

Tramvají přes nové nádraží Praha-Bubny – II. část

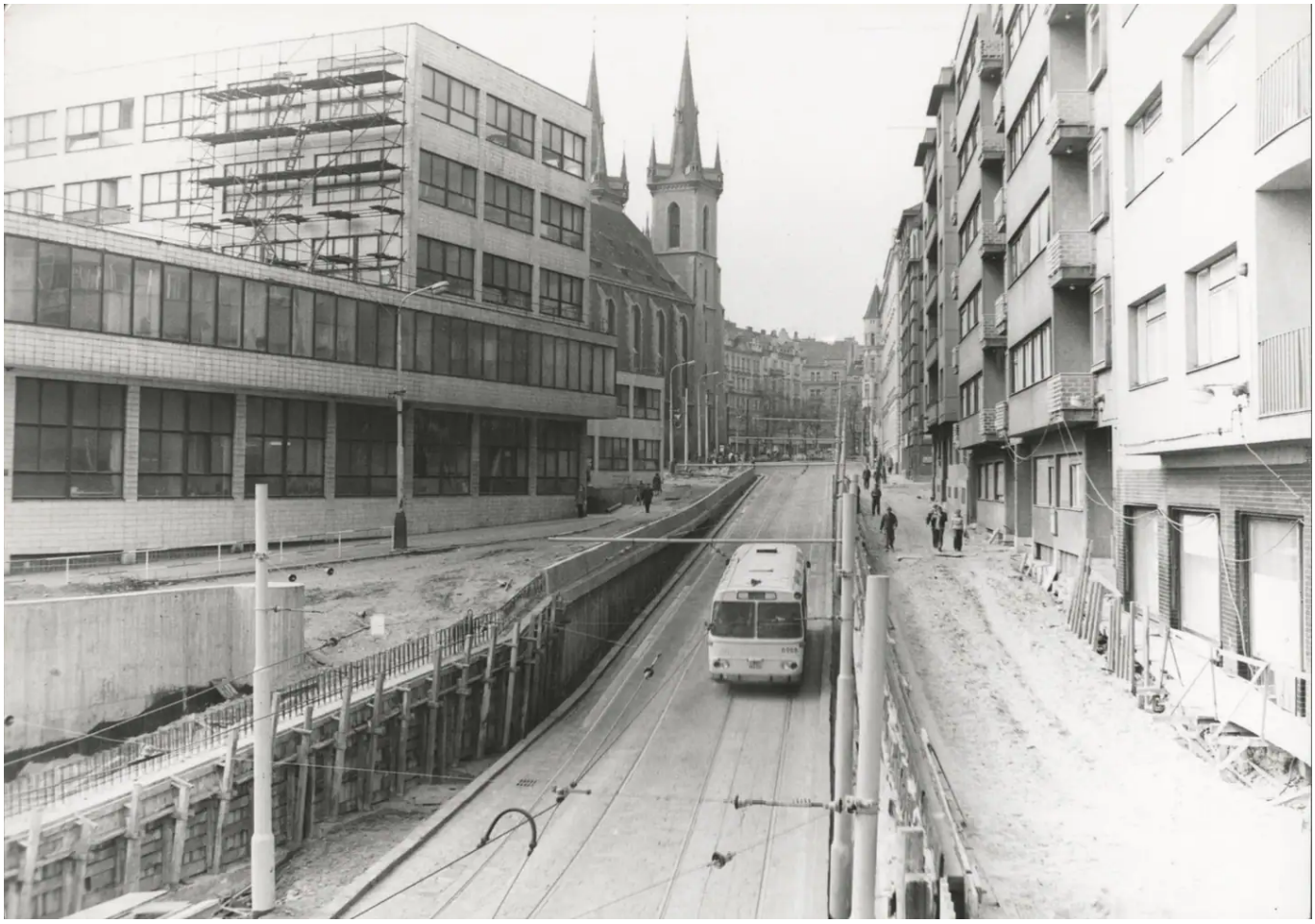
28.10 2025 18:28, Libor Hinčica, Tramvaje

V závěrečném díle se již podíváme na plány v oblasti Bubnů v souvislosti se zde plánovanou (a částečně již i realizovanou) zástavbou.

Přeložka v souvislosti s Vltavskou filharmonií

O možném přesunu stanice Praha-Bubny do nové pozice blíže stanici metra Vltavská, jež by umožnila rychlý přestup, se začalo hovořit až po roce 2000, kdy začala nová fáze studování a projektování tzv. rychlodráhy (prvně navrhované prokazatelně už v období protektorátu) Praha – Kladno. Záměr později usnul, avšak v roce 2012 se dočkal oprášení, když byly zahájeny přípravy na změně územního plánu, jež měla přesun nádraží do nové pozice umožnit. Správa železnic následně v roce 2013 zadala přípravu dokumentace části budoucí „rychlodráhy“, v níž už byl řešen i posun nádraží blíže k Vltavě.

Původní úvahy ovšem nijak nepočítaly s tím, že by se měla nějakým způsobem upravovat stávající tramvajová trať, tj. onen šikmý přejezd od Bubenského nábřeží do ulice Antonínské (ke Strossmayerovu náměstí), resp. na Hlávkův most. Most, který dnes bezprostředně navazuje na (novou) stanici Praha-Bubny a který je určený pro podjíždění budoucí tramvajovou tratí, byl do záměru vložen až později, a to v souvislosti se dvěma projekty, jež se časově takřka protnuly. Na časové ose prvním z nich (avšak k realizaci nyní vzdálenějším) je vybudování nové čtvrti nazývané všeobecně Bubny-Zátory (byť jde o označení místopisně ne zcela přesné). Později se k němu přidala studie tzv. Vltavské filharmonie, pro níž byla v roce 2021 finálně zafixována poměrně velkorysá pozice předpokládající rozložení od vltavského břehu až po stávající výstup z metra, tj. včetně prostranství, v němž se dnes nachází tramvajová trať.



Antonínská ulice doznala v souvislosti s úpravou předmostí Hlávkova mostu výrazné proměny. Tramvajová trať zde byla zahloubena a Bubenskou ulici již kříží mimoúrovňově. Územní studie Bubny-Zátory navrhuje zrušení podjezdu a návrat tramvají do silniční úrovně, to ale patrně nebude možné kvůli aktuálním hlukovým limitům. (zdroj: Archiv hl. m. Prahy)

Návrh Vltavské filharmonie, jež vzešel z dílny dánského architektonického studia *Bjarke Ingels Group*, byl ze strany architektů zpravidla pozitivně hodnocen, prvotní studie ale musela respektovat zadání ve vztahu k okolní dopravní síti, která vzešla z Územní studie Bubny-Zátory, vypracované o dva roky dříve. Nedostatkem této studie bylo velmi povrchní řešení dopravních vztahů, které tak musely být v nadcházejícím období podrobněji rozebírány při vypracování projektu, přičemž poměrně brzy vyplynuly některé nedostatky Územní studie Bubny-Zátory, které byly již v době jejího vzniku ve vztahu k oblasti u stanice metra Vltavská kritizovány.

Klíčovou infrastrukturou v oblasti přitom není tramvajová trať ani v podzemí uschované metro, ale Severojižní magistrála, resp. vzájemné propojení jejích částí mezi Hlávkovým mostem a Argentinskou ulicí. Mimořádně vytížené nájezdy a sjezdy z magistrály budou muset protínat samotnou stavbu Vltavské filharmonie. S ohledem na prostorová omezení se předpokládá, že bude jeden z nájezdů dokonce zrušen, resp. nahrazen složitější objížďkou. Uklizení automobilů do přízemí filharmonie už neposkytne další prostor pro tramvajovou trať, u níž byla už ve studii Bubny-Zátory navržena přeložka, ale i významné terénní úpravy.



Současná podoba tramvajové křižovatky. „Fialový“ vůz 15T přijíždí od sjezdu z Hlávkova mostu, přímá trať pokračuje do Antonínské ulice, odkud přijíždí rovněž vůz typu Škoda 15T. (foto: Libor Hinčica)

Jak již víme, od roku 1980 tramvajové tratě z Antonínské ulice i z Bubenské ulice sjíždějí, takže Bubenská ulice je překonávána tramvajemi mimoúrovňově. Plán přeložky počítá momentálně s tím, že by se mimoúrovňové křížení eliminovalo a celkově neutěšená oblast by byla výškově vyrovnána tak, že by se křižovatka zacelila víceméně do podoby, kterou měla před začátkem budování magistrály v dané oblasti. Bubenská ulice by se tak opět stala silnicí začleněnou do městského prostoru s někdejším palácem Elektrických podniků na straně jedné a budovou Vltavské filharmonie na straně druhé.

Tento návrh (vyplývající již z Územní studie Bubny-Zátory) ovšem nikterak nezohledňoval aktuální hlukové normy, které zde obdobnou rekonstrukci umožňují pouze za předpokladu, že by došlo k aplikaci obdobných protihlukových opatření, jako jsou například ta použitá na ulici Plotní v Brně. V takovém případě by ale tramvajová trať nepomohla ke splynutí částí rozdělených nyní mimoúrovňovou křižovatkou a nadále by tvořila v uličním prostoru bariéru (navíc poměrně nevzhlednou). Směrem k zastávce Vltavská by pak dle představ autorů studie z roku 2019 musela tramvajová trať po překonání staronové křižovatky tak jako tak sestoupat na nižší úroveň, což by se mělo uskutečnit plynule díky nově uskutečněným terénním úpravám. S ohledem na to, jaké provozní i stavební komplikace (budování protihlukových stěn) jsou se zrušením podjezdu v Antonínské ulici spojeny, nepanuje stále na realizaci této části přeložky tramvajové trati shoda, a především pražský DP vcelku pochopitelně trvá na zachování stávajícího stavu.



Přeložce tramvajové trati by měl padnout za oběť současný výstup metra, protože tramvajová trať je navržena skrze něj. Výstup z metra by měly být nově o 90° otočen a směřovat přímo k nádraží. (foto: Libor Hinčica)

Bez ohledu na to, která z variant (zachování mimoúrovňového versus vytvoření úrovňového křížení) bude nakonec upřednostněna, platí, že bezprostředně za křížením s Bubenskou ulicí by se mělo vedení tratě kvůli budově Vltavské filharmonie napřímit. Nově se tedy již nepočítá s aktuálním vedením šikmo, jako je tomu nyní, ale přímým směrem pod letos zprovozněný železniční most, kde by také teprve měly vzniknout nové zastávky umožňující rychlý přestup na vlak. Stavba onoho mostu, vyvolaná až schválením bubensko-zátorské studie (původně zde byl navržen pouhý podchod pro pěší) představovala samostatnou investiční akci hl. m. Prahy, kterou se podařilo – na tuzemské poměry nevídaně – v krátké době zkoordinovat se Správou železnic.

V cestě přímému vedení tramvajové trati stojí stávající vstup do metra. Ten by byl zrušen a nahrazen výstupy novými, které by byly o 90 ° otočeny, a tím vedeny rovnoběžně z tratí. S ohledem na to, že sestup k nástupišti metra je dnes ve dvou výškových stupních s rozdělením v mezipatře, je taková změna výstupů poměrně snadno proveditelná. Cestující by tedy nově při výstupu z metra vystoupali po stávajícím schodišti do existujícího mezipatra, odkud by se buďto vydali vpravo či vlevo po nově vybudovaných schodech. Otočením výstupu z metra by se současně docílilo i kratší docházkové vzdálenosti k samotné železniční stanici Praha-Bubny, resp. k nově vytvořeným zastávkám pod mostem (byť se do budoucna počítá s tím, že z metra bude možné dojít na vlak také prostřednictvím nově vybudovaného severního výstupu).



Budoucí těleso tramvajové trati. Nyní vysazené stromy budou muset trati zase ustoupit. (foto: Libor Hinčica)

Tramvajová trať by po opuštění zastávky pokračovala za most, kde by odbočila vpravo a po několika desítkách metrů by se napojila opět do stávající tratě na Bubenském nábřeží. Realizace tohoto záměru se předpokládá koordinovat se zahájením stavebních činností souvisejících s Vltavskou filharmonií, nejde nicméně o přímou vyvolanou investiční akci (je řešena samostatně). Zahájení stavby nového svatostánku hudebníků se stále optimisticky předpokládá už v roce 2027.

Nové tramvajové tratě v nové čtvrti

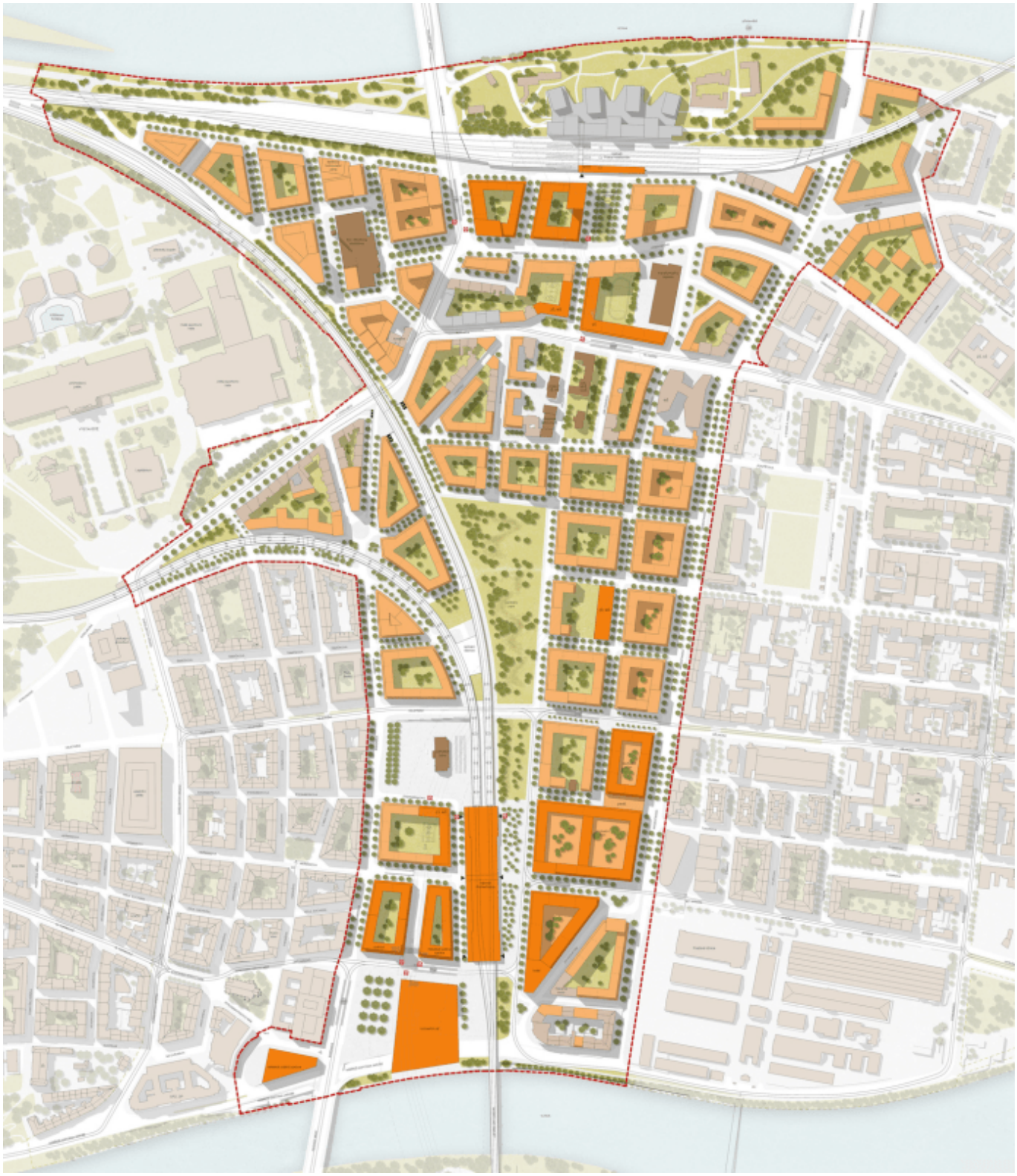
Kromě popisované přeložky se výhledově počítá s tím, že by se oblast kolem nádraží Bubny měla stát i lokalitou, v níž vznikne zcela nová tramvajová trať, resp. tratě. Ohlédneme-li se do historie, zjistíme, že již v roce 1991 byl brownfield v oblasti Holešovic-Bubnů označen za jednu z nejvýznamnějších rozvojových oblastí Prahy. Záhy začaly být připravovány první urbanistické studie, jež měly posloužit jako podklad pro změnu územního plánu, nicméně když v roce 1999 spatřil tento územní plán světlo světa, byla na oblast vyhlášena stavební uzávěra s tím, že je nutné před zahájením budování nové zástavby prověřit nejprve celkovou koncepci území. Pomineme-li studie z per developerů, byla podkladová studie zadána ateliéru CMC Architects až v roce 2012. Dokončena byla o dva roky později, avšak Praha 7, pod níž uvedená oblast spadá, vyjádřila s jejími závěry nesouhlas a prosazovala – nutno říct, že s ohledem na význam lokality zcela správně – vypracování návrhu na základě urbanistické soutěže. Ta byla připravena v roce 2017 pod taktovkou Institutu plánování a rozvoje (IPR), přičemž návrh nakonec do roku 2019 zpracovala společnost *Pelčák a partner architekti* v kooperaci s německým studiem *Thomas Müller Ivan Reimann Architekten GmbH*.



Pohled na most, pod nímž by měla podjíždět tramvaj. V místě je plánován kolejový trojúhelník. Směrem k fotografovi bude odbočovat větev napojující se do tratě na Bubenském nábřeží, na opačnou stranu by měla být vybudována trať skrze území určené k zástavbě. (foto: Libor Hinčica)

Již záměr z roku 2012 počítal s tím, že by se dnešní Argentinské ulici vytvořila rovnoběžně vedená sestra, pro níž byl zvolen pracovní název Brazilská. Své místo na ní měla mít i nová tramvajová trať. Přestože se koncept zástavby po odevzdání nového návrhu z roku 2019 výrazně proměnil, s tramvají se ve středovém koridoru počítá nadále.

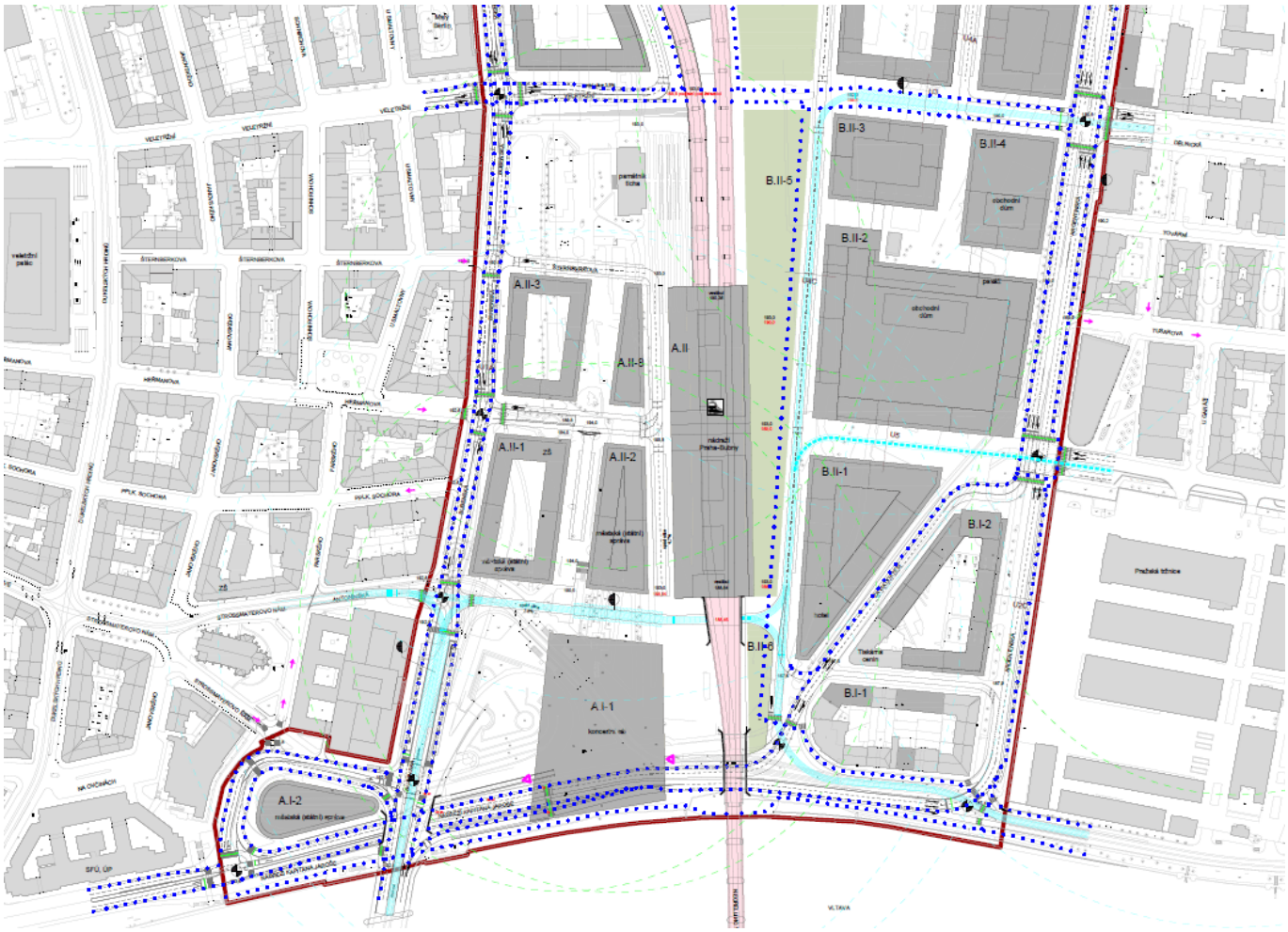
Studie z roku 2019 přitom řešila otázku tramvajových tratí v širších souvislostech i mimo dotčenou oblast. I ta je sama o sobě opravdu impozantní a dosahuje velikosti 110 ha, když se rozkládá doslova od Vltavy k Vltavě, tj. zabírá na délku celou část charakteristického vltavského oblouku. Všeobecně se nová část nazývá Bubny-Zátory, historicky však tzv. Zátory představují jen jižní část řešeného území, jež je navíc už dnes i zastavěná, a urbanisté se zde tudíž příliš rozmáchnout nemohli. Hlavní – dnes ladem ležící – plocha někdejších železničních dílen s chátrající památkově chráněnou vodárenskou věží, na níž by opravdu měla vyrůst zcela nová čtvrť, spadá z hlediska historických hranic pod Holešovice, mimoto byly v rámci studie řešeny i část Letné (na opačné straně nádraží Bubny) a lokalita za nádražím Holešovice u Vltavy (kde již v mezičase v souladu s návrhem první nové stavby pod taktovkou developera vznikly).



Celkové řešené území v rámci studie Bubny-Zátory sahá doslova od Vltavy k Vltavě. (zdroj: Územní studie Bubny-Zátory)

Nová tramvajová trať pro obsluhu řešeného území by měla vést přibližně středem brownfieldu. Odbočka by měla vzniknout bezprostředně za nádražím Bubny, kde by tak vznikl kolejový trojúhelník. Pro ten je již nyní v oblasti ponechána prostorová rezerva a vedení inženýrských sítí pod povrchem respektuje všechna ramena trojúhelníku. Nová trať by byla po levé straně (ve směru od nádraží Bubny) lemována plánovaným tzv. Centrálním parkem, po pravé pak novou zástavbou. Její napojení ovšem nemělo být provedeno až u holešovického nádraží, ale do ulice Komunardů do

stávající tramvajové tratě, což znamená, že bylo nutné navrhnout odbočení nové tratě vpravo. Prověřovány byly dvě varianty, a to po ulici Jateční z opačné strany Holešovické tržnice, anebo po ulici Dělnické. Tím by tramvajová trať obsloužila výrazně větší území, navíc by ústila do ulice Komunardů až v křižovatce, kde se odděluje tramvajová trať k Libeňskému mostu. V lokalitě by tak bylo možné vytvořit kompletní tramvajovou křižovatku.



Navrhované vedení tramvajových tratí v oblasti. Z obrázku je zřejmá přeložka u nádraží včetně napojení na stávající trať na Bubenském nábřeží. Dále je možné vidět obě navrhované nové trasy, z nichž jedna by využívala ulici Jateční a druhá ulici Dělnickou. Zatímco trasa po ulici Jateční není preferovaná, řešení po ulici Dělnické ve výsledku patrně nebude možné realizovat kvůli hlukovým limitům. Realisticky se tak momentálně jeví varianta, která ve studii blíže prověřována nebyla, avšak je pro ni provedena příprava, tj. namísto odbočení tratě doprava k Libeňskému mostu použít odbočení vlevo a směřovat trať tam, kde již v minulosti existovala – do ulice Veletržní. (zdroj: Územní studie Bubny-Zátory)

Ve vztahu k ulici Jateční byla prověřována i varianta možného vybudování tramvajové propojky přímo skrze areál Holešovické tržnice. Tramvajová trať po Bubenském nábřeží ale měla být nadále zachována, idea navíc narážela na skutečnost, že areál tržnice je dnes památkově chráněn. Myšlenka proto byla zavrhnuta jako nereálná a fakticky (vzhledem ke zdvojení tratí na mrňavém území) i nesmyslná. V případě realizace tratě v ulici Jateční byly celkové benefity nízké. Nově zastavěnou oblast by tramvajová trať obsloužila jen minimálně, navíc se pro prověření jeví jako takřka nereálné funkční vybudování nové křižovatky ulic Jateční a Argentinské (a Za Viaduktem, budeme-li brát i směr od nádraží Bubny). Ačkoli tramvajová trať v Jateční ulici, jejíž délka by dosahovala přibližně 800 m, zůstala ve finálním urbanistickém návrhu zachována, je uváděna pouze jako alternativní.

Jednoznačně preferováno je vedení tramvajové tratě skrze novou zástavbu až na úroveň ulice Dělnické a odbočení do ní. Tato tramvajová trať by měla délku cca 1 100 m.

Dnes je na místě navrhovaného odbočení pouze chodník pro pěší (a cyklisty), v budoucnu by zde měla vzniknout plnohodnotná ulice (Nicolase Wintona), kterou by tramvaj před napojením do stávající Dělnické ulice využívala. Určitou zajímavostí je, že výhledově není vylučována možnost, že by tramvajová trať mohla být vedena po této ulici i opačným směrem, tj. pod železniční trať, čímž by se dostala do sousedství původní stanice Praha-Bubny. Trať by pak pokračovala dále Veletržní ulicí s napojením do ulice Dukelských hrdinů, čímž by došlo k obnovení spojnice existující mezi léty 1901–1978. Při realizaci tohoto záměru by se dalo říci, že by tak fakticky bylo obnoveno původní spojení z roku 1901, ovšem s tím rozdílem, že by železniční trať nebyla objížděna tramvají zleva (po ulici Bubenské), ale zprava (skrze novou zástavbu), a byla by tudíž dvakrát podjížděna (u nového i starého nádraží Bubny).



Na území po železničních dílnách zůstala alespoň zachována budova vodárny. Ta by měla být zakomponována do nové zástavby. Tramvajová trať by měla být vedena středem území. Blíže k nádraží je plánován park, na opačné straně nová zástavba. (foto: Libor Hinčica)

Uvedená tramvajová propojka sice nebyla přímo do studie řešené oblasti zahrnuta jako infrastrukturní stavba, jež by měla být po zahájení stavebních činností v oblasti skutečně vybudována, na druhé straně ji studie zohlednila do té míry, že všechny stavby v oblasti mají být vybudovány tak, aby bylo do budoucna možné trať jednoduše postavit, tj. počítá se zde s kompletní přípravou. V rámci stavby nové estakády směrem k železniční zastávce Praha-Výstaviště tak byly například základy vybudovány tak, aby po vytvoření plánované silnice byla podjezdná výška dostatečná i pro potřeby tramvají.

Ačkoli toto řešení tramvajové trati nebylo blíže rozpracováno, v mezidobí let 2019–2025 byly

prověřeny hlukové limity v případě vedení větve po ulici Dělnické, přičemž se ukázalo, že zde prakticky není možné tramvajovou trať postavit. Oficiálně tak v územní studii spojka směrem k Libeňskému mostu zůstává jako upřednostněná varianta, zdá se však, že pokud by měla vzniknout tramvajová trať skrze novou čtvrť, bude jedinou reálnou možností její napojení nikoli vpravo k Libeňskému mostu, ale právě na opačnou stranu vlevo do ulice Veletržní.

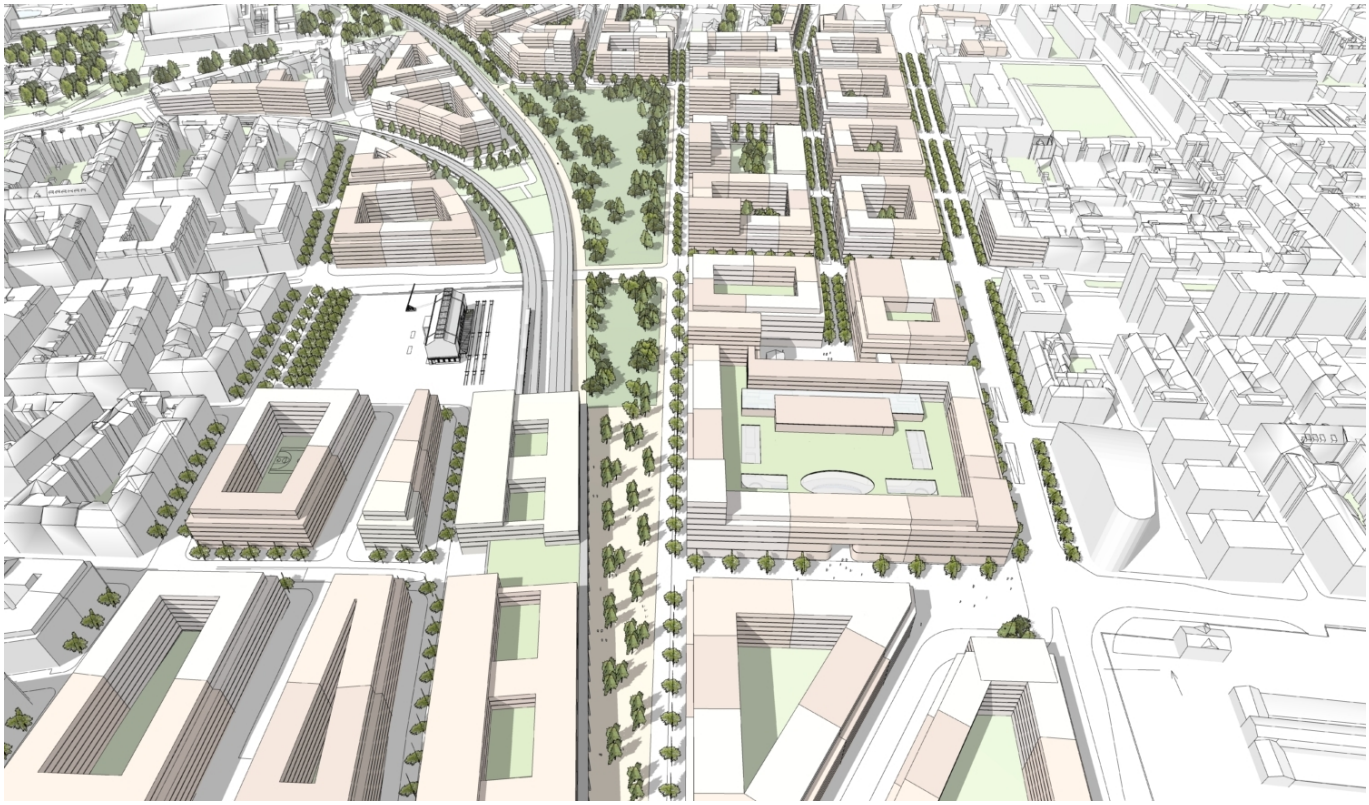


Současná podoba ulice Dělnické. Tramvajová trať by měla být dle preferované varianty vedena právě touto ulicí (za zády autora směřuje ulice směrem k Libeňskému mostu, naopak před autorem by měla na Dělnickou ulicí navazovat nová komunikace Nicolase Wintona, která má dnes podobu jen chodníku a cyklostezky. (foto: Libor Hinčica)

Velká část řešeného území (fakticky všech částí, jichž se týká vedení nově navrhované tratě, resp. tratí) je dnes v majetku soukromé společnosti *Bubny development s. r. o.*, jež spadá do portfolia realitního impéria Radovana Vítka *CPI Property Group*. Pro zahájení stavby dle vypracovaného urbanistického plánu je nutné provést ještě zanesení změn do Metropolitního plánu, jehož schválení se očekává až v roce 2026. Ty rozvážou ruce developerům, kteří chtějí oblast zastavět. Budování nových kancelářských a obytných budov (a dalších staveb občanské vybavenosti) by mělo trvat zhruba 15 let, dokončení projektu lze proto očekávat nejdříve v roce 2040.

Samotná nová tramvajová trať je prozatím jen čárou v mapě. Na její studii či projektu se vůbec nepracuje, v územním plánu města se pouze předpokládá, že očekávaným investorem bude hl. m. Praha, resp. jím vlastněný DP. Je však dobře, že byla pro obsluhu tak rozlehlého území od počátku zanesena a alespoň základně i variantně posouzena, byť je bohužel nutno konstatovat, že ve vztahu k plánovanému napojení k Libeňskému mostu patrně nerealizovatelně (naštěstí zde existuje ona alternativa s ulicí Veletržní). Kdy by se Praha mohla tratě (či tratí) dočkat (ve které etapě výstavby nové čtvrti) zůstává s otazníkem. Pražský DP se její stavbou dosud nikterak nezabývá, neboť její

záměr nebyl dosud schválen ani ze strany Rady hl. m. Prahy.



Návrh zástavby území Bubny-Zátory, Tramvajová trať by měla být vedena středovou komunikací. (zdroj: Územní studie Bubny-Zátory)

Vodní tramvaj

Závěrem pro úplnost textu se ve vztahu k dopravní obslužnosti zmíníme ještě o jedné zajímavosti, kterou studie z roku 2019 navrhuje jako doplněk k nabídce dopravních spojení. Jde o tzv. vodní tramvaj, která však navzdory názvu nemá s klasickou tramvají nic společného. Autoři studie předestřeli, že by u nádraží Holešovice mohlo být vybudováno přístaviště, odkud by byla zavedena pravidelná lodní doprava po toku Vltavy s ukončením u Vltavské (na opačnou stranu by bylo možné trasu prodloužit až do Troji). Lodě by tedy obsluhovaly již zmiňovaný vltavský oblouk. Primární funkce tohoto dopravního prostředku by byla rekreační se zaměřením na turistiku a volný čas. Přesto by měla být „vodní tramvaj“ zanesena do systému pražské veřejné dopravy, v níž jsou dnes lodě využívány v dopravně důležité roli přívozů. Zdá se však, že tato část studie se realizace nedočká a v současné době se s žádnou říční linkou obdobného charakteru v Praze nepočítá.



Loď Odra směřuje pod Libeňský most. Loď byla postavena v roce 1968 v Gdaňsku a jejím původním provozovatelem byl Dopravní podnik hl. m. Prahy. Dnes se využívá především pro cesty do Trói k zoologické zahradě. Idea „vodní tramvaje“, která by spojovala nádraží Holešovice s oblastí u Hlávkova mostu, byla od doby vzniku studie již opuštěna. (foto: Libor Hinčica)

Url: Tramvají přes nové nádraží Praha-Bubny – II. část