


| | | |
|--|------------------------|--|
| Katastrální území | BOHNICE |  |
| Připojeno ke Praze | 1922 | |
| Městská část | Praha 8 | |
| Správní obvod | Praha 8 | |
| Obvod hl. m. Prahy | Praha 8 | |
| Údaje o linkách k datu 31.12.2023 | | |
| Textový popis k roku 2004 | Počet obyvatel: 16 444 | |
| Poslední úprava obsahu: 9.1.2024 19:26 | Rozloha: 465,9 ha | |

| Linky MD BOHNICE | | |
|-------------------------|------------|------------|
| linka | * | † |
| a-102 (C) | 10.08.1926 | |
| a-106 (Č) | 09.01.1950 | 31.12.1960 |
| a-152/II | 02.01.1973 | |
| a-177/II | 05.02.1975 | |
| a-183 | 05.02.1975 | 03.11.1984 |
| a-202/II | 05.02.1975 | |
| 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 |
| a-22 (22/Šk) | 08.12.1980 | 30.06.1982 |
| a-407 (7/Šk) | 01.09.1981 | 30.06.1987 |
| a-409 | 01.09.1982 | 30.06.1993 |
| a-454 (54) | 01.09.1982 | 04.04.1993 |
| a-260 | 28.03.1983 | 03.11.1984 |
| a-236/III | 05.11.1984 | 26.01.2001 |
| a-426 | 02.09.1985 | 30.06.1987 |
| a-427 | 02.09.1985 | 30.06.1987 |
| a-127/II | 23.11.1990 | 25.06.2004 |
| a-276 | 03.04.1991 | 03.10.1997 |
| a-186 | 24.09.2000 | 08.05.2008 |
| a-187/II | 06.03.2005 | 08.05.2008 |
| př-P1 | 01.07.2005 | |
| a-712 | 02.11.2005 | 01.12.2006 |
| a-183/II | 09.05.2008 | 14.10.2016 |

noční

Šk

Šk

Šk

účelová

Šk

Šk

| | | | |
|------------------|-------------------|-------------------|----|
| a-236/IV | 01.04.2009 | | |
| <i>a-572/IV</i> | <i>27.09.2011</i> | <i>29.02.2012</i> | Šk |
| a-573/III | 27.09.2011 | 29.02.2012 | Šk |
| a-574 | 04.10.2011 | 29.02.2012 | Šk |
| a-145/II | 15.10.2016 | | |
| a.235/IV | 06.11.2021 | | |

BOHNICE

Jméno Bohnice znamenalo ve svém původním tvaru *Boemici ves lidí Boemových*. Jedním z držitelů některých zdejších pozemků býval vyšehradský kanovník Johan. Aby byl odlišen od jiného církevního představitele téhož jména, říkalo se mu Boemus (Bohemus) – tedy Čech. Jméno vsi se pak v průběhu staletí postupně měnilo přes Bojmice, Bohemice, Bohmice a Bohunice až na dnešní Bohnice.

Tato část dnešní Prahy byla osídlena už někdy kolem roku 3300 př. n. l. Dodnes jsou v lokalitě Zámky patrné zbytky hradiště snad z 8 století. Zdejší kostel sv. Petra a Pavla byl vysvěcen 30. května 1158, přesné datum známe z listiny, která se o tomto slavnostním aktu, jemuž byl přítomen osobně i král Vladislav I. s manželkou, dochovala. Románský kostel byl v roce 1805 přestavěn do dnešní klasicistní (tj. pozdně barokní) podoby a z původní stavby se dochovaly jen malé zbytky zdiva. V obci najdeme i další architektonické památky, například barokní statek (č. p. 1) ze 2. poloviny 18. století se zdobeným štítem a bránou, zajímavá je i fara (č. p. 4) z roku 1738 či zámeček (č. p. 14 a 253), rovněž z 2. poloviny 18. století.

Jako vlastníci se zde vystřídali během staletí církevní majitelé, různí měšťané a drobná šlechta, nejvyšší purkrabí i zemské stavy. Od roku 1849 byly Bohnice samostatnou obcí, patřící do okresu karlínského. Původně šlo o typickou zemědělskou obec, jejíž jádro se nacházelo vysoko nad Vltavou a jen samoty Zámky a Tříkrálka ležely na samém břehu řeky. Právě u Vltavy vznikly dva ve své době významné průmyslové podniky. Při ústí Čimického potoka to byla v roce 1870 první česká továrna na dynamit. V roce 1922 se přestěhovala do východočeského Semtína, ale výroba výbušnin se tu udržela i v pozdějších letech. Dnes se tu dělá pyrotechnika pro filmové účely. Později vznikl druhý podnik – továrna na umělá hnojiva firmy Schramm (lidově se jí proto říkalo „Šramovka“).

Do povědomí veřejnosti Bohnice vstoupily především rozsáhlým areálem psychiatrické léčebny. Původní *Zemský ústav pro choromyslné* byl postaven na ploše 65 hektarů (celé katastrální území Bohnic má 469 ha) v letech 1906–1914, ale některé části se dostavovaly i v pozdějších letech. Například ústavní kostel sv. Václava vznikl v letech 1916–1920. Z bohnického ústavu vzniklo ve své době fakticky samostatné „sociální město“. V roce 1921, kdy v Bohnicích bydlelo 3150 obyvatel, bylo v ústavu ošetřováno přes 1500 pacientů, o které pečovalo 450 ošetřovatelů. Ústav měl vlastní vodárnu, elektrárnu, divadlo i vlastní hospodářství se zahradnictvím a v těchto službách bylo zaměstnáno přes dvě stovky dalších zřízců! V souvislosti se zvýšeným významem obce zde byla v roce 1912 otevřena pošta.

V roce 1921 bylo území Bohnic zvětšeno o část katastrálního území Čimic z obce Dolní Chabry – Čimický háj, a v této podobě připojeno ke Praze.

Po druhé světové válce prudce klesal počet bohnického obyvatelstva – z 4586 v roce 1950 až na pouhých 1908 v roce 1970! Zásadní změnu v životě Bohnic znamenala výstavba rozsáhlého sídliště Bohnice, jehož část se nachází také na katastrálním území Troja. Díky tomu během krátké doby počet obyvatel Bohnic (bez části sídliště na trojském katastru) překročil 20 tisíc. Celé katastrální území Bohnice je dnes součástí městské části Praha 8.

Bohnice vždy trpěly nepříznivou polohou na vysokém ostrohu nad Vltavou. Ještě na počátku 20. století byl do nich po silnici přístup jen dnešní ulicí K Ládví. Pozdější zemská silnice (nynější ulice Čimická) vznikla až těsně po první světové válce. Druhou možností, jak se dostat do Bohnic, byla cesta přes řeku přívozem. V 90. letech 19. století tu byly patrně tři – jeden

u dynamitky, druhý u tzv. Šramovky a třetí, zcela jistě nejznámější a nejvýznamnější, vedl od Tříkrálky do Sedlce. Ten byl totiž přifařen k Bohnicím, a proto byl přívoz pro tamní obyvatele jediným spojením s jejich kostelem. Od roku 1897 tento loďkový přívoz provozovala obec Bohnice a v roce 1907 přenechala koncesi Zemskému výboru pro Království české. Od roku 1907 tu byl v provozu i prám, po druhé světové válce se uvádí opět jen loďkový (motorový) přívoz. Z klasických vltavských přívozů na území Prahy přežil nejdéle. V roce 1987 ho provozoval podnik Pražské lázně a jízda přes řeku tehdy stála 1 korunu.

Existence psychiatrické léčebny měla za následek velký tlak na zajištění důstojné městské dopravy. Dnes snad budí úsměv dopis ředitelství Zemského ústavu pro choromyslné z roku 1922, ve kterém se píše: „*Chudí nemocní dopravování jsou do Bohnic povětšinou pěšky, a to buď přes Karlín, Libeň a Kobylisy nebo přes Stromovku, přes přívoz vltavský do Troje a pak stoupající pěšinou kolem vily Svät. Čecha do ústavu. Tato doprava nemocných pěšky, byť i jinak klidných, setkává se při dlouhé cestě velmi často s obtížemi a jsou zjevy, že nemocní, jsouce unaveni cestou, často přivázení jsou i na trakařích.*“

V té době Elektrické podniky připravily projekt tramvajové tratě od tehdejší konečné na libeňské Vychovatelně před hlavní bránu ústavu. Součástí tratě měla být i nákladní vlečka pro obsluhu ústavního zázemí. V Podhajských polích se uvažovalo o stavbě vozovny. V roce 1924 byl nakonec postaven jen úsek do Kobylis (do dnešní zastávky Ke Stírce). V roce 1925 zajišťoval příležitostné spojení pro návštěvníky léčebny ústav vlastním autobusem.

V té době, zřejmě od roku 1922, do Bohnic dojížděla také jedna z prvních poválečných autobusových linek Československé pošty na území Prahy (původně č. 683., později 701). Šlo ale jen o jediný pár spojů, takže význam linky byl poměrně malý i když spoj byl veden z centra města. Protože však od roku 1925 Elektrické podniky hl. m. Prahy také už úspěšně provozovaly autobusovou dopravu, ukázalo se ekonomičtější zavést do Bohnic pravidelnou městskou linku od konečné tramvaje. A tak v úterý 10. srpna 1926 zahájila provoz čtvrtá pražská autobusová linka. Byla označena písmenem **C** a provoz zajišťoval zpočátku v přibližně hodinovém intervalu jediný vůz. V době návštěv ústavu byl interval poloviční. Linka dojížděla až do středu Bohnic, ke kostelu. Ve 30. letech se v ranní špičce jezdilo už v 15minutovém intervalu třemi autobusy.

Doprava do Bohnic byla téměř půl století bez významných změn, nepočítáme-li válečné omezení provozu (v roce 1942 zrušení nedělních spojů, později dočasné zkrácení linky na čimickou křižovatku a v únoru 1944 dočasné zrušení linky) nebo zavedení větve do Čimic. Od 31. prosince 1951 nese nejstarší bohnická linka číslo 102.

Zásadní změny dopravní obsluhy Bohnic přinesla výstavba sídliště. S rychle přibývajícím počtem obyvatel, v závislosti na obydlování jednotlivých domů se začaly zavádět nové autobusové linky. Vzhledem k charakteru zástavby uvádíme v dalším popisu i linky, obsluhující část sídliště na trojském katastru. Nejdříve zahájily v únoru 1975 provoz tři linky vedené Lodžskou a Zhořeleckou ulicí – č. 177 (Sídliště Bohnice – Hloubětín), 183 (Sídliště Bohnice – Ke Stírce), 202 (Sídliště Bohnice – Čakovice), tedy linky zajišťující dopravu k průmyslovým závodům v Praze 9 a napáječ tramvaje. K nim přibyla v dubnu téhož roku noční linka 505 na Stírku a v květnu byly zavedeny linky 200 (Sídliště Bohnice – Sokolovská) zajišťující přímé spojení na metro a linka 201 do oblasti Kbel.

V roce 1976 zahájily provoz dvě linky k obsluze zastávky Sídliště Bohnice Jih (pozdější Mazurská či Krakov): č. 144 (na tehdejší nám. Krasnoarmějců) a 209 (na Stírku). V roce 1978 byly autobusové linky prodlouženy Mazurskou ulicí na novou smyčku (dnes Poliklinika Mazurská). Další komplexy změn proběhly v letech 1982 a především 1984, kdy bylo prodlouženo metro do Holešovic a řada bohnických linek byla prodloužena k novému terminálu.

V roce 1982 opustila tradiční „stodvojka“ ulici Ústavní, kde pak ještě nějaký čas, jen ve středu a v neděli, jezdila účelová linka 54 (454). Po jejím zrušení v roce 1993 už městská doprava tuto tradiční trasu nevyužívá. Od roku 1982 jezdí městské autobusy také ulicemi K Pazderkám a Bohnickou. V roce 1984 získaly autobusové spojení také Zámky prostřednictvím linky 236, nyní do této části Bohnic zajíždějí autobusy linky č. 102.

Bohnice, ač je na jejich katastru sídliště s velkým počtem obyvatel, je i dnes odkázáno pouze na autobusy. Několikrát se pro zajištění dopravní obsluhy uvažovalo o zavedení tramvajové dopravy. Kromě již zmíněného projektu z počátku 20. let se o tramvajích uvažovalo v polovině 60. let při projektování systému podpovrchové tramvaje. Později byla do této části Prahy navržena prodloužená trať metra C, ale v roce 1999 bylo rozhodnuto o tzv. krátké variantě mimo sídliště. Zvažovalo se také zavedení trolejbusové dopravy v celém Severním Městě a v polovině 90. let byly opět vypracovány nové projekty tramvajových tratí; v současné době se se zavedením kolejového dopravního prostředku do Bohnic nepočítá. Zahájení provozu na novém úseku metra IV.C1 na počátku léta 2004 přesto znamená výrazné zlepšení dopravy do této části města a hlavním přestupním uzlem mezi bohnickými autobusovými linkami a metrem se stala nová stanice Kobylisy.

