


Katastrální území	<b>NUSLE</b>	
Připojeno ke Praze	1922	
Městská část	Praha 2, 4	
Správní obvod	Praha 2, 4	
Obvod hl. m. Prahy	Praha 2, 4	
Údaje o linkách k datu 31.12.2024		
Textový popis k roku 2004	Počet obyvatel 2021: 35 150	
Poslední úprava obsahu: 16.1.2025 12:58	Rozloha: 285,5 ha	

Linky MD <b>NUSLE</b>			
linka	*	†	
<i>tr-171</i>	<i>01.10.1888</i>	<i>30.09.1992</i>	
<b>d-4</b>	06.01.1910	14.11.1917	<b>N</b>
<b>d-3</b>	04.10.1914	08.05.1974	<b>x→M→P</b>
<b>d-4</b>	14.06.1918	05.04.1981	<b>N→NP→N→x</b>
<b>d-18</b>	29.07.1923	02.01.1932	<b>N→NP</b>
<b>d-19</b>	29.07.1923	03.07.1983	<b>x→P→M→NM→M</b>
<b>a-113 (B)</b>	04.10.1925	28.05.1930	
<b>d-21</b>	01.04.1926	19.06.1927	<b>NM</b>
<b>d-13/III</b>	20.06.1927	30.06.1933	<b>NM→x→NP→N</b>
<b>d-23</b>	15.12.1929	12.08.1978	<b>M→x</b>
<b>d-14</b>	03.01.1932	16.01.1972	<b>NP</b>
<b>a-E/n</b>	01.05.1938	30.09.1939	
<b>d-13/IV</b>	13.11.1938	08.05.1974	<b>P</b>
<b>d-B</b>	30.11.1942	17.01.1945	<b>M</b> noční
<b>d-D</b>	30.11.1942	17.01.1945	<b>NP</b> noční
<b>d-14/n</b>	17.12.1945	16.01.1972	<b>NP</b> noční
<b>d-19/n</b>	17.12.1945	03.07.1983	<b>M</b> noční
<b>t-55</b>	29.05.1949	08.01.1967	
<b>t-61</b>	01.10.1954	08.01.1967	
<b>a-303</b>	08.02.1959	1961	noční, plesová
<b>d-24/III</b>	31.08.1959		<b>N</b>
<b>a-127</b>	03.10.1960	22.11.1990	
<b>d-7/VI (27)</b>	13.03.1961		<b>N</b>
<b>a-118/II</b>	02.05.1961	08.05.1974	
<b>a-124</b>	02.05.1961		
<b>a-134</b>	05.10.1964	29.08.1997	

a-106/II	22.06.1966	31.08.2012	
a-138	09.01.1967	31.07.1984	
a-148	09.01.1967	28.06.2013	
a-52 (XB)	16.04.1967	01.01.1975	
a-132	18.12.1967	08.05.1974	
d-31	06.05.1968	30.06.1971	<b>M</b>
a-155	30.09.1968	08.05.1974	
a-126	03.01.1971	22.11.1990	
a-271	05.04.1971	08.05.1974	
d-32	30.08.1971	04.09.1977	<b>N</b>
d-18	17.01.1972		<b>NP</b>
d-18/n	17.01.1972	12.08.1978	<b>NP→N</b> noční
a-182	16.10.1972	29.06.2012	
a-188	07.01.1974		
m-C	09.05.1974		
a-193	09.05.1974		
a-501	09.05.1974	02.11.1985	noční
a-904 (504)	09.05.1974		noční
d-24/n	13.08.1978	02.11.1985	<b>N</b> noční
d-28/III	13.08.1978	15.12.1978	
d-1/III	19.02.1979	31.08.1980	<b>M</b>
a-57/III	03.09.1979	04.08.1980	účelová
a-20 (20/Šk)	15.09.1980	31.03.1981	Šk
d-11/II	06.04.1981		<b>x→M</b>
d-11/n/II	04.07.1983	02.11.1985	<b>M</b>
a-905 (505)	04.11.1984		noční
a-425	02.09.1985	30.06.1988	Šk
d-6/III	03.11.1985	29.06.2012	
d-93 (53)	03.11.1985		<b>NP</b> noční
d-95 (55)	03.11.1985		<b>N</b> noční
d-96 (56)	03.11.1985		<b>M</b> noční
a-418/II	01.09.1986	30.06.1988	Šk
a-435	01.09.1988	30.06.1989	Šk
a-436	01.09.1988	30.06.1989	Šk
a-425/II	06.03.1989	29.06.1990	Šk
a-425/III	03.09.1990	31.08.1992	Šk
d-59	23.11.1990	25.03.1991	<b>N</b> polonoční
d-60	23.11.1990	25.03.1991	polonoční
a-139/III	23.11.1990		
ž-S7 (tr-171)	01.10.1992		

<b>ž-S65</b>	<b>01.06.1995</b>	<b>09.12.2023</b>	
<b>a-511/II</b>	23.01.1999	31.08.2001	noční
<b>a-569</b>	04.09.2000	21.06.2002	Šk
<i>a-911 (511)</i>	<i>01.09.2001</i>	<i>30.11.2005</i>	noční
<b>ž-M2</b>	<b>14.08.2002</b>	<b>21.03.2003</b>	povodeň
<b>a-XC/II</b>	19.08.2002	18.10.2002	ND povodeň
<b>a-509</b>	31.08.2002	29.08.2008	noční
<b>a-513</b>	31.08.2002	29.08.2008	noční
<b>a-150</b>	02.09.2002	31.08.2009	
<b>d-4</b>	<b>02.09.2002</b>	<b>17.01.2003</b>	
<b>a-175</b>	10.09.2002	18.10.2002	
<b>a-911 (511)</b>	01.12.2005		noční
<b>a-910 (510)</b>	30.08.2008		noční
<b>d-6/IV</b>	<b>01.09.2012</b>	<b>30.06.2016</b>	<b>NM</b>
<b>d-13/VII</b>	<b>29.06.2013</b>	<b>27.08.2016</b>	
<b>a-121</b>	29.06.2013	14.10.2016	
<b>a-196</b>	21.05.2016		
<b>d-14/III</b>	<b>28.08.2016</b>		<b>NM</b>
<b>d-6/V</b>	<b>28.08.2016</b>		
<b>a-134/III</b>	15.10.2016		
<b>d-19/II</b>	<b>05.06.2021</b>		<b>P</b>

Tramvajové linky vedené nuselským údolím jsou označeny **N**

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

Tramvajové linky vedené po michelské trati jsou označeny **M**

## NUSLE

Nusle se poprvé objevují v písemných pramenech už v roce 1088; patří tedy mezi velmi staré části pražské aglomerace. Dnešní tvar jména toho o svém původu sám o sobě moc nenačňuje, ale všimneme-li si nejstarší a poněkud obtížně vyslovitelné staročeské podoby *Neosvtli* (dnes bychom napsali „Neosvitli“), která znamenala „lidé, na které nesvítl slunce“, začíná být již zřejmá poloha původní vsi ve stinném údolí potoka Botiče. Nusle v nejstarších dobách patřily vyšehradské kapitule a také později se ve vlastnictví zdejších pozemků střídaly církevní instituce (například řády benediktinů, cisterciáků a další). Za husitských válek Nusle obsadili Pražané a později se zde vystřídala celá řada vlastníků. Jedním z nejznámějších byl od roku 1797 Jakub Wimmer, který přispěl k velkému rozvoji vsi.

Připomeňme si ještě, že tradičně se Nusle rozdělovaly na Horní a Dolní Nusle, ačkoliv podle všeho šlo spíše o vyjádření vlastnických vztahů, než o zdůraznění dvou oddělených a výrazně vzdálených sídel. Jádrem Nuslí bývalo v blízkosti dvora, který ležel v jižní části dnešního náměstí Bratří Synků. Hustá zástavba malých domků byla vtěsnána do trojúhelníku, který ještě na počátku 20. století vytvářely západně od náměstí ulice Boleslavova, Božetěchova a dnes už neexistující Kosmasova. Kromě toho však existovala „na kopci“ ves zvaná Krušina. Byly to domky kolem kostela sv. Pankráce, které zanikly během husitských válek, patrně v roce 1420 po bitvě u Vyšehradu. Nové souvislé osídlení zde vzniklo až po roce 1790 podél důležité císařské silnice do Tábora. Pro novou osadu, spravovanou v té době z krčského velkostatku, se ujalo jméno podle zdejšího kostela – Pankrác. Kostel sv. Pankráce, původně románský, byl pobořen při obléhání Prahy Švédy v roce 1648 a obnoven byl v raně barokním slohu.

V roce 1843 se na nuselském katastru uvádí 55 domků s 381 obyvateli a 17 domků se 132 obyvateli na Pankráci. Po přijetí obecního zákona v roce 1849 vznikla obec Nusle. Osada Pankrác zpočátku patřila do Nuslí, při sčítání lidu v roce 1868 se uvádí jako součást Horní Krče, při dalším sčítání v roce 1880 už opět jako část Nuslí. S Prahou spojovala vlastní Nusle silnice přes Vinohrady (dnešní Bělehradská, původně Havlíčkova) a do města se vstupovalo Žitnou branou. Z Pankráce se obvykle jezděvalo po erární silnici přes vyšehradskou citadelu.

Od 15. srpna 1872 vedla přes katastr Nuslí železniční trať tzv. Spojovací dráhy mezi Smíchovem a pražským nádražím císaře Františka Josefa. Pro cestování z Nuslí do Prahy neměla žádný význam, protože nejbližší nádraží bylo až pod Vyšehradem. Ještě v roce 1880 v Nuslích nebyla ani škola a děti musely docházet pěšky do Michle, Vršovic či na Vyšehrad.

V posledních dvaceti letech 19. století prošly Nusle obrovským stavebním vývojem. Přispělo k tomu také postavení nové zemské trestnice na pankrácké pláni v letech 1885–1889. Snad i v souvislosti s touto zástavbou byla v roce 1890 otevřena pošta Pankrác (později Nusle 2) a to dříve, než v dolních Nuslích – zde roku 1892 Nusle (později Nusle 1). Na samém počátku 90. let 19. století vznikl velký blok městských obytných domů na svahu pod Vyšehradem mezi ulicí Slavojovou a Lumírovou, který vzhledem k vyšehradské skále na straně jedné a železnici na straně druhé zůstal poměrně izolován. Jiné typicky velkoměstské vícepatrové domy začaly vyrůstat i v dalších částech Nuselského údolí mezi Botičem a železniční tratí podél Oldřichovy, Jaromírovy ulice a dnešní Sekaninovy ulice, která se původně jmenovala Přemyslovo nábřeží. K rychlé výstavbě v těchto místech přispělo i nové vhodné komunikační propojení s ulicí Na Slupi. V této části obce byla zřízena pošta Nusle 3 (nyní Praha 28) v roce 1912. Pochopitelně i ve „starých“ Nuslích se intenzivně stavělo, a tak jestliže v roce 1880 v obci žilo 5555 obyvatel, o deset let později to byl už dvojnásobek, 11 740! Nedaleko centra Nuslí bylo 28. října 1880 otevřeno pro veřejnost nové železniční nádraží na Dráze císaře Františka Josefa. Ačkoliv leželo na katastru Vršovic, byly blízkost a význam Nuslí zdůrazněny jeho pojmenováním Nusle-Vršovice (od roku 1912 v obráceném pořadí Vršovice-Nusle a od roku 1941 jen Praha-Vršovice). Rychlý růst Nuslí vyvrcholil 31. prosince 1898, kdy je císař svým nejvyšším rozhodnutím povýšil na město, což bylo oznámeno místodržitelkou vyhláškou vydanou 15. ledna 1899. Význam nového města dál vzrůstal a projevil se mimo jiné i tím, že se na základě zemského zákona č. 40 ze 4. ledna 1903 Nusle staly sídlem soudního okresu.

Z prostředků veřejné dopravy kromě významné železnice a pro místní dopravu nevýznamných průjezdných koněspřežných poštovních spojů byla v závěru 19. století nejbliže pražská koňka s konečnou stanicí u horního konce Nuselských schodů, odkud to bylo do centra Nuslí ještě přes půl kilometru. Ani velká přestavba schodů, která se uskutečnila v roce 1891, cestování nezkrátila, jen ho učinila proti původnímu stavu o něco snadnější a bezpečnější. Není tedy divu, že se v závěru 90. let 19. století vypracovali dva podnikatelé, Jan Štětka a Karel Zelenka, projekt pozemní úzkorozchodné lanové dráhy po obou stranách schodiště. Než však sehnali potřebný kapitál, pražské Elektrické podniky, které převzaly koňku, trať k Nuselským schodům elektrifikovaly a v roce 1904 postavily nový úsek od Bruselské ulice k vinohradské železniční zastávce, tedy k dolnímu konci schodů. Tím celý projekt lanovky ztratil význam. Dalšímu prodloužení tramvaje bránilo úroňové křížení erární silnice se železnicí u vinohradské zastávky.

To však nebyl jediný směr, kterým mohla být řešena dopravní obsluha Nuslí. Už v roce 1898 dojížděly elektrické tramvaje k vyšehradské radnici a od roku 1899 i na dnešní Vršovické náměstí. Obě tratě byly součástí velkorysého projektu okružní tramvajové tratě, z něhož právě nuslesko-vršovický úsek se nakonec podle původního projektu neuskutečnil, protože se nezdál rentabilní. To ovšem neznamenovalo, že Elektrické podniky od stavby tratí do Nuslí ustoupily. Jako první se tramvajové dopravy dočkala oblast Nuselského údolí, kam od 6. ledna 1910 začala jezdit od Vyšehradu tramvajová linka číslo 4.

Prodloužení tramvajové tratě od vinohradské zastávky předcházela v roce 1913 rozsáhlá přestavba železničních tratí a zahloubení silnic do podjezdů, které nahradily stávající úroňová křížení. Přestavět bylo nutné i most přes Botič. Práce zkomplikovala první světová válka, a tak se stavba vzhledem ke své naléhavosti dokončovala jako nouzová. Nejdříve od 4. října 1914 byla prodloužena linka č. 3 k nuselskému pivovaru a od 21. listopadu 1914 až na Riegrovo ná-

městí (dnešní náměstí Bratří Synků). Jiné obce, kam měla být tramvajová doprava ve stejné době také zavedena, například Braník, Břevnov, Bubeneč. Michle a další, už takové štěstí neměly a musely si počkat na konec války.

Připomeňme ještě, že až do vytvoření Velké Prahy v roce 1922 se musela platit na hranicích hlavního města potravní daň a. na tramvajových linkách byly k tomu účelu zřízeny zvláštní zastávky. Při cestách tramvaj z Nuslí se platívalo buď pod Vyšehradem u mostu přes Botič, a nebo u Muzea.

Další rozvoj městské dopravy přišel až po připojení Nuslí ku Praze. Nusle společně s Michlí a Krčí vytvořily Prahu XIV (od roku 1947 se začal používat pojem městský obvod). V roce 1949 bylo v rámci nového správního rozdělení hlavního města připojena část nuselského katastru (Nuselské údolí) k obvodu Praha 2. Zbývající část Nuslí byla v letech 1949–1960 součástí Prahy 14 a po další reorganizaci součástí Prahy 4. Také dnes spadá 24 ha katastrálního území Nusle s více než 4 tisíci obyvateli k městské části Praha 2 a zbývajících 261 ha, na kterých žije přes 32tisíc obyvatel k městské části Praha 4.

V roce 1923 byla prodloužena trať z Riegrova náměstí do Michle, čímž současně získala kvalitní spojení východní část Nuslí až k Horkám. O dva roky později se podařilo uspokojivě vyřešit i dopravní obsluhu Pankráce postavením tratě kolem nuselské radnice. Ve stejném roce bylo propojeno Nuselské údolí s centrem Nuslí a v roce 1926 vzniklo i propojení Nusle – Vršovice. Nusle tak měly velmi kvalitní spojení do několika směrů. Na Pankráci byla v roce 1927 dokončena největší pražská tramvajová vozovna, v jejímž areálu byly i autobusové garáže (až do roku 1982). Nusle v té době prodělávaly další velký stavební rozvoj. Obsluhu zbývajících částí Nuslí, řídké obydlené části pankrácké pláně až k Zelené lišce, zajistila od 4. října 1925 autobusová linka B Elektrických podniků, kterou zde v roce 1930 nahradily tramvaje. Na mnoho let se základní princip obsluhy Nuslí ustálil, jen se čas od času změnilo linkové vedení. Projekt podzemní dráhy, který byl připraven na počátku války, který by významně urychlil obsluhu pankrácké pláně, se neuskutečnil.

Přes Nusle byla vedena i jedna prvních dvou poštovních autobusových linek vycházejících z Prahy – od 2. března 1920 do Kamenice u Strančic. Linka vyjížděla z poštovních garáží, které byly provizorně umístěny v bývalém vojenském skladišti ve vyšehradské citadele. Z této doby neznáme přesně její trasu a zastávky, nejpozději v roce 1924 však jistě jezdila přes nuselské Riegrovo náměstí. Zde mělo zastávku později více státních autobusových linek, jejichž garáže byly nově situovány ve Vršovících. Po 2. světové válce bylo v souladu se zpracovanou koncepcí rozvoje veřejné autobusové dopravy, provozované tehdy ještě Československými drahami, vybudováno v Praze několik autobusových nádraží a stanovišť. jako první bylo otevřeno dne 30. června 1947 nádraží Praha-Pankrác, situované v trojúhelníku ulic 5. května – Na Pankráci – Hvězdova. Jeho výpravní budova byla tehdy prvním zařízením tohoto druhu v republice. V době zahájení provozu odtud vyjíždělo 12 linek. Přestože bylo jeho umístění označováno za provizorní, přečkalo jen s mírnou stavební úpravou největší rozvoj autobusové dopravy v šedesátých a sedmdesátých letech. Koncem let osmdesátých se podle tehdejšího územního plánu připravila a začala realizovat jeho přestavba v rozšířené podobě na stejném místě s plochou i za podjezdem severojižní magistrály. Provoz starého nádraží byl ukončen k 29. května 1988, kdy se všechny linky přemístily na tehdy provizorní stanoviště u stanice metra Primátora Vacka (Roztyly). Přestože byly objekty nádraží stavebně prakticky dokončeny, autobusy se sem již nikdy nevrátily, a to pro odpor obyvatel proti umístění takového zařízení v blízkosti obytné zástavby, z důvodu změněných majetkových poměrů po privatizaci podniku ČSAD KNV Praha i v důsledku postupné změny poměrů dopravních.

Od 29. května 1949 získali obyvatelé Pankráce další nové dopravní spojení prostřednictvím trolejbusové tratě přes Podolí. Cesta z náměstí Hrdinů na Václavské náměstí byla mimořádně rychlá, trvala jen čtvrt hodiny! Nejdříve zde jezdila linka č. 55, později byla na Děkanec ukončena ještě další linka č. 61.

V roce 1960 získaly Nusle další přímé atraktivní spojení od Kloboučnické ulice do vysočanské průmyslové oblasti prostřednictvím autobusové linky č. 127. Na lince, která byla vedena mimo centrum města, byl nepřestupný tarif a jízda trvala necelou půlhodinu!

Další léta jsou především ve znamení autobusové dopravy. V roce 1964 nabídla nové spojení rychlíková linka č. 134, projíždějící ulicemi Petra Rezka, Čiklovou a Slavojovou (dnes tudy nejedí nic). Ve stejné době byla zahájena výstavba nových sídlišť na pankrácké pláni a do „velkého staveniště“ svým dílem přispěla i stavba tzv. II. severojižní magistrály s Nuselským mostem, a nakonec i metra. Sídliště na Pankráci původně měly obsluhovat tramvaje, nakonec se zůstalo jen u autobusových linek. Před zahájením provozu metra zde autobusové linky přenášely nepřiměřeně vysoké přepravní zátěže. Na linkách 138 a 148, které v roce 1967 nahradily trolejbusové linky č. 55 a 61 a byly vedeny přes Podolí, byl traťový interval ve špičkách 90 vteřin, ve společném úseku linek 234, 255 a 271 pak 110 vteřin.

Jedna z nejvýznamnějších dopravních staveb Prahy, Nuselský most na severojižní magistrále, který byl po celá desetiletí velkým snem architektů i dopravních odborníků, byl předán do užívání 22. února 1973, pankrácká část magistrály ke spořilovskému počátku dálnice byla zprovozněna 1. května 1973. Kvůli stavbě magistrály musela být tramvajová trať přeložena z ulice 5. května do ulice Na Pankráci. Na počátku roku 1974 nabídky autobusy další atraktivní spojení prostřednictvím linky č. 188, která v Nuslích kromě pankráckého sídliště obsloužila oblast Jezerky, včetně blízké prvorepublikové družstevní zástavby.

Zahájení provozu na první trati pražského metra od 9. května 1974 přineslo do dopravní obsluhy Pankráce doslova revoluční změnu, protože tak začala přes Nuselský most jezdit konečně i městská hromadná doprava. Na katastru Nuslí má linka C tři stanice a dosažitelnost centra se počítá jen na minuty. A co vlastní „historické centrum Nuslí“? Tam je situace už dlouhá léta stabilní. Základní dopravní obsluhu tam stále zajišťují tramvaje, po zrušení trati v podélném směru na Václavském náměstí slouží pro cesty do centra převážně linky, vedené Nuselským údolím.

