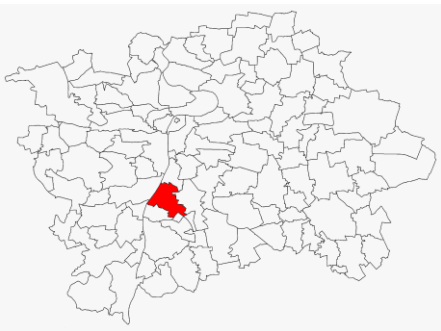


Katastrální území	BRANÍK	
Připojeno ke Praze	1922	
Městská část	Praha 4	
Správní obvod	Praha 4	
Obvod hl. m. Prahy	Praha 4	
Údaje o linkách k datu 31.12.2024		
Textový popis k roku 2004	Počet obyvatel 2021: 17 777	
Poslední úprava obsahu: 21.1.2025 23:02		Rozloha: 439,9 ha

Linky MD BRANÍK			
linka	*	†	
tr-210	01.03.1882	30.09.1992	
tr-Podolí	19.01.1919	06.08.1922	
d-17	15.08.1924		
d-13/III	01.08.1928	30.11.1930	
d-21	17.12.1928	20.11.1991	
a-L	18.10.1929	12.02.1933	
d-4	04.12.1932	16.01.1936	
a-117 (X)	01.06.1936	26.05.1995	
a-121 (L)	08.11.1936		
d-F	30.11.1942	17.01.1945	noční
d-17/n	17.12.1945	12.08.1978	noční
a-118/II	01.10.1956		
a-222	17.05.1959	28.06.1959	rekreační
a-124	01.09.1959		
a-106/II	09.10.1961		
a-XA	02.05.1965	26.09.1965	rekreační
a-XB	02.05.1965	26.09.1965	rekreační
a-51/II (XA)	28.08.1966	01.01.1975	rekreační
a-244 (144)	07.11.1966	08.05.1974	
a-52 (XB)	16.04.1967	01.01.1975	rekreační
a-344 (244/n)	03.06.1967	08.05.1974	noční
d-30	07.11.1967	12.08.1978	
a-132	18.12.1967	08.05.1974	
a-150	20.01.1969		
a-170	05.04.1971		
a-173	03.05.1971	26.05.1995	

d-41 (33)	05.06.1971	15.09.1974	rekreační
d-42 (34)	06.06.1971	15.09.1974	rekreační
a-317	30.08.1971	08.05.1974	polonoční
a-178	19.03.1973	26.05.1995	
d-28/II	09.05.1974	12.08.1978	
a-144/II	09.05.1974	30.06.1975	
a-171	09.05.1974	19.03.1984	
a-187/II (197)	09.05.1974	15.12.1982	
a-192	09.05.1974	31.08.2012	
a-199	09.05.1974	03.09.1982	
a-501	09.05.1974	31.10.1981	noční
a-196	12.05.1974		
a-205	23.12.1975	30.03.2009	
a-405 (5/Šk)	31.10.1977	28.06.1991	Šk
d-2/n/II	13.08.1978	18.12.1980	noční
d-3/III	13.08.1978		
d-18	13.08.1978	18.02.1979	
a-240	29.12.1979	30.04.1986	
a-245/II	29.12.1979	09.05.1995	
d-13/IV	30.01.1980	07.11.1980	
d-3/n	19.12.1980	02.11.1985	noční
a-157/II	27.04.1981		
a-904 (504)	01.11.1981	30.05.1997	noční
a-197/II (X197)	16.12.1982		
a-203	20.03.1984	31.08.2012	
a-190/III	03.09.1984	26.05.1995	
a-199/II	04.11.1984	31.08.2009	
d-94 (54)	03.11.1985	31.08.2001	noční
a-210/II	18.02.1986	26.05.1995	
d-46	29.06.1986	28.09.1986	rekreační
a-153/III	01.09.1986	26.05.1995	
a-240/II	01.04.1987	16.10.1989	
a-190/VI (253)	31.08.1987		
a-198/III	01.09.1988	31.08.2012	
a-404/III	04.09.1989	28.06.1991	Šk
a-139/III	23.11.1990		
a-452/III	23.11.1990	30.06.1991	účelová
ž-S8 (tr-210)	01.10.1992		
d-16	27.05.1995	28.11.2009	
d-21	29.05.1995	19.06.2012	

a-165	17.03.1997	31.10.1997	
d-92/II (52)	01.09.2001		noční
a-513	31.08.2002	29.08.2008	noční
a-509	31.08.2002	29.08.2008	noční
a-182	02.09.2002	05.10.2008	
a-908 (501)	30.08.2008	28.05.2017	noční
a-910 (510)	30.08.2008		noční
a-581	01.09.2008	01.02.2010	Šk
ž-S88 (S80)	14.12.2008		
a-205	14.04.2009	14.10.2016	
a-117/II	01.09.2009	31.08.2012	
<i>a-125/II</i>	<i>01.10.2010</i>		
a-563/II	01.09.2011	30.10.2013	Šk
d-2/IV	28.08.2016		
d-21/II	29.08.2016		
a-134/III	15.10.2016		
a-117/III	15.10.2016		
a-901	29.04.2017		noční
a-913	08.10.2017		noční
d-27/II	10.01.2024	24.11.2024	

BRANÍK

Pokud si při přečtení jména Braník vybavíte slovo jako *bránit*, nejste na omylu. Jméno někdejší obce skutečně pochází od slova *branný* a Braníkem se původně nazýval vysoký vrch nad ní. Braník patří mezi staré obce. Je velmi pravděpodobné, že zde byla jakási hlídka střežící Vltavu, která kdysi bývala velmi důležitou obchodní cestou. Někdy se v literatuře uvádí, že právě na Branické skále býval původní pohanský „Vyšehrad“, zvaný Psáry či později Libín. Branická skála pak bývá označována za nejstarší jádro budoucí Prahy! (Teprve v 9. století se snad hradiště posunulo na dnešní Vyšehrad.) Zakládací listina vyšehradské kapituly ves toho jména uvádí k roku 1088, ale dokument je falzem z 12. století. Přesto nikdo o existenci Braníka v 11. století dnes nepochybuje.

V obci se střídali různí majitelé. V zásadě je možné říci, že byl Braník vždy rozdroben mezi více vlastníků. Několikrát se pokusilo Braník získat Staré Město pražské – poprvé za husitských válek (udrželo zde dvorce až do roku 1547), podruhé ho získalo koupí v roce 1578. V roce 1620 byl Starému Městu zabaven, ale během krátké doby ho získalo zpět a v roce 1622 se stalo součástí staroměstského libeňského panství.

V roce 1849 se Braník stal samostatnou obcí a příslušel okresu karlínskému, od roku 1884 vinohradskému, soud byl nejdříve v Karlíně, od roku 1878 na Královských Vinohradech a 1904 v Nuslích. Pošta (od roku 1892) i fara bývaly na počátku 20. století přímo v obci. Ku Praze byl Braník připojen od 1. ledna 1922. Společně s Podolím a Hodkovičkami, ke kterým patřila administrativně i Lhotka, tehdy vytvořil část města s č. XV. Dnes je katastrální území Braník součástí městské části Praha 4.

Jádro někdejší obce bylo podél dnešní Branické ulice. Na počátku 20. století už v obci bydlelo 3139 obyvatel ve 209 domech a k obci patřily také samoty Křížek a Zemanka. Později v Braníku vyrostlo několik obytných souborů tvořených rodinnými domky, například Jiráskova

čtvrť a zástavba v oblasti Dobešky a Zeleného pruhu. Na branickém katastru leží i část sídliště Novodvorská s celkem 3700 byty, postaveného v letech 1963–1968.

Významný podíl na zaměstnání branických obyvatel odedávna hrála Vltava. Od roku 1366 se v Braníku například vybíralo clo z dopravy na řece. Žili tu rybáři a obchodovalo se dřívím. V Braníku se velmi dobře dařilo také zahradnictví a odtud pocházelo velké množství zeleniny spotřebované hlavním městem. Zdejší okurky se hojně vyvážely i do Německa. Bývaly zde také velké vinice.

Už od středověku byly v Braníku vápencové lomy a v 19. století zde pražská obec postavila vápenku s kruhovými pecemi. Vápenka byla asi od roku 1899 propojena železniční vlečkou s podolskou cementárnou a s branickým nádražím. Branická vápenka byla zrušena v roce 1928, ale železniční vlečka podolské cementárny sloužila až do roku 1947. Mezi průmysl bychom mohli zařadit i kdysi známé ledárny, postavené v letech 1908–1911. Dnes je patrně nejznámějším průmyslovým objektem pivovar (původně *Společenský pivovar pražských sládků*) postavený v letech 1898–1900, ale pivovarnictví má mnohem delší tradici. Svůj pivovar zde měli až do začátku 20. století i dominikáni.

Z památek připomeňme kapli sv. Kříže ze 17. století. V roce 1900 v Braníku postavili nový kostel sv. Prokopa v novorománském slohu, věž byla v důsledku nedostatku financí postavena až o čtyři roky později. V roce 1948 byl pod branickou skálou blízko Jezerky postaven dřevěný kostel Českobratrské církve evangelické. Mezi zajímavé branické stavby patří i už zmíněný tzv. starý pivovar v někdejší dominikánském zámečku. Známým kulturním objektem je od roku 1925 Branické divadlo.

Braník má pochopitelně i velmi bohatou historii dopravy.

Osobní lodní doprava, která od roku 1865 provozovala pravidelné spojení po Vltavě nad Prahou, měla v Braníku vždy svoje přístaviště. Existovalo zde také několik významných přivozů. V roce 1835 zřídila pražská obec – snad z výdělečných důvodů – přívaz do Hlubočep, který byl o více než sto let později v období 1952–1974 součástí tzv. povoleného přechodu mezi linkami MHD. Přívaz se jako atraktivní spojení udržel až do konce 70. let minulého století, kdy zanikl v souvislosti s výstavbou Branického mostu. V 50. letech se jeho poloha mírně změnila. Dodnes ho ale připomíná jméno ulice Nad přívazem. V roce 1913 vznikl přívaz z Malé Chuchle k branickým ledárnám, který zanikl při výstavbě Branického mostu. Třetí přívaz vedl (snad od roku 1924) od branické vápenky na Zlíchov. Existoval ještě v 60. letech.

Hlavní branickou komunikací bývaly dnešní ulice Branická, Jiskrova (další úsek už zanikl) a Pikovická. Moderní čtyřproudá nábrežní komunikace s tramvajovou tratí uprostřed byla postavena po etapách až v letech 1950–1959, dnešní přeložka byla uváděna do provozu v letech 1986–1988 při výstavbě Barrandovského mostu. Směrem do Prahy se z Braníka jezdilo přes Podolí, až do roku 1904, do proražení Vyšehradského tunelu, se muselo objíždět z Podolí přes Pankrác na Vyšehrad. Vyšehradská skála byla tedy překážkou i pro tramvaj, ačkoliv projekt tratě do Braníka patří mezi nejstarší konkrétní záměry Elektrických podniků a vznikl už v závěru 19. století.

Významné spojení Braníka s okolím představovala od 1. března 1882 železniční trať Nusle – Modřany, postavená původně společností České obchodní dráhy a v roce 1885 převzatá Rakouskou společností místních drah. Dnes se ví jen velmi málo o tom, že i na vlečce podolské cementárny byly ředitelstvím ČSD v letech 1919 a 1922 podniknuty nepříliš úspěšné pokusy o pravidelnou osobní dopravu. V obou případech na vlečce existovala zastávka i v Braníku.

Největší tlak o zajištění veřejné dopravy vyvíjely povltavské obce, Braník nevyjímaje, na pražské Elektrické podniky. V roce 1913 schválilo ministerstvo železnic projekt částečně jednokolejné tramvajové tratě z Podolí (kam první tramvaje přijely v roce 1910) na severní hranici branického katastru před křižovatkou vlečky se silnicí u branické vápenky. Stavbu zhatila první světová válka a podařilo se ji realizovat po etapách až za řadu let. Nejdříve, v roce 1922, byly tramvaje prodlouženy k podolské cementárně a teprve 15. srpna 1924 se podařilo dokončit i úsek do konečné stanice Braník a připravovalo se další prodloužení k branickému nádraží. Koleje zatím končily přibližně na úrovni dnešní ulice Vysoká cesta. Už tehdy se stala tradiční

branickou tramvajovou linkou „sedmnáctka“, ke které v roce 1928 přibyla linka č. 21. Zpočátku býval úsek cementárna – Braník, vedený podél staré Podolské ulice, jednokolejný s jednou výhybnou (bez zastávky), ale už o rok později byla postavena druhá kolej. Na konečné v Braníku byla mimořádně silná frekvence, protože kromě místních obyvatel tu o víkendech vždy cestovalo velké množství výletníků. To si vynutilo některá technická řešení. Na konečné se zpočátku obracelo tzv. kuplováním, tj. přepřaháním vlečných vozů. Aby byla zajištěna bezpečnost cestujících a usměrněn jejich pohyb, byl na konečné zřízen účelný systém zábradlí. V roce 1929 byla postavena dvoukolejná smyčka, která obracení vlaků u nastupování a vystupování zjednodušila a urychlila.

Pravobřežní komunikace byla jediným spojením s Prahou i pro Modřany, a tak od konečné stanice tramvaj bylo vedeno postupně i současně několik linek přes část branického katastru a Hodkovičky. První známou byla linka A. Vorlického v roce 1925, provozovaná tehdy ovšem jen o nedělích. V roce 1928 začal Jan Holub provozovat linku z Prahy (Jungmannova náměstí) přes Braník do Modřan, která tak jako první obsloužila celé branické území při cestách centra města. Od 18. října 1929 začaly od konečné tramvaje jezdit přes Braník do Hodkoviček i autobusy Elektrických podniků linky L. Tento přepravní směr byl hojně využíván, což se projevilo v dalších letech vznikem jak legální, tak nekalé konkurence, kdy například Vladimír Nedoma zde jezdil již od 16. srpna 1930 do Modřan bez koncese. Koncesovanou linku od roku 1929 provozoval také podnikatel František Jiroušek. Jeho autobusy jezdily od konečné tramvaje k jeho hotelu Zátíší.

Stavba prodloužení tramvajové tratě se neobešla bez problémů. Dlouho se nedařilo vykoupení některých zdejších pozemků a hledal se proto nejvýhodnější směr. Nakonec se dvoukolejná tramvajová trať přimkla k vlečce podolské cementárny a vedla tak až do poloviny 50. let na vlastním tělese. Nový úsek byl uveden do provozu 6. ledna 1933 a končil dvoukolejnou smyčkou u branických ledáren. Teprve v roce 1959 byla trať prodloužena na dnešní smyčku u nádraží, ale zdejší dopravní uzel s autobusovým nádražím DP, byl dáno do provozu až 5. září 1960. Jeho význam poklesl po prodloužení tramvajové tratě do Modřan v roce 1995.

Další spojení Braníka s okolím zajistily autobusy. Z četných linek projíždějících branickým katastrem připomeňme alespoň ty, které měly základní význam pro zdejší území. Už od roku 1936 zajížděly autobusy do Jiráskovy čtvrtě (ulice Údolní) a na Lhotku (původně linka L, pozdější 121). V roce 1956 zajistila linka č. 118 spojení Jeremenkovou ulicí do Krče a v roce 1959 získala spojení v podobné relaci celá oblast Dobešky a Zeleného pruhu (linka č. 124). Sídliště Novodvorská dostalo v roce 1966 první přímé spojení s centrem města linkou č. 144 (od r. 1969 jezdila dnešními ulicemi Ke Krči a Vrbovou). V roce 1973 se dočkala dopravní obsluhy i zadní část Branické ulice linkou č. 192. Další dopravní možnosti se otevřely výstavbou Barrandovského mostu.

Jak již bylo naznačeno u přívozů, dnes na území Braníka slouží veřejnosti také dva mosty. Starším z nich je Branický, původně lidově zvaný Most inteligence, protože byl v první polovině 50. let postaven v rámci fakticky nucených prací „příslušníky inteligence“. Most byl určen pro železnici a měl být dvoukolejný. Dnes je na něm jen jedna kolej a jezdí po něm jen nákladní vlaky. Osobní doprava je tudy vedena jen výjimečně při různých výlukách. Ačkoliv se zatěžkávací zkouška mostu uskutečnila už v roce 1955, pravidelná doprava na něm byla zahájena až 10. května 1964 (!) po dobudování traťového úseku do Krče. Branický most mohou používat také pěší.

Druhý most je dnes pojmenován také podle své polohy, Barrandovský, ale původně nesl jméno Most Antonína Zápotockého. Stal se mimořádně důležitou a velmi zatíženou dopravní stavbou na souboru komunikací propojujících řadu důležitých silnic ústící do Prahy. Od 20. září 1983 byla otevřena jeho jižní polovina, po které se jezdilo obousměrně, od 15. srpna 1988 se dočasně jezdilo obousměrně jen po nové severní polovině. Teprve 3. listopadu 1988 proběhlo oficiální zahájení úplného provozu na obou polovinách mostu a všech rampách. Dnes Barrandovský most představuje důležité spojení Braníka s oblastí Prahy 5 a intenzita automobilové dopravy na něm dosahuje městského rekordu s 121 tisíci vozidly (z toho 8500 nákladních nad 6 tun) za průměrný pracovní den.



Branik