

Historie tramvají na Václavském náměstí v Praze a jejich návrat – I. část

04.11 2023 18:17, Libor Hinčica, Tramvaje

Před více než rokem – v pondělí dne 12. 9. 2022 – vypsal pražský DP veřejnou zakázku na zhotovitele nové dvoukolejné tramvajové trati, která propojí v budoucnu (po realizaci dalšího souvisejícího záměru) Vinohradskou třídu s křižovatkou ulic Jindřišské a Vodičkovy, které se sbíhají ve zhruba v polovině náměstí a přetínají jej vedví. Dne 3. 11. 2023 bylo oznámeno, že došlo po mnoha dotazech a prodlužováních termínu na podání nabídek konečně k výběru zhotovitele stavby, jímž má být společnost Eurovia CS ze skupiny Vinci. Smlouva ovšem stále není podepsána, a tak nelze celou záležitost považovat ještě za uzavřenou. Do průběhu mohou vstoupit odvolání případných neúspěšných uchazečů, anebo zmrtvýchvstalé choutky některých komunálních politiků, pro které je tramvaj na Václavském náměstí téměř ztělesněním Antikrista. Doufejme však, že tato malomyslnost nezvítězí a Praha se skutečně dočká důsledné proměny jedné z nejdůležitějších městských ploch včetně tolik potřebné tramvajové spojnice. My se v našem dvoudílném vyprávění zaměříme na připomenutí historie tramvají na někdejším Koňském trhu. Příspěvek by rád autor věnoval vzpomínce na letos zesnulého Mgr. Pavla Fojtíka, který se na vzniknu tohoto článku ještě zvládl nemalou mírou podílet.

Zrození náměstí

Dnešní Václavské náměstí bylo založeno jako součást Nového města za vlády Karla IV. Vymezená plocha ovšem nebyla ve středověku pojata jako jedno z lokálních center, ale jako tržiště, konkrétně tedy tržnice koňská, která byla ve své horní části ohraničena městskými hradbami, přes něž se do

města vjíždělo jednou z městských bran (ne náhodou nazývanou Koňskou bránou). Za hradbami se nacházely už jen kopce s vinnou révou, od čehož zde později vzniklá obec obdržela jméno Viničné Hory (až v roce 1867 byla přejmenovaná na Královské Vinohrady). Roli tržnice plnilo dnešní náměstí zhruba 500 let. Jeho středem dokonce v minulosti tekl potok, jenž byl později sveden do kanalizační sítě a roli napáječe koní převzalo několik kašen.



Původní vzhled Václavského náměstí po zavedení koňky (tento snímek pochází konkrétně z roku 1885, tedy rok po uvedení tramvají do provozu). Obrázek dokumentuje řešení platanových alejí i výrazné plynové lampy uprostřed. Takto vypadalo náměstí do roku 1894. Povšimněte si, že na vrcholu náměstí ještě chybí budova Národního muzea. S její výstavbou se začalo až v létě roku 1885.

Přeměna Koňského trhu na moderní bulvár se začala odehrávat až ve druhé polovině 19. století, přičemž inspirací měla být vídeňská Ringstraße, s jejíž výstavbou se začalo po stržení městských hradeb, k čemuž ve Vídni došlo v roce 1857. Praha následovala vídeňský vzor takřka o 20 let později, konkrétně v roce 1875, přičemž existovaly úvahy o tom, že by celý pás někdejšího trhu měl být prodloužen až k Letné, což by znamenalo asanaci velké části historického centra města. Sny o zhruba 1,6 km dlouhé reprezentativní třídě zakončené u mostu přes Vltavu (dnešní Čechův most) ale zůstaly jen na papíře a investice se omezily na estetizaci existujícího zhruba 750 m dlouhého prostranství, takže Koňský trh nebyl proměněn na ulici, ale na „pouhé“ náměstí, jež bylo nově nazývané Svatováclavské a jemuž byla do čela namísto hradební brány postavena ve druhé polovině 80. let 19. století impozantní budova Národního muzea dle návrhu Josefa Schulze.

Nové náměstí postupně v podmínkách bouřlivého rozvoje Prahy nabývalo na významu. Svým tvarem se hodilo perfektně i pro pořádání nejrůznějších manifestací a vojenských přehlídek (ostatně navzdory názvu šlo přece jen spíše o bulvár). Právě tady Alois Jirásek přečetl 28. října 1918 provolání o vzniku samostatného Československa, 21. září 1937 zde vlály smuteční prapory při průchodu pohřebního průvodu s rakví Tomáše Garrigua Masaryka a o necelé dva roky později, 5. dubna 1939, zde defilovala slavnostně německá armáda po jmenování Konstantina von Neuratha do funkce říšského protektora. Náměstí využívali také komunisté, prožili zde ostatně i svou triumfální chvíli 25. února 1948, kdy ztichlý dav hltal Gottwaldova slova: *„Právě jsem se vrátil z Hradu od prezidenta republiky.“* Budovy na náměstí v roli němých svědků tohoto projevu si o 41 let později – 10. 12. 1989 – mohly vyslechnout řeč o poznání nadějnější, končící slovy: *„Pravda a láska musí*

zvítězit nad lží a nenávistí!“ Zkrátka Václavské náměstí je prostorem nesmírně důležitým, a to nejen v rámci Prahy, ale v celostátním měřítku. Významné bylo od počátku také pro pražské tramvaje, které jej navzdory zažitému slovnímu obratu o „návratu tramvají“ vlastně nikdy úplně neopustily.



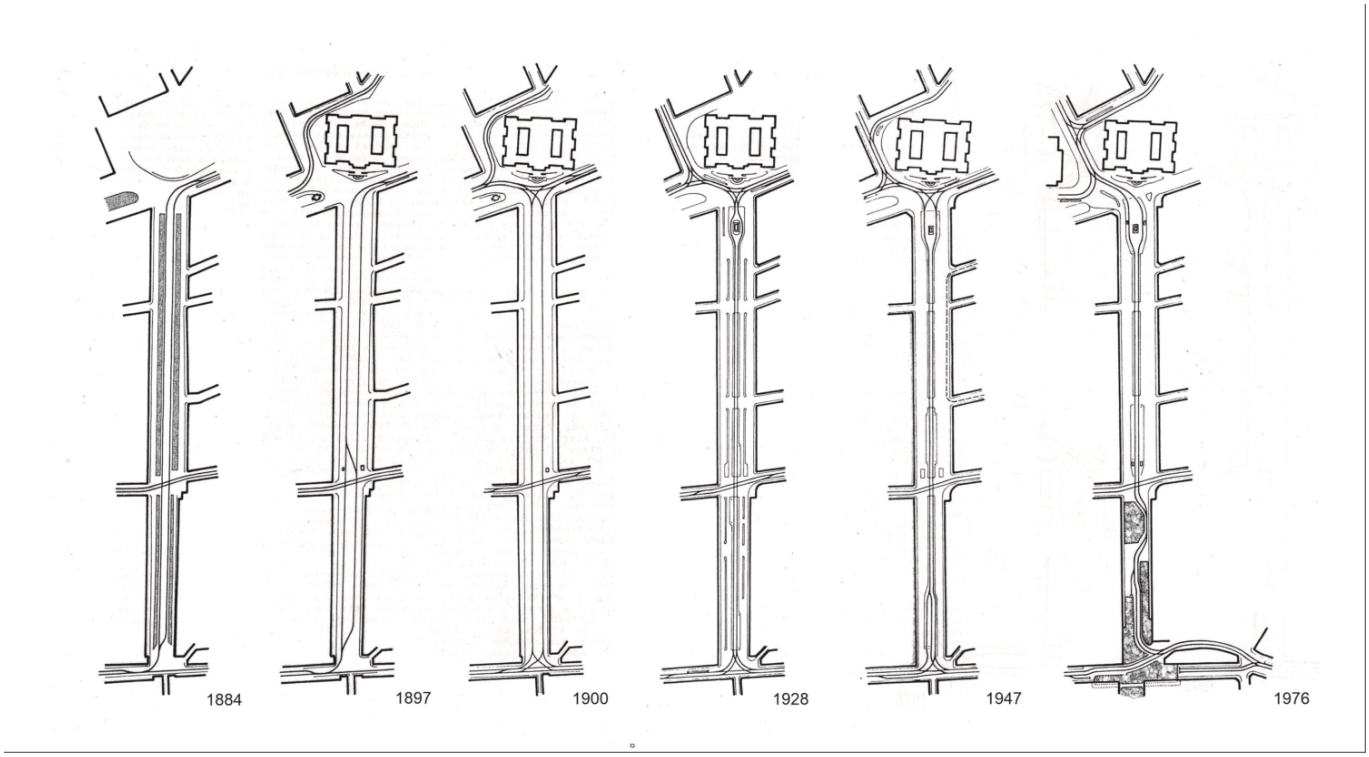
Pokud bychom předpokládali, že na této pohlednici není žádný z dopravních prostředků doretušován (což bývala v minulosti poměrně běžná praxe), mohli bychom určit, že tento snímek pochází z období mezi květnem a červnem roku 1900. Elektrická tramvaj již jezdí podél náměstí, ale vzadu z Vodičkovy do Jindřišské ulice míří ještě vůz koňky. Takový stav existoval jen mezi 14. 5. a 23. 6. 1900. Poté byla elektrifikována jak trať křížící náměstí zhruba v jeho polovině, tak pokračování tratě od Muzea směrem na Nuselské schody. (sbírka: Libor Hinčica)

Koňka, pára i elektřina

Historie tramvají na Václavském náměstí je spjata už s vůbec první trasou pražské koňky, která vedla z Karlína k Národnímu divadlu, přičemž po trase využívala ulici Na Příkopě, čímž procházela i samotnou „patou“ Václavského náměstí. Provoz na této trati byl zahájen 23. 9. 1875. Jen o osm let později – 28. 6. 1883 – se objevily koleje koňky i o zhruba 270 m výše, kdy bylo náměstí překříženo tratí směřující z Jindřišské do Vodičkovy ulice (*pro přehlednost se budeme v článku přidržovat současných názvů ulic; pozn. autora*), tj. tratí, která jako jediná přežila až do dnešních dnů.

Pokud se ale hovoří o návratu tramvají na Václavské náměstí, nejsou tím myšleny spojnice napříč mezi ulicemi po jeho kratší straně, ale položení kolejí od Národního muzea podél delší strany bývalého trhu, tj. směrem na Můstek. Zde se historie tramvajové dopravy začala psát až v květnu 1884, kdy byla vytvořena odbočka z ulici Na Příkopě k budově muzea, které zde ale v té době ještě nestálo (jeho stavba byla zahájena o více než rok později), přičemž tramvajové koleje zabočily vpravo do Mezibranské ulice (dnes zakomponované do Severojižní magistrály) a směřovaly až ke Zvonařce na Královských Vinohradech. První koňská tramvaj po náměstí projela nejspíše 13. 5. 1884 v rámci

ověřovací jízdy, pravidelný provoz byl zahájen od 20. 5. téhož roku se spojem po 6. hodině ranní z Vinohrad do Prahy. S ohledem na stoupání v horní části náměstí a v Mezibranské ulici bylo zapotřebí pro tažení vozů koňky používat tzv. přípřež, tedy další pár koní, který se připřahal zhruba u ústí dnešní Opletalovy ulice, a naopak odpojoval u ulice Žitné.



Pomůcka především pro mimopražské čtenáře, ke které se doporučujeme v průběhu čtení textu pro snadější orientaci vracet. Jedná se o soubor plánků převzatých s laskavým svolením autora z publikace „Václavské náměstí“ z roku 1991. Jelikož schémata nejsou doplněna o názvy ulic, uvádíme pro snadnější orientaci, že zcela ve spodní části plánku je zaznačen (při pohledu zleva doprava) výjezd z ulice Na Příkopě do ulice 28. října. Právě vybudováním tramvajové tratě na těchto ulicích se dočkalo Václavské náměstí v roce 1875 poprvé kontaktu s tramvají, byť jen u své paty. Zhruba uprostřed je zaznačena tramvajová trať z ulice Jindřišské do ulice Vodičkovy. Ta nikdy nebyla výhybkami propojena s tratí podél náměstí, vždy ji pouze křížila, jak plánky zřetelně dokumentují. Jedná se o tu trať, která jako jediná přežila až do dnešních dnů. Zcela nahoře poté tramvaje před budovou Národního muzea (na prvním plánku chybí, neboť v té době ještě nestálo) využívaly ulici Mezibranskou, jež je dnes součástí Severojižní magistrály. Na plánku z roku 1897 vidíme poprvé zakreslenou vlevo nahoře i trať od hlavního nádraží (opět při pohledu zleva) nahoru na Královské Vinohrady. V roce 1900 bylo nejprve provedeno napojení od Václavského náměstí směrem k nádraží, spojka směrem na Vinohrady přibyla až v roce 1907 (tento stav mezi vyobrazenými mapkami chybí, spojka je nicméně viditelná na plánku z roku 1928 a dále). Soubor plánků končí situací v roce 1976, kdy jsou vidět přeložky ve spodní části v souvislosti s budováním metra A. Po dokončení stavebních činností se v roce 1978 vrátily tramvaje na náměstí dvoukolejně včetně úplného trojúhelníku, avšak už bez napojení k hlavnímu nádraží. V roce 1980 byl poté provoz zrušen. (zdroj: Fojtik,P., Prošek F.: Václavské náměstí, SMD, Praha 1991)

Podobu náměstí v té době utvářely výrazné plynové lampy a aleje platanů, které jej opticky rozdělovaly na tři pásy, přičemž tramvaj byla vedena tím středovým. Tento vzhled se udržel jen do 1894, kdy byly aleje vykáceny a začalo se s přemístěním kolejí blíže chodníkům. Tato úprava probíhala v letech 1894 (tehdy byla předlážděna spodní část náměstí) a 1895 (kdy byla předlážděna celá horní část). Tramvajový provoz byl během druhé etapy rekonstrukce zachován díky ponechání

jednokolejky se dvěma provizorními výhybnami. Současně se stromořadím zmizely z náměstí i plynové lucerny, které nahradily obloukové lampy Františka Křižíka (v trvalém provozu od r. 1895). Osová vzdálenost kolejí díky provedené změně vzrostla ze 7 na 19 m.

Kromě koňky se jevilo možné, že by náměstí mohla využívat také parní tramvaj. Nejstarší známý záměr je doložen v roce 1886 od podnikatelů Aloise Procházky a Františka Zelenky. Ideu parních lokomotiv na náměstí ale opustili ještě předtím, než obdrželi povolení pro předběžné technické práce, a posléze nebyl tak jako tak realizován ani zbytek jejich záměru. Podobně neslavně skončil projekt vinohradského starosty Jana Friedländera z roku 1891, počítající rovněž s využitím parních tramvají. Friedländerův projekt byl ale přesto pro budoucnost pražských tramvají důležitý, protože se stal základem pro vytvoření komise, která se začala zabývat výstavbou sítě elektrických tramvají a jejíž činnost vyvrcholila v roce 1897 založením Elektrických podniků královského hlavního města Prahy – mj. budoucího provozovatele pražských elektrických tramvají. Právě elektrické tramvaje náměstí nakonec ovládly.



Záplava tramvají na Václavském náměstí byla jeho tradičním koloritem. Především v období první republiky bylo náměstí skutečným živoucím bulvárem. (zdroj: archiv DPP)

Původně se počítalo s tím, že pražská obec vytvoří na náměstí vlastní trať k soukromému podniku koňky. Projekt takové tratě vedené od Staroměstského náměstí Melantrichovou ulicí a s napojením na okružní trať Praha – Královské Vinohrady byl schválen po politické pochůzce dne 12. 6. 1897, jenomže už o rok později ztratil smysl, když se podařilo dojednat převzetí provozu koňky pod správu města, což vedlo k přesměrování pozornosti na rekonstrukci a elektrifikaci dříve existujících tras. Ve vztahu k Václavskému náměstí se dočkala elektrizace nejprve nejstarší linka k Národnímu divadlu (tj. v ulici Na Příkopě), přičemž elektrické tramvaje zde vyjely od 5. 12. 1899.



Přeložka tramvajových kolejí ve spodní části Václavského náměstí v roce 1927. Jak je vidět, vzadu na fotografii jede tramvajový vůz, z čehož vyplývá, že provoz tramvají byl během budování přeložky přerušen jen na nezbytně nutnou dobu. (zdroj: archiv DPP)

Zavedení nového druhu pohonu v ulici Na Příkopě bylo spojeno i s významnou rekonstrukcí kolejí, protože na Můstku vznikla nová kolejová křižovatka, která umožňovala nově i odbočení z náměstí ve směru k Národnímu divadlu (to až dosud nebylo možné a tramvaje jezdily jen ve směru k Prašné bráně, potažmo do Karlína), a v horní části náměstí přibyla propojka umožňující vedení tramvajových vozů k hlavnímu nádraží (teprve od roku 1907 doplněná o napojení i v přímém směru na Vinohrady). Mezi Můstkem a Muzeem ovšem i po pátém prosinci roku 1899 nadále klusali koně, a to až do 14. 5. 1900, kdy se konečně rozjely elektrické tramvaje i po delší straně náměstí (nejprve jen k budově Národního muzea, teprve od 23. 6. 1900 byla dokončena i elektrifikace zbylé části k Nuselským schodům; současně k tomuto červnovému datu došlo k zahájení elektrického provozu i na druhé trati křížící náměstí, tj. z ulice Jindřišské do Vodičkovy). Připomeňme, že elektrifikace koňky byla spojena i s úpravou dříve položených kolejí, takže zavedení elektrických tramvají na Václavském náměstí znamenalo další úpravu osové vzdálenosti kolejí, byť tentokrát jen nepatrnou ze 17 na 16 m. Vzdálenost bylo dostatečně velká na to, že se s kolejemi nemuselo hýbat ani poté, co byla před budovou Muzea v roce 1912 vztyčena jezdecká socha sv. Václava.



Jezdecká socha sv. Václava je součástí náměstí od roku 1912. Snímek z období první republiky dokumentuje stav, který byl na náměstí od roku 1928 do roku 1941. Poté byly koleje za pomníkem posunuty (došlo ke zvětšení jejich osové vzdálenosti), takže se za ním již nesbíhaly. (zdroj: archiv DPP)

Další přeložky – auta, metro, magistrála

Popsaný stav se udržel celých 27 let, kdy bylo přikročeno k další významné rekonstrukci náměstí, jež souvisela se sílícím automobilovým provozem. Prostor pro tramvaje byl výrazně zúžen přeložením kolejí do (tehdy standardní) osové vzdálenosti 2,8 m na mírně vyvýšené těleso, současně zmizely sloupy trakčního vedení s výložníky a trolej byla upevněna na převěsy mezi domy. Uspořené místo ovládly automobily ve dvou pruzích v každém směru. Upravenou trasu začaly využívat tramvaje od 11. 8. 1927 na spodní části náměstí (od Můstku po ulici Štěpánskou), o dvacet dnů později (31. 8. 1927) i na části k soše sv. Václava a teprve od 27. 4. 1928 i za sochou sv. Václava, kde muselo dojít k úpravě stávající tramvajové křižovatky. Znovu se do ní zasahovalo v období existence protektorátu (1941), kdy byly koleje nad pomníkem posunuty do osové vzdálenosti 13,47 m, takže se již za ním nesbíhaly, což byl stav, který se zde udržel až do doby, než začalo být kolejiště na náměstí redukováno.

Tramvajová trať na Václavském náměstí byla s ohledem na jeho význam mimořádně vytíženým úsekem pražské sítě MHD. To se projevovalo také v organizaci provozu. Ne náhodou byl právě na křižovatce s ulicí Jindřiškou a Vodičkovou zřízen v lednu 1930 první pražský automatický semafor a v roce 1947 bylo nutné vybudovat na Můstku i nové rozřazovací koleje, kdy byla nejprve dne 15. 8. 1947 uvedena do provozu nová kolej ve směru od ulice Na Příkopě a o den později i na Václavském náměstí. Účelem těchto nových kolejí bylo urychlit odbavování na zastávkách.



Pohlednice z první republiky dokumentující tramvaje za sochou sv. Václava. Původně tramvaje odbočovaly jen ve směru ke Zvonařce (Nuselským schodům), odkud přijíždí z Mezibranské ulice vůz linky číslo 8. (sbírka: Libor Hinčica)

Dopravní komplikace způsoboval dlouhodobě uzel u budovy Národního muzea, kde se sbíhalo několik tratí a ulic. V roce 1932 tak vznikl plán na vytvoření obří kruhové křižovatky kolem budovy Muzea s tím, že po celém obvodu měla být vedena tramvajová trať, z níž by vybíhaly jednotlivé větve, což

znamená, že by kolem Muzea vznikla smyčka. Tento záměr ale zůstal nerealizován. Těžkosti pražských tramvajáků ve vztahu ke komplikované křižovatce u Muzea (nacházely se zde dva kolejové trojúhelníky za sebou) se promítly i do dobrodružné literatury pro mládež. Spisovatel Jaroslav Foglar v knize Poklad Černého delfína popisuje v druhé kapitole cestu hlavních hrdinů z Vinohrad do centra Prahy pasáží: *„Zastavili se u složité křižovatky elektrik, která se zablokovala vlaky několika tratí. Průvodčí a řidiči vypadali bezradně, každý dával rady, aby ten či onen vlak trochu couvl, ale nikdo se neměl k činu. >Pojď, jdeme!< vybídl po chvíli Standa Lojzka. >Pěkně si to chudáci elektrikáři zavařili.<“*



Poválečný snímek ze spodní části Václavského náměstí dokumentující mj. nově vybudovanou kolej z roku 1947 pro rychlejší řazení vozů a odbavování cestujících. (zdroj: archiv DPP)

Další významné změny na náměstí se odehrály až v průběhu 60. a 70. let, kdy zde vzniklo několik přeložek (včetně provizorních mostních konstrukcí) v souvislosti s výstavbou podchodů a metra (resp. zpočátku podpovrchové tramvaje), anebo přestavbou budovy Národního shromáždění. Poslední zmíněná akce vedla v letech 1967 až 1968 k přerušení provozu na odbočení k hlavnímu nádraží, přibližně v téže době (přesněji od 12. 7. 1967 do 30. 6. 1968) jezdily tramvaje po zmíněné provizorní mostní křižovatce u křížení s Jindřiškou a Vodičkovou kvůli výstavbě podchodu a práce už probíhaly i na výstavbě stanice Muzeum, která se ale do vedení tramvají propsala výrazně až v letech 1969 a 1970. V prvním zmíněném roce došlo od 4. 3. k zastavení provozu na trati v Mezibranské ulici, kterou následně pohltila Severojižní magistrála. Tím tedy tramvaje při pohledu k čelu Národního muzea přestaly odbočovat za sochou svatého Václava vpravo a ponechán zůstal jen levý směr. Od 15. 7. 1970 byla do provozu uvedena první přeložka u sochy svatého Václava, kdy byly nově koleje vedeny pouze po levé straně pomníku (opět při pohledu k průčelí Národního muzea), přičemž provoz na této přeložce byl ukončen k 3. 12. 1971, aby jen o deset dní později (tj. od 13. 12. 1971) byla do provozu uvedena přeložka druhá, tentokrát po pravé straně pomníku, současně byla trvale zrušena propojka z náměstí směrem k hlavnímu nádraží. Jakmile byla stavba stanice metra Muzeum

dokončena, bylo možné vrátit tramvaje do původní polohy a objíždět opět sochu z obou stran, což se událo od 22. 10. 1973.



Od konce roku 1971 do října 1973 byla v provozu přeložka u sochy sv. Václava, kterou tramvaje objížděly v obou směrech zprava (při pohledu k průčelí Národního muzea). (zdroj: archiv DPP)

Obdobné rošády se odehrály o pár let později ve spodní části náměstí v souvislosti s výstavbou stanice Můstek na trase A pražského metra. Už od 17. 1. 1976 zde došlo ke zřízení provizorní jednokolejné přeložky u pasáže Alfa, kterou od 3. 4. 1976 doplnilo ještě vedení další dočasné tratě z Jungmannova náměstí (tj. ve směru od Národního divadla) na Václavské náměstí tzv. Myší dírou, kterou o dva měsíce později navíc doplní (od 6. 6. 1976) ještě vedení po provizorním mostě směrem do ulice Na Příkopě. Pro tramvaje jedoucí po Václavském náměstí to znamená, že mohou ve spodní části odbočovat pouze k Jungmannovu náměstí (Národnímu divadlu), zatímco odbočení k Prašné bráně je v té době zrušeno. Situace se vrací do normálu až v průběhu prvních měsíců roku 1978, kdy je nejprve obnoven od 10. 2. 1978 provoz u paty Václavského náměstí (spojnice Na Příkopě – 28. října) a krátce poté – od 25. 3. 1978 dochází i k napojení trojúhelníku směrem k Muzeu (samotný provoz na provizoriu v „Myší díře“ byl ukončen od 6. 3. 1978).



Slavná fotografie tramvají T3 na mostním provizoriu ve spodní části Václavského náměstí. Tramvaje vyjíždějí z ulice Na Příkopě a tzv. Myší dírou projedou k Jungmannovu náměstí a dále k Národnímu divadlu. Odbočení z ulice Na Příkopě na Václavské náměstí nebylo v době pořízení snímku (1977) možné. (zdroj: archiv DPP)

Zrušení provozu

Přes provedené investice je v té době už zřejmé, že tramvajím na Václavském náměstí odzvoní. Odbočení do Mezibranské ulice vzalo za své již v březnu 1969, od 25. 3. 1978 byla v souvislosti s výstavbou Severojižní magistrály zrušena tramvajová trať k hlavnímu nádraží, a tím i odbočení z náměstí tímto směrem. Nadále šlo z Václavského náměstí projet v horní části už jen mezi budovou Národního muzea a Národního shromáždění (*jehož budova je dnes rovněž součástí Národního muzea, pozn. autora*) a odbočit buďto vpravo směrem do Škrétovy ulice (a pokračovat směrem k náměstí I. P. Pavlova), anebo jet přímým směrem do Vinohradské třídy. Zde se ještě v průběhu roku 1978 uskutečnila rekonstrukce křižovatky, protože bylo nutné zřídit přeložku tratě ve Škrétově ulici (opět v souvislosti s dokončováním magistrály), takže se pozice trojúhelníku za Národním muzeum měnila. Toto torzo původního vedení tramvají u Muzea mělo zmizet v souvislosti s dalším prodloužením metra trasy A. To bylo v první etapě (uvedené do provozu v roce 1978) ukončeno na Náměstí Míru, na 19. 12. 1980 ale bylo připraveno už prodloužení směrem ke konečné Želivského.



V letech 1967 až 1968 existovalo na Václavském náměstí mostní provizorium, které využívaly tramvaje jedoucí podél náměstí (na snímku zrovna míří směrem od Národního muzea k Můstku souprava vozů T3) a tramvaje jedoucí napříč z Jindřišské do Vodičkovy ulice. (zdroj: archiv DPP)

Dle tehdejší strategie rozvoje metra a veřejné dopravy v Praze se počítalo s tím, že tramvajové tratě budou v místech, jimiž současně bude projíždět metro, opuštěny. Týkat se to mělo především centra města, kde se všechny tři plánované trasy metra přibližovaly a tvořily zde typický přestupní trojúhelník (Florenc – Můstek – Muzeum), čímž mohly alternovat větší množství stávajících tramvajových tras. Neznamenalo to – oproti úvahám v minulosti – že by tramvaje měly ulice Prahy zcela opustit, jejich role ale měla být odlišná a spočíval měla zejména ve vytvoření nových návazných vazeb v rámci tzv. okružně-radiálního systému, který by fungoval jako napáječ metra. Navzdory názvu nemělo jít o ucelený okruh, ale o vytvoření vybraných spojnic v tangenciálních směrech, z nichž se však podařila uskutečnit (a to se značným zpožděním) pouze jediná, a sice trať Palmovka – Ohrada (uvedená do provozu až v roce 1990).



Tramvaje T3 na Václavském náměstí. Z tramvajové zastávky byl zajištěn přímý vstup do metra, nejprve od roku 1974 na trasu C, posléze v letech 1978 až 1980 na trasy C a A. (zdroj: archiv DPP)

V souvislosti s prodloužením „áčka“ směrem k Želivského se předpokládalo, že dojde nejen ke zrušení tratě na Václavském náměstí, ale současně i ke zrušení tramvajové tratě v ulici Vinohradské, případně i v souběžně vedené ulici Korunní. Ukázalo se však, že hustota zástavby Vinohrad neumožňuje ponechat dopravní obslužnost oblasti pouze na bedrech metra a že by bylo nutné zavést místo tramvají autobusové linky. Nakonec tedy i po zprovoznění metra přežila jak tramvaj v Korunní ulici, tak tramvaj na Vinohradské a jedinou obětí se stala právě trať na Václavském náměstí. Šlo však v ten okamžik o krok značně nepochopitelný. Tramvaj na Václavském náměstí zůstala zachována po otevření prvního úseku metra A k Náměstí Míru kvůli tomu, aby bylo nadále zajištěno spojení s Vinohrady. Když se na plán zrušení tramvaje na Vinohradech navzdory zprovoznění druhé části trasy A rezignovalo, pozbývalo logiku i rušení tratě na Václavském náměstí. Přesto k němu došlo.



Úplně poslední tramvají na Václavském náměstí se stal dvounápravový pluh ev. č. 4225 (zdroj: archiv DPP)

Tramvaje nakonec opustily náměstí o několik dnů dříve, než se rozjelo metro na Želivského, a to z toho důvodu, že muselo dojít k demontáži kolejového trojúhelníku za Muzeem a k úpravě napojení tratě ze Škrétovy ulice do Vinohradské. Poslední tramvaj s cestujícími tvořená soupravou vozů T3 ev. č. 6671+6679 projela náměstím dne 13. 12. 1980 v 5:01 na lince č. 29. Čtyři minuty po ní se zde objevil ještě dvounápravový sněhový pluh ev. č. 4225, který se tak stal tou poslední tramvají na „Václaváku“. Koleje zde ještě zůstaly ležet až do února a března 1982, kdy byly částečně vytrhány a částečně přelity asfaltem či zadlážděny v rámci opravy náměstí. Když došlo v roce 1985 ke zprovoznění i třetí trasy metra B, byla od 4. 7. 1985 zrušena tramvajová trať v ulici Na Příkopě (a návazný úsek v ulici 28. října), čímž tramvaje zmizely i z paty Václavského náměstí (a tím i části nejstarší pražské tramvajové tratě z roku 1875). Nadále tak zůstala zachována jen trať napříč mezi Jindřišskou a Vodičkovou ulicí ve spodní třetině náměstí, která nikdy nebyla napojena na hlavní trať skrze náměstí a vždy ji pouze úrovňově křížila. To by se mělo změnit až nyní v souvislosti s aktuálním projektem.



Likvidace tramvajových kolejí na Václavském náměstí v roce 1982. Na řadě míst ovšem koleje zůstaly ukryty pod asfltem či dlažbou. (zdroj: archiv DPP)

Pokračování bude publikováno dne 5. 11. 2023.

Url: Historie tramvají na Václavském náměstí v Praze a jejich návrat – I. část