

Tramvaje se vrátí do Opletalovy ulice v Praze. Jaká zde byla jejich historie?

17.11 2021 19:09, Libor Hinčica ve spolupráci s Mgr. Pavlem Fojtíkem , Tramvaje

V současné době probíhají v blízkosti pražského hlavního nádraží stavební práce soustředěné do Opletalovy ulice, jejichž cílem je rekonstrukce dlouhodobě odpojených kolejí a jejich napojení na nově vybudovanou kolejovou konstrukci, která vznikla během výluky v červnu letošního roku. Tramvaje se na znovuobnovený apendix vrátí po 30 letech v příštím roce, čímž navážou na poslední, sem běžně zajíždějící linku – historickou 91, jež torzo trati ve „velké Opletalově“ (tento pojem Vám osvětlíme vzápětí) využívala v sezoně roku 1992.

V krátké době se již podruhé podaří pražskému magistrátu vybudovat (sic kratičký) úsek nové tramvajové sítě, která je formálně vedena jako rekonstrukce existující trati. Loni vznikla podobným způsobem krátká nová tramvajová trať na Pankráci (se stejnojmennou zastávkou). Ta se, na rozdíl od nyní budované odbočky na Opletalovu ulici, dočkala i využití v podobě pravidelné linky číslo 19.



Motorový vůz ev. č. 150 byl vyroben v roce 1900 vagónkou Ringhoffer a patřil do série 61 vozů (nebudeme-li počítat salónní vůz ev. č . 200), které byly původně vybaveny podvozky maximum traction. Vozy tedy byly původně čtyřnápravové, bohužel z tohoto snímku pořízeného v roce 1910 před dnešním hlavním nádražím (v místech, kde dnes vede magistrála) nejde detail podvozků vidět. K přestavbě na dvounápravové došlo v průběhu let 1912 až 1923. (archiv DPP)

Pro tramvaje je ve vztahu k Opletalově ulici typické, že jim dějiny umožňují střídavě ulici využívat, anebo naopak ponechávat osiřelou. Historie místní tramvajové tratě je spjata úzce s okružní dráhou, která měla spojit dnešní hlavní nádraží se Žižkovem a skrze Floru se přes Orionku a náměstí Míru vrátit zpět kolem muzea a státní opery k hlavnímu nádraží. Mimochodem mělo jít o vůbec první napojení dnešního hlavního nádraží na tramvajovou trať, což je vzhledem k významnosti a skutečnosti, že Praha měla již od roku 1875 koňku, poměrně zajímavé.

Zmíněnou okružní dráhu měl původně postavit František Křižík, jenomže Praha se postavila proti záměru, aby provozovatelem dráhy byl soukromník, a tak Křižík zadarmo předal svůj projekt Královským Vinohradům (jež byly tehdy samostatnou obcí). Dráha skutečně v roce 1897 ve dvou etapách vznikla a byla svým charakterem jedinečná, protože jednu její půlku vlastnily Královské Vinohrady a tu druhou město Praha, nicméně vozidla obou dopravců jezdila okružně po celé trase. Tento stav sdílené infrastruktury však trval jen od září do prosince 1897, kdy Královské Vinohrady svůj podnik Praze prodaly.



V roce 1972 zachytil objektiv Lubomíra Kysely soupravu dvounápravových vozů v tzv. „velké Oplatalově“, kde jezdily tramvaje jen v letech 1972 až 1978. Vlečný vůz „krasin“ ev. č. 1489 patřil do série válečných vozů, která byla předána do provozu v roce 1940. (foto: Lubomír Kysela)

Ačkoli předtím již existovaly jiné elektrické tramvaje na katastru dnešní Prahy (vzpomeňme například dráhu Smíchov – Košíře či trať Praha – Libeň – Vysočany), byla okružní trasa přes Vinohrady první dráhou ve vlastnictví města, a tudíž přímým předchůdcem dnešního pražského DP. Tramvajový okruh se zároveň na třech místech (v blízkosti křižovatky „U Bulhara“ a u dnešního Olšanského náměstí a u křižovatky dnešních ulic Anglická – Škrétova – Bělehradská) přibližoval již dříve vybudované trase koňky. Ta byla prozatím ještě podnikem soukromým. Od 1. 7. 1898 ale Elektrické podniky královského hlavního města Prahy síť koňky převzaly, a mohly tak začít s její postupnou elektrifikací.

A zde se dostáváme poprvé k tramvajové trati v Opletalově ulici. Na křižovatce U Bulhara se sice trať elektrické tramvaje přibližovala trase koňky, ale k vzájemnému propojení obou systémů nebyl zpočátku důvod. Jako zajímavost můžeme uvést, že elektrická tramvaj zde byla dokonce pouze jednokolejná, přičemž až do roku 1900, kdy zde došlo ke zdvoukolejnění, museli před vozem z bezpečnostních důvodů chodit pěšky průvodčí. Když Elektrické podniky převzaly provoz koňky, začalo se i s přípravou na vzájemné propojení mezi žižkovsko-vinohradským okruhem a původní trasou koňky z roku 1883. To bylo do provozu (spolu se zmíněným zdvoukolejněním) uvedeno v prosinci 1900 (technicko-bezpečnostní zkouška se uskutečnila dne 17. 12.). Na obou tratích byly vloženy i kolejové přejezdy umožňující obracení vozů, nebylo ale možné odbočovat od centra města (z Hybernské ulice) směrem k okružní trase. Na tom nic nezměnil ani 26. srpen 1901, kdy byla koňka na Hybernské ulici elektrifikována.



Schematické znázornění situace v roce 1897 – hnědě trať koňky, zeleně trať okružní tratě přes Žižkov a Královské Vinohrady. Z obrázku je patrný jednokolejný úsek i výhybka připravované tratě na Senovážné náměstí. (mapový podklad: OpenStreetMap, kresba: Mgr. Pavel Fojtík)

Jelikož však bylo žádoucí, aby vznikla kolejová propojka umožňující jízdu vozů bez jejich obracení na kolejových přejezdech, bylo rozhodnuto o vybudování spojky vedené právě dnešní Opletalovou ulicí (tehdy Mariánskou). Zárodek tohoto propojení se zrodil vlastně už v roce 1897. Jak jsme si řekli, byl provoz koňky v soukromých rukách a Praha počítala s tím, že bude dále rozšiřovat svou síť elektrických tramvají. Při budování „své“ poloviny okružní trasy přes Žižkov a Vinohrady tak byly směrem do dnešní Bolzanovy ulice vloženy výhybky s cílem následného prodloužení přes Senovážné náměstí. Jenomže koupí koňky se zdálo být budování souběžné kolejové trasy vzdálené zhruba 120 m od Hybernské ulice zbytečné. Přesto se výhybky dočkaly využití, a to od 17. 6. 1901, kdy došlo k vytvoření 110 m dlouhé dvoukolejné odbočky s jednokolejným kusým ukončením, tedy přibližně do míst dnešní tramvajové zastávky Hlavní nádraží. Tato odbočka sloužila krátce běžnému provozu – končila zde linka ze Smíchova později označená číslem 9 –, nicméně po elektrifikaci „spodní“ žižkovské trati (už od 28. 10. 1901) byla tato linka prodloužena a odbočka nadále sloužila pouze pro odstavování vozů.



Odstavné koleje na Bolzanově ulici využívala krátce v roce 1901 linka ze Smíchova. (mapový podklad: OpenStreetMap, kresba: Mgr. Pavel Fojtík)

V roce 1903 ale došlo k jejímu prodloužení (ve formě dvoukolejné tratě) skrze Opletalovu ulici a k jejímu zaústění do trasy na Hybernské ulici. Tím bylo možné vést přímé spoje z centra města (od Prašné brány) k Hlavnímu nádraží (a dále k Národnímu muzeu). Nová spojka byla do provozu uvedena po necelém měsíci výstavby dne 19. 11. 1903. Přímo v Opletalově ulici byl zřízen i kolejový přejezd, který mohl opět sloužit v případě potřeby i pro obracení vozů. Nová trať přes Opletalovu ulici s napojením na dříve vybudované odstavné koleje v Bolzanově ulici měřila 265 m.



Tramvaje se poprvé dostaly na Opletalovu ulici v roce 1903. Pomohly řešit absenci oblouku na křižovatce U Bulhara ve směru do centra města. Ten vznikl až v roce 1921 po razantní přestavbě křižovatky. (mapový podklad: OpenStreetMap, kresba: Mgr. Pavel Fojtík)

Tento stav trval do roku 1925, konkrétně do 17. 11. 1925, kdy byla trať v Opletalově ulici zrušena a následně i snesena. Důvodem bylo vybudování nové tramvajové tratě, jež byla vedena dále Bolzanovou ulicí směrem k Senovážnému náměstí, tedy tak, jak jezdí tramvaje dodnes (do provozu uvedena 24. 1. 1926) a jak byly de facto plánovány již v roce 1897. Vzájemné spojení s tramvajovou tratí na Hybernské ulici skrze Opletalovou ulici se zdálo být již nepotřebné, protože přímé spojení k nádraží bylo již čtyři roky zajištěno novou kolejovou spojkou, která vznikla přímo na křižovatce U Bulhara. Ta se totiž v období od 3. 8 do 7. 9. 1921 dočkala zásadní rekonstrukce, na jejímž konci byly vloženy nové kolejové oblouky (a zrušeny původní kolejové přejezdy), takže nově bylo možné odbočovat z Hybernské ulice k hlavnímu nádraží už i na křižovatce U Bulhara a trať v Opletalově ulici de facto osiřela.



Jakmile byla tramvajová trať na křižovatce U Bulhara upravena, bylo možné v roce 1921 pravidelný provoz skrze Opletalovu ulici ukončit. Koleje zde zůstaly ještě do roku 1925, kdy došlo k vybudování tratě směrem k Senovážnému náměstí. (mapový podklad: OpenStreetMap, kresba: Mgr. Pavel Fojtík)



Pohled na křižovatku U Bulhara v roce 1921 po rekonstrukci, jež umožnila vložení odbočných kolejí z a do Hybernské ulice (tedy ve směru vlevo z pohledu fotografa). Tím se stala trať v Opletalově ulici nadbytečná. (zdroj: archiv DPP)

V roce 1947 se však tramvaje na Opletalovu ulici opět vrátily, a to v souvislosti s rozhodnutím vytvořit dodatečnou manipulační smyčku, jež byla do provozu uvedena dne 18. 4. 1947. Zatímco v letech 1903–1925 byla trať v Opletalově ulici dvoukolejná a sloužila běžnému provozu, nyní vznikla jen jednokolejná spojka s napojením na Hybernskou ulici nikoli ve směru do centra, jak tomu bylo původně, ale ve směru ke křižovatce U Bulhara. Bloková smyčka sloužila pro nouzové obracení vozidel, odstavování vadných vlaků, k manipulačním účelům, ale také k příležitostnému pravidelnému provozu. Během spartakiád v letech 1955, 1960 a 1965 zde končila mimořádná posilová linka č. 30 (Dlabačov – Můstek – Muzeum – Hlavní nádraží – Bulhar). V květnu 1956 byly vybudovány nové spojovací oblouky, které zajistily jednak opět spojení Opletalovy ulice s Hybernskou tratí i pro jízdu ve směru k Prašné bráně (do centra; do provozu uveden 27. 5. 1956), ale také obracení vozů od Senovážného náměstí (do provozu uveden již 15. 5. 1956). Přestože trať byla nadále pouze jednokolejná, umožňovalo její napojení využívat trasu v případě nutnosti obousměrně (doloženo například při výluce v roce 1957)



V roce 1947 byla trať na Opletalově ulici opět vytvořena, avšak pouze jako manipulační jednokolejná. (mapový podklad: OpenStreetMap, kresba: Mgr. Pavel Fojtík)



V roce 1956 přibyly další kolejová propojení, takže smyčku bylo možné využívat pro nejrůznější odklony i mimořádný pravidelný provoz. (mapový podklad: OpenStreetMap, kresba: Mgr. Pavel Fojtík)



Motorový vůz ev. č. 2188 z roku 1929 společně s vlečným vozem „plecháč“ ev. č. 1177 (rovněž z roku 1929) projíždí dne 18. 6. 1972 pod historickou budovou hlavního nádraží v Praze. K zastavení provozu dojde na tomto úseku o pět dnů později – 23. 6. 1972. (foto: Ivo Mahel)

Popisovaný stav setrval do 8. 11. 1971, kdy byla celá manipulační trať v Opletalově ulici zrušena, počítalo se však již s její náhradou za dvoukolejnou trať. S ohledem na soubor stavebních prací (příprava výstavby Severojižní magistrály, nové odbavovací haly hlavního nádraží atp.) byl od 2. 5. 1972 zastaven nejprve provoz na celé trati v Bolzanově ulici a od 23. 6. 1972 došlo i ke zrušení provozu na původní trati kolem staré budovy hlavního nádraží, přičemž náhradou za tuto trať se stala nová dvoukolejná trať svedená do Opletalovy ulice. Zde je nutné si uvědomit, že samotná ulice Opletalova je a byla delší (ústí až u Václavského náměstí) než jen úsek, kterým v letech 1903–1925 a znovu od roku 1947 do roku 1971 jezdily tramvaje. Od 26. 6. 1972 byla do provozu uvedena nejen dvoukolejná trať na oné dříve v textu zmiňované části ulice, ale i na té, která je vedena podél Vrchlického sadů. Pro rozlišení obou částí tratě rozdělené ulicí Bolzanovou se začalo v dopraváckém slangu používat pojmenování „malá Opletalova“ (již dříve využívaný úsek) a „velká Opletalova“, což byla trať podél Vrchlického sadů. Situace v oblasti u hlavního nádraží se tak zcela přeměnila:

- Původní trať vedená před budovou nádraží (v ose dnešní magistrály) byla zcela zrušena, čímž zmizelo i napojení v křižovatce u Bulhara k Hybernské ulici (a k trati na „spodní“ Žižkov obecně) a odbočení do Bolzanovy ulice (v té době již opuštěné) směrem k Senovážnému náměstí.
- Úsek v Bolzanově ulici v místě dnešní zastávky Hlavní nádraží sice osiřel, avšak nedošlo k jeho snesení. V rámci výstavby magistrály se počítalo s vybudováním nového podjezdu, a tak byla trať rekonstruována (a mírně posunuta) a ponechána prozatím jako manipulační pro odstavování vozů s tím, že se počítalo s jejím napojením skrze nový podjezd směrem na Husineckou.

- Roli hlavní spojnice od Muzea přebral od 26. 6. 1972 nově vybudovaný úsek „velkou Opletalovou“ s vytvořením kompletního kolejového propojení na křižovatce Opletalova x Bolzanova umožňujícím odbočení ze všech a do všech směrů s výjimkou napojení „velké Opletalovy“ směrem do Bolzanovy (ve směru na Žižkov).
- Trať v „malé Opletalově“ byla zdvoukolejněna a umožňovala na Hybernské ulici odbočení do všech a ze všech směrů.



Pozměněnou situaci u hlavního nádraží dokumentuje tento plánek s vyznačením kolejí ve stavu k 26. 6. 1972. V provozu je dvoukolejná trať v „malé“ i „velké“ Opletalově, koleje na Bolzanově ulici slouží jen pro manipulační účely. (mapový podklad: OpenStreetMap, kresba: Mgr. Pavel Fojtík)



Přesun tramvajového provozu na „velkou Opletalovou“ učinil z ulice jednu z tramvajových tepen Prahy. Již v roce 1978 byl ale provoz zrušen v souvislosti s pokračující výstavbou magistrály. Nabízí se otázka, zda by ke zrušení provozu došlo u v případě, že by se realizoval původní návrh z roku 1967, který počítal s vedením tramvají podél celé Opletalovy a se zaústěním až na Václavském náměstí. (zdroj: archiv DPP)

Pro úplnost se hodí uvést, že popisovaná trať byla navržena v rámci výstavby podpovrchové tramvaje (a později metra) již v roce 1967, přičemž se původně počítalo s tím, že se bude napojovat na stávající síť tramvají na Václavském náměstí, takže měla být vedena celou délkou Opletalovy ulice (což by jí propůjčovalo délku cca 900 m). Ačkoli se optimisticky předpokládalo, že by k výstavbě nového úseku mělo dojít již během léta 1967 (s datem zprovoznění 15. 9. 1967), nabral celý projekt výrazný skluz, a navíc se dočkal významné změny, když bylo rozhodnuto vést trasu přes Washingtonovu ulici, nikoli od Václavského náměstí, čímž se novostavba zkrátila na 790 m. Zřízeny zde byly dvě nové trvalé zastávky – Bolzanova a Hlavní nádraží.

Výše popisovaný stav ovšem neměl dlouhého trvání. Po dokončení podjezdu pod magistrálou bylo možné vytvořit spojení s Žižkovem tak, jak je známe dnes, a pokračování výstavby magistrály si vynutilo od 25. 3. 1978 zrušení provozu tramvají v celém úseku od Muzea až po křižovatku s ulicí Bolzanovou. Tramvajová trať ve „velké Opletalově“ tak po pouhých šesti letech existence zase zmizela, tedy s výjimkou kratičkého koncového úseku s cca 130 m kolejí (včetně oblouku) u křižovatky s Bolzanovou ulicí, který byl ponechán jako manipulační.



Trať „spodním“ Žižkovem se stala v roce 1977 minulostí, koleje na Hybernské ulici, stejně jako celý kolejový trojúhelník, ale ještě zůstaly zachovány. (mapový podklad: OpenStreetMap, kresba: Mgr. Pavel Fojtík)



Souprava tramvají typu T3 v čele s vozem ev. č. 6504 projíždí dne 28. 5. 1977 křižovatkou U Bulhara. Tramvaje odbočují na trať vedenou „spodním“ Žižkovem, který se jen o pár dnů později – 2. 6. 1977 – stane minulostí. (zdroj: archiv DPP)

Nadále pak zůstávala i kompletní trať v „malé Opletalově“, byť z ní již nebylo možné dostat se tramvají ke „spodnímu“ Žižkovu, neboť tato trať byla 2. 6. 1977 zrušena (rovněž v souvislosti s výstavbou magistrály). Kolejový trojúhelník zde sice ještě zůstával, koleje na Hybernské směrem k Žižkovu ale končily po pár metrech kuse a patrně v létě 1982 došlo k jejich snesení (i s nevyužitými kolejovými konstrukcemi na Opletalově).



V roce 1982 existovalo na části „velké Opletalovy“ jen torzo (zbytek byl zrušen v roce 1978). Zmizely i koleje směrem na Žižkov a trojúhelník na Hybernské ulici. (mapový podklad: OpenStreetMap, kresba: Mgr. Pavel Fojtík)

Od 4. 7. 1985 došlo k velkému rušení tramvajových tratí v centru Prahy, které dopadlo i na trať v Hybernské ulici, a tím i v „malé Opletalově“. Zrušení tramvajové trati v ulicích Na Příkopě, Hybernské a Opletalově se stalo společně se zrušením provozu na Václavském náměstí jedním z nejradikálnějších a dodnes diskutovaných koncepčních zásahů do vývoje sítě pražských tramvají (rušení tratí v centru si vynutilo změnu tras hned osmi tramvajových linek), navíc zrušení tratí v Opletalově a Hybernské ulici nebylo nezbytné (žádná pěší zóna zde nevznikala).



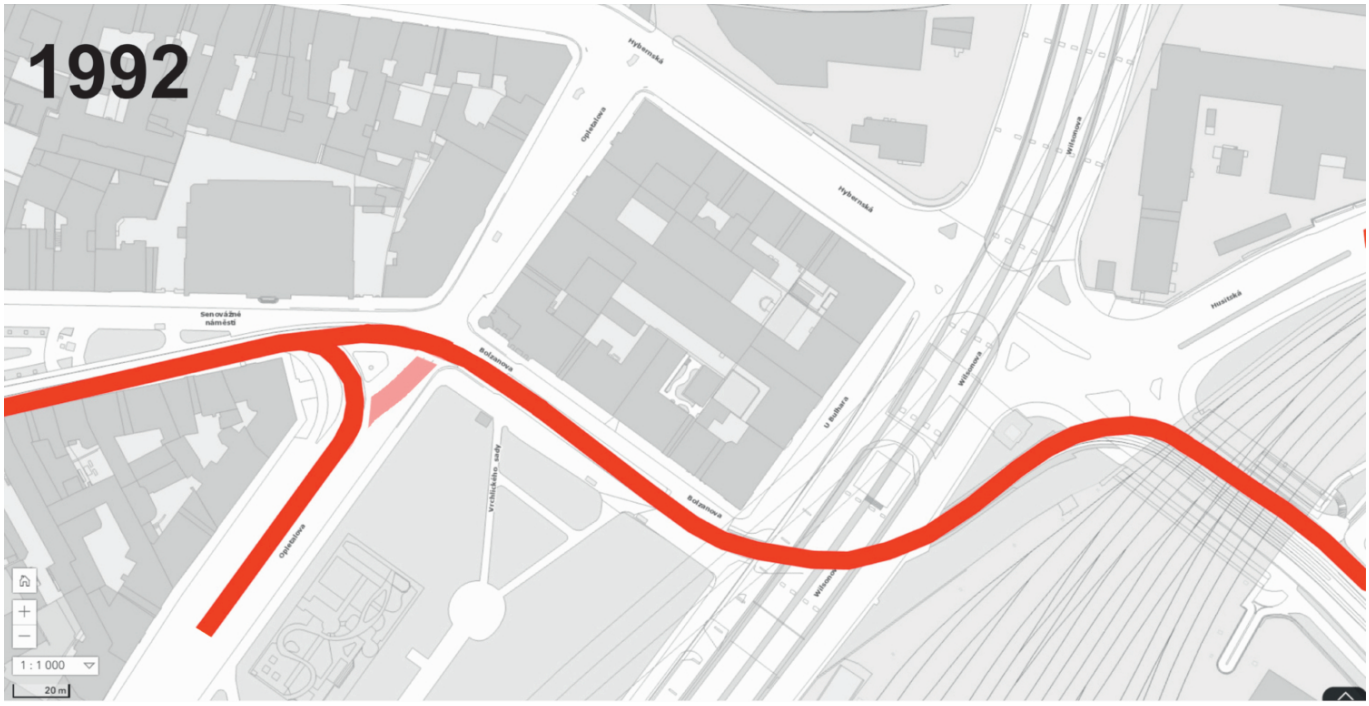
V roce 1985 sice fyzicky koleje na „malé Opletalově“ ještě existovaly, pro provoz se však už nepoužívaly. V roce 1987 zmizí část na Hybernské ulici, v Opletalově však koleje ještě pár let přežijí, byť již na ně nebude možné vjet. (mapový podklad: OpenStreetMap, kresba: Mgr. Pavel Fojtík)



Tramvajový vlak vedený vozem T3 ev. č. 6120 vjíždí do odbočení z Opletalovy ulice směrem na dnešní Wilsonovu. (zdroj: archiv DPP)

Po zastavení provozu na Hybernské a Opletalově ulici byly ještě koleje v lokalitě po nějakou dobu zachovány, stejně jako trolejové vedení, jež totiž bylo využíváno pro napájení tratí v Havlíčkově a Dlážděné ulici. K vytrhávání kolejí na Hybernské ulici došlo v roce 1987 (přičemž trolej zde nadále kvůli potřebě napájení byla), samotná trať do „malé Opletalovy“ ale zůstala nadále napojena na zbytek sítě. V závislosti na postupném ojíždění konstrukcí se však začaly postupně jednotlivé kusy kolejiva odstraňovat. Již v září 1985 byly odstraněny jazyky sjezdové výhybky ve směru z „malé Opletalovy“ do Jindřišské. Srdcovka zde sice zůstala, výhybku však již nebylo možné přestavit. V listopadu 1986 došlo k vyjmutí sjezdové výhybky směrem do Bolzanovy ulice, načež během rekonstrukce realizované od 1. 7. do 19. 11. 1988 došlo k úplnému odstranění výhybek z Bolzanovy ulice. Zřejmě v listopadu 1989 poté následovaly jazyky rozjezdové výhybky ve směru od Senovážného náměstí do „malé Opletalovy“. Během výluky probíhající od 4. do 15. 6. 1991 byly dále odstraněny

všechny zbytky výhybek a kolejových přejezdů směrem do „malé Opletalovy“. Odpojené koleje v „malé Opletalově“ fyzicky existovaly ještě rok. Na přelomu května a června 1992 však byly při rekonstrukci komunikace odstraněny, a tak zde zůstaly nadále zachovány jen části protioblouků na začátku „velké Opletalovy“, které dříve směřovaly do „malé Opletalovy“.



Takto vypadala situace v roce 1992, kdy se krátce využíval úsek ve Velké Opletalově pro historickou linku číslo 91. (mapový podklad: OpenStreetMap, kresba: Mgr. Pavel Fojtík)

Tramvajové koleje v „malé Opletalově“ tedy definitivně zmizely, nicméně stále zde byl ještě zmíněný manipulační úsek na „velké Opletalově“, který byl napojen pouze ve směru od Senovážného náměstí (v roce 1991 se dokonce dočkaly oblouky této manipulační tratě výměny, a to včetně výhybek). Tento úsek sloužil k provizornímu odstavování vozů, v roce 1992 jej krátce využívala historická tramvajová linka číslo 91 (od 6. 6. do 28. 9. 1992). K obracení tehdy na lince provozovaných sólo vozů docházelo na přejezdu na Bolzanově ulici. Zvažovalo se sice, že by mohlo dojít k vybudování přejezdu i přímo na „velké Opletalově“, nicméně tento záměr se nakonec neuskutečnil a linka č. 91 již hned v následující sezóně roku 1993 vyjela odlišnou trasou. Později (v r. 1998) se uvažovalo o možnosti využití odstavných kolejí tramvajovou linkou číslo 15, jež by byla obsluhována z tohoto důvodu výhradně vozy KT8D5. Také z tohoto záměru ale rovněž sešlo.

V rámci rekonstrukce Senovážného náměstí a přilehlého traťového úseku namísto toho došlo dne 5. 8. 2003 k odpojení torza tramvajové trati na „velké Opletalově“ a ke snesení trolejí a část sloužila nadále jako parkoviště (k tomuto účelu byla ostatně využívána již delší dobu). Zbytky kolejí zde však zůstaly zachovány až doposud.



Odpojení se koleje na Opletalově ulici dočkaly v roce 2003. Plocha začala být využívána jako parkoviště. (mapový podklad: OpenStreetMap, kresba: Mgr. Pavel Fojtík)



Ještě jeden záběr z „velké Opletalovy“ dokumentuje motorový vůz ev. č. 2189 z r. 1929 a „plecháč“ neznámého evidenčního čísla v roce 1972. (zdroj: archiv DPP)



Záběr z května letošního roku nabízí pohled na chybějící napojení apendixu v Opletalově ulici na trať směrem k Senovážnému náměstí. (foto: Matěj Stach)

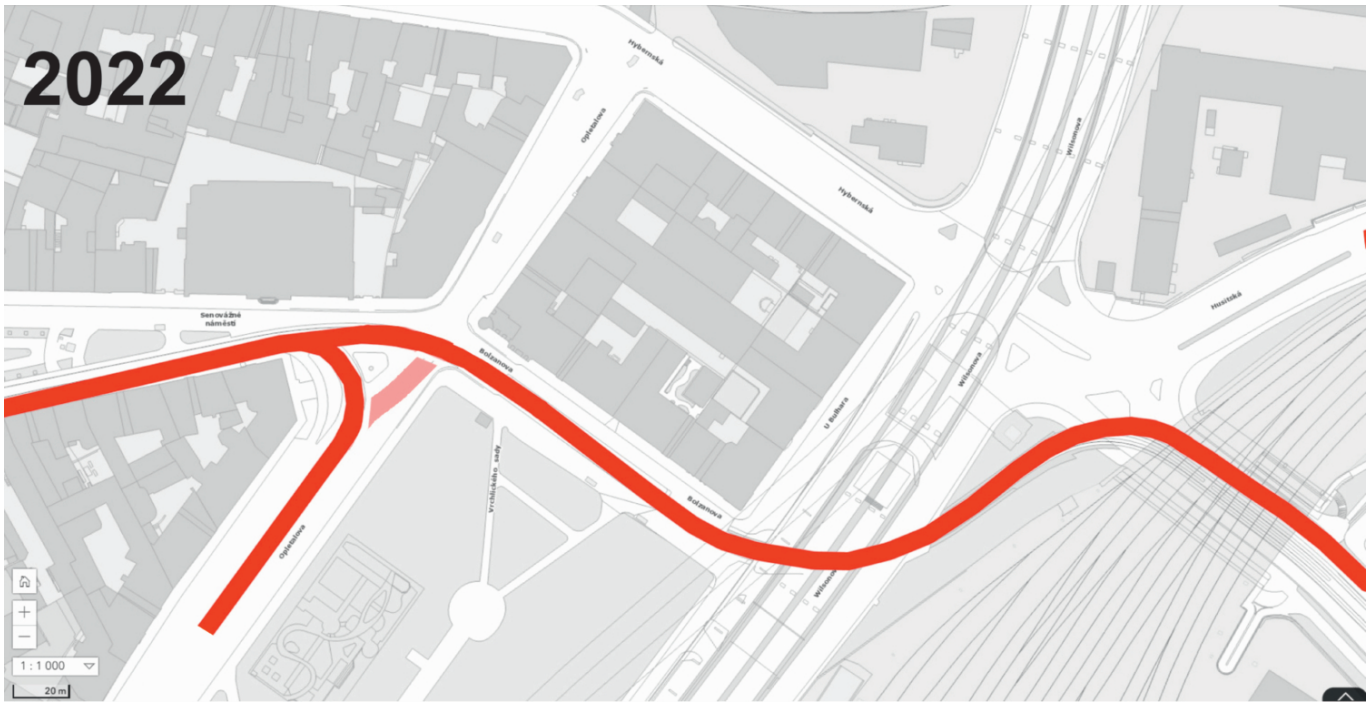


Torzo trati v Opletalově ulici bylo stejně jako těleso původní dráhy na Pankrác rychle adaptováno

na parkoviště. Možnost vyfotografování prostoru bez nánosu vozidel tak nabídl až víkend před startem stavby. (foto: Matěj Stach)

Nyní se tramvaje na Opletalovu ulici zase vrátí, a to právě v těch místech, kde dosud ležely jejich pozůstatky, tj. na někdejší část „velké Opletalovy“. Napojení bude provedeno jen ve směru od Senovážného náměstí, přičemž dojde k vybudování cca 80 m nové tratě (na místě původní) a tramvajové zastávky. Ta bude sloužit pouze v případě potřeby, zejména při výlukách metra pro tramvajovou linku X-C, což se očekává již v příštím roce v souvislosti s výměnou stropní desky ve stanici Florenc (trasy C).

S vytrháváním tratě se mělo začít podle původních úvah již v rámci rekonstrukce tramvajové trati na úseku od Senovážného náměstí po Husineckou ulici, jež byla zahájena 21. 5. 2021. Nakonec však došlo v rámci této rekonstrukce pouze k vložení nových výhybek směrem do „velké Opletalovy“ a samotná rekonstrukce prostoru někdejšího parkoviště zahájena nebyla. Práce tak byly zahájeny až v listopadu 2021 (konkrétně v pondělí 15. 11.) s tím, že ukončení rekonstrukce bývalého tělesa je plánováno na 10. 12. 2021, načež se bude pokračovat výstavbou sloupů trakčního vedení a zavěšením troleje samotné. Předpokládá se, že celá trať by měla být hotová v polovině února 2022.



Přechodný stav z roku 2022 by měl korespondovat se stavem z roku 1992. (mapový podklad: OpenStreetMap, kresba: Mgr. Pavel Fojtík)

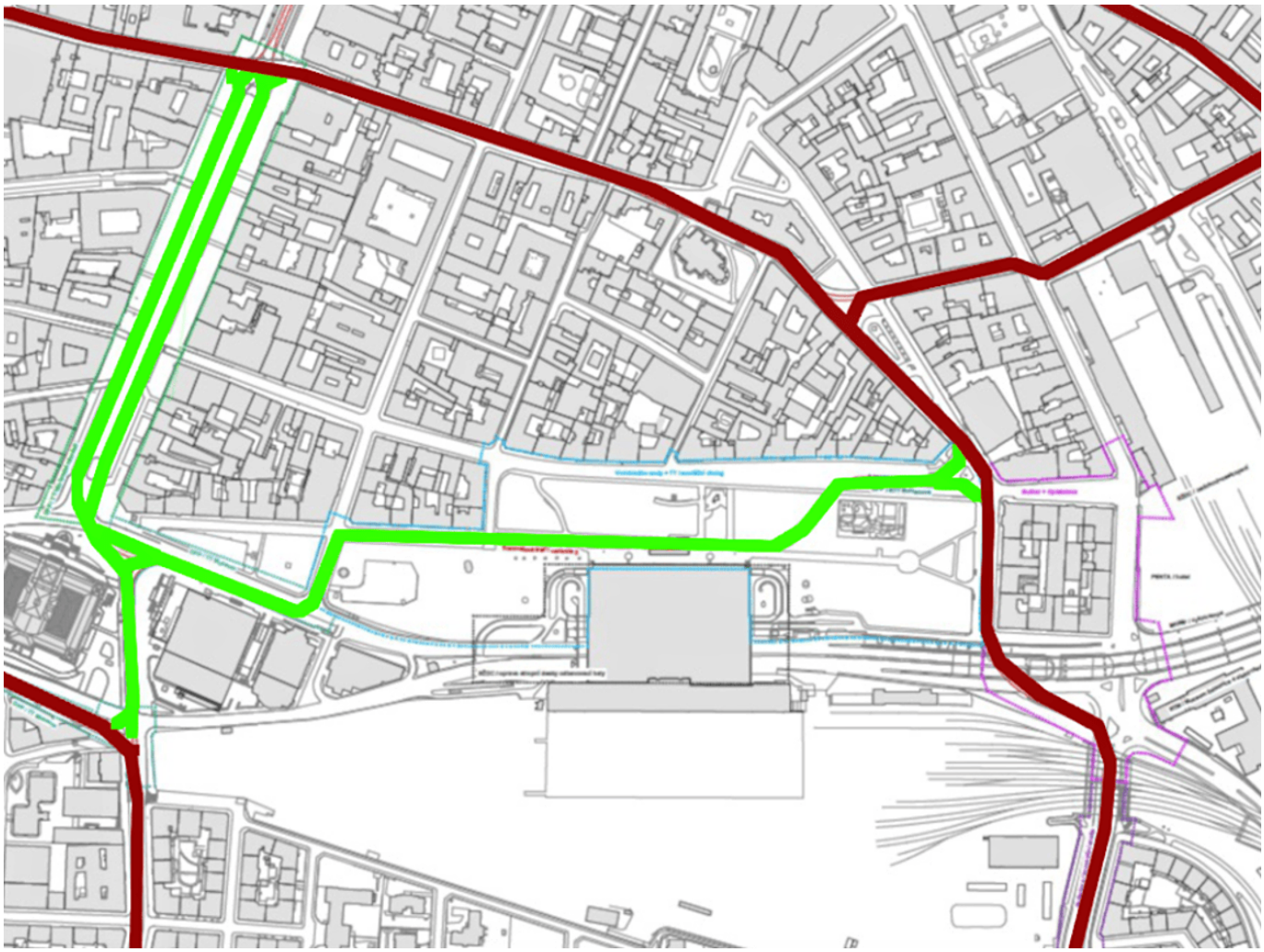


Budování propojení kolejového apendixu se stávající tratí na Senovážné náměstí. Nejblíže k fotografovi se nacházejí odpojené koleje dříve vedoucí do „malé Opletalovy“, které ve stávající etapě zůstanou netknuty. (foto: Matěj Stach)



Odkryté podloží pod tratí v Opletalově ulici spolu se zbytky nevyjmutých pražců. (foto: Matěj Stach)

Do budoucna se počítá s tím, že trať bude prodloužena skrze Vrchlického sady před budovu hlavního nádraží s pokračováním dále směrem k Muzeu, kde už rovněž existují koleje připravené na napojení ve směru na Vinohrady a k I. P. Pavlova. Výstavba nové trati, která by de facto znamenala návrat spojení zničeného v roce 1978 a obnovení takřka původního okruhu první elektrické tramvajové tratě Elektrických podniků z roku 1897, byla schválena pražskými radními v březnu 2020 a s výstavbou se počítá v roce 2024. Při té příležitosti by měly být vloženy výhybky z „velké Opletalovy“ i směrem k Žižkovu, které v rámci červnové výluky na rozdíl od výhybek ve směru od Senovážného náměstí osazeny nebyly.



Takto by měla vypadat tramvajová trať v Opletalově ulici v roce 2024. Na rozdíl od situace z let 1972 až 1978 by měla být trať vedena skrz Vrchlického sady. Napojovat by se měla u Národního muzea, kde se počítá již s obnoveným provozem na Václavském náměstí. (zdroj: Městská část Praha 1)

Url: Tramvaje se vrátí do Opletalovy ulice v Praze. Jaká zde byla jejich historie?