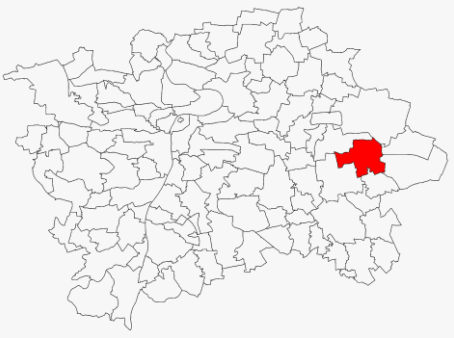


Katastrální území	BĚCHOVICE	
Připojeno ke Praze	1974	
Městská část	Běchovice	
Správní obvod	Praha 21	
Obvod hl. m. Prahy	Praha 9	
Údaje o linkách MD k datu 31.12.2024		
Textový popis k roku 1999	Počet obyvatel 2021: 2414	
Poslední úprava obsahu: 10.1.2025 17:12	Rozloha: 683,5 ha	

Linky MD BĚCHOVICE		
linka	*	†
tr-011	01.09.1845	31.10.1993
a-250	29.12.1979	
a-221/II (261)	28.12.1981	
a-262	28.12.1981	10.12.2004
a-263	28.12.1981	10.12.2004
a-209/III (269)	28.12.1981	
a-903 (503)	18.04.1983	07.10.2017
a-262/III (417)	03.09.1984	31.08.1987
a-229	17.08.1987	30.10.1989
a-262/III (417)	01.09.1988	
a-412/IV	27.10.1988	30.06.1995
a-168/IV (451)	23.11.1990	08.11.1998
a-222/II	16.09.1991	11.12.2010
a-264/III (419)	08.03.1993	03.09.1995
ž-S1 (tr-011)	01.11.1993	
a-109	09.11.1998	
ž-M1	15.08.2002	21.03.2003
a-240/IV	01.12.2005	
a-163	12.12.2010	
ž-S7	12.12.2010	14.12.2024
a-222/III	17.10.2016	
a-239/III	04.09.2017	22.12.2017
a-909	08.10.2017	
ž-S61	15.12.2024	

noční

Šk

Šk

Šk

Šk

povodeň

od 21.06.2021 výluka

noční

BĚCHOVICE

Běchovice se připomínají už ve 13. století, kdy ves patřila Jiřskému klášteřu. Název je odvozen od někdejšího osobního jména Běch (to je zkrácená podoba jména, jehož základem je slovo „bílý“, například Bělec). Z dějin obce jsou patrně nejznámější dvě události. Tou první je stávková dělníků v roce 1844 při stavbě první železnice do Prahy, která vyvrcholila střelbou do demonstrantů u pražské Špitálské (Poříčské) brány, druhá událost se váže k roku 1848, kdy u Běchovic byla přepadena národní garda z východních Čech Windischgrätzovým vojskem. Zmíněná stavba železnice vlastně způsobila, že to jsou právě Běchovice, které se mohou na území dnešního hlavního města chlubit tím, že mají jednu ze dvou nejstarších železničních stanic v Praze (tou druhou, stejně starou, je Masarykovo nádraží). Jestliže jsme v roce 1995 vzpomínali 150 let železnice v Praze, týká se toto výročí i Běchovic. První vlak zde přivezl své cestující 1. září 1845. Běchovické nádraží mělo tehdy tři koleje, typizovanou přijímací budovu a vodárnu. Běchovice mají tedy stopadesátiletou tradici přímého drážního spojení s centrem dnešní Prahy. V Běchovicích najdeme ještě jednu významnou dopravní památku – památkově chráněný objekt tzv. staré pošty, kde byla přepřahací stanice poštovních dostavníků na cestě z Prahy. Je to opět jedna ze dvou takových poštovních stanic na území dnešní Prahy (tou druhou byla samozřejmě i v tomto případě stanice v centru Prahy). Pochází z 18. století. Běchovice měly štěstí, že se nacházely na trase staré silnice spojující Prahu s Moravou a také s Vídní (název „Vídeňská silnice“ se neoficiálně používal ještě na počátku našeho století), která byla také jako jedna z prvních přebudována na moderní „chauseévanou“ erární silnici již před rokem 1765.

Na olomoucké železniční trati byla vždy silná dálková i místní doprava. Ve všední dny v Běchovicích zastavovalo na přelomu století 8 párů vlaků, v roce 1912 pak 10, na konci první republiky to bylo již 18 párů a například v roce 1976 stoupl tento počet na 22. Od platnosti grafikonu vlakové dopravy 1983/84 byla na trati 1a Praha – Kolín zavedena poprvé v ČSSR intervalová doprava v taktu 60 (ve špičkách 30) minut zajišťovaná elektrickými pantografovými jednotkami. Od roku 1993 je trať zapojena do integrovaného dopravního systému. Běchovice zůstaly tak jednou z městských částí, kde železniční doprava nikdy nepozbyla svého významu a doprava autobusová byla až donedávna pouze jejím vhodným doplňkem, atraktivním spíše pro odlehlost některých částí území od železniční stanice.

První autobusy se v Běchovicích objevily v roce 1931 a to hned na dvou shodných linkách z pražské Lützovovy (dnešní Opletalovy) ulice do Jiren. Byla to soukromá linka č. 2006a, která po několika měsících zanikla a dále linka ČSD č. 932a, která s výjimkou válečného období jezdila trvale (od r. 1950 v provozu ČSAD) až do roku 1981. Nesla označení postupně 932a, 1005, 591, 3001, 01219, 01014 a 10140, ukončena byla od roku 1947 na autobusovém nádraží Florenc, od roku 1973 v Pobřežní ulici a od 1978 v Hrdlořezích, kde již od roku 1965 končila část spojů. Stejně významnou byla pro Běchovice i další linka ČSAD, 10141 (původně 01014A), která od roku 1958 jezdila z Florence přes Běchovice do Újezdu nad Lesy. Po připojení obou obcí k hlavnímu městu v roce 1974 se zařadila mezi linky, které ČSAD provozovalo jen na jeho území. Nějaký čas měly v šedesátých letech Běchovice také autobusové spojení s Horními Počernicemi a další linka jezdila do Běchovic také z vršovické Moskevské ulice přes Štěřboholy. Významnou roli v dopravní potřebě obce sehrála výstavba a následný provoz rozsáhlého komplexu výzkumných ústavů v severozápadní části běchovického katastru. Jistě není bez zajímavosti, že až do konce 80. let si výzkumné ústavy zabezpečovaly dopravu svých zaměstnanců také přibližně třemi desítkami vlastních účelových spojů z různých míst Prahy i Středočeského kraje. Teprve po více než pěti letech od připojení ke Praze, se dne 29. prosince 1979 Běchovice dočkaly své první linky provozované Dopravním podnikem – „dvěstěpadesátky“, čili linky č. 250, která vznikla z linky ČSAD č. 10141. O dva roky později přibýly linky 261 Spojovací – Klánovice a 262, 263 a 269 vedené přes Horní Počernice, Satalice a Kbely do Letňan. V roce 1983 do Běchovic poprvé přijela i prodloužená noční linka 503. Významné zlepšení dopravního spojení Běchovic nastalo v roce 1990 prodloužením linky 250 ke stanici metra Palmovka při současném provozním oddělení spojů zajiřďejících k areálu výzkumných ústavů nově pod označením 451. Posledními pozitivními změnami byl soubor opatření po prodloužení trasy B metra na Černý

Most v roce 1998. V trase bývalé „dvěstěpadesátky“ je nyní provozována linka 109 pouze s lokálním významem, kapacitní linky 250 a 261 jsou vedeny různými trasami k nové konečné stanici metra.

