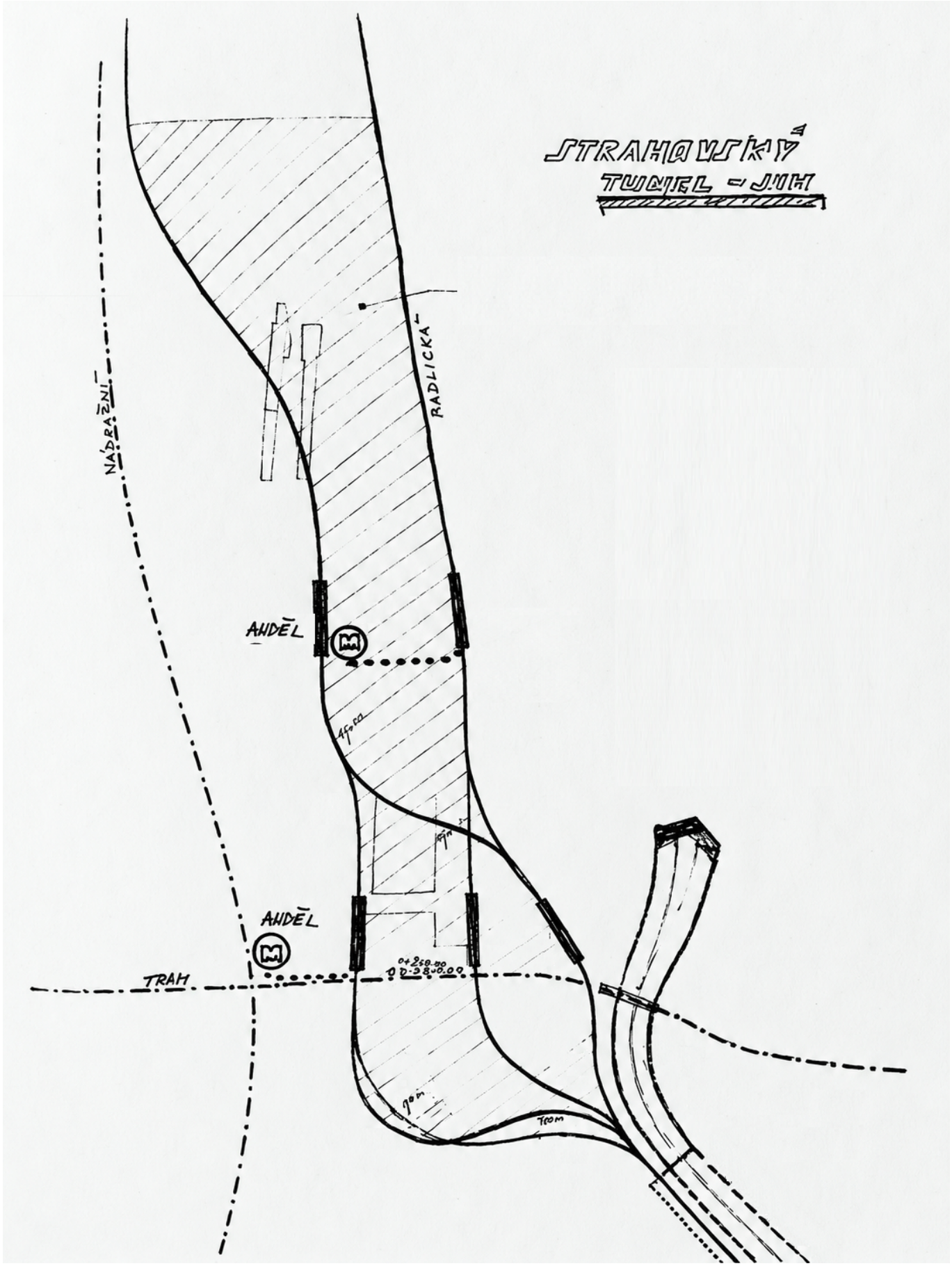
části hloubené partie je z hlediska směrových a výškových poměrů při nutnosti řešit požadované dopravní vazby prakticky nereálné.“ Problematické se ukázalo být i vedení další trati v oblasti. To by muselo být vymezeno jednoznačně koridorem, jenž by ale musel zohledňovat vztahy v okolí. V té době ovšem stále probíhaly diskuze i o té nejzásadnější stavbě na Smíchově – dalším pokračování městského okruhu za Strahovským tunelem. Zafixovat koridor trasy E a jeho napojení do Strahovského tunelu bylo v takové konstelaci nemyslitelné.



Rozestavěné tubusy Strahovského tunele v roce 1995. Stavba se v 90. letech výrazně pozdržela, a tak původní termín dokončení v roce 1995 nebyl dodržen. Automobily tuto poprvé projely v roce 1997. (zdroj: Archiv hlavního města Prahy)

Metroprojekt dále poukazoval na to, že tunel byl navržen pro automobily, a pokud by byl přepuštěn pro potřeby MHD, znamenalo by to, že zde již nebude další rezerva pro silniční dopravu. Zdůrazněno především bylo, že celá myšlenka využití východní tunelové roury pro potřeby tramvají či metra je od počátku postavena na chybném předpokladu, že se Strahovský tunel dokončí jako celek zhruba do roku 2000, tedy že výstavba třetí (východní) tunelové roury je něco, co je již rozhodnuto, má zajištěno financování a začne být brzy realizováno. Ve skutečnosti probíhala stavba jen dvou tunelových trub a pro tu východní byly provedeny jen nezbytné přípravy s tím, že se jí přizpůsobovalo i napojení ostatních komunikací.

Hlavním motivem pro převedení metra (či tramvají) do východního tubusu Strahovského tunelu měla být ekonomizace výstavby páteřní kolejové dopravy, protože by se koleje vkládaly do díla, jehož dokončení bylo nabíledni. To ale nekorespondovalo s pravdou. Třetí tunelová roura byla zamýšlena jen jako rezerva pro případ, že by dvojice tunelů přestala postačovat kapacitně a v takovém případě by sice byla vybudována, ale právě pro potřeby automobilů.



Náčrtek možného vedení nekonvenčního metra do Strahovského tunelu (ve spodní části) ukazuje komplikované zaústění do východní tunelové trouby s oblouky o malých poloměrech. (zdroj: archiv DPP)

V tomto směru je zajímavé se podívat, s jakými intenzitami automobilové dopravy se počítalo: v roce 2000 mělo jít o 41 400 vozidel denně (skutečnost: 21 000), v roce 2010 se počítalo s 54 900 vozidly (skutečnost: 43 000) a do roku 2030 se už očekával jen mírný nárůst na 56 200 vozidel. Teprve v posledním případě se autoři mýlili, protože meta 56 000 automobilů byla výrazně překročena už po otevření Blanky v roce 2015 a dnes – stále jen dvěma tubusy Strahovského tunelu – projede denně mezi Prahou 5 a Prahou 6 obousměrně okolo 88 000 silničních vozidel.

Autoři studie konstatovali, že pokud by měla být třetí tunelová roura budována pouze pro potřeby metra (či tramvají), muselo by nést město v celém rozsahu náklady takové stavby a investorem by byl v takovém případě nejspíše sám DP hl. m. Prahy. Za jediný přínos navrhovaného řešení byl považován stav přípravných a průzkumných prací, které již byly předem provedeny. Současně bylo uváděno, že optimální trasa pro vedení MHD v žádné z dříve provedených studií nevyšla do souběhu se Strahovským tunelem, ale byla vždy vedena východněji se stanicí na Újezdě.



Gumokolové metro VAL 206 v Lille. Pro Prahu byla zkoumána možnost využití jednotek VAL 206 i VAL 256, které se vzájemně lišily především šířkou (2,06 m versus 2,56 m). Přestože byla varianta využití podobného dopravního prostředku nakonec zamítnuta a systém VAL nezaznamenal takový komerční úspěch, jak bylo na počátku 90. let předpovídáno, myšlenky na možné využití nekonvenčního metra se v Praze opakovaně vracely. (zdroj: Propagační materiál MATRA)

Závěr studie, jež byla dokončena v prosinci 1991, zněl pak následovně: *„Vzhledem k zásadnímu střetu, respektive omezením komunikačního uspořádání řešením nekonvenčního kolejového prostředku MHD, a rovněž všem výše uvedeným skutečnostem (optimální vedení trasy E jinou stopou, stavebně technické problémy, ekonomické souvislosti) nepovažujeme aplikaci kolejové dopravy do východní trouby Strahovského tunelu za vhodnou a nedoporučujeme její další sledování.“* Stejně jako v případě tramvají tedy byla možnost využití Strahovského tunelu pro potřeby metra po odborném posouzení zamítnuta.

V den publikování tohoto článku probíhají komunální volby, před nimiž byla myšlenka vytvoření okružního metra znovu otevřena, ideově pak bylo nastíněno i využití třetího tubusu Strahovského tunelu pro potřeby tramvají. Nositeli těchto plánů byla v předvolebním klání především politická uskupení Praha sobě a Piráti, přičemž oba zmíněné subjekty se dočkaly poměrně silné kritiky těchto myšlenek. Jak jsme si ale nastínili, nejedná se o novum a už vůbec ne o pobláznění smyslů, nýbrž o záměry staré zhruba 35 let, které měly ve své době oporu ve strategických dokumentech města, podle nichž se dodnes vybrané dopravní stavby v Praze realizují. Nová ostatně není ani myšlenka tramvajového okruhu, byť byla v roce 1989 odmítnuta (ve prospěch metra). Přestože vedení trasy metra či tramvají v souběhu se Strahovským tunelem patrně není ani dnes nejvhodnější směrovou variantou a oprášení plánování by s největší pravděpodobností prokázalo stejné výsledky jako v dobách dožívající federace, lze v obecné rovině označit za správné, že se někdo myšlence kapacitních tangenciálních spojnic a rozvoji Prahy v dlouhodobém horizontu snaží věnovat.

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