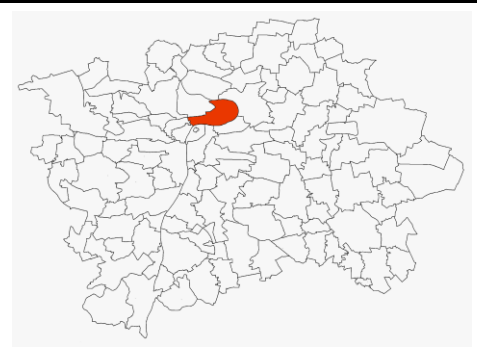


Katastrální území	<b>HOLEŠOVICE</b>	
Připojeno ke Praze	1884	
Městská část	Praha 1, 7	
Správní obvod	Praha 1, 7	
Obvod hl. m. Prahy	Praha 1, 7	
Údaje o linkách k datu 31.12.2024		
Textový popis k roku 2005		Počet obyvatel 2021: 37 664
Poslední úprava obsahu: 18.1.2025 18:56		Rozloha: 468,9 ha

Linky MD <b>HOLEŠOVICE</b>		
Z důvodu vysokého počtu jsou z městských linek tramvají obsaženy pouze současné.		
linka	*	†
<b>tr-090</b>	01.06.1850	30.09.1992
<b>tr-120</b>	27.04.1868	12.03.2023
<b>k-06</b>	25.06.1884	(14.01.1895)
<b>k-05</b>	15.05.1891	18.10.1891
<b>ld-01</b>	31.05.1891	10.11.1916
<b>d-01</b>	18.07.1891	15.08.1900
<b>k-05</b>	(15.01.1895)	28.09.1899
<b>k-08</b>	15.06.1898	27.09.1898
<b>d-12</b>	05.07.1920	
<b>d-17</b>	29.07.1923	
<b>d-18</b>	29.07.1923	
<b>a-112 (J)</b>	15.09.1929	30.09.1939
<i>a-P</i>	10.08.1930	21.03.1932
<i>a-107 (R)</i>	22.03.1932	23.03.1935
<i>a-P</i>	24.03.1935	04.12.1936
<b>a-D/n</b>	01.05.1938	30.09.1939
<b>d-8/III</b>	01.09.1942	
<i>a-202/n</i>	31.01.1959	01.05.1966
<i>a-301/I</i>	08.02.1959	1961
<i>a-302/I</i>	08.02.1959	1961
<i>a-303/I</i>	08.02.1959	1961
<i>a-304/I</i>	08.02.1959	1961
<i>a-119/II (225)</i>	15.05.1959	02.05.1983
<i>a-125</i>	01.09.1959	26.02.1993

stanice od 01.10.1890

Křižíkova letenská dráha

noční

noční

noční, plesová

noční, plesová

noční, plesová

noční, plesová

<b>d-26</b>	<b>13.03.1961</b>		
<i>a-131</i>	<i>17.06.1963</i>	<i>30.09.1967</i>	
<b>a-134</b>	05.10.1964	12.08.1978	
<b>a-135</b>	02.11.1964	12.08.1978	
<b>a-XB</b>	02.05.1965	26.09.1965	rekreační
<b>a-136</b>	19.07.1965	03.11.1984	
<b>d-25/II</b>	<b>09.01.1967</b>		
<i>a-E/IV (200)</i>	<i>08.05.1967</i>	<i>27.09.1970</i>	rekreační
<b>a-C/III (XC)</b>	14.05.1967	12.09.1971	rekreační
<b>a-156</b>	22.06.1970	25.06.2004	
<b>a-112</b>	06.09.1971		
<b>d-1/IV (31)</b>	<b>17.01.1972</b>		
<b>a-175 (275)</b>	31.01.1972	25.06.2004	
<b>a-174 (274)</b>	02.01.1973	11.08.1978	
<b>a-455 (55)</b>	01.09.1973	28.10.1984	rekreační
<b>a-155 (255)</b>	09.05.1974	12.08.1978	
<b>a-187/II (197)</b>	09.05.1974	25.06.2004	
<b>a-X17</b>	15.01.1975	22.02.1976	ND
<b>a-200/II</b>	12.05.1975	25.06.2004	
<b>a-210</b>	27.09.1975	03.11.1984	
<i>a-X125</i>	<i>16.02.1976</i>	<i>12.08.1978</i>	
<b>a-212</b>	23.02.1976	05.05.1977	
<b>a-144/III</b>	05.04.1976	25.06.2004	
<b>a-58/III</b>	29.01.1979	01.07.1980	účelová
<b>a-108</b>	19.03.1979	02.11.1995	
<b>a-174/II</b>	19.03.1979	02.11.1995	
<b>a-216</b>	19.03.1979	02.11.1995	
<b>a-235/II</b>	19.03.1979	26.02.1993	
<b>a-180/II</b>	28.05.1979	26.10.1988	
<b>a-458 (58)</b>	31.08.1981	03.11.1984	účelová
<i>a-23 (23/Šk)</i>	<i>15.02.1982</i>	<i>30.06.1982</i>	Šk
<b>a-413</b>	01.09.1982	02.11.1984	Šk
<b>a-260</b>	28.03.1983	03.11.1984	
<b>m-C</b>	<b>03.11.1984</b>		
<b>a-102</b>	04.11.1984	29.06.2012	
<b>a-152/II</b>	04.11.1984	25.06.2004	
<b>a-233/II</b>	04.11.1984	22.11.1990	
<b>a-905 (505)</b>	04.11.1984		noční
<b>a-413/II</b>	02.09.1985	30.06.1995	Šk
<b>a-260/II (456)</b>	03.11.1985	26.10.1988	účelová

<b>d-91/II (51)</b>	<b>03.11.1985</b>		noční
<b>d-93 (53)</b>	<b>03.11.1985</b>		noční
<b>d-94 (54)</b>	<b>03.11.1985</b>		noční
<b>d-96 (56)</b>	<b>03.11.1985</b>		noční
<b>d-97 (57)</b>	<b>03.11.1985</b>		noční
<i>a-452/II</i>	<i>04.01.1986</i>	<i>20.03.1988</i>	účelová
<b>a-461</b>	02.05.1987	25.09.1994	účelová
<b>a-509</b>	01.02.1988	29.08.2008	noční
<b>a-458/II</b>	01.04.1988	22.11.1990	
<b>a-459</b>	01.09.1988	22.11.1990	
<b>d-14/III</b>	<b>23.11.1990</b>		
<b>ž-S4 (tr-090)</b>	<b>01.10.1992</b>		
<b>ž-S5 (tr-120)</b>	<b>01.10.1992</b>	<b>12.03.2023</b>	
<b>d-41/III (91)</b>	<b>10.04.1993</b>		historická
<b>a-236/III</b>	05.04.1994	26.01.2001	
<b>a-210/III</b>	02.09.1995	29.08.2008	
<b>a-108</b>	12.07.1996	27.06.2008	
<b>a-174/II</b>	12.07.1996	27.06.2008	
<b>a-216</b>	12.07.1996	27.06.2008	
<b>a-395</b>	30.09.2001	25.06.2004	příměstská
<b>a-370</b>	30.09.2001	25.06.2004	příměstská
<b>a-373</b>	30.09.2001	25.06.2004	příměstská
<b>a-374</b>	30.09.2001	25.06.2004	příměstská
<b>a-371</b>	01.10.2001	(25.06.2004)	příměstská
<b>a-XC/II</b>	19.08.2002	17.11.2002	ND povodeň
<b>a-513</b>	31.08.2002	29.08.2008	noční
<b>a-X8/II</b>	18.11.2002	15.12.2002	ND povodeň
<b>d-20/II</b>	<b>29.11.2003</b>		
<b>ž-S49 (ML)</b>	<b>19.04.2004</b>		
<b>a-201/III</b>	08.11.2004	08.05.2008	
<b>a-X53</b>	11.08.2005	01.09.2006	noční ND
<b>a-186</b>	09.05.2008	31.08.2012	
<b>a-911 (511)</b>	30.08.2008		noční
<b>a-156/II</b>	01.09.2011		
<b>d-24/III</b>	<b>25.07.2012</b>		
<b>a-201/IV</b>	01.09.2012		
<b>a-174/II</b>	29.06.2013	05.11.2013	
<b>a-X17</b>	07.10.2013	28.03.2014	ND
<b>př-P7</b>	07.08.2015	28.07.2023	
<b>d-2/V</b>	<b>28.08.2016</b>		

<b>d-6/V</b>	<b>28.08.2016</b>		
<b>d-15/V</b>	<b>28.08.2016</b>		
<b>ž-S54</b>	<b>11.12.2016</b>	<b>03.07.2017</b>	
a-907	08.10.2017		noční
a-909	08.10.2017		noční
<b>ž-S54</b>	<b>01.06.2020</b>	<b>12.03.2023</b>	
<b>a-187/III</b>	31.08.2020		
<b>d-42/II</b>	<b>01.07.2021</b>		historická
<b>a-234/III</b>	28.09.2022		

## HOLEŠOVICE

V dávných dobách na území dnešních Holešovic existovaly dvě malé osady. První z nich se jmenovala Velké Holešovice. Název dříve zněl Holýšovice nebo Holišovice a pochází ze starého osobního jména Holýš, které znamená „člověka bezvousého či holohlavého“ (tedy „holého“, což by mohlo znamenat i „člověka chudého“). Velké Holešovice ležely na levém břehu Vltavy přibližně v místech, kde se dnes nachází holešovické nádraží, stanice metra a panelárna Prefa. Bývaly královským majetkem. Poprvé se připomínají v roce 1228, ale je pravděpodobné, že už dříve na jejich území nějaká osada existovala. Od první poloviny 14. století byly zastavěny pražskému purkrabímu Hynku Berkovi z Dubé a později část pozemků přešla do vlastnictví proboštví sv. Víta, část patřila staroměstskému kostelu sv. Ducha a další díly měli různí staroměstští měšťané. V 17. století získalo Holešovice Staré Město, které je drželo až do vzniku politických obcí. K Holešovicím patřil také dnes již zaniklý Holešovický ostrov. Vzhledem k tomu, že býval ohrožován povodněmi, nevznikla na něm nikdy prakticky žádná zástavba. Malé Holešovice na pravém břehu Vltavy, později spíš známé jako Holešovičky, byly součástí Libně.

Druhou zdejší osadou byly Bubny, označované také jako Malé Bubny. Jméno této rybářské vesnice, uváděné prvně k roku 1088, označovalo „ves lidí Bubnových“. Také tato osada bývala korunním majetkem, který byl později zastavován. Ze známějších držitelů vzpomeňme rod Valdštejnů či Martinice. V Bubnech najdeme dodnes kostelík sv. Klimenta, doložený nejpozději z roku 1234, existující po úpravách dodnes. Kdysi v Bubnech existoval také zámek Belveder, který postavili v roce 1715 Valdštejnové. Bohužel ho francouzská vojska vyhodila do vzduchu už v roce 1742, ale pro „přidělené místo“ byl název Belveder používán ještě o století později. Celá bubenská výšina, dlouho zcela nezastavěná, se nazývala **Letná** (toto jméno obecně znamená osluněné místo). Z té byl sice vždy zajímavý pohled na pražská města. Jinak celá rozsáhlá plocha holešovického meandru Vltavy zůstala vyjma uvedených osad neobydlená.

Z území obou osad bylo při vzniku moderních obcí v roce 1849 vytvořeno jedna katastrální a politická obec s názvem Velké Holešovice, později Holešovice a pravděpodobně od roku 1869 Holešovice-Bubny. Tento rok bývá v literatuře často označován jako sloučení obou obcí, z původních pramenů však vyplývá, že se jednalo o pouhou změnu názvu, kdy pojmenování významné části obce (v tehdejší terminologii „přiděleného místa“ či „osady“) se stalo součástí plného názvu obce. Pojmenování Holešovic-Bubny bylo teprve v roce 1949 v souvislosti se správní reformou hlavního města nahrazeno jednoduchým jménem Holešovice.

Od sídla karlínských úřadů Holešovice-Bubny oddělovala řeka Vltava a nebyl tu dlouho žádný most. V dávných dobách se cestovalo brodem na Štvanici a pak přes další ostrovy. Později byl z Buben na Štvanici zřízen přívoz, další vedl ze Štvanice na Korunní ostrov. Oba jsou doloženy v roce 1791, podobně jako přívoz Na Františku. Další přívoz vedl z Holešovic (na úrovni dnešní ulice Komunardů) do Karlína – ten je doložen v roce 1884, a několik přívozů vedlo od Starých Holešovic na trojský a libeňský břeh. Od roku 1806 měly Bubny spojení Belcrediho silnicí (Milady Horákové, část Patočkovy a Myslbekova) do blízkosti Písecké, respektive Říšské (Strahovské) brány. Ostatní cesty nebyly příliš kvalitní. Když byla stavěna železniční trať

z Prahy do Drážďan, byl sice přes Vltavu postaven první holešovický most – Negrelliho viadukt, ale pro zdejší obyvatele neměl žádný praktický význam. Železniční trať, daná do užívání 1. června 1850 dokonce katastrální území nepříjemně rozdělila na dvě části, které byly propojeny pouze na dvou místech podjezdy: V Bubnech se dalo projíždět pod jedním obloukem viaduktu (širokým 10,42 m), horší to bylo u Velkých Holešovic, kde byl nadjezd široký jen 5,75 m a vysoký 3,2 m! Přitom na holešovickém katastru vlak nezastavoval.

Teprve most císaře Františka Josefa, otevřený 16. května 1868 situaci značně zlepšil, protože současně byla postavena nová silnice (Bělského, dnešní Dukelských hrdinů) a znovu upravena Belcrediho silnice. Jen o něco málo dříve, 27. dubna 1868 bylo otevřeno zároveň s novou tratí železniční nádraží Buštěhradské dráhy v Bubnech. Protože její vlaky pokračovaly po trati státní dráhy na její pražské nádraží, bylo tímto způsobem zajištěno první přímé pozemní spojení Holešovic s Prahou. V roce 1873 bylo v Bubnech otevřeno nákladové nádraží a v letech 1874–1875 železniční dílny, s nimiž splynula i bývala Strousbergrova vagónka. Až mnohem později, 1. října 1890, byla na státní dráze zřízena ještě zastávka Holešovice. Blízkost železnice i lepší spojení s Prahou přinesly obci nebývalý rozvoj a během krátké doby tu vyrostla celá řada průmyslových podniků i městských domů. Zatímco v roce 1850 žilo v Holešovicích 1001 obyvatel a v Bubnech 400, v roce 1880 to bylo již celkem 17 357 osob. Aby bylo možné v obci zřídit plynové osvětlení, byla v roce 1873 uvedena do provozu první holešovická plynárna na nároží dnešních ulic Za elektrárnou a U Výstaviště.

Holešovice-Bubny se staly v této době svým průmyslovým potenciálem i počtem obyvatelstva jedním z důležitých pražských předměstí. 25. června 1884 přijela k holešovické Martinově továrně (nacházela se vpravo před železničním mostem v dnešní třídě Dukelských hrdinů) první, zatím koněspřežná tramvaj, jejíž trať byla o rok později prodloužena až do Královské obory. Tím byly Holešovice-Bubny ku Praze připojeny dopravně, administrativně pak v závěru téhož roku. Zemským zákonem ze dne 18. listopadu 1884 č. 48 z. z. byla obec Holešovice-Bubny připojena ku Praze jako její VII. část. Nebyla však pojata do pražského obvodu potravní daně, a tak při cestách do Prahy se na letenském předmostí mostu císaře Františka Josefa za převážené potraviny nadále platilo.

Na území Holešovic-Buben vznikla celá řada důležitých staveb celopražského významu: nová městská plynárna (15. října 1888; stará ukončila činnost už v roce 1885, kdy byly Holešovice napojeny na pražskou síť), vodárna na Letné (1888), ochranný a obchodní přístav (listopad 1894), ústřední jatky (1. července 1895) a Ústřední elektrická stanice král. hl. města Prahy (7. dubna 1900). Všechny výše uvedené objekty, vyjma letenské vodárny, byly napojeny vlečkami na železniční síť, v některých vznikly dokonce organizačně samostatné železniční stanice. Tzv. holešovická přístavní dráha, uvedená do provozu 6. června 1910, byla charakteristická tím, že její podstatná část vedla holešovickými ulicemi. Postupně na ni bylo napojeno několik holešovických továren.

V roce 1891 byla na holešovickém území v Ovinecké ulici postavena Františkem Křížkem první trať pražské elektrické dráhy. Její využití bylo vzhledem k nepříliš atraktivnímu směru poměrně malé. O něco větší význam měla pozemní lanová dráha od mostu císaře Františka Josefa k letenské restauraci, která měla s elektrickou dráhou společné jízdenky. Obě dráhy vznikly při příležitosti konání Zemské jubilejní výstavy, která se konala na Výstavišti na okraji Královské obory. Obvykle se hovoří o „holešovickém výstavišti“, ve skutečnosti se ale celé nachází na katastru Bubenče.

Zásadní rozvoj městské dopravy přineslo až zřízení Elektrických podniků královského hlavního města Prahy a odkoupení sítě soukromé koněspřežné tramvaje. Právě holešovická trať byla jako první elektrifikována (28. září 1898) a brzy nastal další, velmi rychlý rozvoj zdejší dopravy.

Od 15. listopadu 1896 byla k dispozici nová silnice pod Letnou, která spojovala Holešovice-Bubny s Malou Stranou. Právě zde byla v letech 1899–1900 postavena a 2. července 1900 uvedena do provozu další trať elektrické dráhy, která zajistila spojení k jatkám a především výrazně zhodnotila rozvojové pozemky v oblasti Manin, kde do té doby ještě téměř neexistovala

žádná zástavba. Trať zpočátku končila u holešovické elektrárny, v jejímž areálu byla až do roku 1939 tramvajová vozovna a do roku 1914 ústřední dílny.

Od 15. prosince 1900 byla předána do užívání trojice dřevěných provizorních mostů z Těšnova přes Štvanici do Buben, po kterých od 10. října 1901 jezdila také elektrická dráha, pokračující Bubenskou ulicí kolem bubenského nádraží do Rudolfovy (Veletržní) ulice.

Silniční spojení bylo od 20. dubna 1903 rozšířeno o další dřevěný provizorní most, tentokrát z Holešovic do Libně. Ve své době šlo o nejdelší most v Čechách (450 m). Základem mostu se stalo provizorium, přenesené sem od Národního divadla, kde původně sloužilo v letech 1898–1901 při výstavbě nového kamenného mostu, rozšířené v holešovicko-libeňské oblasti o další pole.

V roce 1905 byla po rozšíření podjezdu pod železnici na 16 m a jeho mírném zahloubení postavena trať od elektrárny k až k Výstavišti, čímž staré Holešovice získaly nové alternativní tramvajové spojení. U Výstaviště ale bylo nutné při jízdě do centra přestupovat, protože tu neexistovaly potřebné kolejové oblouky. Ty byly zřízeny až při zdvoukolejnění úseku v roce 1909, ale v provozu s cestujícími se začaly používat až v roce 1917, kdy při jízdě od elektrárny přestupy odpadly.

V roce 1907 byla postavena tramvajová trať Belcrediho třídou na Letnou, čímž získala kvalitní dopravní spojení další část Holešovic-Buben, odkázaná do té doby jen na pěší docházku nebo na lanovou dráhu. Na Letné byla současně s touto tratí postavena první (ale jen provizorní) kolejová smyčka v pražské tramvajové síti, aby urychlila dopravu během sokolského sletu, který se na letenské pláni konal. Letenská pláň představovala rozsáhlé volné území a úvahy o jejím zastavění se nepodařilo naštěstí nikdy realizovat. Stala se proto významným rekreačním a sportovním zázemím Pražanů. Vyrostla zde během doby četná hřiště a sokolské slety se tu konaly také v letech 1912 a 1920.

V roce 1908 byl postaven další most spojující katastr Holešovic-Buben s okolím, Čechův. Jeho velkou nevýhodou bylo (a dodnes je), že ve směru od Starého Města fakticky nikam smysluplně neústil a jeho poloha je do značné míry pozůstatkem nerealizovaných dobových představ o tzv. letenském průkopu, kterým měla být vedena nová komunikace k Belcrediho silnici.

V letech 1909–1912 probíhala regulace vltavského břehu a výstavba nového Bubenského nábřeží. Tramvajová trať, do té doby jednokolejná, byla přeložena do zcela nové osy i nivelety, přičemž zanikly některé uličky starých Buben v oblasti tamního pivovaru. Současně byl ve stejné době postaven ve dvou etapách Hlávkův most, který nahradil dřevěná provizoria. Jižní část mostu z Těšnova na Štvanici byla uvedena do provozu 3. února 1910, severní 7. února 1912. V té době už byly Holešovice-Bubny považovány za moderní pražskou čtvrť s výraznou velkoměstskou zástavbou v západní části katastru, jejíž dominantu tvořil novogotický kostel sv. Antonína, dokončený a vysvěcený 25. října 1914.

První světová válka znamenala pro Holešovice, podobně jako v dalších okrajových částech tramvajové sítě, dílčí změny v linkovém vedení, a především přinesla zánik lanové dráhy na Letnou. Její význam pro pravidelné cesty byl v té době ovšem už velmi malý. Pohyblivé schodiště, které tu později vzniklo, také nemělo zásadní význam a používalo se rovněž především při různých sportovních akcích, které se na Letné odehrávaly.

V prvorepublikovém období proběhly některé významné rekonstrukce holešovických komunikací, především na Letné a na Bubenském nábřeží, kde se překládalo v roce 1926 koryto Vltavy. Zásadní význam mělo v roce 1928 vybudování dvou mostů, které zlepšily silniční spojení. Oba vedly z Holešovic do Libně, ale měly samozřejmě význam celopražský. Libeňský i Trojský most byly uvedeny do provozu současně v říjnu 1928. Zatímco po Libeňském alespoň v omezené míře jezdily tramvaje od počátku a obsluhovaly vznikající zástavbu na holešovických Maninách (v roce 1931 pak bylo dokončeno propojení až do Libně), v případě mostu Trojského byla situace jiná. Byly na něm sice položeny koleje, ale trvalo ještě několik let, než byly využity v pravidelné dopravě. Protože ještě nebylo zcela jasné, jakou trasou se tramvaje na holešovické straně na most dostanou, nebyly spojeny s ostatní kolejovou sítí. Protože by ovšem bylo neekonomické nevyužít nový most pro veřejnou dopravu, byla z Těšnova přes Holešovice na Pelc-Tyrolku prodloužena 15. září 1929 jinonická autobusová linka J, která současně obsloužila

i část Holešovic na východní straně železničního areálu podél Argentinské ulice. Celkem měla první holešovická autobusová linka na zdejším katastrálním území šest zastávek, včetně Štvanice. Výstavba Trojského mostu s navazující ulicí V Holešovičkách znamenala i změnu směřování dálkové autobusové dopravy i dopravy individuální ve směru na Teplice a Mělník z nevyhovující trasy přes Karlín a libeňskou Palmovku.

Velký význam pro rozšíření směrové nabídky tramvají mělo v roce 1932 postavení krátké tramvajové trati v Antonínské ulici, která nejdříve posloužila při sokolském sletu a od konce července téhož roku i pro pravidelnou linku č. 8.

Stavba tramvajové tratě přes Trojský most byla podmíněna i přestavbou a zdvojkolejněním v oblasti Zátor, kde byly zbořeny některé domy. Uvedením tratě Holešovice – Pelc-Tyrolka – Vychovatelna do provozu na počátku roku 1936 byla na mnoho let po technické stránce v zásadě dokončena výstavba tramvajového systému na území Holešovic.

S meziválečným obdobím holešovické dopravní historie úzce souvisí i stavba paláce Elektrických podniků hlavního města Prahy. Významná konstruktivistická stavba byla předána do užívání oficiálně 30. dubna 1935, ale částečně sloužila již od roku 1934. Bylo v ní nejen správní sídlo obou částí EP, tj. elektrárenské a dopravní, ale sloužila ve značném rozsahu i veřejnosti, která si zde vyřizovala všechny záležitosti spojené s odběrem elektřiny, ale byl zde i předprodej časových jízdenek pro MHD.

Během druhé světové války opustily Holešovice autobusy, protože linka J musela být z úsporných důvodů zkrácena do okrajového úseku ZOO – Pelc-Tyrolka. Argentinská ulice mezi Plynární a Bubenským nábřežím pak zůstala bez přímé dopravní obsluhy přes čtvrt století. Připomeňme, že linka J nebyla v meziválečném období jedinou autobusovou linkou na území Holešovic. Na konečně u letenské vodárny se ve třicátých letech vystřídaly také linky P a R, které ale pro obsluhu Holešovic měly poměrně malý význam. Přes Holešovice, po Letné, jezdila krátce před redukcí autobusové dopravy také noční linka D.

Důležitou stavbou celopražského významu se stal Letenský tunel, předaný do užívání 26. září 1953, který ve své době přinesl značné odlehčení značně přetížené ulici Obránců míru (Milady Horákové) mezi Strossmayerovým náměstím a Letenským náměstím. Od počátku se počítalo s jeho využitím i pro městskou dopravu. Měla zde vést trolejbusová trať obsluhující Bubeneč. V samotném tunelu byly dokonce provedeny přípravy na instalaci trolejového vedení (příčné převěsy), nakonec byla v roce 1959 zavedena místo trolejbusové linky autobusová linka č. 125 a Holešovice se tak trolejbusů nikdy nedočkaly.

V šedesátých letech 20. století bylo přes Holešovice vedeno několik autobusových linek překryvné sítě. Mezi prvními to byly linky č. 134 (Petřiny – Krč), 135 (Nádraží Veleslavín – Spořilov) a 136 (Vozovna Kobylisy – Hostivař), které nabídly nová atraktivní spojení Holešovic s dalšími částmi Prahy včetně centra. Linka č. 135 jezdila Veletržní ulicí a s linkou č. 136 se vrátila autobusová doprava do Argentinské ulice. S dalším rozvojem autobusové dopravy, který úzce souvisel s výstavbou sídlišť na okraji Prahy, se objevila v Holešovicích i řada dalších průjezdných linek využívaných i holešovickými obyvateli, přestože šlo o linky silně vytížené (či lépe – přetížené), případně se Holešovice staly „přestupní čtvrtí“ pro cesty do Severního Města.

Poslední čtvrtina 20. století přinesla do Holešovic řadu zásadních změn v dopravě, které vyplynuly především z koncepce rozvoje komunikační sítě Prahy. Výstavba severojižní magistraly (předznamenaná již rozšířením Hlávkovy mostu v letech 1956–1962), přestavba pražského železničního uzlu, jakož i výstavba metra měly přímý vliv na další urbanistický i dopravní vývoj Holešovic. Tyto stavby měly především za následek postupné zboření celých starých Holešovic a zánik části bubenské obytné i průmyslové zástavby na severním předmostí Hlávkovy mostu. To bylo spojeno i se změnami v tramvajové síti (přeložení tramvajové dopravy z mostu Barikádníků na nový most a do Trojské ulice v letech 1976 a 1977, zrušení provozu v Bubenské ulici v roce 1978 či opuštění části Bubenského nábřeží v roce 1980).

Pro zajímavost si uveďme, že v tomto období (v roce 1978) jezdily z Holešovic směrem přes Letnou 4 tramvajové linky, přes Trojskou 3 linky, přes Libeňský most 4 linky, přes Hlávkův most 5 linek, přes Švermův (dnes Štěfáníkův) most 3 linky, pod Letnou směrem k Čechovu mostu 4 tramvajové linky. Kolem jatek jezdilo 6 tramvajových linek. Ve stejné době jezdilo

7 autobusových linek Argentinskou ulicí od Severního Města do centra, případně dál, a další 2 autobusové linky jezdily Letenským tunelem.

Výstavba nových komunikací přinesla celou řadu dílčích omezení a provizorních úprav nejen v individuální, ale i v hromadné dopravě, mezi které patří například provizorní silniční most do Troje při stavbě nového mostu Barikádníků či provizorní opatření při výstavbě mimoúrovňové křižovatky na holešovickém předmostí Hlávkova mostu. Do tohoto období patří také původně jen provizorní přemostění železniční tratě mezi ulicemi Bubenskou a Železničářů, které však slouží dosud, téměř čtvrt století.

Z těchto důležitých komunikačních staveb si na tomto místě uveďme některá důležitá data. Severojižní magistrála v úseku Hlávkův most – Vychovatelna byla uvedena v provizorní podobě (včetně nového mostu Barikádníků, avšak přes ulici Železničářů) do provozu 28. listopadu 1980. Jižní část Argentinské ulice a křižovatka na severním předmostí Hlávkova mostu byly dokončeny až 22. prosince 1982. Na tzv. holešovické přeložce, tj. železniční trati přes nový železniční most do Libně, byl zahájen provoz 23. prosince 1980 (samotný most byl zkolaudován už v prosinci 1976), ale nová železniční stanice Praha-Holešovice byla předána do užívání až 28. září 1985, když z počátku sloužila jen jako zastávka.

Na počátku listopadu 1984 se v Holešovicích objevilo metro a jeho dvě stanice Vltavská a Nádraží Holešovice (původně Fučíkova). Obě jsou však situovány na okraji zástavby a mají význam především pro přestup, což platilo zejména pro stanici Nádraží Holešovice, s terminály městské i dálkové autobusové dopravy před prodloužením metra do Kobylis v roce 2004. Přímo dopravní obsluhu Holešovic tak i dnes zajišťují především tramvaje. V jejich případě přinesl novou směrovou nabídku i nový kolejový oblouk na Strossmayerově náměstí v relaci Letná – Výstaviště, postavený v roce 2001. Nejdéle jezdila přes zdejší území linka č. 3 – po dobu 76 let v období 1898–1974. Brzy ji už může dostihnou linka č. 12, jezdící zde nepřetržitě od roku 1920 dodnes a dále linka 17, která je přes Holešovice vedena od svého vzniku v roce 1923.

Na závěr připomeňme, že Holešovic se týká i mnoho důležitých, ale neuskutečněných projektů dopravních i urbanistických. Mnohokrát se v minulosti připravovala stavba tramvajové tratě v Argentinské ulici, nerealizovaným snem zůstává i přímé komunikační (a tramvajové) spojení západní a východní části Holešovic v ose Dělnické ulice tunelem pod bubenským nádražím. Stále se však předpokládá, že rozsáhlý železniční areál, který přes 150 let dělí Holešovice na dvě části, je rozvojovým územím této části města.



KRÁLOVSKÁ PRAHA. Bělského třída.

