


Katastrální území	TROJA	
Připojeno ke Praze	1922	
Městská část	Troja, Praha 8	
Správní obvod	Praha 7	
Obvod hl. m. Prahy	Praha 7	
Údaje o linkách k datu 31.12.2023		
Textový popis k roku 2004	Počet obyvatel: 14304	
Poslední úprava obsahu: 4.1.2024 17:16	Rozloha: 542,6 ha	

Linky MD TROJA		
linka	*	†
a-102 (C)	10.08.1926	
a-112 (J)	09.10.1932	
a-106 (Č)	09.01.1950	31.12.1960
a-C/III (XC)	14.05.1967	12.09.1971
a-175 (275)	01.04.1972	26.08.1973
a-152/II	02.01.1973	
a-455 (55)	01.09.1973	28.10.1984
a-177/II	05.02.1975	
a-183	05.02.1975	03.11.1984
a-905 (505)	28.04.1975	
a-200/II	12.05.1975	
a-201/II	12.05.1975	22.09.2000
a-144/III	05.04.1976	
a-209	05.04.1976	29.08.1982
d-17	05.05.1977	06.10.2013
d-17/n	05.05.1977	12.08.1978
d-24/III	05.05.1977	19.10.1980
d-29	05.05.1977	03.07.1985
lv-01	28.08.1977	20.08.1978
a-202/II	01.03.1978	
d-24/n/II	13.08.1978	02.11.1984
a-22 (22/Šk)	08.12.1980	30.06.1982
lv-01	01.07.1981	
a-407 (7/Šk)	01.09.1981	30.06.1987
d-24/III	31.10.1981	02.11.1984
a-452 (52)	03.07.1982	28.10.1984

rekreační

účelová

noční

2002 povodeň

noční

sezónní

noční

Šk

sezónní

Šk

účelová

a-454 (54)	01.09.1982	04.04.1993	účelová
a-260	28.03.1983	03.11.1984	
d-14/n/II	03.11.1984	02.11.1985	noční
d-25/II	03.11.1984	08.11.1998	
a-413/II	02.09.1985	30.06.1995	Šk
a-426	02.09.1985	30.06.1987	Šk
a-427	02.09.1985	30.06.1987	Šk
d-5	03.11.1985	20.05.2003	2002 povodeň
d-93 (53)	03.11.1985	06.10.2013	noční; 2002 povodeň
a-409	01.09.1987	30.06.1993	Šk
a-127/II	23.11.1990	25.06.2004	
a-276	03.04.1991	03.10.1997	
a-236/III	05.04.1994	26.01.2001	
d-14/III	09.11.1998	24.07.2012	2002 povodeň
a-186	24.09.2000	08.05.2008	
m-C	26.06.2004		
a-187/II	06.03.2005	08.05.2008	
př-P2	04.07.2006		
a-236/IV	01.04.2009		
a-572/IV	27.09.2011	29.02.2012	Šk
a-574	04.10.2011	29.02.2012	Šk
a-X17	07.10.2013	28.03.2014	ND
d-17	06.10.2014		
d-93 (53)	06.10.2014		
př-P8	23.12.2017	22.10.2020	
a-187/III	01.09.2021		
a-235/IV	06.11.2021		
a-234/III	28.09.2022		

TROJA

Troja představuje několik vzájemně zcela odlišných částí zástavby. Jednak se jedná o vlastní bývalou obec Troja s osadou Podhoří a několika viničnými usedlostmi. Druhou část najdeme v oblasti Šutky, kde dnes přirozeně splývá s kobyliskou zástavbou. Konečně „třetí Troju“ najdeme snadněji jako podstatnou část sídliště Bohnice. Vývoj dopravy v prvních dvou částech je proto součástí kapitol Bohnice a Kobylisy. Zdejší ves je doložena již v roce 1197, kdy byla majetkem premonstrátského kláštera v Teplé. Marně bychom ji ovšem v listinách hledali pod dnešním názvem. Původně se jmenovala Zadní Ovenec, což připomínalo úzkou vazbu k Přednímu Ovenci, což je dnešní Bubeneč. Původně šlo vlastně o jedno území rozdělené řekou. Tak jako mnoho jiných vesnic i Zadní Ovenec zabrali za husitské revoluce Pražané. Krátce ves byla v soukromém vlastnictví, od roku 1459 opět v držení Starého Města, aby mu byla v roce 1547 opět zkonfiskována. Vesnice se stala majetkem nejvyššího purkrabství, ale část byla nakonec prodána soukromým držitelům. Od 30. let 17. století ji držel známý český rod Šternberků. Právě ti zde nechali v letech 1679–1685 postavit překrásný barokní zámek, a právě to se stalo pro

název Zadního Ovence doslova osudným. Zámek byl pojmenován podle antické Troje. Toto pojmenování se rychle vžilo a v 18. století se přeneslo na celou vesnici a jméno Zadní Ovenec bylo nakonec časem zcela zapomenuto. Zde musíme zdůraznit, že jméno někdejší obce je skutečně Troja, často užívaný tvar Trója (tedy s dlouhým „ó“) je nesprávný!

Až z doby kolem roku 1420 pocházejí konkrétní zprávy o malé vesnici Podhoří. Její název zřejmě má připomínat polohu pod vysokým srázem, na kterém leží Bohnice. Kromě této vsi byla na trojských svazích roztroušena řada viničních usedlostí – například Šutka, Salabka (která je shodou okolností dnes jedinou bývalou pražskou viničnou usedlostí, která plní svůj původní účel), Na Farkách, Kazanka, Havránka (tu svého času koupil slavný český spisovatel Svatopluk Čech), z daleka viditelná Sklenářka či Vavrouška.

V polovině 19. století byla ustavena politická obec Troja, která zahrнула i Podhoří a okolní usedlosti a byla začleněna do politického a soudního okresu Karlín. V té době měla 2101 obyvatel. Když byla Troja v roce 1922 připojena ku Praze, vytvořila s Libní, Střížkovem, Kobylisy a Bohnicemi Prahu VIII. Teprve reorganizace územního členění Prahy v roce 1949 katastrální území Troja rozdělila na dvě části, na rozdíl od mnoha jiných podobných dělení uvedené reorganizace byl tento případ v Praze celkem smysluplný. „Bohnická“ a „kobylická“ část Troje se stala natrvalo částí obvodu Praha 8 (od roku 1990 městské části Praha 8), zatímco vlastní Troja vytvořila s částí Bubenče, Holešovic-Buben a Libně městský obvod Praha 7. V roce 1990 vznikla i z území obvodu Prahy 7 samosprávná městská část, z níž byla usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy vytvořena nová samostatná městská část Praha-Troja s účinností od 1. ledna 1992. Jedná se tedy o jedinou z 57 městských částí Prahy, která nevznikla pouhým převodem kompetencí na územních obvodech někdejších obvodních a místních národních výborů. Zajímavá je i skutečnost, že tuto městskou část tvoří jen část jediného katastrálního území.

Troja byla vždy čistě zemědělskou obcí zcela bez průmyslu, nebudeme-li počítat místní pivovar. V roce 1871 v ní byl zřízen Zemský pomologický ústav s významnou výzkumnou zahradou. Za první republiky se přestěhoval do nového působiště v Ruzyni a na jeho místě vznikl Výzkumný ústav elektrotechnický. Kromě svého zámku vstoupila Troja do všeobecného povědomí Pražanů především svojí zoologickou zahradou, která byla otevřena 28. září 1931. V duchu tradice někdejší pomologické zahrady byla 1. ledna 1969 na trojských svazích založena také Pražská botanická zahrada, pro veřejnost otevřená ovšem až v roce 1992. Velká část trojských pozemků ležících v blízkosti řeky nebyla nikdy zastavěna, protože se nacházela na bývalém Holešovickém ostrově, který ležel přibližně mezi Pelc-Tyrolkou a trojskou lávkou pro pěší a nikdy nebyl navezen na dostatečnou úroveň, která by ho chránila před velkou vodou. Rameno Vltavy začalo zanikat na západní straně při regulaci Vltavy na počátku 20. století, na východní straně ve dvacátých letech v souvislosti s výstavbou nového mostu. Holešovický ostrov patřil, jak název napovídá, k Holešovicím, teprve při změně katastrálních hranic po druhé světové válce byl připojen k Troji.

Řeka Vltava, u které Troja leží, představovala pro zdejší obyvatele vážnou komunikační překážku. Pokud bylo zapotřebí jet do Prahy povozem, bylo to možné jen velkou objíždkou dnešní Trojskou ulicí, která jako nová okresní silnice byla postavena v roce 1860, přes Kobylisy, Libeň a Karlín. Kromě toho zde ale existovalo několik důležitých přívozů. Dva vedly na Holešovický ostrov ze Starých Holešovic. Pozbyly významu po zřízení Trojského mostu, ale přetrvávaly ještě poměrně dlouho. Patrně nejznámější byl tzv. „trojský přívoz“ spojující obec s Císařským (či Trojským) ostrovem, ze kterého vedl další přívoz přes rameno Vltavy k bubenečskému nádraží. Z Bubenče se dalo jet po silnici k Brusce a Píseckou branou se vstupovalo do Prahy a její Chotkovy silnice. Teprve od 18. prosince 1901 byl dán v souvislosti s regulací řeky do provozu nový most z Císařského ostrova přes nový plavení kanál do Stromovky. Trojský přívoz s řetězovým spodním vodičem ale sloužil velmi dlouho. V dobách silné poptávky, zřejmě až po druhé světové válce, tu býval podle potřeby zřizován pontonový most. Přesné datum zrušení přívozu neznáme. Někdy na začátku 70. let 20. století (datum rovněž není známo) byla místo pontonového mostu a přívozu zřízena lávka pro pěší, kterou 22. srpna 1977 vážně poškodila při povodni

utržená jeřábová loď. Z bezpečnostních důvodů nebylo v pozdějších letech oficiálně používání lávky dovoleno a u obou břehů byly odstraněny části dřevěné mostovky, aby se zamezilo vstupu. V praxi však chodci lávku užívali dál a na obou koncích se chodilo po volně položených prknech. Dne 22. července 1981 byla při další povodni lávka vodním přívalem smetena definitivně. Nová byla otevřena až 7. července 1984.

Kromě trojského přívozu existoval ještě další důležitý přívoz z Podhoří do Podbaby. Prokazatelně je doložen v mapách už v roce 1888, v roce 1911 se uvádí jako osobní a prámový se spodním vodičem. V letech 1960–1974 tvořil tzv. povolený přechod mezi stanicemi MHD V Podbabě a Podhoří, pak časem zanikl.

Ještě jsme nezmínili říční dopravu. Od 20. července 1902 zahájila pravidelný provoz lodní linka ze Štvanice do Klecan. Parníky pochopitelně jezdily novým plavebním kanálem. Přístaviště sice byla u Císařského ostrova i v Podhoří a jízdné bylo srovnatelné se železnicí, pro praktické cestování obyvatelů Troje do zaměstnání lodní doprava neměla žádný praktický význam.

Doslova životně důležitou stavbou se pro obyvatele Troje stal nový most přes Vltavu, předaný do užívání 29. října 1928. Původně byl pojmenován Trojský, na památku bojů během Pražského povstání v květnu 1945 byl přejmenován na most Barikádníků. Od 26. srpna 1970 byl nahrazen mostním provizoriem, přezdívaným „rámusák“, které sloužilo až do 28. listopadu 1980, kdy byl otevřen nový most severojižní magistrály.

Ale vraťme se k původnímu Trojskému mostu. Už v roce 1928 na něm Elektrické podniky položily koleje, ale teprve na počátku roku 1936 po něm začaly jezdit tramvaje do Kobylis. Základní dopravní obsluhu Troje ovšem tvořily autobusy. Už 15. září 1929 začala jezdit autobusová linka **J** na Pelc-Tyrolku (v té době ještě nedosáhla trojského katastru) a od 9. října 1932 zajistila tatáž linka díky zoologické zahradě i pravidelnou obsluhu vlastní Troje. V té době šlo o významnou diametrální autobusovou linkou, kterou se obyvatelé Troje mohli dostat přímo až do centra Prahy a pokud chtěli, tak až do Jinonic a Butovic! Celá trasa byla dlouhá 15,7 km, takže linka **J** se v meziválečném období stala nejdelší pražskou autobusovou linkou. Na trojském úseku byl provoz udržován jen některými spoji v intervalu 20 minut (večer 30 minut), v neděli 10 minut.

Po drastickém omezení autobusové dopravy od 1. října 1939 byla linka **J** zkrácena do trasy Pelc-Tyrolka – ZOO a od 6. září 1943 do 26. listopadu 1945 byla zrušena. Do své předválečné trasy se linka už nikdy nevrátila. Od 31. prosince 1951 dostala své tradiční a dodnes platné číselné označení 112.

Od 2. února 1959 začaly vybrané spoje dojíždět až do Podhoří, kde autobusy obracely couváním. Tato konečná byla poslední v Praze, kde se tento způsob obracení používal v pravidelném provozu. Teprve 28. listopadu 1980 byla v Podhoří oficiálně dána do provozu autobusová smyčka. Linka č. 112 byla také poslední, na které byl zaveden jednoslužný provoz bez průvodčích a jedním z důvodů byla právě povinnost průvodčího zajišťovat bezpečnost při manipulačním couvání. Stalo se tak od 5. dubna 1971.

Velmi silný sezónní provoz vyvolaný návštěvníky ZOO vyžadoval zavádění posilových spojů, které nezastavovaly v nácestných zastávkách. V letech 1967–1971 byla v provozu zvláštní rekreační autobusová linka C (později XC) z náměstí Republiky, od roku 1973 byla zavedena linka 55 (později 455), jezdící zprvu od Orionky, od roku 1979 ze Sokolovské. Zanikla v roce 1984. Od roku 1977 je v ZOO v provozu jediná pražská visutá lanovka, na níž po rekonstrukci v roce 1981 zajišťuje provoz Dopravní podnik hl. m. Prahy.

Tradičním přestupním bodem mezi autobusy a tramvajemi byla mnoho let stala smyčka na Pelc-Tyrolce. Teprve v souvislosti se stavebními pracemi v oblasti mostu Barikádníků byla prodloužena do Plynární ulice a později do Osadní, a nakonec do ulice Mladé gardy. Toto poslední prodloužení vyvolalo přerušení tramvajového provozu v Plynární ulici při výstavbě metra. Po prodloužení metra do stanice Nádraží Holešovice byla linka č. 112 ukončena na tamním terminálu.

Od 5. května 1977 začala část Troje obsluhovat také nová tramvajová trať v Trojské ulici, vedená přes samostatný tramvajový most přes Vltavu. Její stavba ovšem nebyla vyvolána potřebou tramvajového spojení do Troje, ale především šlo o zajištění náhrady za zrušenou trať v ulici V Holešovičkách v souvislosti s výstavbou severojižní magistrály. V této souvislosti připomeňme, že se mnoho let počítalo se stavbou tramvajové tratě k ZOO, ale nakonec z ní sešlo.

V souvislosti s další výstavbou metra směrem na sever se dlouho počítalo i se stanicí metra v Troji. Ta pak byla z plánů po dlouhých jednáních z úsporných důvodů vypuštěna, takže prodloužení metra do Kobylis nemá pro tuto část Troje význam.

Na závěr alespoň připomeňme katastrofální povodeň, která městskou část Praha-Troja postihla v roce 2002. Autobusová doprava byla přerušena od 13. srpna do 4. září, tramvajová od 13. srpna do 1. listopadu 2002. Obyvatelé Troje si tak v mnohem obtížnějších podmínkách ne-dobrovolně vyzkoušeli, jak se asi cestovalo předchozím generacím. Ty však, na rozdíl od té dnešní, měly k dispozici alespoň přívoz ...

