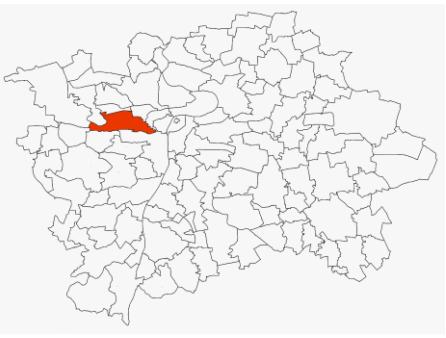


Katastrální území	<b>BŘEVNOV</b>	
Připojeno ke Praze	1922	
Městská část	Praha 5, 6	
Správní obvod	Praha 5, 6	
Obvod hl. m. Prahy	Praha 5, 6	
Údaje o linkách k datu 31.12.2023		
Textový popis k roku 2004	Počet obyvatel: 25 756	
Poslední úprava obsahu: 30.12.2023 16:14	Rozloha: 524,1 ha	

Linky MD <b>BŘEVNOV</b>		
linka	*	†
<b>d-1</b>	16.08.1923	12.08.1978
<b>d-7/III</b>	01.04.1925	31.07.1928
<b>d-22</b>	01.08.1928	
<b>a-T</b>	11.12.1932	04.05.1940
<b>d-20</b>	16.05.1938	18.04.1986
<b>d-2</b>	07.09.1941	31.08.1942
<b>d-8/III</b>	01.09.1942	29.08.2003
<b>d-A</b>	30.11.1942	17.01.1945
<b>d-B</b>	30.11.1942	17.01.1945
<b>t-53</b>	10.05.1949	30.05.1966
<b>d-1/n</b>	17.12.1945	08.05.1974
<b>d-2/II</b>	13.03.1961	03.04.1966
<b>d-2/n</b>	13.03.1961	17.04.1966
<b>a-1 (1/Šk)</b>	01.09.1961	16.03.1979
<b>a-132</b>	10.02.1964	26.05.2000
<b>a-134</b>	05.10.1964	12.08.1978
<b>a-143</b>	04.10.1965	
<b>d-22/n</b>	18.04.1966	02.11.1985
<b>t-60</b>	31.05.1966	23.01.1967
<b>d-25/II</b>	09.01.1967	29.08.1971
<b>t-51/II</b>	24.01.1967	30.06.1968
<b>a-108</b>	06.03.1967	29.04.1972
<b>a-120/IV</b>	08.11.1967	01.11.1985
<b>a-149</b>	18.12.1967	31.08.2012
<b>t-51/II</b>	20.10.1969	15.10.1972

**B**  
**B**  
**B**  
**P**  
**B**  
**B** noční  
**P** noční  
**B** → **P** noční  
**B**  
**B** noční  
Šk  
**B** noční

**B**

<b>d-2/III</b>	<b>30.08.1971</b>	<b>12.08.1978</b>	<b>B</b>
<b>d-1/IV (31)</b>	<b>17.01.1972</b>		<b>B</b>
<b>a-179</b>	30.04.1972	30.04.2016	
<b>a-108</b>	28.08.1972	10.12.2011	
<b>a-176</b>	16.10.1972		
<b>a-191</b>	03.12.1973		
<b>d-20/n</b>	<b>09.05.1974</b>	<b>02.11.1985</b>	<b>P</b> noční
<b>a-155 (255)</b>	09.05.1974	12.08.1978	
<b>a-3 (3/Šk)</b>	(01.09.1976)	16.03.1979	Šk
<b>a-8 (8/Šk)</b>	(19.09.1977)	16.03.1979	Šk
<b>a-58/II</b>	19.09.1977	11.08.1978	
<b>d-23/II</b>	<b>13.08.1978</b>	<b>25.03.1991</b>	<b>B</b>
<b>d-32/II</b>	<b>13.08.1978</b>	<b>18.02.1979</b>	<b>P</b>
<b>a-174/II</b>	13.08.1978	29.08.2015	
<b>a-217</b>	13.08.1978	31.08.2012	
<b>a-214</b>	14.08.1978	28.06.1996	
<b>a-237 (57)</b>	14.08.1978	29.06.1990	
<b>a-260/IV (14/Šk)</b>	16.11.1978		Šk
<b>d-2/IV</b>	<b>19.02.1979</b>	<b>06.04.2015</b>	<b>P</b>
<b>a-235/II</b>	19.03.1979	26.02.1993	
<b>a-180/II</b>	28.05.1979	26.10.1988	
<b>a-265/II (21/Šk)</b>	01.09.1980		Šk
<b>a-451 (51)</b>	09.11.1980	06.03.1983	účelová
<b>a-558 (411)</b>	01.09.1982	02.01.1995	Šk
<b>a-260/II (X700)</b>	01.06.1983	26.10.1988	
<b>d-19/n</b>	<b>04.07.1983</b>	<b>31.08.1983</b>	<b>B</b> noční
<i>a-410/II</i>	<i>01.09.1983</i>	<i>14.06.1985</i>	Šk
<b>a-412/II</b>	01.09.1983	16.10.1983	Šk
<b>a-508</b>	01.09.1983	26.10.1988	noční
<b>a-X22</b>	14.02.1984	10.06.1985	ND
<b>d-96 (56)</b>	<b>03.11.1985</b>		<b>P</b> noční
<b>d-97 (57)</b>	<b>03.11.1985</b>		<b>B</b> noční
<b>a-452/II</b>	04.01.1986	20.03.1988	
<b>d-18</b>	<b>21.04.1986</b>	<b>27.08.2016</b>	<b>P</b>
<b>a-180/III (463)</b>	27.10.1988		
<b>a-433</b>	02.09.1991	30.06.1998	Šk
<b>d-92</b>	<b>18.04.1992</b>	<b>03.06.1992</b>	historická
<b>d-23/III</b>	<b>09.11.1998</b>	<b>29.08.2008</b>	<b>B</b>
<b>a-184/IV</b>	04.09.2000	09.12.2011	

<b>d-15/IV</b>	<b>30.08.2003</b>	<b>12.05.2008</b>	<b>B</b>
<b>d-25/II</b>	<b>30.08.2003</b>	<b>27.06.2008</b>	<b>B</b>
<b>a-347</b>	12.12.2004		příměstská
<b>a-910 (510)</b>	01.07.2005		noční
<b>d-36</b>	<b>28.06.2008</b>	<b>02.11.2009</b>	<b>B ND</b>
<b>a-902 (502)</b>	30.08.2008		noční
<b>d-15/IV</b>	<b>03.11.2009</b>	<b>30.06.2010</b>	<b>B</b>
<b>d-25/II</b>	<b>01.09.2010</b>		<b>B</b>
<b>a-216</b>	01.09.2011	06.04.2015	
<b>a-168/V</b>	12.12.2011		
<b>a-352</b>	07.04.2015	30.04.2016	příměstská
<b>a-301</b>	07.04.2015	30.04.2016	příměstská
<b>m-A</b>	<b>07.04.2015</b>		
<b>a-184/VI</b>	07.04.2015		
<b>a-380</b>	07.04.2015		příměstská
<b>a-108</b>	07.04.2015		
<b>a-164/II (264)</b>	07.04.2015		
<b>a-149/II</b>	31.10.2015		
<b>a-174/II</b>	01.05.2016		
<b>d-2/VII</b>	<b>28.08.2016</b>		<b>P</b>
<b>d-23/IV</b>	<b>25.03.2017</b>		<b>B</b>
<b>a-216/II</b>	30.06.2018		
<b>a-304/II</b>	15.12.2019		příměstská
<b>a-365/II</b>	15.12.2019		příměstská
<b>a-268/II</b>	06.01.2020	28.02.2020	Šk

Tramvajové linky vedené po trati bělohorské jsou označeny **B**

Tramvajové linky vedené po trati petřinské jsou označeny **P**

## BŘEVNOV

Stará legenda říká, že Břevnov dostal své jméno podle toho, že když kníže Boleslav II. a biskup Vojtěch zakládali zdejší klášter, našli ve zdejší studánce břevno se třemi suky. Mnohem pravděpodobnější je však zcela prostý výklad, že rozlehlý les, který zde kdysi stával, poskytoval dostatek důležitého stavebního materiálu – břevnen. V každém případě patří Břevnov mezi nejstarší části dnešní Prahy. Obvykle se respektuje, že zde byl v roce 993 založen první mužský klášter v Čechách, který patřil řádu benediktýnů, jednomu z nejbohatších řádů u nás. Od počátku tu stával kostel, ten dnešní, zasvěcený sv. Markétě, postavil v letech 1708–1715 v barokním slohu Kryštof Dienzenhofer. Jen nedaleko od kláštera leží pramen potoka Brusnice. Už na přelomu 13. a 14. století byla zdejší studánka zaklenuta a v roce 1750 nad ní vznikl dnešní letohrádek zvaný Vojtěška, aby připomínal jednoho z českých patronů sv. Vojtěcha.

Dnes už pomalu upadá v zapomnění, že jádro Břevnova bývalo v prostoru dnešní Anastázovy ulice, tedy stranou současné Bělohorské ulice. Obci se dlouho říkalo Velký Břevnov a na počátku 20. století tu bydlelo 2085 obyvatel. Malý Břevnov, či Břevnuvek, vznikl nedaleko Bílé hory až v 18. století, a to na místě dřívější zaniklé vsi Kuromrtvy (či Kuromrtvice). Třetí významnou osadou této oblasti byla Tejnka, jejíž vznik sahá také do 17. století a jejím jádrem se stal

starší klášterní dvůr. Tejnka ležela jižně od Bělohorské ulice a dnes ji připomíná jen jméno ulice Nad Tejnkou. Přitom na počátku 20. století v ní bydlelo 4118 obyvatel a byla zde již od roku 1869 jediná břevnovská pošta. Dále tu leželo mnoho usedlostí, jejichž jména většinou dobře známe – Petynka (pojmenovaná podle svého zakladatele Pöttinga), Malovanka (stojí dodnes na křižovatce ulic Pod Královkou a Patočkovy – tedy vlastně jinde, než tradičně hlásá jméno tramvajové zastávky) či Kajetánka (ta byla jeden čas také malým klášteřem – patřila řádu kajetánů (či přesněji theatinů). Na přelomu 19. a 20. století vznikla samota Vypich (původně Vypichov) a později začaly vznikat další skupiny domů u obory Hvězda, u Střešoviček a jižně od Bělohorské mezi Tejnkou a Velkým Břevnovem.

Dne 31. května 1907 vyhlásilo c. k. místodržitelství sjednocení Velkého Břevnova s osadami Malý Břevnov a Tejnka do jedné obce pojmenované Břevnov. Ke stejnému datu vstoupilo v platnost i císařské rozhodnutí z 11. května 1907, kterým byl Břevnov povýšen na město. Zdejší pošta změnila název z Tejnka na Břevnov.

Po připojení Břevnova ke hlavnímu městu se tu rozvinul velký stavební ruch, který už v některých místech nerespektoval katastrální hranice. V meziválečném období tak vznikly například také rozsáhlé vilové komplexy Náš Domov (jižně od Bělohorské), Baterie, Petřiny a další. Prostor mezi dnešní Patočkovou a Bělohorskou ulicí byl soustavně zastavován od 40. let. Těsně po válce byly upraveny katastrální hranice a k Břevnovu byl připojen i areál strahovských stadionů, který patřil původně ke Střešovicům. V poválečném období byl zastavěn severní okraj Bělohorské a v letech 1959–1969 byla na břevnovském katastru postavena i větší část sídliště Petřiny. V 70. letech nové zástavbě ustoupilo i původní jádro Břevnova. Dnes je Břevnov katastrálním územím v rámci městské části Praha 6.

Hlavní zdejší komunikací bývala nynější Bělohorská ulice. Byla to významná silnice z Čech do Německa. Břevnov ležel za Prahou a do té se tradičně vstupovalo městskou branou. Původní tzv. Strahovská brána byla postavena za vlády Karla IV. současně s Hladovou zdí v letech 1360–1362. Byla zasypána při budování barokního opevnění, jeho zbytky se tu tyčí dodnes. Nová Strahovská, nebo též Říšská brána byla stavěna asi od roku 1653 (data se v různé literatuře rozcházejí) a definitivně byla dokončena až v roce 1727. Trojlodní brána tu stála až do roku 1898: Když byla současně s bastionem č. IX bourána, odkryli kopáči také prakticky neporušenou původní středověkou bránu! Nepatrné zbytky barokní brány tu můžeme vidět dodnes, ale jen málokdo z nich pozná, o jakou stavbu šlo. Až do vytvoření Velké Prahy se tu vybírala potravní daň.

Po Karlovarské silnici bylo vedeno mnoho příměstských i dálkových linek, první zatím známou, byla od roku 1928 linka ČSD na Kladno.

Druhá důležitá cesta vznikla v roce 1878 a spojovala Vypich s Košířemi. Je to dnešní ulice Podbělohorská. Další silnice už souvisejí s rozvojem zástavby Prahy. Ve své době bylo významným počinem přeložení hlavního silničního tahu z Bělohorské do třídy Pionýrů (dnešní Patočkovy), dokončené v roce 1960.

Ačkoliv relativně blízko k břevnovské zástavbě leží od roku 1863 železnice, bývalá Buštěhradská dráha, nezdá se být pravděpodobné, že by ji zdejší obyvatelé příliš často ke svým cestám do hlavního města používali. V letech 1892–1893 existoval projekt místní dráhy od petřínské rozhledny přes Tejnku ke Hvězdě, ale z úmyslu sešlo pro nedostatek peněz. Spojení Břevnova tramvají bylo závislé na dlouho hledaném a několikrát odkládaném řešení dopravní obsluhy Hradčan. Teprve, když 22. prosince 1911 přijely první tramvaje na Pohořelec, získaly představy Břevnovských o tramvaji reálnější podobu. V listopadu 1913 dokonce ministerstvo železnic schválilo projekt tratě z Pohořelce k břevnovskému klášteři, ale už v roce 1914 ho správní rada Elektrických podniků odvolala. I tentokrát byl důvodem nedostatek kapitálu pod vlivem napjaté politické situace v Evropě.

Na stavbu tratě byly peníze až v roce 1923 ze zahraniční půjčky, kterou město na rozvoj infrastruktury upsalo a 50 let splácelo. První tramvaje přijely na konečnou ke škole proti klášteři (stojí dodnes na křižovatce Bělohorské a Patočkovy) 16. srpna 1923. Do Břevnova tehdy jezdil zpočátku jen každý druhý motorový vůz vlaku linky č. 1 a příslušné spoje byly označeny tabulkou s písmenem B vedle čelního okna. Ostatní spoje a všechny vlečné vozy obracely na původní

konečné na Pohořelci. Bělohorská ulice byla tehdy široká jen 5,90 m (plus jeden chodník) a šlo o nynější jižní vozovku, tj. směr do centra. Od roku 1925 jezdily na konečnou U Markéty už dvě linky, č. 1 a 7, což si vyžádalo zásadní změnu zdejšího obratiště od 15. července 1925. V dubnu 1926 se odpojování vlečných vozů přesunulo na Dlabačov, kde byla k tomu účelu postavena třetí kolej. V téže době vznikla síť „sletových tratí“ pro obsluhu strahovských stadionů, které dnes také leží na katastru Břevnova. Od 1. srpna 1928 dojížděly tramvaje až na novou smyčku na Vypichu, která tehdy byla na druhé straně silnice než ta dnešní. V létě 1935 jezdilo v úseku Malovanka–Vypich během jedné hodiny každým směrem 16 vlaků linky č. 1 v intervalu 4 minut a 11 vlaků linky č. 22 v intervalu 5,2 minuty. Jízda na druhý konec Prahy trvala kolem 50 minut.

Protože v té době se začalo intenzivně stavět také v oblasti Bílé Hory a Malého Břevnova, nastala poptávka po dobrém spojení i zde. Od 30. listopadu 1931 zajišťoval dopravu v tomto úseku soukromník Jan Holub, ale koncesi získal až v srpnu následujícího roku. Bez koncese ve stejném úseku zkoušela podnikat v roce 1931 i Marie Bezkočková a o rok později Václav Davídek a pravděpodobně i další. Přitom už od roku 1930 měly pro tento úsek koncesi i Elektrické podniky. Na své lince T Bílá Hora – Vypich – Liboc začaly jezdit až 11. prosince 1932, ale už od ledna se libocká konečná přesunula na Petřiny. Mezi Elektrickými podniky a Janem Holubem tu zuřil nesmiřitelný konkurenční boj, který se projevil i ve snižování jízdného oběma podniky. V roce 1933 Holub bez povolení zajišťoval dopravu školních dětí z Vypichu k tzv. Jubilejní škole na Marjánce. Celý spor skončil až poté, co Elektrické podniky od 17. října 1937 prodloužily tramvajovou trať až na Bílou Horu. Trať zde vedla jen po jedné straně silnice a koleje byly odděleny od sebe vzrostlým stromořadím. (Jako zajímavost lze uvést, že silnice společně s kolejovým tělesem byly od roku 1938 osvětleny sodíkovými výbojkami, použitými pro tento účel v Praze poprvé). Autobusová linka T se pak omezila na úsek Vypich – Petřiny a zanikla až v roce 1940.

Od 16. května 1938 jezdily tramvaje také po další traťové větvi k Vojenské nemocnici nesprávně nazývané Střešovickou, postavené na katastru Břevnova a předané do užívání 1. července 1938. Trať byla v roce 1950 prodloužena na Petřiny.

V roce 1938 zahájily Elektrické podniky překládání tratě v Bělohorské ulici až o 9 metrů severněji na vlastní těleso, ale do provozu byla uvedena jen část (od Pohořelce k ulici 8. listopadu) a zbývající úsek na Vypich byl dokončen po etapách až v letech 1952–1955.

Tramvaje stačily zabezpečit dopravní obsluhu Břevnova bez problémů až do roku 1964, kdy nastává nebývalý rozvoj autobusové dopravy. Tento dopravní prostředek začal zajišťovat zcela nové dopravní vztahy. Uveďme si alespoň některé. Od 10. února 1964 jezdila linka 132 z Dejvic přes Strahov na Smíchov či do Jinonic a v témže roce vznikla linka č. 134, která kromě sídliště Petřiny jako první obsloužila také zástavbu podél ulice Pionýrů. V roce 1965 vyjela linka 143 spojující strahovské studentské koleje (také na katastru Břevnova) s vysokoškolským areálem v Dejvicích. V roce 1967 se poprvé rozjely autobusy ve směru Petřiny – Vypich – Motol (linka č. 120), v roce 1972 začala jezdit linka z Petřin do Liboce a dál na letiště (179) a konečně od roku 1973 jezdí autobusy podél vilové zástavby Tomanovou ulicí (191). Od té doby pochopitelně zaznamenalo linkové vedení tramvajů i autobusů na katastru Břevnova velké množství změn. Nejzávažnější přineslo zahájení provozu metra na lince A z Dejvic na Vinohrady, kdy řada břevnovských linek začala napájet nové stanice metra.

Zcela záměrně jsme se nezmínili podrobně o dopravní obsluze strahovských stadionů tramvajemi (ale i trolejbusem), protože má charakter především mimořádné dopravy. Jde o zcela specifické téma.

