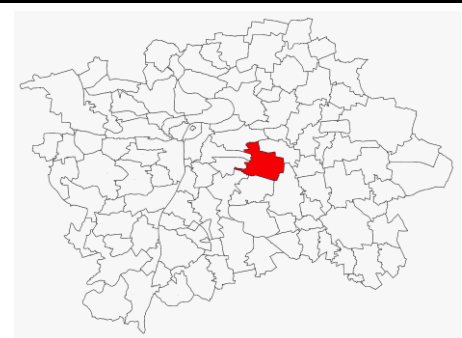


Katastrální území	<b>STRAŠNICE</b>	
Připojeno ke Praze	1922	
Městská část	Praha 8,9	
Správní obvod	Praha 8,9	
Obvod hl. m. Prahy	Praha 8, 9	
Údaje o linkách k datu 31.12.2024		
Textový popis k roku 2004	Počet obyvatel 2021: 37 665	
Poslední úprava obsahu: 16.1.2025 14:06	Rozloha: 618,5 ha	

Linky MD <b>STRAŠNICE</b>		
linka	*	†
<b>tr-220</b>	<i>14.12.1871</i>	<i>30.09.1992</i>
<b>d-11</b>	17.10.1907	08.02.1942
<b>d-10</b>	15.07.1914	05.04.1919
<b>d-10</b>	04.09.1921	01.01.1923
<b>a-109 (D)</b>	01.05.1927	29.09.1929
<b>a-A/n</b>	27.11.1932	30.09.1939
<b>d-4</b>	06.01.1935	08.07.1985
<b>d-16</b>	03.11.1936	02.11.1952
<b>d-22</b>	03.11.1936	29.11.1942
<b>d-11</b>	30.11.1942	12.08.1978
<b>d-C</b>	30.11.1942	17.01.1945
<b>a-111 (G)</b>	15.02.1943	02.10.1960
<b>d-1/n</b>	17.12.1945	08.05.1974
<b>d-11/n</b>	17.12.1945	12.08.1978
<i>tr-Malešice</i>	<i>03.01.1949</i>	<i>(28.09.1957)</i>
<b>a-115 (P)</b>	05.12.1949	15.01.1963
<b>t-54</b>	01.09.1950	31.10.1954
<b>a-116 (K)</b>	17.09.1951	14.09.1952
<b>d-10</b>	03.11.1952	22.11.1990
<b>t-60</b>	01.11.1954	03.09.1968
<b>a-302</b>	08.02.1959	1961
<b>d-2/n</b>	13.03.1961	17.04.1966
<b>d-7/VI (27)</b>	13.03.1961	
<b>d-26</b>	13.03.1961	08.05.1974
<b>d-24/III</b>	28.08.1961	05.01.1987
<b>t-62</b>	25.09.1961	02.09.1962

zastávka od 01.05.1906

noční

**H**

**M**

**S**

**x→S→M**

noční

**H** noční

**S→M** noční

**SH**

noční, plesová

**SH** noční

**SM→S**

**SH**

**H**

<b>a-111/II</b>	16.01.1963		
<b>a-115</b>	02.05.1963	04.07.1990	
<b>d-28</b>	03.06.1963	17.04.1966	<b>S→M→SH</b>
<b>a-133</b>	13.04.1964	11.03.2018	
<i>a-54 (226)</i>	13.06.1964	05.09.1976	rekreační
<b>a-136</b>	19.07.1965	11.07.1987	
<b>d-29</b>	04.04.1966	03.07.1985	<b>M</b>
<b>d-22/n</b>	18.04.1966	12.08.1978	<b>SH→H</b> noční
<b>a-145</b>	30.05.1966	08.05.2008	
<b>a-X115</b>	04.07.1966	17.12.1967	
<b>a-155</b>	30.09.1968	31.08.2012	
<b>a-128/II</b>	31.03.1969	19.12.1980	
<b>a-137</b>	31.03.1969	19.12.1980	
<b>a-163</b>	16.06.1969		
<b>a-168 (X155)</b>	07.12.1970	14.11.1975	
<b>d-41 (33)</b>	05.06.1971	15.09.1974	<b>H</b> rekreační
<b>d-32</b>	30.08.1971	04.09.1977	<b>SM</b> rekreační
<b>a-175 (275)</b>	31.01.1972	19.12.1980	
<b>a-180 (X128)</b>	02.05.1972	30.06.1978	
<b>a-169</b>	16.10.1972	03.10.1997	
<b>a-176</b>	16.10.1972	19.12.1980	
<b>a-188</b>	07.01.1974		
<b>a-194</b>	07.01.1974	04.07.1990	
<b>a-X168</b>	09.05.1974	25.08.1974	
<b>d-13/IV</b>	09.05.1974	06.11.1977	<b>SH</b>
<b>d-26/n</b>	09.05.1974	12.08.1978	<b>SH</b> noční
<b>a-195</b>	09.05.1974		
<b>d-16/n</b>	02.01.1975	18.12.1980	<b>M</b> noční
<b>a-208</b>	03.03.1975	09.12.2011	
<b>d-6/II</b>	05.07.1975	22.10.1976	<b>H→x→M</b>
<b>a-168/II</b>	08.12.1975	18.11.1977	
<b>d-26</b>	05.05.1977		<b>SH</b>
<b>d-22</b>	28.05.1977	29.09.1978	<b>H</b>
<b>d-7/IV</b>	13.08.1978	18.12.1980	<b>H</b>
<b>d-16</b>	13.08.1978	18.12.1980	<b>M</b>
<b>d-20/n</b>	13.08.1978	31.08.1983	<b>SH→M</b> noční
<b>d-24/n</b>	13.08.1978	02.11.1985	<b>H</b> noční
<b>d-29/n</b>	13.08.1978	18.12.1980	<b>M</b> noční
<i>a-11 (11/Šk)</i>	04.09.1978	30.06.1982	Šk
<b>d-6/II</b>	19.02.1979	01.07.1980	<b>M</b>

a-229	27.05.1979	13.12.2008	
a-228	28.05.1979	31.08.2007	
d-22	19.12.1980		H
d-22/n	19.12.1980	02.11.1985	H noční
d-26/n/II	19.12.1980	02.11.1985	SH noční
d-11/III	19.12.1980	31.08.2012	M
a-142	20.12.1980	05.04.1981	
a-146	20.12.1980	03.10.1997	
a-206/II	20.12.1980	17.11.1995	
a-213	20.12.1980		
a-224/II	20.12.1980	04.07.1990	
a-238	22.12.1980	31.08.2009	
a-175	06.04.1981	03.11.1984	
a-212/II	04.05.1981	31.08.2009	
a-264	16.11.1981	13.06.2009	
a-228/II (265)	16.11.1981	31.08.2012	
a-229/II (266)	16.11.1981		
a-268	16.11.1981	13.12.2008	
a-232/II	31.07.1982	04.07.1990	
d-11/n/II	04.07.1983	02.11.1985	M noční
d-91/II (51)	03.11.1985		SH noční
d-95 (55)	03.11.1985		SM noční
d-97 (57)	03.11.1985		H noční
d-14/II	04.11.1985	04.07.1990	M→MSH
d-6/III	05.12.1985	25.03.1991	H
a-239/II	13.01.1987	08.05.2008	
m-A	11.07.1987		
a-101	12.07.1987	11.12.2010	
a-234/II	12.07.1987	31.08.2009	
a-271/II	12.07.1987	31.08.2012	
a-464	01.02.1989	04.07.1990	účelová
a-138/II	05.07.1990	08.05.2008	
a-154/II	05.07.1990	31.08.2012	
a-224/III	05.07.1990	31.08.2012	
a-194/II	09.07.1990	31.08.2009	
d-19	23.11.1990	21.05.2012	S
d-24/III	23.11.1990	29.08.2008	H 2002 povodeň
a-237/II	12.03.1991	17.11.1995	
a-240/III	15.10.1991	13.02.1998	
ž-S9 (tr-220)	01.10.1992		

a-177/II	18.11.1995		
a-220/II	20.11.1995	26.01.2001	
a-237/III	01.10.1996	23.01.1998	
a-329	28.05.2000		příměstská
a-364	28.05.2000		příměstská
a-381	24.09.2000	13.12.2008	příměstská
a-382	24.09.2000	07.03.2009	příměstská
a-383	24.09.2000	13.12.2008	příměstská
a-387	10.06.2001	13.12.2008	příměstská
a-393	10.06.2001	13.12.2008	příměstská
a-506/III	01.09.2001	11.12.2010	noční
a-277/II	03.09.2001	30.06.2009	
a-572	24.09.2001	31.01.2002	Šk
<b>d-99 (59)</b>	<b>01.07.2004</b>		<b>H</b> noční
a-146/III	29.05.2006	08.05.2008	
a-330/II	02.09.2006	31.08.2007	příměstská
a-909 (509)	30.08.2008		noční
a-175/II	30.08.2008		
<b>ž-S29</b>	<b>14.12.2008</b>	<b>11.12.2010</b>	
a-208/II (263)	01.05.2009		
a-366/II	14.06.2009		příměstská
a-122	01.09.2009	28.06.2013	
a-124	01.09.2009		
a-155/II (297)	10.10.2010		
a-906 (506)	12.12.2010		noční
a-224/IV (296)	12.12.2010	19.11.2012	
a-223	12.12.2010	30.11.2019	
a-959 (609)	12.12.2010	31.12.2019	příměstská, noční
<b>ž-S49</b>	<b>12.12.2010</b>		
<b>d-5</b>	<b>08.08.2012</b>	<b>10.04.2022</b>	<b>M</b>
a-196	01.09.2012	20.05.2016	
a-138/III	01.09.2012		
a-125/II	01.09.2012		
<b>d-13/VII</b>	<b>29.06.2013</b>	<b>19.05.2021</b>	<b>M</b>
a-101	29.06.2013		
a-330/III	01.09.2014	19.12.2014	příměstská
a-154/III	15.10.2016		
a-901	29.04.2017		noční
a-908	08.10.2017		noční
a-199/III	01.09.2018		

<b>a-228/II</b>	01.09.2018	
<b>a-133</b>	25.11.2018	
<b>a-146/IV</b>	01.12.2019	
<b>a-171/II</b>	01.12.2019	
<b>a-903/III</b>	01.01.2020	noční
<b>a-273/III</b>	06.01.2020	Šk
<b>d-16</b>	20.05.2021	<b>M</b>
<b>d-19/III</b>	06.06.2021	<b>S→SM</b>
<b>a-173/II</b>	28.10.2021	
<b>a-238/II</b>	01.12.2024	

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

Tramvajové linky vedené po hostivařské trati jsou označeny **H**

Tramvajové linky vedené po trati Vinice – Průběžná jsou označeny **S**

## STRAŠNICE

Neočekávejme za jménem Strašnice místo, kde se straší. Bývala to „vesnice lidí Strašnových“. Starobylé a dnes už zapomenuté osobní jméno Strašen mělo údajně odstrašovat zlé demony a ochraňovat tak jeho nositele. První zmínka o Strašnicích sahá až do roku 1185, kdy zdejší pozemky z větší části patřily vyšehradské kapitule. Ve 14. století zde existovaly tři dvory, jejichž majitelé se poměrně často střídali. Postupně se ves sjednotila po správou Nového Města pražského, kterému je v roce 1547 zabavil Ferdinand I. Už za dva roky je přenechal Starému Městu, ale teprve v roce 1562 bylo staroměstské vlastnictví Strašnic stvrzeno zápisem do zemských desek. V roce 1662 se Strašnice staly součástí libeňského panství a jako většina vsí v okolí Prahy se po schválení obecního zákona 17. března 1849 stala samostatnou obcí v politickém a soudním okrese Karlín.

Jádro obce se nacházelo v prostoru mezi dnešní stanicí metra Strašnická a smyčkou Radošovická. Z původní zástavby dnes zůstala jen bývalá usedlost patřící k tzv. Bečvářovu velkostatku; někdy je nazývaná strašnickým zámečkem. Od roku 1791 se vesnice jmenovala Staré Strašnice, protože při parcelaci zdejších pozemků vznikla ve východní části katastru malá osada Nové Strašnice se 14 domky. Kromě Nových Strašnic k obci Staré Strašnice patřily také vzdálené usedlosti Direktorka (Červený dvůr) a Vápenka. Strašnické katastrální území původně zahrnovalo celou oblast, kde je dnes nákladové nádraží Žižkov i větší část dnešní Olšanské ulice s přilehlými pozemky. Pošta Staré Strašnice byla otevřena v obci v roce 1907.

Po připojení ku Praze od 1. ledna 1922 se Staré Strašnice staly součástí správního obvodu Praha XIII, kam patřily ještě Vršovice, Záběhlice a Hostivař. Od 1. ledna 1947 byly strašnické katastrální hranice upraveny téměř do současné podoby. V roce 1947 vytvořily Staré Strašnice, Hostivař a Zahradní Město (které katastrálně patřilo k Záběhlicím) městský obvod Praha XX-Strašnice, stejná území po reorganizaci správního členění Prahy v roce 1949 vytvořila obvod Praha 10, ke kterému v roce 1960 při další reorganizaci přibyla četná okolní katastrální území nebo jejich části a současně malé části strašnického katastru byly začleněny do obvodu Praha 3 (část Třebešína a malé území západně od hotelu Don Giovanni s někdejší izraelským chudobincem). Tehdy také pravděpodobně zanikl název Staré Strašnice odstraněním adjektiva. Z území, které bylo pod správou ONV Praha 10 v roce 1990 vznikla stejnojmenná městská část.

Po připojení ku Praze se na strašnickém území rozvinul čilý stavební ruch, díky kterému se někdejší zemědělská obec, která byla prakticky bez významnějšího průmyslu, začala měnit v atraktivní rezidenční čtvrť hlavního města. Vznikaly zde četné soubory rodinných domků, které navázaly na první náznaky vilové zástavby z doby krátce před první světovou válkou (Vinice, Nad Primaskou). Nově byly postaveny například Masarykova kolonie (dnešní Bylanská ulice), Skalka, Třebešín a další. Z dvacátých let 20. století pochází i družstevní kolonie Zborov. Před-

vším v oblasti Průběžné a Starostrašnické bylo postaveno několik městských činžovních domů. Také těsně po druhé světové válce se ve Strašnicích intenzivně stavělo. Už v letech 1946–1949 byla postavena Solidarita – 600 řadových rodinných domků s 1260 byty. V letech 1957–1969 byly postaveny tři stavby sídliště Rybníčky pro 9000 obyvatel a v letech 1967–1974 sídliště Skalka s 1800 byty. Za své vzala postupně i původní zástavba Starých Strašnic a na počátku 21. století vznikl moderní obytný a administrativní komplex na Vinici.

Ve Strašnicích nenajdeme mnoho památek. Kromě bývalého Bečvářova velkostatku se často vzpomínají některé vily, které navrhovali přední čeští architekti. Z mnoha domů vzpomeňme alespoň Trmalovu vilu na nároží ulic Vilové a U Nových vil, která byla postavena podle návrhu Jana Kotěry, který na mnoho let vtiskl charakteristickou tvář pražským tramvajím. Mezi zajímavé stavby současnosti patří kostel Neposkvrněného početí Panny Marie, vysvěcený v roce 1994. (K tomu dodejme, že v minulosti patřily Strašnice k olšanské farnosti.)

S Prahou spojovala Strašnice v polovině 19. století černokostelecká či kutnohorská silnice (Vinohradská), vedoucí ke Koňské bráně. Od Vinice do vlastní obce vedla silnice strašnicko-záběhlická (Starostrašnická a V Korytech; část v někdejších Starých Strašnicích zanikla a připomíná ji ulice a pěší cesta Ke Strašnické).

Přes jižní část strašnického území vedla od 14. prosince 1871 železnice – dráha císaře Františka Josefa, ale 35 let neměla pro Strašnické žádný význam. Teprve od 1. května 1906 byla ve Strašnicích zřízena zastávka, a obec tak poprvé získala s Prahou pravidelné spojení veřejnou dopravou. Železniční síť se ve Strašnicích rozrostla ještě v roce 1919, kdy sem zasáhlo seřaďovací a nákladní nádraží Staré Strašnice (dnes Praha-Vršovice, seřaďovací nádraží).. Tyto železniční stavby ale pro osobní dopravu neměly význam.

Už od roku 1898 pražské Elektrické podniky připravovaly stavbu tramvajové tratě do oblasti Vinohradských hřbitovů. Když v roce 1907 došlo k její realizaci, podařilo se strašnickým činitelům přesvědčit správní radu EP o výhodnosti rychlého prodloužení tratě až na křižovatku Vinice, kde nabídli pozemek pro velmi potřebnou tramvajovou vozovnu. Ve čtvrtek 17. října 1907 mohli jet obyvatelé Strašnic poprvé do Prahy tramvají, museli si však ještě dojet až do stanice Evangelické hřbitovy (dnešní křižovatka Vinohradská × Počernická). První strašnická linka se v duchu tehdejších zvyklostí označovala červenými reflektory a červenými tabulkami na červených vozech a písmenem **F** na jízdenkách. Od 1. srpna 1908 tramvaje jezdily až na Vinici a měly už číselné označení linky – 11. Pokud někdo chtěl jet až na opačnou konečnou linky, do Střešovic, trvala mu cesta 51 a půl minuty. Až do roku 1919 jezdily tramvaje po strašnickém katastru jednokolejně.

V roce 1925 postavily Elektrické podniky krátké prodloužení Starostrašnickou ulicí ke škole a na dlouhá léta byl v tramvajové dopravě ve Strašnicích opět klid. V každém případě zajištění tramvajové dopravy přispělo k velkému stavebnímu rozvoji obce.

Od 1. května 1927 vyjel poprvé po strašnickém území městský autobus Elektrických podniků. Jednalo se o linku **D**, která byla prodloužena z Malešic na Vinici. Protože Černokostelecká ulice byla ještě prakticky bez zástavby (a v Nových Strašnicích bydlelo jen asi 155 obyvatel), nebyl provoz v tomto úseku rentabilní a v roce 1929 byl zastaven. V témže roce (7. prosince 1929) získal koncesi na provozování autobusové dopravy soukromý podnikatel Ing. Vladimír Vlček. Zahájil provoz na lince od konečné tramvaje přes Staré Strašnice ulicí V Korytech do vznikajícího Zahradního Města. V roce 1934 se vzdal koncese a v podnikání ho vystřídal se dvěma autobusy Josef Aleš.

Podruhé se autobusy EP ve Strašnicích objevily až v roce 1932 při zavedení noční autobusové linky **A**, kterou bylo možné cestovat až do roku 1939 na náměstí Republiky. Po Černokostelecké ulici jezdily i dálkové autobusové linky, soukromé i státní. Pro spojení Strašnic s Prahou ale neměly praktický význam, protože obvykle měly ve Strašnicích jen jedinou zastávku na Vinici, nejezdily příliš často a jejich jízdné bylo vyšší, takže tramvajím nemohly konkurovat.

Zásadní proměnu dopravní obsluhy Strašnic přinesla druhá polovina třicátých let 20. století. Doslova v polích byla postavena nová tramvajová trať od Vršovic, ke které se záhy přidala i vozovka pro automobily. Tak byl položen základ dnešní Vršovické ulice. Začala tudy

jezdit linka č. 4, která končila na křižovatce s Průběžnou ulicí. Současně byla do téže stanice prodloužena od strašnické školy i linka č. 11. V říjnu následujícího roku byla postavena trať Průběžnou ulicí do Zahradního Města a současně skončilo autobusové podnikání Josefa Aleše. Během téhož roku byla provedena reorganizace zdejších linek. Místo „jedenáctky“ se ve Strašnicích objevila linka č. 22 a na Vinici začala dojíždět ještě linka č. 16, která byla v následujícím roce prodloužena Černokosteleckou ulicí do stanice Nové Strašnice.

Linkové vedení tramvají se ve Strašnicích během dalších let několikrát změnilo. Posílit dopravu umožnilo i zřízení smyčky u „nádraží“ (zastávky) Strašnice. Na tomto místě je nutné uvést, že Strašnice patřily mezi první části Prahy, ve kterých jezdily nové tramvaje řady T.

Autobusy DP zajišťovaly po válce dlouho především návaznou dopravu od konečné na Černokostelecké do průmyslových oblastí hostivařsko-malešické a vysočanské (linky č. 111 a 115).

V letech 1950–1968 mohli obyvatelé Strašnic ke svým cestám využívat také trolejbusy. Jezdily ze smyčky v ulici Pod Rapidem. Ta však už formálně ležela na katastru Vršovic.

Plošný rozvoj městské hromadné dopravy ve Strašnicích znamenala především výstavba sídliště Rybníčky, kam jako první jezdila od 2. května 1963 autobusová linka č. 111. Během dalších let, i v souvislosti s pokračující výstavbou sídliště Skalka, se ve Strašnicích začaly objevovat četné další autobusové linky. Paralelně s tramvajemi jezdily také některé linky tzv. překryvné autobusové sítě (především 133 od roku 1964 a 136 od roku 1965). Východní část sídliště Skalka (konečná Skalka, Hájecká) začala od roku 1972 obsluhovat jako první linka č. 128.

Zásadní vliv na dopravu ve Strašnicích mělo pochopitelně metro. Když byl v roce 1980 zahájen provoz linky A až do stanice Želivského, začaly se především autobusové linky z tzv. připojených obcí soustřeďovat do nového terminálu. Od roku 1985 bylo v provozu druhé pražské depo metra (Hostivař); spojovací trať od stanice Želivského vedla celá pod územím Strašnic. V té době se už stavěla za manipulačního provozu stanice Strašnická. Dodatečně bylo rozhodnuto zřídit ještě další stanici v sídlišti Skalka v místech, kde manipulační spojka do depa křížuje ulici Na Padesátém. Stanice Strašnická byla dána do provozu 11. července 1987 a stanice Skalka 4. července 1990. Prodloužení linky A metra do Strašnic významně urychlilo spojení s centrem Prahy i s protilehlými čtvrtěmi. K novým stanicím byly přesměrovány četné autobusové linky, ale významné postavení si nadále zachovávají i tramvaje.

Na území Strašnic je během let zaznamenáno velké množství příměstských a dálkových autobusových linek, které zde projížděly nebo na mnohých místech končily. Měly zde však převážně význam pro zajištění vnějších vztahů. Z významnějších přestupních uzlů je třeba jmenovat stanoviště Černokostelecká, které sloužilo od doby prodloužení tramvají donedávna. Důležitým provizoriem bylo dále stanoviště v ulici Počernické, které v letech 1973 až 1983 nahradilo výchozí zastávku u Hlavního nádraží, zrušenou při stavbě přemostění nádraží Praha střed a kde byla ukončena většina linek, vedených po silnici I/2.

Na závěr této kapitoly připomeňme, že krematorium Strašnice nikdy ve své historii, a to slouží od 4. dubna 1932, neleželo v katastrálním území Strašnice (tramvajová zastávka od změny hranic v roce 1947 ano). Naproti tomu zmíněné depo metra Hostivař by se správně mělo jmenovat „depo Strašnice“, protože se nachází (a vždy nacházelo) ve Strašnicích. K názvoslovným nepřesnostem ještě připomeňme, že ve Strašnicích leželo od svého zřízení až do změny katastrálních hranic v roce 1947 nákladové nádraží Žižkov.

