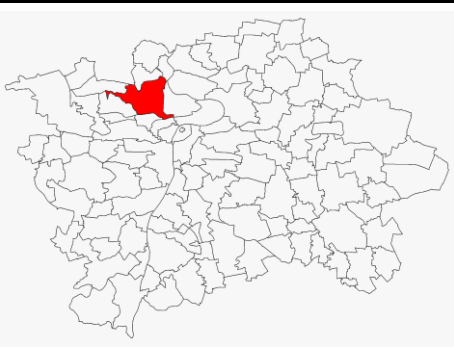


Katastrální území	DEJVICE	
Připojeno ke Praze	1922	
Městská část	Praha 6	
Správní obvod	Praha 6	
Obvod hl. m. Prahy	Praha 6	
Údaje o linkách k datu 31.12.2023		
Textový popis k roku 2004	Počet obyvatel: 24 985	
Poslední úprava obsahu: 27.12.2023 15:14	Rozloha: 739,2 ha	

Linky MD DEJVICE		
linka	*	†
<i>tr-090</i>	<i>01.05.1850</i>	<i>30.09.1992</i>
tr-120	04.11.1883	30.09.1992
d-11	21.11.1908	12.08.1978
d-P	01.06.1912	29.06.1914
d-10	15.07.1914	13.09.1924
d-2	03.04.1915	12.03.1961
d-20	29.01.1925	31.12.1932
d-7/III	01.08.1928	06.11.1967
d-23	15.12.1929	12.08.1978
a-K/II	01.07.1930	28.08.1936
a-P	10.08.1930	20.05.1938
a-107 (R)	05.03.1932	
d-22	01.01.1933	31.08.1942
d-20	21.01.1933	25.02.1973
t-51 (K)	29.08.1936	30.06.1959
d-8/II	03.11.1936	31.03.1937
d-18	01.04.1937	12.08.1978
a-D/n	01.05.1938	30.09.1939
d-8/III	01.09.1942	
d-B	30.11.1942	17.01.1945
d-C	30.11.1942	17.01.1945
d-11/n	17.12.1945	12.08.1978
d-18/n	17.12.1945	12.08.1978
d-12	02.05.1949	31.05.1960
a-116/II	03.11.1952	
d-1/n	(01.10.1957)	08.05.1974

zastávka 20.08.1867–14.05.1949

koněspřežka od 21.07.1831

x→DV

turistická

x→D→DV→x

x→DV→D

DV→D

D

D

noční

x→D

noční

DV noční

DV noční

D noční

noční

a-202/n	31.01.1959	01.05.1966	noční
a-119/II (225)	15.05.1959	06.04.2015	
a-51	01.07.1959	31.08.1959	
a-125	01.09.1959	26.02.1993	
d-1	01.01.1960	12.08.1978	
d-2/n	15.01.1962	17.04.1966	noční
a-131	17.06.1963		
a-132	10.02.1964	26.05.2000	
a-134	05.10.1964	12.08.1978	
a-135	02.11.1964	12.08.1978	
a-143	04.10.1965		
d-22/n	18.04.1966	02.11.1985	noční
a-147	03.10.1966		
d-25/II	09.01.1967	27.06.2008	x→DV→D→x
d-30	07.11.1967	12.08.1978	DV
a-149	18.12.1967	31.08.2012	
d-31	06.05.1968	30.06.1971	D
a-160	29.09.1968		
a-161	13.01.1969		
d-2/III	30.08.1971	10.10.1971	
d-1/IV (31)	17.01.1972		
a-331	15.05.1972	08.05.1974	polonoční
a-902 (307)	15.05.1972		noční
a-174 (274)	02.01.1973	11.08.1978	
d-2/III	26.02.1973	15.01.1976	
d-20/n	09.05.1974	02.11.1985	noční
a-155 (255)	09.05.1974	12.08.1978	
a-X125	16.02.1976	12.08.1978	
a-7 (7/Šk)	(01.09.1977)	29.06.1981	Šk
a-406 (6/Šk)	(01.09.1977)	30.06.1998	Šk
a-8 (8/Šk)	(19.09.1977)	16.03.1979	Šk
a-58/II	19.09.1977	11.08.1978	účelová
m-A	12.08.1978		2002 povodeň
d-2/IV	13.08.1978	06.04.2015	V→DV→D→DV
d-2/n/II	13.08.1978	18.12.1980	DV noční
d-20	13.08.1978	18.04.1986	
d-23/II	13.08.1978	25.03.1991	DV→x
d-26	13.08.1978		
d-32/II	13.08.1978	18.02.1979	D
a-108	13.08.1978	10.12.2011	

a-174/II	13.08.1978	06.04.2015	
a-216	13.08.1978	06.04.2015	
a-217	13.08.1978	31.08.2012	
d-18	19.02.1979		DV→x→D
a-236/II	05.03.1979	02.05.1983	
a-235/II	19.03.1979	26.02.1993	
a-237 (57)	19.03.1979	29.06.1990	
a-180/II	28.05.1979	26.10.1988	
a-255/IV (8/Šk)	01.10.1979		Šk
a-254	18.02.1980	31.08.2012	
d-26/n	19.12.1980	02.11.1985	DV noční
a-20/II (20/Šk)	12.10.1981	30.06.1982	Šk
a-218	01.02.1982	31.08.2012	
a-412	03.01.1983	30.06.1983	Šk
a-260/II (X700)	01.06.1983	26.10.1988	
d-19/n	04.07.1983	31.08.1983	noční
a-X116	01.09.1983	19.12.1984	
a-412/III	31.10.1983	30.06.1988	Šk
d-91/II (51)	03.11.1985		DV noční
d-96 (56)	03.11.1985		noční
d-97 (57)	03.11.1985		noční
a-452/II	04.01.1986	20.03.1988	účelová
d-20/II	21.04.1986		V→DV→D→DV
a-180/III (463)	27.10.1988		
a-558 (411)	02.09.1991	30.06.2009	Šk
ž-S4 (tr-090)	01.10.1992		
ž-S5 (tr-120)	01.10.1992		
a-355	12.11.1994		příměstská
a-359	04.09.1995	01.03.2014	příměstská
a-X131	03.11.1995	11.07.1996	
a-356	04.12.1995		příměstská
a-316	01.01.1997		příměstská
a-312	22.02.1997		příměstská
a-350	01.06.1997		příměstská
a-340	23.05.1998		příměstská
a-372	29.01.2001	13.12.2002	příměstská
d-31/III (XA)	20.08.2002	17.01.2003	DV ND povodeň
d-5	02.09.2002	22.12.2002	D povodeň
d-15/IV	30.08.2003	12.05.2008	
<i>ž-S49 (ML)</i>	<i>19.04.2004</i>		

a-954 (604)	01.05.2005		noční, příměstská
d-36	13.05.2008	02.11.2009	V→DV ND
d-15/IV	03.11.2009	30.06.2010	
d-15/IV	01.09.2010	20.02.2011	DV
d-25/II	01.10.2010		
d-97 (57)	01.10.2010		noční
a-218/II (206)	21.11.2010	06.04.2015	
a-915 (515)	12.12.2010	07.10.2017	noční
d-36/II	21.02.2011	31.08.2012	DV ND
a-615	11.12.2011	29.06.2012	noční, příměstská
d-5	01.09.2012	27.08.2016	DV→D→DV
a-184/VI	07.04.2015	28.04.2017	
a-168/V	07.04.2015	30.10.2015	
a-149/II	31.10.2015		
a-108	31.10.2015		
d-20/II	31.10.2015		D→DV
d-2/V	28.08.2016		
ž-S54	11.12.2016		
a-907	08.10.2017		noční
a-909	08.10.2017		noční
a-216/II	03.04.2018		
a-263/III	22.08.2018		Šk
a-268/II	06.01.2020	28.02.2020	Šk

Tramvajové linky vedené ul. Svatovítskou jsou označeny **D**

Tramvajové linky vedené po vokovické trati jsou označeny **V**

DEJVICE

„Slavná rado kr. hl. města Prahy! K váženému připsu ze dne 19. listopadu 1895 č. 166715 dovoluji si oznámiti, že obecní zastupitelstvo dle usnesení svého ze dne 30. prosince 1895 souhlasí s projektem elektrických dráh, vyslovilo však přání, aby trať z Jenerálky údolím Šáreckým tratí Podbabskou byla spojena a by bylo vzato v úvahu, nebylo-li by záhodno, by od hostince „na Růžku“ navržena byla poboční trať do Horní Šárky. Obecní úřad v Dejvicích, dne 14. ledna 1896. Starosta: F. Henner“

Opravdu, už v roce 1895 se zabývala pražská městská rada dopravní obsluhou Dejvic, ačkoliv ještě neměla jasno, kdo vůbec bude případnou síť městských elektrických drah na území pražské aglomerace provozovat, natož aby v té době vlastnila alespoň metr tramvajových kolejí. V listopadu 1895, dokonce ještě dříve, než se obrátila svým dotazem na dejvické zastupitelstvo, požádala městská rada c. k. ministerstvo obchodu o povolení předběžných technických prací na rozsáhlé a velkorysé tramvajové síti, jejíž součástí měla být i tramvajová trať od Bruské (Písecké) brány ke škole a hostinci Na růžku (stály uprostřed dnešního Vítězného náměstí), kde se větvila jednak do Podbaby a po Velvarské silnici na Jenerálku. Navržená trať musela pochopitelně i křížovat železniční trať Buštěhradské dráhy. Než se ale tramvajová trať na Růžek začala opravdu stavět (v jiné trase), uplynulo ještě dlouhých třicet let.

Dejvice jsou doloženy už v roce 1088, kdy patřily vyšehradské kapitule. V té době se ale jmenovaly Dehnice, snad podle toho, že zdejší obyvatelé pálili dehet (kolomaz). Existuje ale i jiný výklad – staročeské slovo *dehna* znamenalo zlého ducha. Současné jméno se objevuje od 18. století, ale Dehnice nalezneme na mapách ještě v závěru 19. století. Dejvice byly roztroušenou vsí. Vlastní jádro, nazývané v moderní době Starými Dejvicemi, leželo v místech dnešní Proboštské ulice, kde byl jeden z velkých dvorů. Jméno ulice připomíná, že od roku 1320 byl dvůr v majetku proboštsví sv. Víta, jemuž pak Dejvice, s výjimkou období husitských válek, patřily po celá další staletí. Starodejvické domky se později táhly až k dnešní Evropské ulici.

Druhou, poměrně vzdálenou skupinu domků představovala Horní Šárka u kostela sv. Matěje a Dolní Šárka v Šáreckém údolí. Místní jméno Šárka dávali staří letopisci s oblibou do souvislosti s pověstí o Istivé Šárce, která za dívčí války přelstila Ctirada. Víška Šárka se ale původně jmenovala Újezdec a je prvně doložena roku 1334. Ještě v témže století jméno Újezdec zaniklo a začala se používat Šárka. Kostel sv. Matěje byl v dnešní podobě postaven v roce 1771 na místě staršího středověkého kostela, založeného podle pověsti roku 971 knížetem Boleslavem II., ale prokazatelně doloženého v roce 1404. Proslul především slavnými matějskými poutěmi, které se tu tradičně konaly, po válce se přestěhovaly nejdříve na dnešní Vítězné náměstí a později na Výstaviště.

Třetí vískou na dejvickém katastru byla Podbaba, pojmenovaná podle polohy pod vrchem Babou.

Po staletí byly pro Dejvice typické rozsáhlé a početné vinice, u kterých vznikaly izolované dvory a usedlosti, například Kotlářka, Hadovka, Hanspaulka, Mydlářka, Beránka apod. V roce 1620 jich bylo bezmála 130.

Z výše uvedených vsí a usedlostí vznikla v roce 1849 politická obec Dejvice okresu smíchovského, která se stala součástí hlavního města Prahy v roce 1922. Kolem nádraží v Brusce vznikla typická městská výstavba, splývající s podobnými domy na bubenečském katastru již před první světovou válkou. Tehdy, v roce 1908, byla otevřena pošta Dejvice. Největší stavební rozvoj však nastal v prvorepublikovém období. Na starší zástavbu navázala ve druhé polovině dvacátých let 20. století moderní městská čtvrť podle projektu a architekta Engela. V oblasti mezi Starými Dejvicemi a Horní Šárkou, na kterou se přeneslo jméno jedné ze zdejších usedlostí, Hanspaulka, vznikla početná vilová zástavba. Cenný architektonický komplex tvoří funkcionalistická vilová kolonie na Babě, postavená v letech 1932–1940. V Dejvicích najdeme také mnoho vysokých škol a mezi zajímavé dominanty čtvrtě patří Arcibiskupský seminář z roku 1927 či hotel Holiday Inn (někdejší International) z roku 1956, který je architektonickou ukázkou tzv. socialistického realismu.

Nejstarší dejvickou komunikací byla podbabská silnice, která vstupovala do Prahy společně s bubenečskou silnicí Pod kaštaný Píseckou bránou. V roce 1846 byla postavena nová silnice zvaná Horoměřická (včetně části dnešní Evropské po Vítězné náměstí). Pro oblast Dolní Šárky měla velký význam šárecká silnice, postavená v roce 1905 v místech staré cesty. Ve dvacátých letech minulého století začaly vznikat s postupující zástavbou nové městské ulice, z nichž zásadní význam měla Svatovítská ulice s betonovým mostem přes bývalou Buštěhradskou dráhu, dokončeným v roce 1926.

Počátky hromadné dopravy jsou velmi podobné jako v sousedním Bubenči. Moderní způsob cestování přinesla až železnice. Od 4. listopadu 1863 bylo možné jezdit z nádraží Praha-Písecká brána (pozdější Bruska, dnešní Praha-Dejvice) parostrojní Buštěhradskou dráhou ven z Prahy a od 27. dubna 1868 byl předán do užívání důležitý úsek Bruska – Bubny, umožňující s využitím tratě státní dráhy spojení až na její nádraží v Praze (později Masarykovo). Od 20. srpna 1867 byla zřízena zastávka Podbaba na Severní státní dráze, což významně zlepšilo především oblíbené rekreační cestování do Šáreckého údolí. V provozu byla do roku 1949. V její blízkosti byla jedna „konečná“ frekventovaného loďkového a prámového přívozu do Podhoří. Řadu let tvořil tzv. povolený přechod mezi podbabskými autobusovými linkami a trojskou „stodvanáctkou“ a umožňoval tak dopravní spojení v místech, kde nebyl (a dodnes schází) silniční most.

Prvním prostředkem klasické městské dopravy pro obsluhu Dejvic byla elektrická tramvaj, která přijela k Brusce 21. listopadu 1908. Oblast Brusky byla po mnoho let významným dopravním uzlem. Protože se tu prováděly složitější manipulace s vlečnými vozy, existovala zde v letech 1919–1929 třetí kolej pro jejich odstavování. Až do počátku roku 1925 bylo od Brusky přímé tramvajové spojení s centrem možné jen přes Letnou. (Bylo ale možné dojet si na Špejchar na „dvojku“.) Teprve na počátku roku 1925 přepravní možnosti rozšířila linka č. 20 vedená přes Chotkovu silnici.

Dne 7. června 1926 přijela první tramvaj do stanice Na Růžku, tehdy to byla linka číslo 20. Vítězné náměstí existovalo tehdy jen v představách projektantů a stavělo se až v roce 1932. Všechny zdejší komunikace ještě neměly definitivní podobu. I Svatovítská třída (včetně tramvajové tratě) měla poněkud jiný směr; ten původní dodnes připomínají domy nad budovou pošty, které nestojí rovnoběžně s dnešní ulicí.

Ještě v roce 1926 (12. listopadu) byla trať prodloužena před Masarykovu kolej. Tamní konečná se zpočátku jmenovala Dejvice, dnes jde přibližně o zastávku Thákurova. O dva roky později začaly tramvaje jezdit do Podbaby a do stanice Staré Dejvice (nad Hadovkou). Za další dva roky byla trať prodloužena přes Bořislavku a dnešní Kladenskou ulici do Vokovic. Tím se na mnoho let základní směrové vedení tramvajových tratí ustálilo. Autobusová doprava měla pro obsluhu Starých Dejvic jen malý význam. Jen krátce, v letech 1926–1928, představovala linka Autodopravní společnosti do Nebušic a Přední Kopaniny jediné spojení s okolím. Větší význam měly soukromé linky jezdící především přes Podbabu do Roztok a Suchdola, respektive do Šáreckého údolí. Nejvýznamnějším dejvickým soukromým provozovatelem autobusové dopravy byl Emil Hladík, který získal zahájil v lednu 1930 dopravu na lince Šáreckým údolím na Jenerálku. Ve stejném roce se Hladík pokusil bez koncese provozovat linku Staré Dejvice – Na Pískách – Šafránka – Šárecká – Masarykova kolej. Po několika týdnech linku pro malý zájem veřejnosti zrušil, navíc mu úřady za neoprávněné podnikání udělily pokutu.

Od 1. července 1930 jezdil z Bořislavky ke sv. Matěji autobus Elektrických podniků linky K, který byl od 28. srpna 1936 nahrazen první pražskou trolejbusovou linkou, zajišťující také nové spojení mezi Bořislavkou a střešovickou vozovnou přes Ořechovku. Na střešovickém úseku byla doprava trvale zastavena v roce 1942. Úsek Bořislavka – Sv. Matěj měl být prodloužen do Bubenče, ale ze záměru z různých důvodů sešlo, a nakonec byla v roce 1959 zavedena autobusová linka č. 125 (Bořislavka – U Matěje – Na Santince – Ždanova – Revoluční). Již dříve, v roce 1952 začaly do Dolní Šárky jezdit městské autobusy linky č. 116, které zde nahradily znárodněnou linku soukromou. V šedesátých letech začaly přibývat rychle další autobusové linky v nových atraktivních směrech, například 132 (Bořislavka – Ořechovka – Smíchov, Anděl) nebo č. 143 spojující dejvický vysokoškolský areál se strahovskými kolejemi. Významnou linkou se stala překryvná „stopětatřicítka“. Výčet všech přepravních směrů, které nabídl pražský Dopravní podnik cestující veřejnosti od poloviny 60. let je nad rámec tohoto příspěvku.

Mnoho nepříjemností si užili obyvatelé Prahy 6, kam Dejvice od roku 1960 spadají, v letech 1966–1967, kdy probíhala rekonstrukce tehdejšího náměstí Říjnové revoluce a výstavba a rekonstrukce Leninovy (Evropské) třídy. Autobusové linky jezdily dlouhodobě přílehlými ulicemi. Druhým vážným zásahem do cest do centra byla stavba stanice metra Hradčanská, která si v letech 1976–1978 vynutila zdlouhavou objížďku dejvických tramvajových linek přes Brusnici a Mariánské hradby. Odměnou Dejvickým byla trať metra A, která od 12. srpna 1978 představuje nejrychlejší spojení s centrem. Současně zprovoznění metra přineslo do Dejvic i rozsáhlé změny linkového vedení. Ať už ale dejvickými ulicemi projíždí jakákoliv linka, má tato čtvrť kvalitní a pestré spojení s mnoha částmi hlavního města.

