


Katastrální území	NOVÉ MĚSTO	
Vznik, změny	1842 (SK)	
Připojeno ke Praze*	1784	
Městská část	Praha 1, 2, 8	
Správní obvod	Praha 1, 2, 8	
Obvod hl. m. Prahy	Praha 1, 2, 8	
Údaje o linkách k datu 31.12.2024		
Textový popis k roku 2005		Počet obyvatel 2021: 21 941
Poslední úprava obsahu: 25.1.2025 21:52		Rozloha: 334,1 ha

* Spojena čtyři historická pražská města do jednoho správního celku.

Linky MD NOVÉ MĚSTO		
Z důvodu vysokého počtu jsou obsaženy pouze linky současné.		
linka	*	†
tr-010	01.09.1845	29.09.1992
tr-070	01.06.1850	29.09.1992
tr-120	27.04.1868	29.09.1992
tr-171	01.10.1888	29.09.1992
d-4	08.09.1898	
d-5	14.05.1900	
d-9	17.06.1901	
d-17	29.07.1923	
d-18	29.07.1923	
d-16	14.09.1924	
d-22	01.08.1928	
d-24/III	31.08.1959	
d-7/VI (27)	13.03.1961	
tr-232	01.07.1972	29.09.1992
d-26	13.03.1961	
m-C	09.05.1974	
m-A	12.08.1978	
d-3/III	13.08.1978	
a-904 (504)	01.11.1981	
a-905 (505)	04.11.1984	
d-91/II (51)	03.11.1985	
d-92/II (52)	03.11.1985	
d-93 (53)	03.11.1985	

noční
noční
noční
noční
noční

d-94 (54)	03.11.1985		noční
d-95 (55)	03.11.1985		noční
d-96 (56)	03.11.1985		noční
d-97 (57)	03.11.1985		noční
d-98 (58)	03.11.1985		noční
a-176	01.09.1988		
d-14/III	23.11.1990		
ž-S1 (tr-010)	01.10.1992		
ž-S4 (tr-070)	01.10.1992		
ž-S5 (tr-120)	01.10.1992		
ž-S7 (tr-171)	<i>01.10.1992</i>		
d-10/II	09.11.1998		
a-911 (511)	01.09.2001		noční
m-B	16.12.2002		
d-8/III	17.02.2003		
a-148/II (291)	18.04.2003		
ž-S3	14.12.2003		
d-99 (59)	01.07.2004		noční
a-135	01.10.2004		
a-909 (509)	30.08.2008		noční
a-910 (510)	30.08.2008		noční
a-175/II	30.08.2008		
a-207/II	01.10.2011		
d-13/VII	29.06.2013		
a-194/III (294)	06.10.2014		
d-15/V	28.08.2016		
d-2/V	28.08.2016		
d-6/V	28.08.2016		
d-21/II	29.08.2016		
d-23/IV	25.03.2017		
a-907	08.10.2017		noční
a-908	08.10.2017		noční
a-133	25.11.2018		
d-42/II	01.07.2021		historická
d-43	01.06.2022		historická
př-P5/II	31.03.2012		
ž-S34	01.10.2013		
d-12	29.04.2024		

NOVÉ MĚSTO

Nové Město – to je vlastně celá historie městské hromadné dopravy v Praze. Přesto se i v této kapitole pokusíme vystihnout alespoň základní charakteristické rysy jeho území, podobně jako tomu bylo ve všech předchozích dílech a kapitolách. S ohledem na dostupnost jiné historické literatury zcela pomíjíme jeho obecnou historii jeho kulturní památky. Rovněž neopakujeme některé údaje společné se Starým Městem, pokud jsou s ním svázány v převažující míře.

Nové Město založil Karel IV. zakládací listinou 8. března 1348. Území, které vybral pro svůj velkolepý urbanistický počín, ovšem nebylo liduprázdné. Nacházelo se zde několik vesnic či osad: Poříčí, Chudobice, Újezd sv. Martina či Martinský Újezd, Opatovice, Rybník či Rybníček, Zderaz (též se jako zvláštní osada uvádí Podzderazí) a Podskalí. Hned v letech 1348–1350 bylo postaveno gotické opevnění se čtyřmi městskými bránami sv. Petra (u dnešní Petřské ulice), Horskou (u Hybernské), sv. Prokopa (na horním konci Koňského trhu) a sv. Jana či Svinskou (na náměstí I. P. Pavlova). Vynecháváme brány vyšehradské, které byly popsány v příslušné kapitole. Městskými branami procházely významné cesty spojující nejen Nové Město, ale vlastně celou středověkou Prahu s okolím. Když byla od roku 1653 místo gotické hradební zdi stavěna mohutná bastionová barokní fortifikace, došlo i k úpravě v městských branách – některé byly dokonce posunuty do nové polohy. Stará Petřská brána byla zbořena v roce 1697 a nahrazena Poříčskou bránou (dokončena 1718; v letech 1858–1859 byla zásadním způsobem přestavěna). Horská brána byla v roce 1655 nahrazena Novou horskou bránou (dokončena 1666) na počátku dnešní Bolzanovy ulice. Koňská brána, asi z roku 1690, byla v roce 1831 rovněž zásadně přestavěna. Svinská brána byla v roce 1694 zazděna a od té doby se nazývala Slepá. Místo ní byla v hradbách zřízena Žitná brána (na konci stejnojmenné ulice).

Nové Město bylo chráněno 11 bastiony (nepočítaje Vyšehrad), ale v oblasti od Karlova přes údolí Botiče až k Vyšehradu i nadále plnila funkci opevnění původní středověká hradební zeď. Tento počátek historie Nového Města můžeme z větší části na svém místě spatřit dodnes. Bastionová fortifikace, která se stavěla téměř osm desítek let, sice chránila město, ale pro jeho stavební a komunikační rozvoj se stala až do poslední čtvrtiny 19. století velkou překážkou.

Hned při vzniku Nového Města byla v zásadě určena jeho komunikační podoba, která je platná až do současnosti bez zásadních změn. Již od dob Karla IV. patří mezi základní komunikační uzly Nového Města dnešní Senovážné náměstí (původně Senný trh), Václavské náměstí (Koňský trh) a Karlovo náměstí (Dobyččí trh).

Nové Město si uchovávalo svoji správní samostatnost až do roku 1784. Několikrát byly před tím učiněny pokusy o jeho spojení se Starým Městem, ale všechny skončily nakonec neúspěšně (1367–1377, 1421–1425, 1518–1528). Tradičně se na Novém Městě rozeznávaly čtyři čtvrtě, Štěpánská, Zderazská, Jindřišská a Petřská. Později se rozlišovalo tzv. dolejší a hořejší Nové Město, jejichž hranicí bylo Václavské náměstí, přesto především název Petřská čtvrť vydržel velmi dlouho a je v podvědomí mnoha Pražanů i v současnosti. V době odstraňování hradeb se uskutečnilo několik změn hranic Prahy a Královských Vinohrad, bývalý Pevnostní obvod, který byl původně samostatným katastrálním územím, byl časem rozdělen mezi sousední území. Po vzniku Velké Prahy v roce 1922 sice Nové Město formálně bylo částí města označenou jako Praha II, ale současně tvořilo jeden správní obvod se společnými volnými orgány s částmi Praha I – VII. Od roku 1949 jižní část Nového Města patřila k obvodu Praha 2, severní část (od Václavského náměstí) k Vltavě patřila ku Praze 3. Od roku 1960 spadá část katastrálního území Nové Město severně od ulic Myslíkovy, Lazarské a Žitné k obvodu a (od r. 1990) městské části Praha 1; z této oblasti jen malá část patří ku Praze 8 (Městské muzeum, východní část Masarykova nádraží a autobusové nádraží Florenc). Jižní část Nového Města od uvedených ulic spadá do Prahy 2.

Komunikační síť Nového Města po většinu jeho historie netvořily vlastně klasické silnice, ale městské ulice, které si, jak již bylo řečeno, uchovaly až do současnosti většinou svoji původní polohu. Vzhledem k poloze Nového Města u Vltavy hrály velkou roli v jeho spojení

s okolím a částmi Prahy na levém břehu řeky brody, přívozy a mosty, o kterých jsme se již zmínili v předcházejících kapitolách a částech Pražského dopravního zeměpisu. Dosud jsme však neuváděli bližší údaje o regulovaných nábřežích, protože většina z nich se nachází právě na území Nového a Starého Města. Úprava vltavských nábřeží byla nezbytná především pro ochranu města před povodněmi, ale také přispěla ke komunikačnímu rozvoji města.

Nejstarším novoměstským nábřežím je dnešní Rašínovo nábřeží mezi Jiráskovým náměstím a Palackého mostem, se kterým bylo 22. prosince 1878 také předáno do užívání. Na začátku 20. století se uskutečnila výstavba nynějšího Masarykova nábřeží mezi Národním divadlem a Jiráskovým náměstím (1903–1904) a Rašínova nábřeží mezi Dřevní ulicí a Výtoní (1904–1907). Také na severu Nového Města došlo k výstavbě nábřeží, které značně proměnilo tuto část Prahy. Původně zde býval tzv. Primátorský ostrov táhnoucí se až na Těšnov (čásem splynul s Jeruzalémským ostrovem). Zdejší pozemky byly předány ke stavbě nábřeží 28. dubna 1906 a práce zde probíhaly asi deset roků.

Podíváme-li se chronologicky na vývoj veřejné hromadné dopravy, jsou na prvním místě omnibusy o kterých je podrobnější zmínka v kapitole o Starém Městě. Zde je na místě pouze zmínka o druhém pokusu o zavedení této dopravy, uskutečněného P. Wurmlem na počátku 40. let 19. století. Tento provoz však měl spíše charakter účelový, protože linky (či lépe jednotlivé pravidelné spoje) přepravovaly především návštěvníky Stögrova divadla v Růžové ulici na Staré město a Malou Stranu. Další dílčí zmínky o provozu omnibusových linek z 80. a 90. let 19. století uvádějí asi krátkodoběji existující linky Václavské náměstí – Žižkov, Karlín – Karlovo náměstí, Nové Město – Holešovice a Václavské náměstí – Severozápadní nádraží.

Mezitím již na území Nového Města stálo první pražské železniční nádraží Severní státní dráhy (dnešní Masarykovo), na které přijel první vlak slavnostně 20. srpna 1845 a pravidelná doprava tu byla zahájena 1. září. Pro zaústění železnice do Prahy musela být v hradbách proražena nová brána, která se na noc zavírala. Pro obsluhu Nového Města nemělo toto nádraží pochopitelně význam, velkou roli ale postupně získalo ve spojení Prahy s mnoha okolními obcemi, které jsou dnes součástí hlavního města (první byly již v roce 1845 Běchovice). Stejný význam měla i nádraží, která vznikla později těsně za hranicemi Nového Města – nádraží Severozápadní dráhy na Těšnově a dnešní Hlavní nádraží, které leží na území Vinohrad, ale je přístupné jen z novoměstské strany.

Zásadní zlom v městské dopravě přineslo zavedení kolejové dopravy. První tramvajová linka, ještě koněspřežná, vedená mezi Karlínem a řetězovým mostem u budoucího Národního divadla, zahájila provoz 23. září 1875. Novým Městem procházela ulicemi Na Poříčí a dál vedla po hranici Starého a Nového Města, takže obsluhovala území obou čtvrtí. Krátce poté, co byl dán do užívání Palackého most, byla vyprojektována trať koňky z Můstku přes dolní část Václavského náměstí, Vodičkovou, Lazarskou, Myslíkovou a po novém nábřeží přes most na Smíchov. Z blíže neznámých důvodů ze záměru sešlo. Koňka zaznamenala velký rozvoj až v první polovině 80. let 19. století a Nové Město získalo na tehdejší dobu velmi slušnou plošnou dopravní obsluhu a současně spojení s okolními obcemi. V této době Novým Městem projíždělo pět ze šesti linek koňky.

V závěru roku 1896 jezdila po části Nového Města už také elektrická tramvaj Křížkova dopravního podniku Elektrická dráha Praha – Libeň – Vysočany, ale také ona především spojovala Prahu (Nové Město) s okolím. V té době se už několik let připravovala stavba sítě elektrických drah královského hlavního města Prahy. Pomineme-li vinohradskou městskou dráhu a s ní úzce související první okružní trať Elektrických podniků, měly pro Nové Město zásadní význam až další tratě, které zaplňovaly tehdy jedinou skutečnou mezeru v jeho plošné obsluze: Od 4. února 1898 jezdily elektrické tramvaje Spálenou a Ječnou ulicí a během toho samého roku byly dokončeny i tratě na Moráň a ve Vyšehradské třídě. Během následujících tří let byly tratě koňky přestavěny na elektrické a v dalších letech síť postupně doplňována dalšími novými tratěmi, především po nábřeží pro obsluhu rozvojového Podskalí (1910) a na Karlov (1912). Přestože tramvajová doprava vedla téměř všemi hlavními novoměstskými ulicemi, některé projekty, především trať přes Petruskou čtvrť, nebyly z různých důvodů nikdy uskutečněny.

Meziválečné období přivedlo do Nového Města nový dopravní prostředek, autobus. Od roku 1927 jezdila první vnitroměstská linka **H** (zpočátku v trase z Jungmannova náměstí na Vinohrady a Žižkov), později k ní přibýly další. Z dnešního hlediska byla zajímavá především trasa linky **A**, která v letech 1929–1932 jezdila přes Nové Město ulicemi Koubkovou, Fügnerovým náměstím, Sokolskou, Wenzigovou, Ke Karlovu, Apolinářskou, Viničnou a Lipovou do Štěpánské. Později však byla místo přes Větrov vedena Sokolskou do Ječné. V roce 1939, před redukcí vyvolanou úspornými opatřeními za německé okupace, jezdilo přes Nové Město 6 denních autobusových linek Elektrických podniků:

- A** Zemské vojenské velitelství – Václavské náměstí – Hostivař, nádraží;
 - H** Hřebenka, Švédská ul. – Karlovo náměstí – Fibichova ul.;
 - J** Butovice – Petrské náměstí – Troja, ZOO;
 - M** Malvazinka, hřbitov – Václavské náměstí – Vozovna elektrických drah Žižkov;
 - Q** Václavské náměstí – Terasy Barrandov;
 - Z** Karlovo náměstí – Zbraslav, Jatky
- a všech 5 linek nočních, nahrazujících provoz tramvají.

Ve 30. letech 20. století městem jezdilo i mnoho autobusových linek jiných státních společností (ČSD, Čs. pošta) či soukromých provozovatelů, které sice zprostředkovávaly především spojení do okolních obcí, ale představovaly jistou konkurenci EP i ve vnitřním městě, ačkoliv neměly (či snad právě proto) tak hustou síť stanic a zastávek. Stanoviště těchto „dálkových“ autobusových linek byla především na náměstí Republiky (v roce 1930 se tu uvádí deset linek v různých směrech), Jungmannově náměstí (4 linky), Karlově náměstí (5 linek). Další stanoviště vznikla v Lützowově (Opletalově) ulici a na Těšnově. Po válce došlo k soustředování autobusových stanovišť a k výstavbě tří velkých autobusových nádraží, z nichž na okraji centra bylo situováno největší z nich – Ústřední autobusové nádraží Florenc. Bylo otevřeno 17. června 1948 a sloužilo pak v dálkové dopravě pro linky z celého Československa, v dopravě na střední vzdálenosti pro severovýchodní sektor Čech. Při výstavbě stanice metra Florenc došlo k úplné rekonstrukci nádraží. Byl uzavřen vjezd z ulice Křížkovy a zbourána původní výpravní budova s čekárnou pro cestující. Na místě bývalých garáží ČSD Delta, využívaném před přestěhováním do garáží na Klíčově i podnikem ČSAD, bylo po demolici několika domů zřízeno tzv. dolní nádraží s vjezdem z ulice Prvního pluku propojené s původním, nyní horním nádražím. Dolní nádraží však již leží na katastru Karlína.

Po druhé světové válce se na Novém Městě objevily místo městských autobusů trolejbusy. Kromě toho, že tento dopravní prostředek významně posílil některé směry, například na Vinohrady a na Žižkov, zajistil základní obsluhu i některých částí Nového Města, kde městská doprava v té době chyběla (např. oblast Větrova). Novým Městem v letech 1947–1972 projížděla naprostá většina pražských trolejbusových linek: 52 (v letech 1947–1966, 1967–1968), 53 (1948–1966), 54 (1949–1967), 55 (1949–1967), 57 (1953–1956), 56 (1953–1954), 61 (1954–1967), 60 (1954–1968), 62 (1961–1962) a druhá 51 (1967–1972).

Od 60. let 20. století začaly hrát významnou roli v dopravě na Novém Městě opět autobusy, a to jak linky tzv. překryvné sítě, tak i linky, které převzaly úkoly trolejbusů. V roce 1978, tedy 6 let po zrušení trolejbusové dopravy v Praze, Novým Městem projíždělo či zde mělo konečnou 20 autobusových linek!

Územím Nového Města procházejí všechny tři tratě metra a vytvářejí zde i svůj trojúhelník přestupních stanic Můstek – Muzeum – Florenc. Byly uváděny do provozu postupně v letech 1974 (C), 1978 (A) a 1985 (B). Kromě těchto přestupních se jedná ještě o stanice I. P. Pavlova a Hlavní nádraží (C) a Náměstí Republiky, Národní třída a Karlovo náměstí (B). Z hlediska plošné obsluhy je přitom stanice se dvěma vestibuly (Můstek A, Náměstí republiky, Karlovo náměstí) možné chápat jako stanice dvě.

Výstavba II. severojižní magistrály, probíhající současně se stavbou trasy C metra a uplatňování tehdy platné koncepce nahrazování povrchové tramvajové dopravy při uvádění nových tras metra do provozu měly za následek zásadní redukci tramvajové dopravy v centru města v letech 1966–1985. která měla velký vliv na uspořádání celé pražské tramvajové sítě a jejího linkové vedení. Dodnes jsou některé z tehdejších kroků z hlediska správnosti diskutová-

ny – především zrušení tramvajové dopravy na Václavském náměstí v roce 1980 a v ulici Na Příkopě v roce 1985.

V současné době novoměstským územím kromě všech tří linek metra projíždí 17 denních a všech 9 nočních tramvajových linek a těsně se jej dotýká i linka č. 11, jejíž zastávky ale na novoměstském katastru neleží. Autobusy na Novém Městě hrají mnohem menší roli než v minulosti a dnes zde najdeme 5 linek, z nichž největší význam pro místní obsluhu má linka č. 291 obsluhující mnoho let „zapomenutou“ oblast Karlova a Větrova.

Na závěr velmi stručně pojaté historie dopravy v této části Prahy ještě dodejme, že na Novém Městě dnes najdeme „srdce provozu“ pražské MHD – Centrální dispečink DP, v jehož budově jsou soustředěny všechny dispečinky řídící jednotlivé druhy městské hromadné dopravy a svůj dispečink zde má i dopravní policie.

