

KUDY VEDOU CESTY NA SPŠD

Letošní přijímací řízení bylo ovlivněno trvajícím pandemií koronaviru. Proto jsme jako jedno ze vstupních kritérií zvolili i tzv. motivační dopis. Jsme přesvědčeni, že může vypovědět o uchazeči víc než známky ze školy či výsledky přijímací zkoušky. Příznám se, že četba těchto poutavých dopisů mě inspirovala k tomuto článku. Uvědomila jsem si, kolik zajímavých a zapálených mladých lidí se k nám do školy hlásí a jak moc si přejí být přijati právě k nám. Toto vědomí mě naplňuje hrdostí a potvrzuje, že SPŠD má mezi uchazeči dobrý zvuk, že úsilí vedení školy i našich pedagogů má smysl a do budoucna i velký potenciál.

Zdaleka ne všichni možnost motivačního dopisu využili. Ti, kteří jej napsali, v něm většinou popisují svůj vztah k vybranému oboru, městské či železniční dopravě a s respektem se vyjadřují ke škole i Dopravnímu podniku. Dopisy byly psané většinou na počítači, vzácněji vlastní rukou. Obdrželi jsme i několik fotografií vlastnoručních výrobků a dokonce i dětské obrázky nových tras metra tak, jak je před mnoha lety navrhl tehdy pětiletý nadšený dopravák.

V naprosté většině se žáci 9. tříd o výběru střední školy rozhodovali na základě kladných referencí, které na naši školu dostali od příbuzných, známých či od učitelů a poradců na základní škole. Mnohé ovlivnily naše webové stránky nebo Dny otevřených dveří, které jsme letos organizovali on-line. Významnou roli při výběru u některých sehrála rodinná tradice, která se váže k DPP, k naší škole či k oboru, který se v některých rodinách dědí z generace na generaci.

Mezi nejčastěji zmiňované motivace uchazečů patří touha stát se strojevodou metra, řidi-

V CYKLU DP KONTAKTU ZA KATEDROU JSME HLEDALI MJ. MOTIVACI, KTERÁ VEDLA PEDAGOGY SPŠD K TOMU, ŽE SE STALI UČITELI. PRO PRÁZDNINOVÉ ČÍSLO JSME PŘIPRAVILI ČLÁNEK O MOTIVACI TĚCH, KTERÍ SE O VZDĚLÁVÁNÍ NA TÉTO ŠKOLE TEPRVE UCHÁZEJÍ A PRO KTERÉ PŘIJETÍ KE STUDIU PŘEDSTAVUJE SPLNĚNÝ SEN.

čem tramvaje či autobusu, nebo dispečerem v DPP. Zaujaly také náborové programy podniku a možnost praxe na odborných pracovištích. Pro jiné byla důležitá orientace vybraných oborů na elektromobilitu i možnost naučit se opravovat nejen osobní auta, ale třeba i autobusy. Lákadlem byla také možnost zahraničních odborných stáží, kterou žáci vítají i jako skvělou příležitost k procvičení cizího jazyka.

Řada z kluků také zmínila, že by se rádi ve škole zúčastnili mezinárodního projektu vodíkových autíček Horizon, ve kterém je SPŠD již několik let velmi úspěšná. Dva přihlášení motokrosoví závodníci se zase těší, že v případě přijetí na školu si budou umět svoji motorku opravit sami. Ač jsme technická škola, stále častěji se na dřívě ryze chlapecké obory hlásí i děvčata. Dávno není výjimkou autotronička, automechanika, autolakýrnice, a dokonce u nás studují i elektrotechničky.

Významnou roli v rozvíjení zájmu o auta a dopravu mezi mladými hraje i prostředí internetu. Často kluci popisují, jak hrají nejrůznější počítačové hry, jejichž cílem je třeba oprava auta nebo návrhy dopravní infrastruktury ve městě. Asi dva uchazeči se pochlubili, že ve volném čase studují a porovnávají vývoj MHD v Praze a jiných evropských velkoměstech. Své znalosti využili i ve vědomostních soutěžích. Často se kluci věnují modelařině a jeden z nich si do-

konce papírové a plastové modely dopravních prostředků sám vyrábí. Dva šikovní adepti již dokonce přispívají fotkami či články do odborných časopisů a někteří provozují amatérské kanály o dopravě na YouTube.

Prostřednictvím motivačního dopisu se budoucí studenti s námi podělili i o radost ze svých prvních profesních úspěchů – dokázali už vyrobit a sestavit funkční elektromotor, detektor kovů, rádio a dokonce i raketku na vodíkový pohon. Jiný se pochlubil, že již sám zvládne diagnostikovat auto, přezout pneumatiky či vyměnit olej a jsou i tací, kteří doma opravují jednodušší elektrospotřebiče nebo elektronické hračky. Zkrátka, motivací je spousta a všichni by byli rádi, kdyby byli na naší školu přijati.

Zdá se, že Dopravní podnik se může těšit na příliv nadšených zaměstnanců, a my věříme, že jim naše škola pomůže jejich sny naplnit. ■

*Dobry den pane Nikolu
rad bych studoval v Vaši škole. Jsem z Prahy a chci se naučit opravovat auta a autobusy. Jsem z Prahy a chci se naučit opravovat auta a autobusy. Jsem z Prahy a chci se naučit opravovat auta a autobusy. Jsem z Prahy a chci se naučit opravovat auta a autobusy.*



UKÁZKY Z PAPIROVÝCH MODELŮ JANA KRUMPOLCE



PRVNÍ SNÍMEK JE VLASTNĚ Z KONCE... TRAŤ VE „VELKÉ OPLETALOVĚ“ JE UŽ TŘI ROKY ZRUŠENA A JEN MALÝ KOUSEK BYL ZACHOVÁN, ABY ZDE BYLO MOŽNÉ ODSTAVIT NAPŘÍKLAD POROUCANÝ VLAK, JAKO NA TOMTO SNÍMKU IVO MAHELA ZE 13. ČERVENCE 1981. ZAJÍMAVOSTÍ JE AUTO VLEVO – ŽIGULÍK V BARVÁCH DISPEČINKU

ŽIVOTOPIS KOLEJÍ V OPLETALOVĚ ULCI

ZBYTKY ODPOJENÝCH TRAMVAJOVÝCH KOLEJÍ SMĚŘUJÍCÍCH NA KŘIŽOVATCE ULCI BOLZANOVA A OPLETALOVA (KDYSI NESOUČÍ JMÉNO MARIÁNSKÁ, LÜTZOWOVA A ZA VÁLKY BEETHOVENOVA) PŘIPOMÍNÁJÍ, KUDY KDYSI JEZDILY TRAMVAJE. A JAK NEDÁVNÁ REKONSTRUKCE UKÁZALA, NOVÉ VÝHYBKY NAZNAČUJÍ, KDE BY TRAMVAJ ZNOVU JEZDIT MOHLA.



ZATÍM NEJSTARŠÍ ZNÁMÝ SNÍMEK TRAMVAJE V DNEŠNÍ OPLETALOVĚ ULCI POCHÁZÍ ASI Z DOBY KOLEM ROKU 1910. VŮZ LINKY Č. 1 SMĚŘUJÍCÍ K HYBERNSKÉ ULCI A K PRAŠNÉ BRÁNĚ



PŘI VÝSTAVBĚ TRATĚ V OPLETALOVĚ ULICI BYL V ROCE 1972 ZALOŽEN I POČÁTEK BUDOUcíHO PODJEZDU POD MAGISTRÁLOU, ZPROVOZNEŇENÉHO V ROCE 1977. NOVÉ KOLEJE V BOLZANOVĚ ULICI BYLY PROTI PŮVODNÍ TRATI POSUNUTY K PARKU. SNÍMEK POŘÍDIL 18. ČERVNA 1972 IVO MAHEL

Opletalova ulice, především její část mezi Hyberskou a Bolzanovou, nazývaná nezdávka slangově „malá Opletalova“, se s tramvajemi potkala vícekrát. Poprvé tomu bylo již na počátku minulého století. Vše ale začalo ještě o něco dříve.

Když mladé Elektrické podniky královského hlavního města Prahy – dnešní Dopravní podnik hlavního města Prahy – uvedly v září 1897 do provozu svoji žižkovskou část okružní tratě Praha – Žižkov – Vinohrady, byly do ní zabudovány výhybky pro další trať projektovanou přes Senovážné náměstí, Senovážnou ulicí a odtud nezvyklým polokruhem ulicemi Truhlářskou a Petruskou přes Těšnov do ulice Na Florenci. Po odkoupení koněspřežné tramvaje v roce 1898 se ale zásadním způsobem změnila představa o pražské síti elektrických tramvají, projekt byl nakonec opuštěn a zbyly po něm jen zmíněné výhybky.

Nezůstaly ale bez využití. V roce 1901 byla na výhybky napojena celkem 110 metrů dlouhá odbočka do Bolzanovy ulice z větší části dvoukolejná, s patnáctimetrovým jednokolejným ukončením, která krátce posloužila

od 17. června jako obratiště nové tramvajové linky směřující na Smíchov, pozdější devítky. Bylo to ale jen krátké období, protože linka byla od 28. října 1901 převedena na Žižkov a na konečné ji vystřídala budoucí jednička přijíždějící z Vršovic.

První život

A to už se dostáváme k prvnímu tramvajovému období v dnešní (malé) Opletalově ulici. Naléhavá potřeba zajistit přímé spojení nádraží císaře Františka Josefa (Praha hlavní nádraží) s křižovatkou u Prašné brány vedla k vypracování projektu spočívajícím v prodloužení dosavadního obratiště z Bolzanovy ulice dvoukolejně do Hyberské. Na křižovatce Bulhar totiž poloha kolejí okružní tratě neumožňovala zřídit oblouky do Hyberské. Projekt byl předložen komisi 16. října 1903 a během krátké doby byl realizován.

Již 19. listopadu 1903 byl nový traťový úsek uveden do pravidelného provozu. V „malé Opletalově“ byl před obloukem do Hyberské vložen levý kolejový přejezd umožňující v případě potřeby manipulační obracení. Celá trať Hyberská – Bolzanova měřila 265 metrů.

Tento způsob jízdy k Prašné bráně vydržel poměrně dlouho, 18 roků, než byla přestavěna křižovatka Bulhar tak, aby bylo možné jezdit do Hyberské výhodnější trasou. Nové koleje byly dány do plného provozu 7. září 1921 a trať v Bolzanově a „malé Opletalově“ byla opuštěna. Zůstala ale zachována pro různé manipulační potřeby.

Konec první tratě v Opletalově ulici byl vyvolán až o čtyři roky později po rozhodnutí postavit novou trať označovanou názvem Jindřišská ul. – Bolzanova ul. Část v Bolzanově ulici byla využita pro novou trať, část v „malé Opletalově“ byla 17. listopadu 1925 odpojována od kolejí Hyberské a následně snesena. Nová trať přes Senovážné náměstí byla uvedena do provozu 24. ledna 1926, kdy tudy jako první linka byla vedena šestka.

Pro úplnost uvedme, že koleje v Bolzanově ulici byly na okružní trať Praha – Žižkov – Vinohrady nově napojeny dvoukolejným trojúhelníkem, který tu o něco později umožnil vedení nové linky číslo 21. Následujících jedenadvacet let byla dnešní Opletalova ulice bez tramvají, pouze ji křižovala trať Jindřišská ul. – Bolzanova ul.

Druhý život

Změnu přinesl až rok 1947, kdy byla v „malé Opletalově“ postavena jednokolejná manipulační trať umožňující v případě potřeby nouzové obracení vlaků jedoucích od Žižkova anebo od Hlavního nádraží. Byla pojižděna směrem od Bolzanovy do Hyberské a byla určena také k odstavování záložních anebo vadných tramvajových vlaků. Její celková délka byla 149 metrů. Během spartakiád v letech 1955, 1960 a 1965 zde obracela zvláštní linka číslo 30 směřující odtud na spartakiádní smyčku Dlabáčov. Při sletu v roce 1948 využita nebyla.

Aby se manipulační možnosti v centru Prahy zlepšily, byla v roce 1956 kolej v Opletalově ulici postupně doplněna o dva oblouky umožňující obracení i ve směru od centra. Od 15. května byl k dispozici oblouk od Jindřišské do Opletalovy a od 27. května i oblouk z Opletalovy do Hyberské ulice směrem k Prašné bráně.

Není bez zajímavosti, že se od té doby v případě potřeby dala trať v „malé“ Opletalově využít i obousměrně. Například od 22. června (15 hodin) 1957 do ranního vyjždění 23. červ-



TRATĚ V OPLETALOVĚ ULICI, I KDYŽ BYLA OD POČÁTKU JEN PROVIZORIEM, BYLA POSTAVENA NA BETONOVÉ DESCE S REKTIKACÍMI PRAČI, KTERÉ BYLY NÁSLEDNĚ ZABETONOVÁNY. ULICI VNÍMÁME JAKO PŘÍMOU, ALE VE SKUTEČNOSTI SE MÍRNĚ LOMÍ A NAVÍC I JEJÍ ŠÍRKA JE PROMĚNLIVÁ, ČEMUŽ SE MUSELO PŘÍPŮSOBIT I SMĚROVÉ VEDENÍ KOLEJÍ. FOTOGRAFIE JIŘÍHO ČERMÁKA UKAZUJE PRŮBĚH STAVBY 12. BŘEZNA 1972

Zde – i když je to zcela mimo téma Opletalovy ulice – je vhodné uvést, že tehdy okružní dvojka, protože nemohla jet v obvyklé trase přes Žižkov, musela v obou směrech couvat

Třetí život

Třetí zásadní změnu tramvajové dopravy v této oblasti přinesla potřeba vyloučit tramvaje z tratě kolem Hlavního nádraží a převést je dočasně do Opletalovy ulice z důvodu výstavby podzemní tramvaje (fáze projektu tratě) a metra (fáze realizace tratě) a samozřejmě severojižní magistrály.

Už v březnu 1967 byla vypracována Technická studie objížďky v Opletalově ul. pro kolejovou a nekolejovou dopravu. Předpokládána tramvajová trať měla začínat na Václavském náměstí a vést Opletalovou ulicí v celém jejím průběhu až do Hyberské. Celková délka měla dosáhnout přibližně 900 metrů (ve studii je uvedeno staničení ulice, nikoliv tramvajové tratě). Na Václavském náměstí měla být zapojena dvoukolejným trojúhelníkem, přičemž pro jízdu od Vinohradské se předpokládalo zřízení třetí předjízdny koleje, podobně jako tomu bylo na Můstku.

V úseku Václavské náměstí – ul. Politických vězňů byla poloha kolejí navržena ve dvou variantách – buď u severního, nebo u jižního chodníku. V úseku Jeruzalémská – Bolzanova byla trať umístěna blíže k jižnímu chodníku, protože respektovala benzínovou čerpací stanici. Na křižovatce s ulicí Bolzanovou se předpokládalo napojení od Jindřišské v podobě dvoukolejného trojúhelníku, přičemž byl respektován tehdejší domek městské váhy.



DVA ROKY, TEDY TŘETINU DOBY TRVÁNÍ TRATĚ, SE OPLETALOVOU ULICÍ PROHÁNĚLY I STARÉ TRAMVAJOVÉ VLAKY. NA TOMTO SNÍMKU ZACHYTL JIŘÍ ČERMÁK 2. ČERVENCE 1972, TEDY KRÁTCE PO ZAHÁJENÍ PROVOZU, „MOTORÁK“ Č. 2187 S „PLECHAČEM“ 1171 NA LINCE ČÍSLO 7

na při rekonstrukci křižovatky Bulhar vlaky linek č. 1 a 2 přijíždějící od Prašné brány Opletalovu ulicí couvaly, aby se dostaly do Bolzanovy ulice a na třídu Vítězného února (Wilsonovu), zatímco opačným směrem jely normálně.

i na Floře, kde nebyly k dispozici potřebné oblouky od Muzea k Orionce. Jiné linky, například devítka, obracela ve směru z Motola na trojúhelníku Hyberská – Opletalova.

Koleje od Jindřišské do Bolzanovy jsou ve studii zakresleny bez bližšího odůvodnění v technické zprávě pouze čárkovaně. Propojení z „malé Opletalovy“ do Bolzanovy uvažováno nebylo. Napojení do Hyberské ulice bylo navrženo opět jako dvoukolejný trojúhelník. Na nové trati se uvažoval jen jeden pár zastávek v prostoru mezi Růžovou a Jeruzalémskou ulicí.

Pětiletý skluz

Zajímavé jsou tehdy navržené termíny realizace. Zahájení stavby bylo navrženo 1. července 1967 (zbývalo ještě schválit projektový úkol a vyhotovit prováděcí projekt) a trať měla být pro tramvaje sjízdná již od 15. září 1967! Připomeňme ještě, že studie byla dokončena v době, kdy již rok probíhaly v Opletalově ulici přeložky inženýrských sítí a rozbíhala se stavba stanice tehdy navržené podpovrchové tramvaje Hlavní nádraží.

Pod vlivem dalšího vývoje, pro jehož zpracování nejsou k dispozici bližší údaje, byla tramvajová trať vybudována až o pět let později a její realizace trvala přibližně půl roku.

Proti původním předpokladům nakonec trať nezačínala na Václavském náměstí, ale na třídě Vítězného února, kde uhybala přes park mimo komunikaci přímo do severojižní části Washingtonovy ulice proti ulici Růžové a následně pokračovala Opletalovou ulicí, avšak v jiné poloze než navrhovala studie z roku 1967, což mělo za následek protioblouky v oblasti křižovatky s Bolzanovou ulicí.

Trojnásobné napojování

Práce na nové trati začaly zrušením původní jednokolejné tratě v „malé Opletalově“ 8. listopadu 1971. Ve vztahu k okolním tramvajovým tratím bylo důležité napojování nové tratě hned na třech místech. Jako první se uskutečnila stavba dvoukolejného trojúhelníku na křižovatce Hyberská – Opletalova, která začala večer 7. dubna 1972 a trvala do rána 17. dubna.

Další výluka začala 2. května 1972 a byla naplánována až do zprovoznění nové tratě. Tentokrát byla budována křižovatka Opletalova – Bolzanova, kde proti původním před-

pokladům byl zřízován i dvoukolejný oblouk z „malé Opletalovy“ do Bolzanovy a také propojení od Jindřišské do Bolzanovy. Založena byla tedy i část tratě v Bolzanově ulici, ale v nové poloze proti původní trati, která byla vlastně k uvedenému datu zrušena úplně.

Třetím místem pro napojení nové tratě byla třída Vítězného února. Ve večerních hodinách (od 19.00 h) 23. června 1972 byl trvale zastaven tramvajový provoz v úseku od rozestavených garáží Slovan po křižovatku Bulhar (a teprve k tomuto datu byla formálně zrušena i původní trať v Bolzanově ulici, která byla mimo provoz už od 2. května) a začalo se s napojováním oblouků k Washingtonově ulici.

Nové zastávky: Hlavní nádraží a Bolzanova

Nová trať byla uvedena do provozu 26. června 1972, přičemž koleje v Bolzanově ulici byly v délce 30 metrů zatím určeny pouze pro odstavování vadných vlaků, a to pouze na příkaz dopravního dispečinku. Délka nové tratě byla 790 m (přesně dle dokumentace



VELICE ZAJÍMAVÝ DIAPOZITIV Z 1. 12. 1982 UKAZUJE DOPRAVNÍ GULÁŠ NA KŘIŽOVATCE OPLETALOVA – BOLZANOVA. PROVOZ V „MALÉ OPLETALCE“ JE VELICE INTENZIVNÍ. ULICE JE PLNÁ TRAMVAJÍ, AUTA STOJÍ NA KOLEJÍCH, PŘEKÁŽEJÍ A SEMAFORY (S PEVNÝM CYKLEM) JEN SITUACI DÁLE BLOKUJÍ. LINKA 29 JEDE VÝLUKOVOU TRASOU (ASI V ÚSEKU FLORA – NÁM. REPUBLIKY PŘÍMO PŘES ŽIŽKOV, OPROTI STÁLÉ TRASE PŘES KORUNNÍ, KARLOVO NÁMĚSTÍ A PŘÍKOPY), NA Lince 26 JEŠTĚ JEZDÍ VOZY T1.

FOTO: ZDENĚK KAČENA



NA KONCI LÉTA 1989 JE SICE NA KŘIŽOVATCE OPLETALOVA – BOLZANOVA STÁLE MNOHO KOLEJÍ, ALE JEZDÍ SE UŽ JEN Z BOLZANOVY NA SENOVÁŽNÉ NÁMĚSTÍ A POUŽITÍ JDOU ODSTAVNÉ KOLEJE OPLETALOVA. VÝHYBKY OPLETALOVA – MALÁ OPLETALOVA JSOU STÁLE V ZEMI, ALE TROLEJ ZŮSTÁVÁ UŽ JEN NAD OBLOUKY K SENOVÁŽNÉMU NÁMĚSTÍ. NA POZADÍ STÁLE VIDÍME SEMAFORY NA KŘIŽOVATCE OPLETALOVA – HYBERSKÁ

FOTO: JAN ŠUROVSKÝ



VŮZ KT8D5 EV. Č. 9025 V KONEČNÉ ZASTÁVCE HLAVNÍ NÁDRAŽÍ 7. ČERVNA 1991. DÁLE K SENOVÁŽNÉMU NÁM. JE ROZKOPÁNO A VLAK OZNAČENÝ ZVENKU JAKO X, ALE VE SKUTEČNOSTI UVNITŘ JAKO LINKA 38, POJEDE ZÁHY ZPĚT NA ČERNOKOSTELECKOU. NA ZASTÁVCE JE JIŽ MODERNÍ PŘÍSTŘEŠEK DAMBACH A LIDÉ BUDOU NASTUPOVAT BARIÉROVĚ Z VOLNÉ KOLEJE

FOTO: JAN ŠUROVSKÝ



DŮVOD VÝLUKY JE VIDĚT TAKÉ NA TOMTO SNÍMKU Z 7. ČERVNA 1991: POSTUPNĚ BYLY VYJÍMÁNY VÝHYBKY A KŘÍŽE V SOUVISLOSTI SE ZRUŠENÝMI ÚSEKY V OPLETALOVĚ ULICI

0,789798 km). V novém úseku, na který byly převedeny linky č. 1, 7, 10, 13 a 21 (21 jen v „malé Opletalově“, denní 1, 10 a 13 pouze ve „velké Opletalově“, 7 a noční 1 v celé délce nové tratě), byly zřízeny dvě zastávky – Hlavní nádraží (v prostoru mezi třídou Vítězného února a Washingtonovou ulicí) a Bolzanova, všechny o délce 65 m a šířce 2 m.

Současně byla zřízena dočasná zastávka Náměstí Maxima Gorkého (dnešní Senovážné náměstí) ve směru do centra. Protože ale nebyly v době zahájení provozu dokončeny zastávky Bolzanova, byla zřízena ještě provizorní zastávka i ve směru z centra, a to do 28. června 1972, kdy měla být dokončena zastávka v Opletalově ulici ve směru k Muzeu. V opačném směru byl stanoven termín dokončení zastávky Bolzanova k 1. červenci 1972. Zahájení provozu tedy provázely určité zmatky.

Blíží se éra magistrály

Dalším zásahem do tramvajového provozu se stalo trvalé zrušení tramvajové tratě v Husitské a Koněvové ulici a části tratě v Hyberské mezi Opletalovou a křižovatkou Bulhar, vyvolané výstavbou mimoúrovňové křižovatky. Od 27. června 1977 byl tramvajový provoz z vyloučené části Hyberské ulice převeden do Bolzanovy ulice, kde byla tamní, zatím kusá tramvajová trať prodloužena o 250 me-

trů do nového rozestavěného podjezdu pod magistrálou do dnešní Seifertovy ulice. Díky tomu se v „malé Opletalově“ objevily také linky 9 a 26 a vypuštěna byla linka 21, která nyní jezdila Bolzanovou ulicí.

Postup výstavby severojižní magistrály včetně přemostění nádraží Praha střed (provoz zahájen 26. října 1978) si vyžádal zrušení tramvajové tratě v posledním zbytku třídy Vítězného února mezi Národním muzeem a severojižní částí Washingtonovy ulice, a tedy i tramvajové tratě ve „velké Opletalově“ ulici po Bolzanovu ulici. Stalo se tak k 25. březnu 1978 a tramvaje měly k dispozici již jen úsek v „malé Opletalově“.

K manipulačním účelům zůstal zachován i úsek ve „velké Opletalově“ v délce asi 130 metrů, na kterém mohly být odstavovány v případě potřeby především vadné soupravy. Nástupiště bývalé zastávky Bolzanova byla snesena a odstavné koleje byly po čase olemovány úzkým obrubníkem a zábradlím. Možná je dobré na tomto místě připomenout původní studii tratě v Opletalově ulici z roku 1967, která vedla trať až na Václavské náměstí. Možná by trať byla v provozu o něco déle.

Patrně při liniové údržbě tramvajové tratě v Hyberské ulici (uskutečnila se mezi 9. červnem a 5. červencem 1982 byly zřejmě odstraněny zbytky kolejového trojúhelníku

v Hyberské ulici a nahrazeny prostým obloukem.

Poslední roky života

Definitivní tečku za tratí v Opletalově ulici přineslo uplatnění tehdejší koncepce rozvoje pražské MHD. V souvislosti se zprovozněním prvního provozního úseku tratě metra B mělo za následek zrušení tramvajové tratě v úseku Perštýn – náměstí Republiky. Ačkoliv metro zahájilo provoz 2. listopadu 1985, tramvajová trať byla zrušena pět měsíců před touto událostí už 4. července 1985, bezprostředně po spartakiádě. Důvodem byla potřeba výstavby pěší zóny na Můstku, velká úprava náměstí Republiky a rekonstrukce komunikací v celém úseku. Tím současně ztratila smysl i tramvajová trať v Hyberské ulici a pochopitelně i v „malé Opletalově“.

Zajímavé je, že trolejové vedení v Hyberské ulici zůstalo ještě dlouho zachováno, aby bylo možné napájení tratě v Havlíčkově a Dlážděné ulici. Ještě na počátku roku 1987 existovalo i nad kolejemi, které se v té době při rekonstrukci Hyberské vytrhávaly. V „malé Opletalově“ zůstaly zatím ještě zachovány.

Další období je poznamenáno již jen postupnou redukcí nepojížděných kolejí, spočívající především v postupném odstraňování pře-stavitelných částí výhybek či celých výhybek.



ZASTÁVKA, KDE LUDĚK SOBOTA VE FILMU JÁCHYME, HOĎ HO DO STROJE ZAHAZOVAL ROZBITÁ VAJÍČKA DO ODPADKOVÉHO KOŠE U OZNAČNÍKU

FOTO: ARCHIV DPP

Jako první byly již v září 1985 vyjmuty jazyky z „malé Opletalovy“ k Jindřišské. O rok později, 6. listopadu 1986, byly odstraněny jazyky sjezdové výhybky z „malé Opletalovy“ do Bolzanovy a nahrazeny přímými kolejnicemi.

Během rekonstrukce tratě v Kalininově (Seifertově) ulici, uskutečněné od 1. července do 19. listopadu 1988, byly odstraněny obě výhybky v Bolzanově ulici (a současně tu byl zřízen pravý přejezd). Patrně během výměny kolejové konstrukce křižovatky na náměstí Maxima Gorkého (Senovážné nám.) 10.–13. listopadu 1989 byly vyjmuty jazyky rozjezdové výhybky do „malé Opletalovy“.

Zajímavosti z devadesátek

Při výluce probíhající od 4. do 15. června 1991 se uskutečnila rekonstrukce křižovatky Bolzanova – Opletalova, při níž byly odstraněny všechny zbytky výhybek a kolejových křižování se zrušenou tratí v tzv. „malé Opletalově“. Byly vyměněny výhybky a oblouková část

odstavných kolejí v Opletalově ulici a odstraněny výhybky z odstavné koleje do „malé Opletalovy“. Ostatní nepojížděné zbytky kolejí odpojené zrušené trati zůstaly zatím fyzicky zachovány.

V květnu a červnu 1992 byly při rekonstrukci komunikace odstraněny všechny koleje z „malé Opletalovy“, a tak v zemi kromě používaných kolejí zůstalo jen torzo protioblouků kdysi propojující „malou“ a „velkou“ Opletalovu. (Kolejnice zde leží i v současnosti, tedy 43 let od ukončení provozu v tomto místě...)

Zajímavým momentem v tomto období se stalo rozhodnutí o ukončení historické tramvajové linky 91 v letní sezóně roku 1992. Když byla linka 18. dubna zavedena, předpokládalo se, že bude ve směru od Čechova mostu ukončena v zastávce Jindřišská a obracet na odstavných kolejích v Opletalově ulici, kde měly být zřízeny pro obracení vlaků dva přejezdy. Protože ale v době zahájení provozu ještě nebyla tato kolejová úprava provedena, byla linka dočasně prodloužena

na téměř dvojnásobnou délku až na smyčku Vápenka(!).

Od 6. června tohoto roku bylo od této téměř bizarní a hlavně z vyhlídkového hlediska zbytečného úseku upuštěno a linka byla podle původní představy ukončena v zastávce Jindřišská, s tím, že sólo dvounápravové obousměrné vozy, které na ni byly od té doby nasazovány, zajely na počátek odstavných kolejí v Opletalově ulici, kde osádky provedly všechny náležitosti spočívající v obrácení orientačních tabulek a především ve změně dveří. Podle jízdního řádu pak vozy zacouvaly zpět na hlavní trať, dojezdy do zastávky Hlavní nádraží (směr z centra), kde na přejezdu přejezly na druhou kolej a nabraly cestující pro jízdu k Čechovu mostu.

Konec sezóny 28. září 1992 znamenal současně trvalý zánik linky 91 v této trase a koleje v Opletalově ulici dál sloužily jen pro případné odstavování vlaků, ať již byl důvod jakýkoliv (porucha, záloha, pracovní vozy, cvičné jízdy apod.) Kolejové přejezdy pro staré vozy už nebyly nikdy nainstalovány.

V průběhu dalších let se začal prostor kolejí využívat jako parkoviště (především posloužil tamnímu autoservisu). Nakonec byly odstavné koleje Dopravním podnikem opuštěny definitivně a 5. srpna 2003 odpojeny a bylo sneseno trolejové vedení, což znamenalo zrušení kolejí. Současně byla mírně upravena trať ze Senovážného náměstí do Bolzanovy ulice – dosavadní přímý úsek mezi oblouky byl nahrazen jedním plynulým obloukem. V té době to vypadalo na definitivní konec tratě v Opletalově ulici.

Uplynulo dalších dlouhých 18 let, během nichž se čas od času uvažovalo o obnově tramvajového přepravního vztahu Bolzanova – Muzeum. Až v roce 2021 představy dostávají reálné obrysy.



FOTO: ONDŘEJ KUBÁT

Opletalova pohledem roku 2021

„Během rekonstrukce stanice metra Florenc a nutných občasných víkendových výluk zavedeme náhradní tramvajovou dopravu mezi Hlavním nádražím, Vltavskou a Nádražím Holešovic. Využijeme pro ni slepé koleje, které zůstaly v Opletalově ulici, abychom mohli zajíždět co nejdříve k Hlavnímu nádraží. Proto během prací, které nyní provádíme na trati v Seifertově ulici, vybudujeme jejich napojení na trať vedoucí ze Senovážného náměstí do Bolzanovy ulice. V budoucnu je pak prodloužíme a tramvajová trať opět povede až na Václavské náměstí.“

Petr Witowski,
generální ředitel DPP,
3. června 2021