



Tramvají přes nové nádraží Praha-Bubny - I. část

27.10 2025 19:11, Libor Hinčica, Tramvaje

V pátek dne 1. 8. 2025 byla slavnostně uvedena do provozu nová železniční stanice Praha-Bubny, která byla vybudována na pravém břehu Vltavy u ústí slavného Negrelliho viaduktu za přibližně 2,5 mld. Kč. O stanici bylo v médiích často referováno jako o prvním novém pražském nádraží po 40 letech, nicméně nedávno zprovozněná budova s monumentálním sloupořadím ve skutečnosti pouze nahrazuje nedaleký (a stejnojmenný) sousední objekt z roku 1923 (a současně také zastávku Praha-Holešovice zastávka na kralupské větvi). Původní bubenské nádraží se dočká přestavby na tzv. Památník ticha, jenž bude připomínat smutnou část historie nádraží, kdy odtud byli deportováni českoslovenští židé (a osoby označené za židy) do koncentračních táborů. S ohledem na zaměření našeho webu ponecháme samotnou železniční stanici, o níž bylo v uplynulých měsících beztoho mnoho napsáno, stranou, a zaměříme se na plány, které se týkají tramvajových tratí v oblasti okolo nádraží. První díl nicméně budeme věnovat krátkému historickému ohlédnutí.

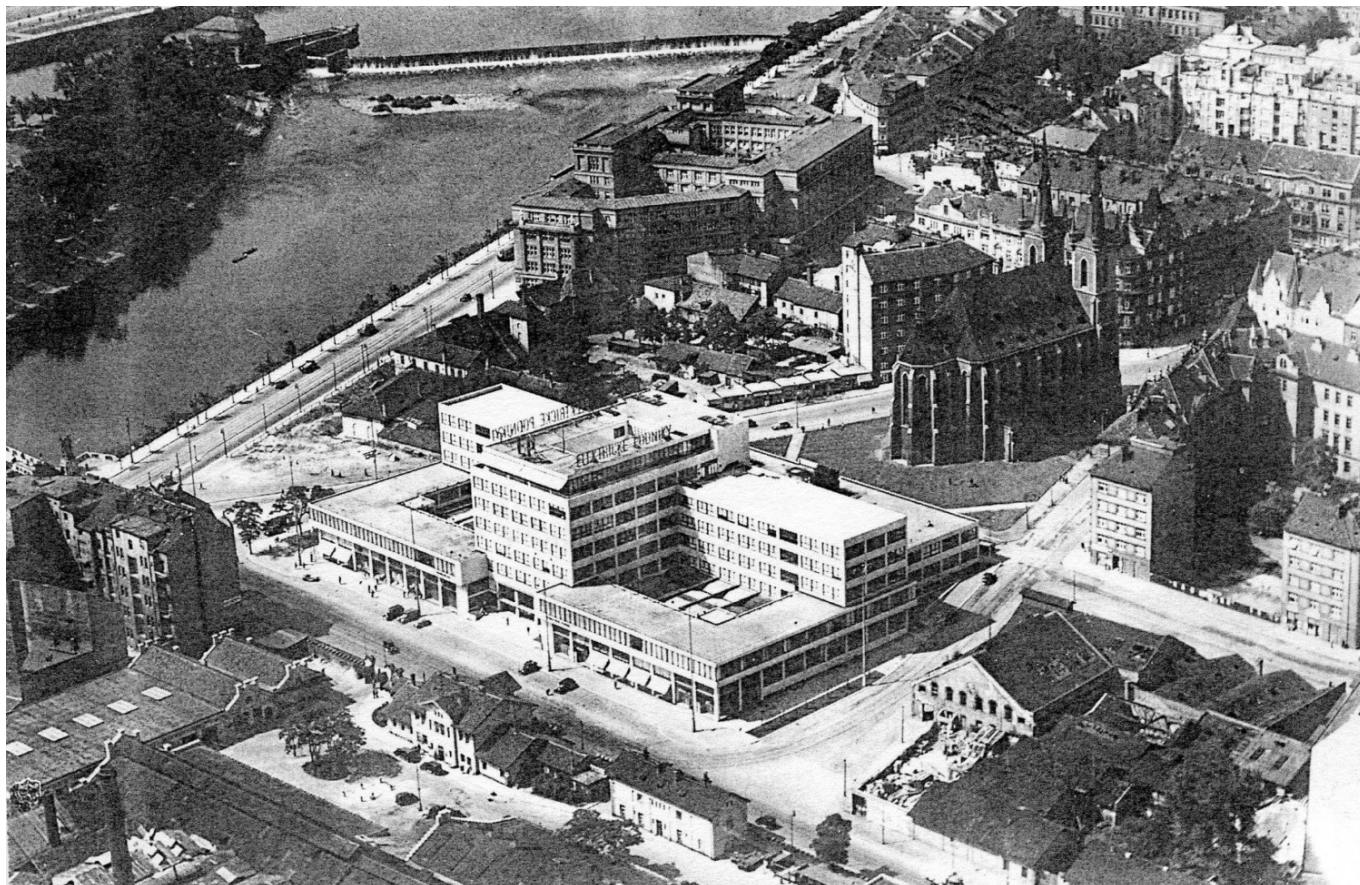


Pohled na budovu EP krátce po jejím otevření. Na snímku jsou zřetelně vidět spojovací koleje ve směru od Holešovické tržnice (Bubenského nábreží) do Bubenské. (zdroj: Archiv hl. m. Prahy)

Stručně k historii napojení nádraží Bubny tramvajemi

Podíváme-li se do historie, zjistíme, že nádraží Bubny získalo napojení na pražskou tramvajovou síť už před 124 lety. Dne 10. 10. 1901 byla do provozu uvedena nová tramvajová trať, která napojila oblast dnes již zaniklého těšnovského nádraží (tj. přibližně oblast Florence) právě s bubenským nádražím, odkud dále pokračovala dnešními ulicemi Bubenskou a Veletržní, načež zaústila do již existující trati v dnešní ulici Dukelských hrdinů. Původně měla trasa pokračovat Veletržní ulicí dále a vystoupat na Letnou, kde by se dále dělila (jedna větev by pokračovala k Hradčanské, resp. k nádraží Dejvice, druhá měla vést Korunovačnickou ulicí do oblasti Bubenče ke kostelu sv. Gotharda), nicméně tyto plány zůstaly jen na papíře (byť se později – v roce 1907 – trať k dnešní Hradčanské zrodila, chybějící propojka po Veletržní už realizována nebyla a tramvaje jezdily – a dodnes jezdí – ke Strossmayerovu náměstí).

Vltavu tramvajová trať k nádraží Bubny překonávala původně po dřevěném mostním provizoriu otevřeném o rok dříve, které bylo tvořeno třemi samostatnými mostními objekty, jež byly souhrnně pojmenovány jako Jateční most, což prozrazovalo hlavní funkci soumostí – od nádraží Těšnov byl přes něj hnán dobytek do nedávno zprovozněných nových městských jatek v Holešovicích. Bubenská trať na holešovickém břehu křížila prostě jinou tramvajovou spojnici zprovozněnou v roce 1900, jež byla vedena po nábreží (u kterého není jistě bez zajímavosti, že bylo původně označováno jako ulice Vltavská) od Letné směrem k jatcům.



Letecký snímek s palácem Elektrických podniků z 30. let. Na snímku je dobře vidět odbočení z Bubenské ulice do Antonínské vybudované v roce 1932. Fotografie ukazuje ještě pozůstatky původních Buben, včetně hospodářského dvora (právě zde později vyrostly domy od architekta Gočára, jež dominují úvodní fotografii). Předmostí Hlávkova mostu mělo být ve 30. letech výrazně modernizováno a většina starých objektů měla zmizet a být nahrazena novou zástavbou. Zrodily se z ní však jen vybrané domy (vidíme je v levé části snímku), jež pak stejně padly za oběť přestavbě v souvislosti s výstavbou Severojižní magistrály. (zdroj: Archiv hl. m. Prahy)

Mostní provizorium bylo nahrazeno až v roce 1912 novým mostem (opět šlo fakticky o dva samostatné mosty), jenž už nesl jméno nedávno (1908) zesnulého filantropa Josefa Hlávka. Tramvajová trať byla na most přeložena nadvakrát tak, jak probíhala jeho stavba, tj. nejprve v roce 1908 došlo k přeložce na jižní část, a teprve v roce 1912 na severní. Provoz na poslední části provizorního mostu byl zastaven k 1. 2. 1912 a nový most byl otevřen o pár dnů později (7. 2. 1912). Na holešovické straně ale bylo nutné dokončit ještě přestavbu předmostí (stavba si vynutila i asanaci některých budov), takže byl na několik měsíců - až do 1. 9. 1912 - provoz k nádraží Bubny přerušen a tramvaje končily v mezichase provizorně na konci mostu, resp. od 25. 6. 1912 již bylo možné dojet až na nábreží. Za Hlávkovým mostem byly vybudovány spojovací oblouky na trať ve směru k Holešovické tržnici (k jatkům), později byly doplňovány oblouky i do dalších směrů, takže se zde zrodila takřka úplná tramvajová křižovatka (chybělo pouze odbočení od Hlávkova mostu na nábreží Kpt. Jaroše a opačně).



Předmostí Hlávkovu mostu v 50. letech. Nalevo vidíme dvojici tramvají Tatra TI, která směřuje po nábřeží Kpt. Jaroše, tj. po té části trati, která byla zrušena v souvislosti s výstavbou Severojižní magistrály. Autobus Škoda 706 RO přijíždí po Bubenské třídě, koleje v popředí jsou propojkou mezi tratí na Bubenské ul. a na Bubenském nábřeží (od Holešovické tržnice). (zdroj: Vyšehradskéj.cz)

Křižovatce na severním předmostí vévodila od roku 1935 moderní funkcionalistická budova ředitelství Elektrických podniků. Na začátku výstavby tohoto objektu došlo také k úpravám uliční sítě a k vybudování krátké propojky (zprovozněné 5. 6. 1932) Antonínskou ulicí ke Strossmayerovu náměstí, jež byla nejprve připojena jen ve směru od/k Hlávkovu mostu. Úplný kolejový trojúhelník, díky němuž bylo možné odbočit od Strossmayerova náměstí také k nádraží Bubny, byl dobudován až o 35 let později (zprovozněn byl od 8. 6. 1967).

Jako určitou historickou zajímavost lze zmínit, že v roce 1938 byla tramvajová trať přímo u nádraží Bubny napojena na železnici. Spojka vznikla na základě požadavku vojenské správy, nebyla však už opatřena trolejovým vedením. To bylo doplněno až v roce 1944, kdy začala být využívána pro přepravu brambor (od 1. 10. 1944). Není ovšem známo, do kdy byly brambory tímto způsobem převáženy. Nákladní doprava (pomineme-li tu pro vnitřní potřeby Elektrických podniků, resp. později pražského DP) byla v Praze zastavena nejpozději v roce 1947. Samotná spojka v Bubnech byla snesena někdy v průběhu roku 1954.



Krásný snímek ze 70. let pořízený z budovy Elektrických podniků ukazuje rušný provoz na předmostí Hlávkova mostu. Z Bubenské ulice přijela tramvaj T1 na lince č. 14. V průběhu let zde vznikla takřka úplná tramvajová křižovatka. (zdroj: Archiv hl. m. Prahy)

V době druhé světové války byla plánována velká přestavba Prahy v duchu nacistické ideologie. Již tehdy byl vypracován také koncept nové silnice, jež by protínala Prahu v severojižním směru přibližně v ose dnešní magistrály. Po válce byl tento projekt dále rozpracováván, přičemž gordickým uzlem se dlouhodobě ukazovalo vyřešení propojení mezi mostem Barikádníků (tj. z oblasti Troji) a Hlávkovým mostem. Plánované silnici zde totiž stálo v cestě rozsáhlé kolejiště s železničními dílnami, a třebaže panovala shoda v tom, že by měly tyto stavby ustoupit jejím potřebám a cesta zde by se měla co nejvíce napřímit, bylo přece jen nutné nakonec improvizovat, když byla pro potřeby magistrály adaptována Argentinská ulice, jež však k Hlávkovu mostu neústila. Bylo proto zapotřebí vytvořit kapacitní spojnici (byť oficiálně provizorní) od Hlávkova mostu k Argentinské, což si vynutilo rozsáhlou přestavbu v dotčené oblasti s novými sjezdy i přemostěními. Obětí této rekonstrukce se stala i tramvajová trať k bubenskému nádraží a Veletržní ulici, jež byla dne 2. 10. 1978 zrušena.



Stav po rekonstrukci předmostí a přeložce tramvajové trati v roce 1980. Tramvajová trať v přímém směru dál směrem na nábreží Kpt. Jaroše byla zrušena, trať od Holešovické tržnice (Bubenského nábreží) vede šikmo ke stanici metra Vltavská, odkud byla (a je) možné pokračovat dále do Antonínské, anebo nalevo po rampě na Hlávkův most. Trať k nádraží Bubny byla už v říjnu 1978 zrušena. (zdroj: Archiv hl. m. Prahy)

Zachována nicméně zůstala tramvajová trať po Hlávkově mostě, která se v roce 1980 dočkala napojení do nově vybudované tramvajové přeložky (zprovozněné od 11. 11. 1980). Ta nahrazovala část trati vedené podél vltavského nábreží (konkrétně cca 600 m dlouhý úsek tratě od Letné po nábreží Otakara Jaroše, jenž rovněž padl za oběť vynuceným přestavbám), přičemž pro tramvaje vzniklo samostatné prostranství s úplným tramvajovým trojúhelníkem odděleným od okolního provozu, s novými zastávkami a s výstupem z metra (ten byl uveden do provozu až v roce 1984 společně s prodloužením metra). Takto nově vzniklé zastávky se již nazývaly Vltavská (pro metro se nicméně původně zvažoval název stanice Dopraváků, a to v souvislosti s tehdejším sídlem DP). Stav, který je na místě možné pozorovat dnes, je právě výsledkem úprav z let 1978–80 (resp. až 1984, budeme-li zohledňovat i dokončení III. etapy metra C a s tím související změny). Aby bylo možné zajistit mimoúrovňové křížení tramvají s Bubenskou ulicí (v té době stále plánovanou coby budoucí prodloužení Severojižní magistrály), byly pro tramvaje vybudovány sjezdy od Antonínské ulice (tj. od Strossmayerova náměstí) i od Hlávkova mostu a zmíněný tramvajový trojúhelník vznikl přímo pod nově vzniklým silničním mostem Bubenské ulice s oddělením od veškeré individuální automobilové dopravy.

Od původního nádraží Praha-Bubny byla zastávka Vltavská vzdálena několik stovek metrů, a přestože existovala přímá přístupová trasa pro pěší od metra až k budově nádraží, nešlo o spojnici příliš využívanou. To se změnilo poprvé v roce 2017, kdy byly vlaky ve směru od Kladna a Rakovníka

ukončeny v souvislosti s rekonstrukcí Negrelliho viaduktu na provizorně vybudované zastávce Praha-Bubny Vltavská (přibližně v místech dnešní stanice Praha-Bubny), z níž byl zajištěn přímý přestup na metro a tramvaje. Železniční zastávka sloužila svému účelu od 4. 7. 2017 do 1. 6. 2020. Po tuto dobu bylo možné poprvé v hlášení prostředků MHD slyšet za oznámením názvu zastávky „Vltavská“ i charakteristický doplněk „přestup na linky S a další vlakové spoje“.

Druhý (závěrečný) díl bude publikován 28. 10. 2025.

Url: [Tramvají přes nové nádraží Praha-Bubny – I. část](#)