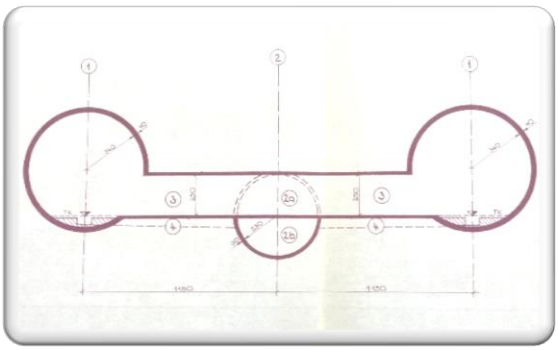
Československý tunel na Jadran – stavba měla začít v 90. letech a být zprovozněna v současnosti

Československo toužilo po přístupu k moři už od chvíle, kdy o něj rozpadem Rakousko-Uherska přišlo. Postupně vznikalo několik nápadů, jak se k moři dostat, jeden projekt byl však unikátní. Profesor ekonomie Karel Žlábek přišel s propracovanou myšlenkou spojit tunelem Československo a Jadran.

Přestože nebyl dopravním expertem, jeho projekt byl v mnoha ohledech vizionářský. *„Profesor Žlábek byl člověk s vizí. Byl to velmi vzdělaný muž. Ve svém návrhu vycházel z historických prací, které vznikly po první světové válce, kdy bylo v rámci Versailleských smluv Československu přislíbeno přímé železniční spojení s oblastí Jaderského moře“,* vysvětluje Ing. Jiří Svoboda, tehdejší vedoucí Střediska podzemních staveb, PRAGOPROJEKT, a.s.

Idea tunelu na Jadran byla zveřejněna v roce 1967 a v roce 1975 podal Karel Žlábek projekt jako zlepšovací návrh. Trať měla vést z Českých Budějovic a na Jadran by dopravila cestující za 2,5 hodiny. Přeprava osob ale nebyla hlavním účelem stavby, tunel představoval unikátní záměr zejména v mezinárodní nákladní přepravě. Počítalo se s provozem 52 vlaků denně z Českých Budějovic do Lince a 124 vlaků dále na jih, s navrhovanou rychlostí 120-160 km/h. Z celkové trasy 410 km vedlo tunelem 345 km. Projekční příprava by trvala 10 let a stavba tunelu 30 let, do provozu by byl uveden nejdříve v roce 2021. Stavba měla ústit u Terstu v dnešním Slovinsku, na nově vzniklém poloostrově z vykopané rubaniny tunelu, přístav Adriaport by sloužil jako další obchodní cesta do Evropy.

„Možná to zní dnes jako utopie, ale celý projekt je z technického pohledu skutečně realizovatelný. V některých ohledech dokonce předběhl dobu“, *říká* Jiří Svoboda. V 70. letech se horské masivy překonávaly vrcholovými tunely, kdy železniční trať stoupala po úbočích, mnohdy za cenu náročných řešení jako spirálové tunely, a hřeben podcházela co nejkratším tunelem ve vysoké nadmořské výšce (např. stará gotthardská trať). Karel Žlábek přišel s inovativním řešením, postavit takzvaný úpatní tunel, který podejde masiv napříčmo, z údolí do údolí. Předčil dobu také v uspořádání tunelu konfigurací dvou jednosměrných tunelů a mezi nimi jednoho tunelu servisního, s pravidelnými propojkami (dnes běžné).



Návrh měl velice dobrý ohlas u rakouské strany, pan profesor Žlábek uváděl, že by v zahraničí dokázal zajistit i jeho financování, investiční náklady byly odhadovány na částku ca 300 mld. Kč (tehdejší celkové náklady do dopravních projektů v Československu činily ročně cca 7 mld.). Dokumentace nicméně obsahovala komplexní ekonomickou rozvahu jak investičních nákladů, tak také nákladů provozních. *„On byl na ten svůj nápad právem pyšný. Byla to taková jeho myšlenka, že bychom Terst spojili tunelem, protože dopravní směr hospodářství byl tzv. poledníkový, šel od severu k jihu, a my jsme od něho byli odříznuti“*, říká Ing. Vladimír Tvrzník, bývalý ředitel PRAGOPROJEKT, a.s.

Tunel měl sloužit nejenom jako zdroj příjmů, ale v současné době by byl vysoce efektivním řešením environmentálních problematik v transevropské dopravě. Vizionářský projekt ve skutečnosti skončil na politickém odporu. Sovětský svaz neměl zájem, aby Československo mělo své vlastní spojení s Jugoslávií, navíc přes Rakousko. Přestože se Karel Žlábek nevzdával a vedl nadále složitá diplomatická jednání, projekt byl v roce 1980 odložen pro nedostatek financí. V jednom z posledních rozhovorů s Janem Tůmou uvedl *„Za to, co světové velmoci ročně vydají na vyzbrojení, by bylo možné postavit čtyřicet mých tunelů“*.

Projekt sice upadl v zapomnění, ale dílčí řešení mohly být inspirací pro několik dnešních staveb úpatních tunelů (ražených masivem). Nejvýznamnější stavbou je nový Gotthardský tunel, který od roku 2016 spojuje švýcarské kantony Uri a Ticino. V realizaci jsou rakouské tunely Semmering-Basistunnel, Koralm Tunnel a známý Brennerský tunel, který propojí rakouský Innsbruck s Itálii. V roce 1994 byl také zprovozněn Eurotunel (Channel Tunel) spojující podmořskou trasou železnice Francie a Anglie (podobá se v konstrukčních řešeních, použitým napětím i kombinovanou přepravou aut).

Se souhlasem publikujících stran

- Dramaturg reportáže Karel Bělohlavý a ostravské studio České televize: https://www.ceskatelevize.cz/porady/10209988352-zaslapane-projekty/409235100061030/
- Miroslav Kamody: https://www.idnes.cz/cestovani/kolem-sveta/tunel-na-jadran-adriaport-ceskoslovensko-karel-zlabek-pragoprojekt.A210901_142941_kolem-sveta_hig
- Jaroslav Mareš, portál Badatelé: https://badatele.net/nyni-by-sel-do-provozu-ceskoslovensky-tunel-na-jadran/
- Jakub Bouček, tým Tajemno a záhady: https://www.youtube.com/watch?v=YXbBurkg3WY