



Oh b

PŘÍLOHY V GINISU

Adresát: Vážený pan
Ing. Aleš Krejča
ředitel odboru pozemních komunikací a drah
Magistrát hl. m. Prahy
Jungmannova 35/29
110 00 Praha 1
ID datové schránky: 48ia97h

Naše č. j.: TSK/27135/26/2002
65/2026/2134/Vv
Vyřizuje / tel.: Ing. Michal Peterka / 602 159 733
Dne: 11. 6. 2026

Doplnění žádosti o stanovení přechodné úpravy provozu – opatření pro provoz autobusové linky 145 mezi Prahou 6 a 8 skrze Tunelový komplex Blanka

Vážený pane řediteli,

na základě zjištění nových skutečností a výsledku následných jednání s dotčenými orgány, žádám o doplnění původní žádosti č.j. TSK/19504/26 podané dne 12. 5. 2026 k akci opatření pro provoz autobusové linky skrze Tunelového komplexu Blanka (TKB) ve smyslu v přílohách uvedených situací.

V návaznosti na záměr a zpracovanou dokumentaci Regionálního organizátora Pražské integrované dopravy p.o. (ROPID) a na základě pokynu 1. náměstka primátora Mgr. Ing. Jaromíra Beránka Vám předkládáme souhrnná opatření nutná ke spuštění autobusové linky propojující prostřednictvím TKB Prahu 8 s Prahou 6. Jedná se autobusovou linku 145, díky které dojde k využití vnitřního Městského okruhu a TKB také veřejnou dopravou, a to v relaci, ve které dlouhodobě není konkurenceschopná s individuální automobilovou dopravou (IAD).

Pro spojení mezi dotčenými městskými částmi musí nyní cestující využít minimálně jednoho přestupu při použití spojení metro A + C. V této relaci činí jízdní doba 22 minut bez započítání vstupů a výstupů do metra (tzn. celkově cca 30 min), naproti tomu ambicí nové autobusové linky je v závislosti na denním období zvládnout spojení Kobylisy – Dejvická za cca 15 – 19 minut. Autobusová linka 145 by zároveň měla snížit zátěž vytižené linky metra C, na které již není provozně možné další zkracování špičkového intervalu.

ROPID registruje dlouhodobou poptávku po přímém a rychlém propojení obou městských částí, kterou také doložily závaznými usneseními:

- Praha 8 přijala 15. 5. 24 Usnesení zastupitelstva č. Usn. ZMC 020/2024 ve kterém: „Vyzývá hlavní město Prahu a jeho organizaci ROPID, aby bezodkladně zavedli autobusovou linku mezi Prahou 8 a Prahou 6, která pojede tunelem Blanka“.
- Praha 6 Usnesením rady ze dne 5. 9. 2024 (RMČ-1977/24): „Vyzývá Hlavní město Prahu a jeho organizaci ROPID, aby bezodkladně zavedli autobusovou linku MHD mezi Prahou 6 a Prahou 8, která bude vedena tunelovým komplexem Blanka“.

Na základě provedených místních šetření za účasti zástupců městských částí, Policie ČR (PČR), Magistrátu hl. m. Prahy, Dopravního podniku hl. m. Prahy a.s. (DPP) a Technické správy komunikací a.s. (TSK) byla pro tunelbusovou linku zvolena trasa Sídliště Čimice – Dejvická. Důvodem pro vedení linky z Kobylisy do Čimic je mimo jiné dostatečně kapacitní obratiště „Sídliště Čimice“, které při vědomí omezených prostorových možností v oblasti Dejvic, jako jediné v severní oblasti města umožňuje obraty autobusů včetně čerpání bezpečnostních přestávek.

Zároveň v relaci Kobylisy – Dejvická nabízí linka 145 alternativně rychlejší spojení oproti využití metra. Integrace tunelbusové linky do systému Pražské integrované dopravy (PID) využitím stávající trasy linky 152 v oblasti Čimic a Bohnic, umožňuje zasáhnout širší spektrum cestujících. O existenci poptávky po spojení dvou městských částí, které se tzv. „vidí přes řeku“ vypovídají i statistická data z průzkum metra, ze kterých plyne, že je:

- relace **Dejvická – Kobylisy**: nejvyužívanější spojení z trasy A na jakoukoliv zastávku na trase C a zároveň je druhá nejvytíženější při přestupu z A nebo B na jakoukoliv zastávku na lince C
- relace **Kobylisy – Dejvická**: 5. nejvyužívanější spojení z trasy C na jakoukoliv zastávku na trase A

Tunelbusová linka 145 bude z obřatiště Sídliště Čimice (namísto stávající linky 152) vedena ulicí Čimická až na Kobyliské náměstí, odkud bude trasována ul. Nad Šutkou, kde bude využívat stávající zastávku Kobylisy (cca 40 m od vstupu do metra). Od křižovatky s ulicemi Vrší a Nad Záložnou bude využívat levý jízdní pruh v provedení vyhrazeného jízdního pruhu pro autobusy (VJP BUS), a tím bude vedena až do ul. Zenklova, kterou bude pokračovat po tramvajovém tělese až do zastávky „Okrouhlická“. Zřízení levého vyhrazeného jízdního pruhu v ul. Nad Šutkou před křižovatkou s ulicemi Trojská, Klapkova a Zenklova pomůže zároveň vyřešit současný nevyhovující stav, kdy vozidla při vjezdu do ul. Zenklova zůstávají před sjezdem do pravého jízdního pruhu stát na tramvajovém tělese a tím blokují provoz tramvají i celé čtyřramenné křižovatky. Úbytek kapacity pro směr do centra (z důvodu zřízení VJP BUS), bude kompenzován prodloužením signálu „volno“ z ul. Nad Šutkou.

Autobus linky 145 bude dále využívat už realizovaná preferenční opatření v ul. V Holešovičkách, tudíž zde nedochází k žádnému negativnímu vlivu na stávající dopravní zátěži, což prokázala i mikrosimulace TSK.

Speciálnímu zkoumání byl podroben úsek Vychovatelna (od napojení ul. Zenklova) – Rokoska, ve kterém musí tunelbusová linka bez jakéhokoliv preferenčního prvku překonat úsek dlouhý cca 1000 m. Tuto část trasy už v současnosti absolvuje linka 201. Analýzou dat ze sledování vozidel bylo prověřeno 33 146 spojů linky 201, které tímto úsekem za celý rok 2024 projely a výsledkem bylo zjištění, že zpoždění 3 a více minut zde získalo 3,48% spojů a zpoždění 4 a více minut jen 1,9% spojů (624 spojů / rok 2024).

Pro zlepšení průjezdnosti horní části ul. V Holešovičkách dochází nově ke zřízení krátkého VJP BUS na místo dopravního stínu před připojením ulice Valčíkova, čímž získává nejen tunelbusová linka 145, ale i stávající linka 201, další preferenční prvek pro plynulejší provoz a možnost vyhnout se kongescím v cca 60 m vyhrazeném jízdním pruhu. Na ostatní dopravu toto opatření nemá vliv.

Žádné další úpravy v ul. V Holešovičkách nejsou realizovány, linka využívá preferenční prvky zřízené v této oblasti už pro linku 201. Zkušební provoz tunelbusové linky byl v této oblasti schválen jako expresní, tj. bez zřízených zastávek, které by mohly mít vliv na plynulost místní dopravy.

Pro sjezd do ul. Nová Povltavská v době dopravních kongescí, bude pro tunelbusovou linku 145 vyhrazen levý jízdní pruh sjezdové rampy mostu Barikádníků, který bude označen jako VJP BUS. Přerušen bude pouze v místě křížení s vozidly, která budou odbočovat vlevo do ul. Povltavská, což je vzhledem k intenzitám dopravy v tomto místě marginální (cca 500 vozidel / 24 hodin), a nemělo by mít dopad na fungování VJP BUS, kam by kongesce ze SSZ 8.733 neměly za standardní situace dosáhnout. Před napojením do ul. Nová Povltavská bude vyhrazený jízdní pruh ukončen a tunelbusová linka 145 se zařadí do pravého, průběžného jízdního pruhu. V ulici Nová Povltavská bude v pravém, odbočovacím pruhu do Troji zřízen cca 160 m dlouhý, VJP BUS, který by dle simulací TSK neměl znamenat zátěž pro IAD naopak pro tunelbusovou linku až téměř poloviční urychlení průjezdu komunikací v případě kongescí.

Samotný vjezd do TKB je řešen dodatkovou značkou E13, povolující přímou jízdu bus PID v odbočovacím jízdním pruhu směrem Troja. Tím se tunelbusová linka 145 dostane až k SSZ 7.087 před vjezdem do TKB, u které bude předložena stopčára o cca 22 m zpět, čímž získá autobus při aktivaci signálu „volno“ cca 17m náskok pro snadnější

zařazení před ostatní vozidla. Dané opatření zároveň v době mimo regulaci provozu umožňuje jízdu tunelbusové linky 145 standardním způsobem s ostatními vozidly, aniž by aktivovala jakékoliv preferenční prvky a omezovala IAD.

Tunelbusová linka 145 opouští TKB výjezdem „U Vorlíku“, kde bude na SSZ 6.136 doplněna preference MHD. Dále je linka vedena bez jakýchkoliv zásahů do stávající komunikační sítě a značení ulicí Milady Horákové do zastávky „Hradčanská“, která nabízí atraktivní přestupní uzel se sedmi tramvajovými linkami a metrem A. Obslužením zastávky Hradčanská poskytuje tunelbusová linka atraktivní spojení se severní částí města také obyvatelům Hanspaulky, Břevnova, Petřín a Malá Strany.

Tunelbusová linka 145 je dále vedena vyhrazeným jízdním pruhem na tramvajovém tělese v ul. Svatovítská na Vítězné náměstí až do zastávky Dejvická v ul. Evropská, kde je ukončena v těsné blízkosti autobusového obratiště Dejvická pro možnost přestupu na linky ve směru Suchdol s atraktivním cílem v podobě ČZU.

Ve směru z Dejvic na Sídliště Čimice je linka vedena z ul. Šolínova a využívá už v předstihu (cca 10/2025) realizovaná preferenční opatření v ul. Jugoslávských partyzánů, kde byl VJP BUS převeden do levého jízdního pruhu a povolena jízda bus PID středem Vítězného náměstí. Z tohoto opatření kromě tunelbusu těží dalších 14 autobusových linek, u kterých ROPID registruje znatelné zlepšení provozu (v odpolední špičce v průměru 99s / spoj). Tunelbusová linka 145 bude tak jako ostatní linky PID využívat v maximální délce vyhrazený jízdní pruh na tramvajovém tělese v ul. Svatovítská. Vzhledem k větším obrátům cestujících v zastávce „Vítězné náměstí“ do centra bude v jiném, souběžně realizovaném projektu prodloužená zastávková hrana na tramvajovém tělese, pro umožnění současného zastavení 1x kloubový autobus + 1x tramvaj.

Levé odbočení v křižovatce Prašný most proběhne standardním způsobem, v ul. Milady Horákové bude znovu obnoven popovodňový VJP BUS, který tehdy sloužil autobusové lince 174. Nyní bude v pravém jízdním pruhu prodloužen cca od vjezdu do TKB až před křižovatkou s ul. Badeniho. Z pravého jízdního pruhu bude v této křižovatce umožněno IAD pouze pravé odbočení do ul. Badeniho, přímo bude dodatkovou značkou E13 povolena jízda pouze bus a vybraným skupinám.

K vjezdu do TKB tunelbusová linka 145 v době kongescí využije vyhrazený jízdní pruh na tramvajovém tělese za křižovatkou s ul. Na Špejcharu. Ten bude nově osazen preferencí na SSZ 6.136, která po detekci autobusu, zastaví provoz v přilehlých jízdních pruzích, a i v době regulace umožní signálem „volno“ (ve formě tzv. čoček) odbočení autobusu do TKB. Dané opatření zároveň v době mimo regulaci provozu umožňuje jízdu tunelbusové linky 145 standardním způsobem, tj. pravým, odbočovacím jízdním pruhem, aniž by aktivovala požadavek na preferenční jednotku a omezovala tím IAD.

V další části trasy nejsou pro tunelbusovou linku 145 po výjezdu z TKB v ul. Nová Povltavská ani v ul. V Holešovičkách zřízeny žádné doplňující preferenční opatření a linka pokračuje standardním způsobem jako stávající linka PID 201.

V ul. Zenklova tunelbusová linka využívá, tak jako noční linka 905, tramvajovou zastávku „Okrouhlická“ a dále pak setrvává na tramvajovém tělese, kde je zřízen vyhrazený jízdní pruh až do křižovatky s ul. Klapkova, kde na nově doplněnou preferenci SSZ 8.236 odbočuje do ul. Klapkova a pokračuje i nadále na tramvajovém tělese. Obrát v zastávce Kobylisy je rozdělen do dvou částí. První výměna cestujících v relaci metro – tramvaje – tunelbus probíhá v mírně posunuté současné zastávce náhradní dopravy „Kobylisy“ v jízdním pruhu. Poloha zastávky byla zvolena tak, aby nezasahovala do smyčky signalizace v komunikaci a zároveň neumožňovala přebíhání komunikace před vozidlem, které od tramvajového ostrůvku odděluje zábradlí. Cestující tak budou nuceni využívat přechod pro chodce za zastávkujícím autobusem. Další část obrátu cestujících v relaci autobusy – tunelbus bude probíhat v ul. Pod Sídlištěm, ve stávající zastávce „Kobylisy“ využívané nyní mj. linkou 152, po jejíž trase bude tunelbusová linka ulicí Čimická přivedena až do obratiště Sídliště Čimice.

Z výše uvedeného je zřejmé, že byla snaha realizovat tunelbusovou linku s minimálními nebo nejlépe žádnými dopady do provozu IAD. Cílem bylo v největší možné míře využívat stávající preferenční opatření, která už nyní slouží ostatním linkám PID, dále pak maximálně zužitkovat pro autobus prostor, který nabízí oddělená tramvajová tělesa, nebo využívat prostory dopravních stínů a méně frekventovaných odbočovacích pruhů. Zároveň tím byly minimalizovány náklady a spuštění tunelbusové linky nevyžaduje žádné stavební investice a omezuje se výhradně na úpravu stávajícího dopravního značení a SSZ.

Vzhledem k nepravidelným a nárazovým technickým uzavírkám TKB (navíc v jednotlivých úsecích a směrech), byl provoz tunelbusové linky navržen na období 5 – 23 hodin, čímž se vyhne výlukové činnosti uvnitř tunelů. Pro případné operativní uzavření tunelu byly ve spolupráci s projektantem TKB - firmou Satra, PČR a DPP, připraveny konkrétní scénáře mimořádných událostí, odklonových tras i manuálu postupů pro zaměstnance, kteří byli na tunelbusovou linku speciálně proškoleni.

Spuštěním tunelbusové linky 145 dojde k zesílení funkce přestupního uzlu Hradčanská a zároveň by může vést k odlehčení stanicím metra Můstek a Muzeum.

Aby mohla být linka spuštěna, bylo zapotřebí splnit několik klíčových podmínek. Tou zásadní je zajištění pravidelnosti a spolehlivosti, pro což musí být vytvořeny dostatečné podmínky především realizací nezbytných preferenčních opatření (SSZ, VJP BUS, pojezd tramvajového tělesa apod.). Při snaze dodržet klimatický závazek a nezvyšovat v už tak dopravně silně vytižené oblasti Holešoviček emisní zátěž, budou na linku přednostně nasazovány autobusy s hybridním pohonem. Další podmínkou realizace je přesměrování plánu obnovy zastávek a instalace informačních panelů do oblasti s provozem linky 145, aby byla možnost na vytižených zastávkách operativně informovat cestující o případných provozních mimořádnostech nebo uzavření TKB.

Na základě výše uvedeného si Vás proto dovoluujeme požádat o vydání Stanovení přechodné úpravy provozu ode dne realizace (nejpozději 15. 8. 2026) na 1 rok, za účelem ověření fungování zkušebního provozu, který bude průběžně vyhodnocován a může být upravován. Funkčnost jednotlivých dopravních opatření bude sledována a případně operativně řešena už v průběhu přechodné úpravy. Navrhovatel nejpozději tři měsíce před uplynutím lhůty platnosti přechodného opatření vyhodnotí provoz linky (spolehlivost, obsazenost) a zároveň posoudí zásadní vliv na provoz IAD v dotčené oblasti. Zároveň tato opatření budou mít dopad na fungování nejen stávajících linek veřejné dopravy, ale umožní také další rozvoj sítě a zlepši plynulost MHD.

V koordinaci s žádostí o přechodnou místní úpravu dopravního značení byla podána také žádost o úpravu dotčených SSZ. Vzhledem k časové náročnosti zásahů do SSZ při nutné implementaci preference MHD vozidel BUS na trase linky byla tato část již samostatně podána na Váš odbor, dle našich informací jsou tyto změny nyní projednávány s PČR. Jedná se o následující výčet dotčených SSZ:

- 6.143 Milady Horákové – Badeniho – zřízení preference ve 2 směrech (VA[^], VD[^])
- 6.177 Milady Horákové – smyčka Špejchar – zřízení preference ve 2 směrech (VA[^], VC[^])
- 6.136 Milady Horákové – U Vorlíků – zřízení preference ve 2 směrech (VE[>], VH[>])
- 7.087 Povltavská – vjezd do Bubenečského tunelu – zřízení preference v 1 směru (VA[^])
- 8.231 Zenklova – přechod zastávka Okrouhlická – zřízení preference ve 2 směrech (VA[^], VB[^])
- 8.236 Zenklova – Trojská – zřízení preference ve 2 směrech (VA[>], VC[^])
- 8.242 Střelnická – Klapkova – bez doplňování dalších směrů preference
- 8.256 Hornátecká – Přemyslská - bez doplňování dalších směrů preference

Na základě výše uvedených skutečností Vás tímto žádáme, ve smyslu § 77 odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, o vydání stanovení přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích dle přiložených grafických příloh, které jsou nedílnou součástí této žádosti. Všechna

opatření, která jsou součástí této žádosti, se nachází na komunikacích ve správě MHMP. Stanovení prosím směřujte na TSK a.s., kopii na ROPID a DPP a.s.

S pozdravem

**Martin
Pípa**

Podpsal Martin Pípa
DN: cn=Martin Pípa, o=CZ,
o=Technická správa komunikací hl.
m. Prahy, a.s.,
email=martin.pipa@tsk-praha.cz
Datum: 2026.06.11 13:12:58 +0200

Ing. Martin Pípa
náměstek generálního ředitele a člen představenstva

Přílohy:

- A1 – situace Milady Horákové
- A2 – situace Milady Horákové, U Vorlíků
- A3 – situace Nad Šutkou
- A4 – situace Klapkova
- A5 – situace Zenklova
- A6 – situace V Holešovičkách – Valčíkova, bez rušeného VDZ
- A7 – situace V Holešovičkách – Valčíkova, soutisk
- A8 – situace V Holešovičkách
- A9 – situace rampa most Barikádníků, bez rušeného VDZ
- A10 – situace rampa most Barikádníků, soutisk
- A11 – situace Nová Povltavská, bez rušeného VDZ
- A12 – situace Nová Povltavská, soutisk

Kopie:

MHMP - SE1 – kancelář náměstka pro dopravu
ROPID – Ing. Martin Šubrt
TSK – 1001, 2002, 2131, 2134, 2238, 2240, 4271, 5085, 5117, 5130, 5272, 5255

Upozornění:

Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s. (dále jen „TSK“) odmítá při své činnosti jakékoli protiprávní a neetické jednání a v maximální míře dodržuje transparentnost a legalitu. Zaměstnanci a osoby jednající za TSK jsou povinni se při svém jednání řídit zásadami Etického kodexu společnosti Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s. (dále jen „Etický kodex“), který je nedílnou součástí firemní kultury TSK. Každá z osob jednajících za TSK je povinna oznámit jakékoli podezřelý a protiprávní jednání, které je v rozporu s Etickým kodexem. Pokud osoba jednající za TSK jedná v rozporu s Etickým kodexem, není takové jednání považováno za jednání v rámci nebo zájmu TSK.