


Katastrální území	ŽIŽKOV	
Připojeno ke Praze	1922	
Městská část	Praha 3, 8, 10	
Správní obvod	Praha 3, 8, 10	
Obvod hl. m. Prahy	Praha 3, 8, 10	
Údaje o linkách k datu 31.12.2024		
Textový popis k roku 2004		Počet obyvatel 2021: 58 267
Poslední úprava obsahu: 17.1.2025 14:15		Rozloha: 544,2 ha

Linky MD ŽIŽKOV		
linka	*	†
<i>tr-011</i>	<i>01.09.1845</i>	<i>30.09.1992</i>
<i>tr-070</i>	<i>28.10.1872</i>	<i>30.09.1992</i>
k-04	31.12.1883	27.10.1901
d-1	25.06.1897	27.10.1901
d-2	07.04.1901	12.03.1961
d-04	26.08.1901	21.05.1902
d-9	28.10.1901	
d-11	17.10.1907	12.08.1978
d-7/III	15.07.1914	08.05.1974
d-10	15.07.1914	25.03.1991
d-13/III	24.02.1916	30.06.1933
d-16	14.09.1924	
d-21	01.04.1926	02.11.1985
a-109 (D)	11.07.1926	
a-H	18.09.1927	30.09.1939
d-22	01.08.1928	12.03.1961
a-M/II	17.01.1932	30.09.1939
a-A/n	27.11.1932	30.09.1939
a-G	06.03.1936	07.11.1936
d-C	30.11.1942	17.01.1945
d-F	30.11.1942	17.01.1945
d-9/n	17.12.1945	12.08.1978
d-11/n	17.12.1945	12.08.1978
a-115 (P)	05.12.1949	04.07.1990
t-56	04.03.1951	26.03.1966

zastávka 15.08.1872–1957

H

x→O→x

x→O→x→O

O

H→HV→H→HV→OV

O→OV

x→V→x

V→x→V

x→V→x→V→P→x

V→OV

noční

noční

HV noční

HV→OV noční

noční

t-57	01.03.1953	27.03.1966	
a-126	03.10.1960	22.11.1990	
a-127	03.10.1960	22.11.1990	
d-2/II	13.03.1961	03.04.1966	
d-2/n	13.03.1961	17.04.1966	noční
d-20	13.03.1961	12.08.1978	x→V
d-26	13.03.1961		O→x→V→OV→O
t-63	02.05.1961	26.03.1966	
d-28	15.01.1962	24.05.1970	O
a-133	13.04.1964	11.03.2018	
a-135	02.11.1964	31.08.2009	
a-XA	02.05.1965	26.09.1965	rekreační
a-136	19.07.1965		
a-146	03.01.1966	03.10.1997	
a-139	28.03.1966	20.06.1980	
a-140	28.03.1966	30.01.1998	
a-142	28.03.1966	03.11.1984	
d-29	04.04.1966	03.07.1985	
d-22/n	18.04.1966	08.05.1974	noční
a-145	30.05.1966	08.05.2008	
a-120/IV	08.11.1967	21.12.1980	
a-155	30.09.1968	31.08.2012	
a-X26	15.05.1970	23.11.1971	ND
a-168 (X155)	07.12.1970	14.11.1975	
d-2/III	30.08.1971	12.08.1978	V
d-6/II	30.08.1971	13.01.1974	V
a-175 (275)	31.01.1972	19.12.1980	
<i>tr-232</i>	<i>01.07.1972</i>	<i>30.09.1992</i>	
a-X26/II	24.07.1972	24.10.1974	ND
a-169	16.10.1972	17.11.1995	
a-174 (274)	02.01.1973	11.08.1978	
a-455 (55)	01.09.1973	13.04.1979	
a-X168	09.05.1974	25.08.1974	
d-13/IV	09.05.1974	06.11.1977	
d-16/n	09.05.1974	18.12.1980	noční
d-20/n	09.05.1974	31.08.1983	V→OV→x noční
d-26/n	09.05.1974	12.08.1978	x→O noční
a-195	09.05.1974		
d-7/IV	12.05.1974	12.08.1978	x→O→x
a-168/II	08.12.1975	18.11.1977	

a-X21	27.06.1977	18.11.1977	ND
a-168/III	19.11.1977	26.02.1993	
a-511	19.11.1977	31.10.1981	noční
a-180	01.12.1977	30.06.1978	
a-207	15.02.1978	29.08.2008	
d-6/II	13.08.1978	01.07.1980	
d-6/n	13.08.1978	01.07.1980	V noční
d-7/V	13.08.1978	18.12.1980	V
d-11/II	13.08.1978		V→x→V
d-29/n	13.08.1978	18.12.1980	noční
a-11 (11/Šk)	04.09.1978	30.06.1982	Šk
a-3/II (3/Šk)	15.10.1979	30.06.1982	Šk
a-250	29.12.1979	08.11.1998	
d-9/n/II	02.07.1980	02.11.1985	OV noční
m-A	19.12.1980		
d-26/n/II	19.12.1980	02.11.1985	O noční
a-111/II	20.12.1980	04.07.1990	
a-163	20.12.1980	11.03.1991	
a-206/II	20.12.1980	11.07.1987	
a-208	20.12.1980	08.05.2008	
a-213	20.12.1980		
a-224/II	20.12.1980	11.07.1987	
a-228	20.12.1980	11.03.1991	
a-229	20.12.1980	11.03.1991	
a-234/II	20.12.1980	31.08.2009	
a-238	22.12.1980	08.05.2008	
a-175	06.04.1981	03.11.1984	
a-904 (504)	01.11.1981	29.08.2008	noční
a-221/II (261)	28.12.1981	08.11.1998	
d-11/n/II	04.07.1983	02.11.1985	noční
d-15/II	03.11.1985	18.04.1986	V
d-91/II (51)	03.11.1985		noční
d-98 (58)	03.11.1985		OV noční
d-13/V	04.11.1985	22.11.1990	OV
d-14/II	04.11.1985	08.06.1987	
a-194	13.01.1987	04.07.1990	
a-239/II	13.01.1987	08.05.2008	
a-138/II	12.07.1987	04.07.1990	
a-188	12.07.1987		
a-272	12.07.1987	30.11.1987	

a-267/II (434)	29.02.1988		Šk
a-X140	14.03.1989	06.05.1990	ND
d-1/IV	23.11.1990	28.04.2024	PV
d-5	23.11.1990		PO→O→OV
d-19	23.11.1990	21.05.2012	P
d-60	23.11.1990	25.03.1991	polonoční
a-124	23.11.1990	17.01.1997	
a-139/III	23.11.1990		
a-168/IV (451)	23.11.1990	08.05.2008	
a-237/II	12.03.1991	17.11.1995	
d-41/III (91)	18.04.1992	05.06.1992	OV turistická
<i>ž-S1 (tr-011)</i>	01.10.1992		
<i>ž-S2 (tr-232)</i>	01.10.1992		
<i>ž-S3 (tr-070)</i>	01.10.1992		
d-95 (55)	01.07.1994		PO noční
a-177/II	18.11.1995		
d-10/II	09.11.1998		P
d-7/VI	29.06.2002	14.03.2003	P
<i>ž-M1</i>	15.08.2002	21.03.2003	
d-92/II (52)	17.08.2002	20.05.2003	PO noční, povodeň
d-24/III	02.09.2002	16.02.2003	PO povodeň
a-X8/II	17.09.2002	17.11.2002	ND povodeň
a-146/III	29.05.2006	08.05.2008	
a-124	02.09.2006		
a-134/II	03.10.2006	28.11.2009	
a-903 (503)	30.08.2008	07.10.2017	noční
a-909 (509)	30.08.2008		noční
a-175/II	30.08.2008		
a-183/II	30.08.2008		
<i>ž-S29</i>	14.12.2008	11.12.2010	
a-150	01.09.2009		
<i>ž-S22 (S20)</i>	13.12.2009		
a-155/II (297)	10.10.2010		
<i>ž-S7</i>	12.12.2010	14.12.2024	
<i>ž-S9</i>	12.12.2010		
a-207/II	01.10.2011		
a-163	01.09.2012	31.08.2018	
d-13/VII	29.06.2013		
a-146/IV	02.11.2015		
d-15/V	28.08.2016		O

a-182/II	17.10.2016		
a-239/III	04.09.2017	22.12.2017	
a-913	08.10.2017		noční
a-908	08.10.2017		noční
a-959	08.10.2017	31.12.2019	noční
a-199/III	01.09.2018		
a-133	25.11.2018		
a-903/III	01.01.2020		noční
d-19/III	05.06.2021	16.02.2024	P
a-101	02.12.2021		
a-268/III	01.09.2022		Šk
d-31/IV	12.01.2024		OV
d-7/VI	17.02.2024		P

Tramvajové linky vedené přes Olšanské nám. (vč. tam ukončených) jsou označeny **O**

Tramvajové linky vedené ulicí Husitskou jsou označeny **H**

Tramvajové linky vedené po trati Ohrada – Palmovka jsou označeny **P**

Tramvajové linky vedené v úsecích trati Ohrada – Spojovací jsou označeny **V**

ŽIŽKOV

Historie Žižkova, jehož jméno je úzce spjato se slavným husitským vojevůdcem Janem Žižkou, který na zdejším vrchu Vítkov vybojoval 14. července 1420 památnou vítěznou bitvu nad křižáky, je úzce spojena s minulostí Vinohrad. Kromě různých roztroušených usedlostí a vinic existovala v minulosti na katastru dnešního Žižkova jediná ves – Olšany. Její jméno je doloženo v roce 1394. Během staletí se tu vystřídali četní majitelé. V roce 1620 byl zdejší dvůr pod správou Starého Města, které ho připojilo ke svému libeňskému panství. V roce 1849 se Olšany staly součástí katastrální obce Vinohrady, pojmenované v roce 1867 oficiálně Královskými Vinohrady. Výnosem zemského výboru z 16. července 1875 byla tato obec rozdělena na dvě, Vinohrady I a Vinohrady II. Zanedlouho bylo místodržitelkou vyhláškou z 11. srpna 1877 oznámeno přejmenování Vinohrad I na Žižkov, který pak byl nejvyšším císařským rozhodnutím z 15. května 1881 povýšen na město. Bylo to logické završení mimořádně rychlého stavebního vývoje obce. V roce 1869 žilo na zdejším území 292 lidí, z toho většina v Olšanech, ale v roce 1880 už na Žižkově bydlelo přes 21 tisíc lidí, během dalšího desetiletí se tento počet prakticky zdvojnásobil a v roce 1900 dosáhl 60 119 obyvatel! Žižkov se tak zařadil, podobně jako sousední Královské Vinohrady, mezi největší česká města a od roku 1890 byl sídlem soudního a od roku 1898 i politického okresu. První pošta s názvem Žižkov u Prahy (později Žižkov 1) byla otevřena roku 1872, další tři v letech 1896, 1909 a 1910.

Také po připojení ku Praze stavební rozvoj Žižkova pokračoval nezměněným tempem. Žižkov se stal součástí Prahy XI., která zahrnovala ještě Hrdlořezy a Malešice. To se nezměnilo ani po vytvoření městských obvodů v roce 1947. V té době ale mělo žižkovské území již jinou podobu, protože v roce 1946 k němu bylo na východě připojeno rozlehlé území nákladového nádraží (původně část Strašnic), Vackova, Jarova a Chmelnice (původně Hrdlořezy). Malé části svého území Žižkov ztratil, např. Václavku a Evangelické hřbitovy při dnešní Vinohradské třídě, některé domy nedaleko Flory, upravena byla i hranice s Karlínem a Libní, kde Žižkov do té doby sahal až na křižovatku Švábky a na jeho území ležel i pověstný plynojem nad Palmovkou. Zatímco při územní reorganizaci v roce 1949 zůstalo žižkovské území ještě celé (jako Praha 11 s malou částí Vysočan), v roce 1960, kdy se většina žižkovského katastru, 534 ha, stala součástí a současně základem Prahy 3, menší území byla připojena ku Praze 8 (9 ha, tzv. Mezitratí B, tj. dnes již zaniklé železniční odstavné kolejiště Vítkov) a ku Praze 10 (1 ha,

nemocniční budova v sousedství dnešního hotelu Don Giovanni, jinak urbanistický obvod U Hagiboru B). Od roku 1990 je Žižkov ve stejných hranicích součástí městské části Praha 3.

Žižkov byl od svého založení v 19. století pražským předměstím a současně především rezidenční čtvrtí. Průmyslu zde bylo celkem poskrovnu a zde musíme vyzdvihnout především známou továrnu na střelivo Sellier & Bellot, která tu existovala v letech 1826–1935. Žižkov se stal místem, kde našly své sídlo mimořádně významné prvky pražské infrastruktury. Od 28. dubna 1865 zde byla v činnosti pražská obecní plynárna, která stávala v místech, kde je dnes stadion Viktorie Žižkov, sousední budovy Vysoké školy ekonomické a Dům odborových svazů. Svítiplyn se zde vyráběl až do roku 1926. Plynárna je zajímavá ještě z jednoho důvodu. Právě v jejím objektu měly své kořeny Elektrické podniky (královského) hlavního města Prahy, přímý předchůdce dnešního Dopravního podniku. Na Žižkově zahájila 1. prosince 1889 činnost také první městská elektrárna, která stála v místech nynější žižkovské tržnice. Elektřina se zde vyráběla až do července 1926. Dne 19. června 1927 zahájila na Žižkově činnost velká meziměstská a mezinárodní telefonní ústředna ve Fibichově ulici a nová ústřední telekomunikační budova byla postavena v Olšanské ulici v letech 1973–1976. Dominantou Žižkova se v roce 1992 stala věž televizního vysílače, která svojí výškou 216 m zaujímá první místo mezi pražskými výškovými stavbami.

Mimořádný význam z celopražského hlediska mají Olšanské hřbitovy, jejichž tradice sahá až do roku 1680. Postupně byly rozšiřovány, a proto později kladly značné nároky i na městskou hromadnou dopravu. Opomenout nemůžeme pochopitelně ani další dominanty Žižkova – Památník národního osvobození na Vítkově, dokončený v hrubé stavbě před druhou světovou válkou a doplněný v roce 1950 o známou jezdeckou sochu Jana Žižky. Z dalších památek připomeňme především kostel sv. Rocha na Olšanech z roku 1682, označovaný za nejvýznamnější žižkovskou stavební památku, či novogotický kostel sv. Prokopa vysvěcený v roce 1903. Prvním farním kostelem na Žižkově býval kostel Povýšení sv. Kříže v dnešní Čajkovského ulici, postavený v roce 1719. Svému účelu sloužil jen do roku 1839 a v pozdějších letech chátral a několikrát mu hrozilo zboření. Kupodivu přežil více než sto let. V roce 1984 byla dokončena jeho adaptace na kulturní síň Atrium.

V době, kdy moderní Žižkov vznikal, byla Praha ještě obklopena barokní bastionovou fortifikací. Hlavní komunikací byla říšská silnice označovaná nejčastěji horská (podle Kutné Hory) či vídeňská. Jde o dnešní ulice Husitskou a Koněvovu. Olšany byly s Prahou spojeny cestou, která odpovídá dnešním ulicím Táboritské a Seifertově. Do města se vstupovalo tzv. Novou či Horskou branou, která stávala přibližně v dnešní Bolzanově ulici a zbořena byla v roce 1875.

Ačkoliv přes žižkovské území vedla už od roku 1845 nejstarší pražská železniční trať Severní státní dráhy a od roku 1872 také jeden úsek Pražské spojovací dráhy a Turnovsko-kralupsko-pražská dráha, neměla železnice pro spojení Žižkova s Prahou prakticky žádný význam, a to ani v období, kdy existovala zastávka na Hrabovce (1872–1919 a 1922–1941) či tzv. nouzová zastávka Vítkov. Ani zprovoznění nákladového nádraží v roce 1936 nemělo význam pro osobní dopravu. Žižkov zato patřil mezi ty části pražské aglomerace, které velmi brzy získaly kvalitní spojení městskou hromadnou dopravou. Pominout musíme bohužel omnibusovou linku z Václavského náměstí na Žižkov z roku 1873, o které chybí bližší informace.

Počátky městské hromadné dopravy na Žižkově spadají do první poloviny 80. let 19. století, kdy soukromá společnost Pražská tramway zřídila linku koněspřežné tramvaje, která od 31. prosince 1883 spojovala centrum Prahy (Křižovnické náměstí a Staroměstské náměstí) a Žižkov dnešními ulicemi Hustitskou, Prokopovou, Rokycanovou a Chelčického, kde byla vozovna, a v roce 1893 byla prodloužena Chelčického ulicí až do stanice Olšany, která byla v tehdejší Nákvasově ulici (dnešní nejjihnější část Prokopovy ulice u Olšanského náměstí). Tím získaly spojení Olšanské hřbitovy, na které byl v té době hlavní vchod od nynějšího Olšanského náměstí.

Od 18. září 1897 přes Žižkov vedla nynějšími ulicemi Seifertovou, Táboritskou a Jičínskou první trať elektrické dráhy, kterou postavily pražské Elektrické podniky jako součást původně okružní dráhy Praha – Žižkov – Král. Vinohrady. Zpočátku po ní krátce jezdily i vozy vinohradského dopravního podniku. Oblast Flory byla napojena přes Vinohrady už od června téhož roku.

Další zásadní změna dopravy se uskutečnila 28. října 1901, kdy byla dokončena elektrifikace žižkovského úseku koňky s dílčím přeložením kolejí do části Lupáčovy ulice. Tehdy byl položen základ typické žižkovské tramvajové lince č. 9, ačkoliv číselné označení dostala až v roce 1908. Protože výstavba Žižkova plynule pokračovala, dožadovala se brzy žižkovská radnice dalších tratí. V roce 1907 byla tramvajemi obsloužena jižní část žižkovského katastru podél dnešní Vinohradské ulice, tj. v oblasti Flory a jižní strana hřbitovního areálu. V roce 1910 byla postavena trať přes Ohradu k Vápence, kde o dva roky později vznikla nová tramvajová vozovna. Původní úsek v Prokopově ulici kolem Bezovky byl opuštěn a později zrušen, i když se po první světové válce občas hovořilo o jeho obnově.

V roce 1924 byl Žižkov obslužen již pěti tramvajovými linkami: č. 2 (okružní na Špejchar), č. 7 (na Klárov), č. 9 (do Košíř), č. 10 (na Pohořelec), č. 11 (do Střešovic) a č. 16 (na Santošku).

Pomineme-li napájecí autobusovou linku **D**, která byla určena pro obsluhu Hrdlořez a Malešic, dostal Žižkov 18. září 1927 vnitroměstskou autobusovou linku **H**, kterou bylo možné cestovat na Jungmannovo náměstí, později do oblasti Smíchova. Na Žižkově jezdila dnešními ulicemi Kubelíkovou a Ševčíkovou. V roce 1932 byla zavedena linka **M** od Bezovky zpočátku jezdící na Malou Stranu, později na Malvazinky, přičemž na Žižkově byla prodloužena Žerotínovou a Jeseniovou ulicí k tramvajové vozovně. V roce 1934 byla zkušebně zavedena samostatná vnitrožižkovská provozní větev linky **H** z olšanského náměstí k žižkovské tržnici, ale neosvědčila se a byla po několika týdnech opět zrušena. Ve 30. letech vyvrcholila výstavba žižkovských tramvajových tratí úseky Olšanské náměstí – Nákladové nádraží Žižkov (1936) a Ohrada – Židovské hřbitovy (1937, zde v roce 1936 jezdila krátce autobusová linka **G**, ale neosvědčila se). Velmi kvalitní obsluhu Žižkova narušila druhá světová válka, která měla za následek zánik autobusových linek **H** i **M**.

Po skončení války se pozornost soustředila na trolejbusovou dopravu. První linka č. 56 zajistila nové a velmi důležité spojení od Ohrady do Vysočan od 4. března 1951. O dva roky později přibyla linka č. 57 (Náměstí Míru – Vysočany), přičemž linka č. 56 byla na nějaký čas prodloužena až do Jinonic. Později na Žižkově jezdila i linka č. 63. Trolejbusová éra na Žižkově trvala jen 15 roků. Od 28. března 1966 tu byly trolejbusy nahrazeny linkami č. 139, 140 a 142. To už ale v této čtvrti jezdily znovu i jiné vnitroměstské linky, například č. 126 a 127 spojující Vysočany s Vršovnicemi, resp. Nuslemi (od r. 1960), či linky tzv. překryvné sítě č. 133 (od 13. dubna 1964; Těšnov – Černokostelecká, později sídliště Malešice), č. 135 (od 2. listopadu 1964; Nádraží Veleslavín – Spořilov) či 136 (19. července 1965; Vozovna Kobyličky – Hostivař).

S ohledem na současnou téměř vnitroměstskou polohu Žižkova není možné uvést všechny přepravní vztahy, které tramvajová či autobusová doprava postupně nabídla ani se zabývat linkami a spoji vnější dopravy. Vzpomeňme ale ještě dvě události, které zásadním způsobem ovlivnily na Žižkově tramvajovou dopravu. Od 27. června 1977 byla z důvodu výstavby mimoúrovňové křižovatky u Bulhara trvale zrušena trať v Husitské a Koněvově ulici mezi Bulharem a Ohradou a nahrazena autobusovou dopravou. Mnohem pozitivnější událostí bylo zprovoznění nové tratě Ohrada – Palmovka od 23. listopadu 1990, která zajistila zcela nový a nesmírně rychlý přepravní vztah ke stanici metra linky B.

Na závěr vzpomeňme ještě jednu nenápadnou, ale nesmírně užitečnou stavbu pro pěší dopravu. Jde o tunel pod Vítkovem, který od 19. prosince 1953 spojuje Tachovské náměstí na Žižkově s Thámovou ulicí v Karlíně. Původně zajišťoval rychlé spojení do karlínských průmyslových podniků, ale po roce 1990 dostal význam i pro spojení s karlínskou stanicí metra Křížkova.

