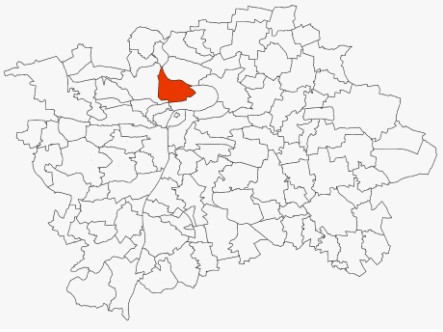


Katastrální území	<b>BUBENEČ</b>	
Připojeno ke Praze	1922	
Městská část	Praha 6, 7	
Správní obvod	Praha 6, 7	
Obvod hl. m. Prahy	Praha 6, 7	
Údaje o linkách k datu 31.12.2024		
Textový popis k roku 2004	Počet obyvatel 2021: 21 989	
Poslední úprava obsahu: 15.1.2025 23:24	Rozloha: 444,1 ha	

Linky MD <b>BUBENEČ</b>		
linka	*	†
<b>tr-090</b>	01.06.1850	30.09.1992
<i>tr-120</i>	<i>27.04.1868</i>	<i>30.09.1992</i>
<b>k-06</b>	21.03.1885	(15.01.1895)
<b>k-05</b>	15.05.1891	18.10.1891
<b>d-01</b>	18.07.1891	15.08.1900
<b>k-05</b>	(15.01.1895)	28.09.1898
<b>k-08</b>	15.06.1898	27.09.1898
<b>d-3</b>	28.09.1898	08.05.1974
<i>d-7</i>	<i>02.07.1900</i>	<i>02.12.1900</i>
<b>d-6</b>	10.10.1901	18.10.1908
<b>d-07</b>	10.04.1904	28.08.1904
<b>d-7</b>	19.06.1905	25.05.1912
<b>d-11</b>	09.06.1907	12.08.1978
<b>d-8</b>	07.06.1908	(30.10.1913)
<b>d-4</b>	26.05.1912	10.01.1917
<b>d-P</b>	01.06.1912	30.09.1912
<b>d-7/II</b>	27.04.1913	13.07.1913
<b>d-10</b>	15.07.1914	13.09.1924
<b>d-2</b>	03.04.1915	16.06.1919
<b>d-4</b>	11.01.1917	30.07.1932
<b>d-8/II</b>	11.01.1917	14.11.1917
<b>d-2</b>	(14.04.1920)	12.03.1961
<b>d-8/II</b>	25.04.1920	09.03.1921
<b>d-12</b>	10.03.1921	02.10.1921
<b>d-12</b>	02.04.1922	08.10.1922
<b>d-8/II</b>	10.05.1923	28.07.1923

**V**

**V**

**V**

**V**

**V**

**V**

**V**

**V**

**V**

**V**

**L**

**V** sezónní

**V**

turistická

**V**

**L**

**L**

**L**

**V**

**L** od 1924 okružní

**V**

**V**

**V**

**V**

<b>d-17</b>	29.07.1923		<b>V</b>
<b>d-20</b>	29.01.1925	31.12.1932	
<b>d-7/III</b>	01.08.1928	06.11.1967	<b>P</b> od 19.12.1928
<b>d-23</b>	15.12.1929	15.01.1976	<b>P</b> od 06.03.1967
<b>a-P</b>	10.08.1930	20.05.1938	
<b>d-6</b>	02.05.1931	30.06.1966	<b>V</b>
<b>a-107 (R)</b>	05.03.1932		
<b>d-8/II</b>	31.07.1932	31.03.1937	<b>L</b>
<b>d-4</b>	04.12.1932	16.01.1936	<b>V</b>
<b>d-22</b>	01.01.1933	31.08.1942	
<b>d-20</b>	21.01.1933	25.02.1973	
<b>d-18</b>	01.04.1937		<b>PL→V→x→P</b>
<b>a-D/n</b>	01.05.1938	30.09.1939	noční
<b>d-8/III</b>	01.09.1942		<b>L→PL</b>
<b>d-B</b>	30.11.1942	17.01.1945	noční
<b>d-C</b>	30.11.1942	17.01.1945	<b>L</b> noční
<b>d-12</b>	17.07.1944	03.11.1946	<b>V</b>
<b>d-11/n</b>	17.12.1945	12.08.1978	<b>L</b> noční
<b>d-17/n</b>	17.12.1945	12.08.1978	<b>V</b> noční
<b>d-18/n</b>	17.12.1945	12.08.1978	<b>PL</b> noční
<b>d-12</b>	02.05.1949	31.05.1960	<b>L</b>
<b>a-116/II</b>	03.11.1952	02.04.2001	
<b>a-202/n</b>	31.01.1959	01.05.1966	noční
<b>a-301/I</b>	08.02.1959	1961	noční, plesová
<b>a-302/I</b>	08.02.1959	1961	noční, plesová
<b>a-303/I</b>	08.02.1959	1961	noční, plesová
<b>a-304/I</b>	08.02.1959	1961	noční, plesová
<b>a-119/II (225)</b>	15.05.1959	06.04.2015	pův. rekreační
<b>a-125</b>	01.09.1959	26.02.1993	
<b>d-1</b>	01.01.1960	12.08.1978	<b>L</b>
<b>d-2/n</b>	15.01.1962	17.04.1966	noční
<b>a-131</b>	17.06.1963		
<b>a-134</b>	05.10.1964	12.08.1978	
<b>d-24/III</b>	13.10.1964	16.01.1972	<b>V</b>
<b>a-135</b>	02.11.1964	12.08.1978	
<b>a-XB</b>	02.05.1965	26.09.1965	rekreační
<b>a-143</b>	04.10.1965		
<b>d-22/n</b>	18.04.1966	12.08.1978	noční
<b>a-147</b>	03.10.1966		
<b>d-25/II</b>	09.01.1967	27.06.2008	<b>L→PL→x→L</b>

<b>d-30</b>	07.11.1967	12.08.1978	
a-149	18.12.1967	31.08.2012	
<b>d-31</b>	06.05.1968	30.06.1971	<b>P</b>
<b>a-160</b>	29.09.1968		
<b>d-28</b>	30.09.1968	24.05.1970	<b>V</b>
<b>d-2/III</b>	30.08.1971	10.10.1971	
<b>d-29</b>	30.08.1971	03.07.1985	<b>V</b>
<b>d-1/IV (31)</b>	17.01.1972		<b>L→LV→L→LV→L</b>
<b>d-14</b>	17.01.1972	04.05.1977	<b>V</b>
<b>a-331</b>	15.05.1972	08.05.1974	polonoční
<b>a-902 (307)</b>	15.05.1972		noční
<b>a-174 (274)</b>	02.01.1973	11.08.1978	
<b>d-2/III</b>	26.02.1973	15.01.1976	
<b>d-20/n</b>	09.05.1974	31.08.1983	<b>x→L</b> noční
<b>a-155 (255)</b>	09.05.1974	12.08.1978	
<b>d-7/IV</b>	12.05.1974	12.08.1978	<b>V</b>
<b>d-42</b>	30.06.1974	15.09.1974	<b>V</b> rekreační
<b>d-26</b>	15.01.1975		<b>V→LP→L</b>
<b>d-26/n</b>	15.01.1975	12.08.1978	<b>V</b> noční
<b>a-X125</b>	16.02.1976	12.08.1978	
<b>d-24/III</b>	05.05.1977	19.10.1980	<b>V</b>
<b>a-7 (7/Šk)</b>	(01.09.1977)	29.06.1981	Šk
<b>a-406 (6/Šk)</b>	(01.09.1977)	30.06.1998	Šk
<b>d-23</b>	01.09.1977	12.08.1978	<b>P</b>
a-8 (8/Šk)	(19.09.1977)	16.03.1979	Šk
a-58/II	19.09.1977	11.08.1978	účelová
<b>m-A</b>	12.08.1978		2002 povodeň
<b>d-1/II</b>	13.08.1978	28.08.1978	<b>V</b>
<b>d-2/IV</b>	13.08.1978	29.03.2013	<b>P→x→P</b>
<b>d-2/n/II</b>	13.08.1978	18.12.1980	<b>L</b> noční
<b>d-20</b>	13.08.1978	18.04.1986	
d-22/n	13.08.1978	02.11.1985	noční
<b>d-23/II</b>	13.08.1978	25.03.1991	
<b>d-24/n</b>	13.08.1978	02.11.1984	<b>V</b> noční
<b>d-29/n</b>	13.08.1978	18.12.1980	<b>V</b> noční
<b>d-32/II</b>	13.08.1978	18.02.1979	<b>P</b>
a-161	13.08.1978	06.04.2015	
a-217	13.08.1978	31.08.2012	
<b>a-58/III</b>	29.01.1979	01.07.1980	účelová
<b>d-13/IV</b>	19.02.1979	06.03.1981	<b>V</b>

a-236/II	05.03.1979	02.05.1983	
a-108	19.03.1979	10.12.2011	
a-174/II	19.03.1979	06.04.2015	
a-216	19.03.1979	30.09.2010	
a-237 (57)	19.03.1979	29.06.1990	pův. účelová
a-180/II	28.05.1979	26.10.1988	
a-254	18.02.1980	31.08.2012	
<b>d-3/III</b>	<b>08.11.1980</b>	<b>02.08.1981</b>	<b>V</b>
<b>d-3/n</b>	<b>19.12.1980</b>	<b>02.08.1981</b>	<b>V</b> noční
<b>d-26/n</b>	<b>19.12.1980</b>	<b>02.11.1985</b>	<b>L</b> noční
<b>a-458 (58)</b>	31.08.1981	03.11.1984	účelová
<b>d-24/III</b>	<b>31.10.1981</b>	<b>02.11.1984</b>	<b>V</b>
a-218	01.02.1982	31.08.2012	
a-413	01.09.1982	31.08.1983	Šk
<b>a-412</b>	03.01.1983	30.06.1983	Šk
<b>d-41/II</b>	<b>09.05.1983</b>	<b>06.10.1985</b>	<b>V</b> rekreační
<b>d-19</b>	<b>04.07.1983</b>	<b>21.01.1985</b>	<b>V</b>
<b>d-19/n</b>	<b>04.07.1983</b>	<b>31.08.1983</b>	noční
<b>a-412/III</b>	31.10.1983	30.06.1988	Šk
<b>d-20/n</b>	<b>01.02.1984</b>	<b>02.11.1985</b>	<b>L</b> noční
<b>d-3/n</b>	<b>03.11.1984</b>	<b>02.11.1985</b>	<b>V</b> noční
<b>d-12</b>	<b>03.11.1984</b>		<b>V→VL</b> 2002 povodeň
<b>d-14/n/II</b>	<b>03.11.1984</b>	<b>02.11.1985</b>	<b>V</b> noční
<b>d-5</b>	<b>03.11.1985</b>	<b>27.08.2016</b>	<b>V</b>
<b>d-91/II (51)</b>	<b>03.11.1985</b>		<b>L</b> noční
<b>d-93 (53)</b>	<b>03.11.1985</b>		<b>V</b> noční
<b>d-94 (54)</b>	<b>03.11.1985</b>	<b>28.09.2024</b>	<b>V</b> noční
<b>d-96 (56)</b>	<b>03.11.1985</b>		<b>L</b> noční
<b>d-97 (57)</b>	<b>03.11.1985</b>		noční
a-260/II (456)	03.11.1985	26.10.1988	pův. účelová
a-452/II	04.01.1986	20.03.1988	účelová
<b>d-20/II</b>	<b>21.04.1986</b>		<b>x→P→x</b>
<b>a-461</b>	02.05.1987	25.09.1994	účelová
<b>d-41/III (91)</b>	<b>15.05.1991</b>	<b>28.10.1991</b>	<b>V</b> turistická
<b>ž-S4 (tr-090)</b>	<b>01.10.1992</b>		
<b>ž-S5 (tr-120)</b>	<b>01.10.1992</b>	<b>11.03.2023</b>	
<b>d-41/III (91)</b>	<b>10.04.1993</b>		<b>V</b> turistická, sezónní
<b>a-355</b>	12.11.1994		příměstská
<b>a-359</b>	04.09.1995	01.03.2014	příměstská
<b>a-X131</b>	03.11.1995	14.03.1996	

<b>a-356</b>	04.12.1995	06.04.2015	příměstská
<i>a-316</i>	<i>01.01.1997</i>	<i>06.04.2015</i>	příměstská
<i>a-312</i>	<i>22.02.1997</i>	<i>06.04.2015</i>	příměstská
<b>a-350</b>	01.06.1997		příměstská
<b>a-340</b>	23.05.1998		příměstská
<i>a-372</i>	<i>29.01.2001</i>	<i>13.12.2002</i>	příměstská
<b>a-116/II</b>	15.12.2001		
<b>d-31/III (XA)</b>	20.08.2002	17.01.2003	ND povodeň
<b>d-14/V</b>	(02.09.2002)	28.03.2003	<b>V</b> povodeň
<b>d-15/IV</b>	30.08.2003	01.06.2012	<b>VL</b>
<b>d-14/V</b>	04.10.2003	31.08.2012	<b>V</b>
<b>ž-S49 (ML)</b>	19.04.2004		
<b>a-954 (604)</b>	01.05.2005		noční, příměstská
<b>d-36</b>	13.05.2008	02.11.2009	<b>P</b> →× ND
<b>d-25/II</b>	24.08.2009		<b>L</b>
<i>a-180/III</i>	<i>01.10.2010</i>		
<i>a-218/II (206)</i>	<i>21.11.2010</i>	<i>06.04.2015</i>	
<b>a-915 (515)</b>	12.12.2010	07.10.2017	noční
<i>d-36/II</i>	<i>21.02.2011</i>	<i>31.08.2012</i>	ND
<b>a-615</b>	11.12.2011	29.06.2012	noční, příměstská
<b>d-24/III</b>	01.09.2012	27.08.2016	<b>V</b>
<b>a-255/IV (555)</b>	07.04.2015		Šk
<i>a-149/II</i>	<i>31.10.2015</i>		
<b>d-5</b>	31.10.2015	27.08.2016	
<i>ž-S54</i>	<i>11.12.2016</i>	<i>03.07.2017</i>	
<b>a-907</b>	08.10.2017		noční
<b>a-909</b>	08.10.2017		noční
<b>př-P8</b>	23.12.2017	22.10.2020	
<b>a-108</b>	30.06.2018		
<i>ž-S54</i>	<i>01.06.2020</i>	<i>11.03.2023</i>	
<b>d-42/II</b>	01.07.2021		
<b>d-43</b>	01.07.2021	31.08.2022	
<b>d-27/II</b>	10.01.2024	24.11.2024	<b>L</b> → <b>V</b>

Tramvajové linky vedené po podbabské trati jsou označeny **P**

Tramvajové linky vedené přes Letnou (vč. tam ukončených) jsou označeny **L**

Tramvajové linky vedené kolem výstaviště (vč. tam ukončených) jsou označeny **V**

## BUBENEČ

Budete-li hledat Bubeneč na starých mapách, musíte hledat Přední Ovenec. Tak se totiž tato pražská čtvrť jmenovala ještě v 19. století. Pojmenování má jméno ve staročeském slově *ovnec*, tedy beránek, snad proto, že tu kdysi býval knížecí ovčinec. Poprvé je ves doložena

pod jménem Ovneč (Ovence) v roce 1197, později Ovneč, což se v dalších staletích měnilo na Ovenec, Oveneč. Pražští Němci si jméno upravovali na Wobentz, Bowentsch, což časem bylo opět počestěno do tvaru Bubenč, který se používal souběžně se jménem Ovenec. Oficiálně byla obec přejmenována až vyhláškou c. k. místodržitelství z 9. května 1880; současně se používal i tvar Bubeneč, který se stal úředním pravděpodobně v roce 1916.

První obecní volby v samostatné obci se konaly 17. září 1850. Nejvyšším rozhodnutím z 26. října 1904 (publikovanou místodržitelskou vyhláškou 11. listopadu 1904) byl Bubenč povýšen na město. Součástí hlavního města Prahy je od roku 1922. O rok později se stal součástí obvodu Praha XIX a v roce 1949 bylo bubenečské území rozděleno mezi dva obvody – Prahu 6 a Prahu 7, což přetrvává dodnes. Od roku 1990 je i z hlediska samosprávy Bubeneč rozdělen mezi dvě městské části. 214 ha (48 % katastrálního území) patří ku Praze 6 a 230 ha je součástí Prahy 7.

Historické jádro Bubenče leželo jižně od kostela sv. Gotharda. Původní románský kostel byl zbořen v roce 1801 a v témže roce (!) byl vysvěcen ten dnešní klasicistní. V 19. století začala vznikat vilová zástavba podél dnešní Pelléovy ulice a první činžovní domy v oblasti Brusky na dejvicko-bubenečském pomezí. V osmdesátých letech 19. století začaly rychle vznikat městské domy v oblasti Letné (jižně od Královské obory) a ve 20. a 30. letech na rozhraní Dejvic a Bubenče vznikla na tehdejší dobu moderní a luxusní městská čtvrť, čímž v rámci hlavního města obě katastrální území urbanisticky zcela splynula. Původní záměr architekta Engela ale nebyl bohužel dokončen, což je vidět především na podobě Vítězného náměstí.

Významnou část plochy Bubenče (115 ha) zaujímá Královská obora, nesprávně nazývaná Stromovkou. Má dávnou tradici a veřejným sadem se stala až podle dvorního dekretu z 25. června 1804. V roce 1845 byla spojena s tzv. Štěpnicí. Zajímavé bylo, že Královská obora byla Nejvyšším rozhodnutím z 3. května 1845 vyhrazena císaři jakožto soukromý majetek českého krále. Podle obecního zřízení z 16. dubna 1864 ji spravoval Zemský správní výbor a byla vyjmuta z pravomoci Předního Ovence, ačkoliv byla i nadále součástí jeho katastrálního území.

Na území Královské obory leží dvě zajímavé stavby. Bývalý lovecký zámeček z let 1689–1691 byl v roce 1855 novogoticky přestavěn a stal se vyhledávanou restaurací, známou pod jménem Šlechtova restaurace. V roce 1980 objekt bohužel vyhořel a dnes je chátrající ruinou. Tzv. Místodržitelský letohrádek je doložen už při korunovaci krále Vladislava II. V roce 1471 a rovněž získal v 19. století novogotickou podobu.

Významnou stavbou je také Císařský mlýn, jehož historie sahá až do středověku. V roce 1834 v něm byla zřízena papírna s první strojní výrobou papíru v Čechách. V moderní době tu získal sídlo Výzkumný ústav papírenského průmyslu. Z důležitých staveb městské infrastruktury vznikla v roce 1906 v Bubenči čistírna odpadních vod, do které byla zaústěna nová pražská kanalizace. Kaly z čistírny vyvážela na Císařský ostrov úzkorozchodná dráha. V letech 1957–1967 byla na ostrově postavena nová čistírna, později rozšířená a modernizovaná.

Dne 15. května 1891 zahájilo činnost dnešní pražské výstaviště, které je od té doby významným společenským a rekreačním centrem. Obvykle je dáváno do souvislosti s Holešovicemi, ve skutečnosti celé leží v Bubenči. Výstavy se v dané lokalitě konaly již dříve.

Z bubenečských komunikací mají nejstarší tradici ulice Pod Kaštany (až do 30. let 19. století tu ale bylo lipové stromořadí), která spojovala Hrad s oborou. Po západním okraji bubenečského katastru vedla od roku 1625 poštovní silnice do Drážďan. Ještě v 19. století obě silnice do Prahy vstupovaly Píseckou branou (otevřena 9. května 1721 a jako jediná z bran barokní fortifikace, vyjma vyšehradské citadely, se dochovala dodnes). Dál do centra Prahy se pokračovalo hlubokým úvozem, který v roce 1831 nahradila Chotkova silnice. V letech 1805–1806 byla postavena důležitá silnice mezi Strahovem a Bubny (dnešní Milady Horákové) a současně byla postavena i dnešní Korunovační. V roce 1829 byla zřízena silnice v místě dnešní Pelléovy.

Dnes jen málokoho napadne, že v Bubenči existují také tři mosty přes vodní tok. Silniční na Císařský ostrov byl předán do užívání 18. prosince 1901. Přes vlastní vltavský tok do Troje se muselo přívozem. Původně přívoz sloužil i povozům a silniční dopravě. Současná lávka

slouží jen pěším a byla dána do provozu 7. července 1984, když předchozí lávku z roku 1977 strhla povodeň. Další dva mosty se dnes nacházejí v areálu čistírny odpadních vod. Všechny mosty vedou přes tzv. plavební kanál, významnou vodohospodářskou stavbu z počátku 20. století. Teprve ten umožnil pomocí zdymadla pravidelnou říční plavbu po Vltavě i na sever od Prahy. Z původního toku Vltavy jižně od ostrova dnes zůstalo jen slepé rameno, tzv. Malá říčka. Osobní doprava parníkem od Štvanice do Klecan čtyřmi páry spojů denně začala oficiálně 20. července 1902. Na bubenečském katastru bylo zřízeno přístaviště. Bez zajímavosti možná není ani smělý projekt gigantického tunelu Praha – Podbaba pro lodní dopravu, jehož stavbu prý znemožnila jen rakousko-italská válka. Připomeňme také, že v roce 1870 konal u Císařského mlýna své pokusné jízdy s parní lodičkou mechanik Josef Božek, který už o dva roky dříve v Královské oboře zkoušel první český parní vůz.

Pravidelné spojení veřejnou dopravou s okolním světem Bubenči zajistila železnice. Od 1. července 1850, kdy zahájila provoz Severní státní dráha, slouží veřejnosti i bubenečské nádraží. Zde byla již roku 1854 rovněž otevřena pošta s názvem Bunenč Bahnhof, později přestěhovaná do obce. Od roku 1868 přes bubenečské území začala jezdit i Buštěhradská dráha. Její železniční stanice (původně Bruska) leží na dejvickém katastru. V roce 1906 se uvažovalo o stavbě železniční tratě Bubeneč – Nebušice – Tuchoměřice.

Historie bubenečské městské hromadné dopravy je spjata i s velkým množstvím neuskutečněných projektů. Nejdříve (na jaře 1886) začala jezdit do Královské obory koňka. Dne 18. července 1891 přijela do Bubenče Ovenceckou ulicí na kraj obory i slavná první česká elektrická dráha, prodloužená v roce 1891 až k Místodržitelenskému letohrádku; zrušena byla už v roce 1900. V roce 1897 chtěly vznikající Elektrické podniky vést tramvajovou trať od projektované holešovické elektrárny. Koleje měly vést přes výstaviště hlavní komunikací za průmyslovým palácem až ke Šlechtově restauraci. Projekt se ale změnil a v roce 1898 byla místo této stavby elektrifikována trať koňky. Až do roku 1937 v oboře existovala malá tramvajová vozovna. Pro obsluhu Bubenče ale uvedené tratě neměly význam. V roce 1901 schválilo ministerstvo železnic projekt tramvajové tratě Rudolfovou (Veletržní) a Korunovačnickou ulicí s odbočkou přes Letnou k Brusce. Tento projekt se ale nakonec neuskutečnil. Místo něj do byla do oblasti Letenského náměstí v roce 1907 postavena trať Belcrediho ulicí (Milady Horákové), která měla pokračovat Korunovačnickou ulicí k nadjezdu přes Buštěhradskou dráhu. I z této varianty, obsluhující alespoň část letenské zástavby Bubenče nakonec sešlo, stejně tak z dalšího projektu schváleného v roce 1913. (V té době nebyly na realizaci peníze.) Mezitím byla postavena v roce 1908 alespoň trať k Brusce, vedená po jižní hranici bubenečského katastru a která měla pro část obce určitý význam. (Zastávka na křižovatce Špejchar se až do roku 1942 jmenovala Bubeneč.) Cesta přes Letnou ale představovala velkou okliku a teprve prodloužení linky č. 5 z Klárova do Badeniho ulice v roce 1915 cestu od Špejcharu do centra přes Chotkovu silnici urychlilo. V roce 1916 byl připraven projekt tratě dnešní Pelléovou a Českomalínskou ulicí před kostel sv. Gotharda a odbočky po jihozápadní hranici katastru dnešními ulicemi Jaselskou a Dejvickou. Protože trať měla úrovnově křížovat Buštěhradskou dráhu, nepovolily její stavbu železniční orgány, i když na ní mělo velký zájem ministerstvo války. Změnu přinesl až rok 1926, kdy byl dokončen západně od dejvického nádraží nový silniční most přes dráhu (často nesprávně nazývaný Prašným mostem), po kterém tramvaje jezdily až k hostinci Na růžku (dnes by stál uprostřed Vítězného náměstí) a od roku 1928 dál do Podbavy. Tramvaje tak Bubeneč vlastně objely, respektive jely po jeho západní hranici.

Změnu k lepšímu přinesly na čas až autobusy. Od 18. července 1930 zavedly Elektrické podniky linku **P** od letenské vodárny do Sedlce. Jezdila Korunovačnickou, přes centrum Bubenče a Sibiřské náměstí do dnešních ulic Rooseveltovy a Jugoslávských partyzánů. V letech 1932–1935 jezdila místo „péčka“ stejnou trasou suchdolská linka **R**, pak se opět vrátila linka **P**, ale už v roce 1936 byla trasa přes Bubeneč bez náhrady zrušena. V roce 1939 byl připraven projekt trolejbusové tratě od sv. Matěje a ulicemi Zelenou, Terronskou, U Zeměpisného ústavu a Bubenečskou s ukončením jako dnešní linka 131, ale válka realizaci tratě zabránila. V 50. letech byl opět připraven projekt trolejbusové tratě od sv. Matěje, přes Sibiřské náměstí do Korunovačnické a Letenským tunelem do centra. Stavba byla sice na některých místech zahájena, ale nakonec v roce 1959 v zamýšlené trase trolejbusu vyjela autobusová linka č. 125 (Bo-

řislavka – Revoluční), do roku 1960 vedená dočasně – vzhledem k rekonstrukci Wolkerovy – přes náměstí Svobody. Protože šlo o linku velmi frekventovanou, musela být v roce 1963 v nejzatíženějším úseku (U Matěje – Revoluční) posílena novou linkou č. 131, vedenou od roku 1967 místo do centra do Bubenečské ulice k tramvaji. V roce 1978 začaly jezdit autobusy i kolem bubenečského nádraží. Význam pro část bubenečské zástavby měly svého času i rychlíkové autobusové linky překryvné sítě (např. 135 a 174 či 134 a 155).

Po zprovoznění linky A metra v roce 1978 došlo v oblasti bubenečského katastru k mnoha dalším změnám a autobusové linky do centra byly postupně zrušeny. V současné době zde zajišťuje kvalitní dopravní obsluhu metro, i když jeho stanice Dejvická a Hradčanská vlastně na bubenečském katastru přímo neleží, po okraji katastru vedené velké množství tramvajových linek a přímo autobusová linka č. 131. Ostatní autobusové linky, jakož i linky meziměstské, mají význam pouze pro dopravu vnější.

