

Z historie tramvajové tratě v Opletalově ulici:

- 19. listopadu 1903 – zprovozněn úsek nové tratě v tzv. malé Opletalově z Hyberské do Opletalovy ulice
- 17. listopadu 1925 – trať v tzv. malé Opletalově odpojena od kolejí v Hyberské a následně snesena
- 1947 – v tzv. malé Opletalově ulici postavena 149 metrů dlouhá manipulační trať (během spartakiád 1955, 1960 a 1965 se zde obracela speciální linka č. 30 vedoucí do smyčky Dlabačov)
- 1956 – doplněny oblouky od Jindřišské do Opletalovy a z Opletalovy do Hyberské
- březen 1967 – technická studie tramvajové tratě z Václavského náměstí Opletalovou ulicí v celé její délce do Hyberské. Nakonec realizována jako trať začínající na třídě Vítězného února (Wilsonova), pokračující přes park Washingtonovou ulicí do Opletalovy
- 8. listopadu 1971 – zrušení tratě v tzv. malé Opletalově
- 7. dubna 1972 – zahájení stavby nové tratě na křižovatce Hyberské a Opletalově ulice
- 26. června 1972 – zprovoznění tratě v tzv. velké Opletalově ulici
- 25. března 1978 – zrušení tratě v tzv. velké Opletalově kvůli výstavbě magistrály. Zůstal zachován pouze cca 140 metrů dlouhý úsek u Bolzanovy ulice k manipulačním účelům a úsek v tzv. malé Opletalově.
- 4. července 1985 – zrušen úsek tratě v tzv. malé Opletalově v souvislosti s výstavbou metra
- červen 1991 – rekonstrukce křižovatky Bolzanova – Opletalova, odstranění všech výhybek a kolejových křížení se zrušenou tratí v tzv. malé Opletalově, výměna výhybky a oblouků k odstavným kolejím v tzv. velké Opletalově
- květen a červen 1992 – odstraněny koleje z tzv. malé Opletalovy
- 5. srpna 2003 – odstavné koleje v tzv. Velké Opletalově odpojeny a sneseno trolejové vedení

Obnovení trati:

Práce na obnovení tramvajové tratě v Opletalově ulici DPP zahájil v polovině listopadu 2021, všechny realizoval vlastními silami. Spočívaly v odstranění původního kolejového svršku a kolejnic, z nichž většina pocházela ještě z roku 1972, tj. letos by měla 50 let, pouze oblouky ve směru od Senovážného náměstí byly o generaci mladší, pocházely z roku 1991. Pod kolejnicemi je původní, stále funkční betonová deska, kterou DPP v maximální míře zachoval a využil. Kromě toho zde DPP nainstaloval dvě nové elektricky ovládané výhybky. Technická správa komunikací hl. m. Prahy (TSK) k zastávkám vybudovala chodník od Vrchlického sadů, přechody a vyznačila pruh pro cyklisty ve směru od Hlavního nádraží. Zastávky, přístupový chodník i přechody jsou plně bezbariérové. Obnovená trať končí úvratí, DPP na ní vybudoval pár dočasných zastávek Hlavní nádraží. Trvalé budou až na budoucím pokračování tratě, přímo u odbavovací haly Hlavního nádraží. Tato nová trať bude navržena

dle výsledků architektonického soutěžního dialogu „Nový Hlavák“, jehož uspořádání bylo schváleno Radou hl. m. Prahy dne 16. května 2022.