


Katastrální území	HLUBOČEPY	
Připojeno ke Praze	1922	
Městská část	Praha 5	
Správní obvod	Praha 5	
Obvod hl. m. Prahy	Praha 5	
Údaje o linkách k datu 31.12.2024		
Textový popis k roku 2004	Počet obyvatel 2021: 23 461	
Poslední úprava obsahu: 19.1.2025 14:31	Rozloha: 608,3 ha	

Linky MD HLUBOČEPY		
linka	*	†
<i>tr-171</i>	<i>15.07.1862</i>	<i>30.09.1992</i>
tr-122	<i>16.09.1872</i>	<i>30.09.1992</i>
tr-173	<i>12.05.1873</i>	<i>30.09.1992</i>
d-12	<i>16.07.1925</i>	<i>01.11.1927</i>
d-5	<i>02.11.1927</i>	<i>02.11.1985</i>
a-S	11.12.1932	12.02.1933
a-105 (S)	31.03.1933	30.06.1999
a-M/II	30.04.1933	31.05.1936
a-Z	01.06.1936	09.10.1939
a-Q	30.04.1939	30.09.1939
d-5/n	<i>17.12.1945</i>	<i>02.11.1985</i>
d-4	<i>30.09.1951</i>	<i>07.11.1979</i>
a-104 (H)	03.09.1951	31.08.2012
t-59	<i>18.04.1954</i>	<i>02.01.1960</i>
a-03 (03/Šk)	01.12.1958	25.05.1965
a-453 (224)	05.04.1959	29.10.1992
a-129 (59)	03.01.1960	
d-12	<i>26.01.1970</i>	<i>27.09.1970</i>
d-X12	<i>09.11.1970</i>	<i>29.08.1971</i>
d-18/I	<i>05.07.1971</i>	<i>16.01.1972</i>
a-X14 (X18)	04.08.1971	20.05.1973
d-6/II	<i>30.08.1971</i>	<i>01.07.1973</i>
a-172	30.08.1971	10.12.2011
d-14/I	<i>17.01.1972</i>	<i>02.09.1973</i>
d-28/II	<i>07.10.1974</i>	<i>04.05.1977</i>
a-211	30.08.1976	14.12.1983

zastávka od 01.08.1928

noční

Šk
rekreační

ND

d-7/VI (27)	04.07.1978	02.11.1985	
a-241	29.12.1979		
a-243	29.12.1979	31.08.2012	
a-244/III	29.12.1979		
a-246	29.12.1979	31.08.2012	
a-247	29.12.1979	31.08.2012	
a-248	29.12.1979	31.08.2012	
a-255/II	23.11.1981	25.02.2006	
a-X104	05.11.1982	10.07.1984	ND
a-420	06.01.1983	29.06.1984	Šk
d-41/II	09.05.1983	06.10.1985	rekreační
d-16	03.10.1983	13.04.1987	
a-192	15.12.1983	31.08.2012	
a-197/II	15.12.1983		
a-420/II	03.09.1984	27.06.1986	Šk
a-199/II	04.11.1984	31.08.2009	
d-12	03.11.1985	13.04.1987	
d-92/II (52)	03.11.1985	13.04.1987	noční
a-120/V	03.11.1985		
a-231	11.02.1986	20.11.1986	
a-210/II	18.02.1986	26.05.1995	
a-153/III	01.09.1986	26.05.1995	
a-X12	14.04.1987	31.08.1988	ND
a-X52	14.04.1987	31.08.1988	ND
a-190/VI (253)	31.08.1987		
d-12	01.09.1988	09.02.2000	
d-16	01.09.1988	25.03.1991	
d-92/II (52)	01.09.1988	09.02.2000	noční
a-196	01.09.1988		
a-198/III	01.09.1988	31.08.2012	
a-501/II	01.09.1988	28.11.2003	noční
a-507/II	27.10.1988	23.12.1991	polonoční
a-128/III	04.03.1989	28.11.2003	
a-410/IV	03.09.1990	30.06.1993	Šk
ž-S6 (tr-173)	01.10.1992		
ž-S7 (tr-171)	01.10.1992		
ž-S65 (tr-122)	01.10.1992		
a-126/II	01.09.1994	28.11.2003	
a-360	18.09.1995	11.12.2004	příměstská
a-317/II	01.07.1996		příměstská

a-318	01.07.1996		příměstská
a-321	01.07.1996	05.03.2022	příměstská
a-322	01.07.1996	11.12.2004	příměstská
a-330	01.07.1996	11.12.2004	příměstská
a-338	01.07.1996	13.12.2002	příměstská
<i>a-165</i>	<i>17.03.1997</i>	<i>31.10.1997</i>	
a-320	25.05.1998	11.12.2004	příměstská
d-6/III	09.11.1998	18.12.1998	
a-X12/II	10.02.2000	14.12.2001	ND
a-X52/II	10.02.2000	14.12.2001	ND
a-907 (507)	27.05.2000		noční
a-388	24.07.2000	11.12.2004	příměstská
d-12	15.12.2001		2002 povodeň!
d-94 (54)	15.12.2001		
a-105/II	06.03.2002	28.11.2003	
a-728	02.04.2002	28.06.2002	ND
d-21	02.09.2002	16.09.2002	povodeň
d-14/V	02.09.2002	16.09.2002	povodeň
d-XB	17.09.2002	16.02.2003	ND
a-314/II	01.01.2003		příměstská
d-14/V	29.11.2003	27.08.2016	
a-951 (601)	29.11.2003		noční, příměstská
a-514	29.11.2003	09.12.2006	noční
d-20/III	29.11.2003		
a-338/II	01.07.2004		příměstská
a-390/II	01.07.2004		příměstská
a-361/II	01.07.2004		příměstská
d-13/VI	01.09.2004	27.11.2009	
a-204/II	01.09.2004	07.03.2009	
a-128/IV	01.09.2005		
a-230/II	04.09.2006	15.12.2023	
př-P3	17.07.2007		sezónní
a-320/II	03.09.2007		příměstská
a-121	01.09.2009	29.06.2012	
d-4	29.11.2009	29.06.2012	
a-125/II	01.10.2010		
a-334/II	01.09.2011		příměstská
a-258/II (558)	01.09.2011		Šk
a-170	01.09.2012		
a-105/III	01.09.2012		

a-118/II	01.09.2012		
d-6/V	01.09.2012	30.06.2016	
a-172/II	01.05.2016		
d-5	28.08.2016		
a-130/IV	28.08.2016		
d-4	29.08.2016		
a-360/II	01.04.2017		příměstská
a-903/II	08.10.2017	28.06.2019	noční
a-392/II	29.06.2019		příměstská
a-395/II	29.06.2019		příměstská
a-393/II	01.07.2019		příměstská
a-407/VII	13.06.2022		příměstská
a-420/V	10.12.2023		příměstská
a-104/II	16.12.2023		
a-319/2	01.09.2024		příměstská
a-961	03.09.2024		noční, příměstská
a-416/V	01.12.2024		příměstská
a-428/IV	01.12.2024		příměstská

HLUBOČEPY

Hlubočepy se kdysi jmenovaly Hlubočerpy, což naznačuje, že název obce musíme hledat ve spojení „čerpat z hloubky“. Součástí katastrálního území jsou i bývalé vesnice Zlíchov (původně Zlechow, tedy Zlechův dvůr) a Klukovice. Hlubočepy jsou spolehlivě doloženy v roce 1257, kdy část vsi patřila vyšehradské kapitule a část strahovskému klášteřu. Z dlouhé řady různých držitelů vesnice připomeňme alespoň ty nejznámější – Jáchyma Slavatu z Chlumu a Košumberka (od roku 1604), kterého po bitvě na Bílé hoře vystřídal Pavel Michna z Vacínova. Nějaký čas byly Hlubočepy také součástí tuchoměřického jezuitského panství a v roce 1773 připadly náboženskému fondu. Klukovice jsou poprvé doloženy v roce 1342, kdy patřily k úřadu královského číšníka. Po bělohorské bitvě už mají stejnou historii jako Hlubočepy. V polovině 19. století vznikla z uvedených vesnic politická obec Hlubočepy, která pak byla na počátku roku 1922 připojena ku Praze. Dnes je součástí městské části Praha 5. Katastrální území Hlubočepy zaznamenalo i dvě výraznější změny hranic. První se uskutečnila asi v roce 1946, kdy byla oddělena nejsevernější část Zlíchova (lihovar a Nový Zlíchov) a připojena část Jinonic. Druhá změna hranic souvisí s novou sídlištní výstavbou a byla provedena v roce 1983 (připojení části Holyně a úprava hranice se Slivencem).

V roce 1878 byly v Prokopském údolí otevřeny lomy na vápenec, a to znamenalo významnou proměnu především vlastních Hlubočep, kde vyrostly velké vápenky, které se v roce 1920 staly součástí Spojených pražských továren na staviva, pozdějšího Prastavu. Existovala zde i řada dalších podniků, některé na Zlíchově, jejichž činnost také převážně souvisela se stavebnictvím. Zpracování vápence se v Hlubočepích udrželo až do konce 60. let 20. století.

Mezi světovými válkami vyrostlo v Hlubočepích několik souborů rodinných domků, Žvahov, Na Srpečku, Pod Habrovou a V Bokách. Významným architektonickým přínosem pro hlavní město se stala výstavba „zahradního města“ Barrandova, pojmenovaného podle slavného francouzského geologa Joachima Barranda, který zde v 19. století prováděl cenné výzkumy. Součástí Barrandova se stal i známý restaurační komplex Terasy, a velmi známý je i areál zdejších filmových ateliérů, které zahájily činnost v roce 1932. V roce 1985 se začali první obyvatelé stěhovat také na Nový Barrandov, jak architekti pojmenovali zdejší rozlehlé sídliště.

Z hlubočepských památek je vhodné připomenout kostel sv. Filipa a Jakuba na Zlíchově, postavený na místě kaple sv. Štěpána z roku 1257 a přestavěný v roce 1713. Téměř skrytá před zraky veřejnosti je pod Barrandovem kaple Panny Marie Bolestné, zřízená z někdejšího skladiště střelného prachu z roku 1742. Zajímavý je vilový zámeček Slovanka nebo klukovický Horův mlýn (čp. 301). Hlubočepy, ležící na okraji Prokopského a Dalejského údolí, jsou dnes vyhledávaným cílem nedělních procházek. Lidskou činností (těžba vápence, stavba silnic a železničních tratí) byly odkryty významné geologické profily. Také známé hlubočepské Jezírko vzniklo v roce 1905 po odstřelu skály.

Hlubočepy kdysi ležely na důležité obchodní cestě do Bavor, která dál vedla do Slivence a Radotína. Ta pozbyla dálkového významu v roce 1742, kdy vylámala francouzská vojska novou silnici podél Vltavy do Chuchle. Dnešní ulice Na Zlíchově a Zbraslavská byly hlavní výpádovou komunikací a silnicí první třídy č. 3 až do 17. července 1953, kdy byla dána do provozu nová moderní čtyřproudá silnice pod Barrandovem. Hlavní místní komunikací byla Hlubočepská ulice, pokračující dál jako Slivenecká a větvící se na silnici do Holyně (postavenou obcí hlubočepskou v roce 1877 na její náklad s rozpočtovým výdajem 11 138 zl. 26 kr. – pozdější Roblínská, která zanikla při výstavbě sídliště) a do Slivence.

Překonání toku Vltavy z jejího levého břehu do Braníka nebylo jednoduché. Jižně od Pálackého mostu neexistoval žádný silniční most, a tak měli Hlubočepští k dispozici několik přívozů. Nejvýznamnější z nich, tzv. „branický“, zřídila v roce 1835 pražská obec a na jeho přamech se přepravovaly i povozy. Branický přívoz se v roce 1950 stal součástí tzv. dovoleného přechodu a umožňoval přestup mezi pravobřežními a levobřežními linkami MHD. Zrušen byl kolem roku 1978 v souvislosti s výstavbou Barrandovského mostu.

Roli v hlubočepské dopravě sehrála také železnice. Byly zde postaveny tři tratě, patřící původně různým společnostem. Nejstarší z nich, Česká západní dráha, uvedená do provozu 15. července 1862, však pro Hlubočepy neměla přepravní význam, protože na zdejších katastru nikdy nezastavovala. Ze smíchovského nádražního areálu vede od 3. července 1872 také vedlejší větev Buštěhradské dráhy do Hostovic. Proslavila se dvojicí zajímavých železničních viaduktů vysokých 21 a 23 metrů, kterými překonávala hlubočepské údolí. Pro své zvláštní umístění ve zdejších složitém terénu bývá často nazývána Pražským Semmeringem. Teprve třetí železniční trať (Pražsko-duchcovská dráha), zprovozněná 12. května 1873 znamenala pro obec velký přínos, protože na ní bylo zřízeno i železniční nádraží. Právě to se stalo významným dopravním uzlem pro vápenky Prokopského a Dalejského údolí. Železnice v roce 1920 poskytovala šest párů spojů ve všední dny a v roce 1960 dokonce 14 párů spojů. Od 1. srpna 1928 byla zřízena alespoň zastávka Hlubočepy i na Buštěhradské dráze u přejezdu dráhy přes Sliveneckou ulici. Zastavovaly zde všechny osobní vlaky, jejichž počet byl ale na této trati vždy poměrně nízký – zpočátku existence zastávky 6 párů v pracovní dny, v roce 1949 dokonce 10, v roce 1985 pak jen 7. V roce 1989 byla zrušena a místo ní byla zřízena nová zastávka na Žvahově. Na přání obyvatel byla zřízena od 1. dubna 1933 zastávka i v Klukovicích (na Pražsko-duchcovské dráze), ale její význam byl tak malý, že už v roce 1942 byla zrušena.

Už na sklonku 19. století se přes Zlíchov navrhovala stavba tramvajové tratě na Zbraslav. Projekt nebylo možné uskutečnit, protože by tramvaj tehdy musela třikrát úrovně křížovat železniční trať. Teprve od 16. července 1925 jezdily tramvaje až za zlíchovský lihovar k železničnímu nadjezdu a o dva roky později byla trať prodloužena ulicí Na Zlíchově až k přejezdu Pražsko-duchcovské dráhy. V tomto úseku dosáhla tramvajová síť v Praze svého 100. kilometru. První linkou zde byla „dvanáctka“, po krátké době vystřídaná „pětkou“, která zde zůstala trvale jako jediná až do 60. let, kdy již byl dvojitý kolejový přejezd na konečné nahrazen novou smyčkou, nazývanou někdy Perkutov.

Přes Zlíchov jezdily i četné autobusové linky ve směru na Chuchli a Zbraslav, o kterých jsou podrobnější údaje u těchto katastrů. Z vlastních Hlubočep se obvykle k tramvaji chodilo pěšky, pokud nebyl zájem využít železnici. Přesto i zde se našel soukromý podnikatel, který zajistil autobusové spojení. Byl jím Jindřich Morstein ze Slivence, který 27. května 1930 získal koncesi pro autobusovou linku Smíchov – Hlubočepy – Holyně – Slivenec. Provozoval ve všední dny 9 párů spojů, navíc jeden v sobotu a 3+4 v neděli. Morsteinova linka se udržela zřejmě i během války, naposledy je o ní zatím prokazatelná zmínka v roce 1946.

Nové požadavky na dopravu přinesla výstavba Barrandova. Od 31. března 1933 jezdila z Václavského náměstí k filmovým ateliérům linka **S**. Po krátkodobém přerušení provozu v období mobilizace byla obnovena ve zkrácené trase bez vnitroměstského úseku s přestupem na tramvajovou konečnou Hlubočepy. Zajímavostí byla „rychlíková“ linka **Q** bez zastávek z Václavského náměstí k Terasám, jezdící v roce 1939 na základě smlouvy s majitelem restaurace Ing. Václavem Havlem, který se zavázal hradit Elektrickým podnikům případný finanční schodek z jejího provozování. Během války byl provoz linky **S** postupně omezován a v říjnu 1943 byl zastaven. Na naléhání barrandovských ateliérů byla v roce 1946 sice obnovena, ale jako značně ztrátová byla v následujícím roce opět zrušena. Dopravu zaměstnanců si pak zajišťovaly ateliéry samy jedním autobusem koupeným od Dopravního podniku. Když byla linka **S** v roce 1948 opět obnovena, zavázala se správa Československého státního filmu hradit jednu polovinu případného schodku. Této povinnosti byly ateliéry zbaveny až k 1. lednu 1952 po tarifní reformě. (Tehdy linka **S** získala číselné označení 105.) Linka **S** byla v roce 1949 nejkratší autobusovou linkou DP (2,47 km), a dosahovala vzhledem k nepříznivému stoupání nejmenší cestovní rychlosti (14,82 km/h).

Hlubočepské údolí získalo přímé spojení MHD až od 3. září 1951 linkou **H** (pozdější 104), končící nejdříve u přejezdu v Hlubočepích, od roku 1962 na Slivenecké. Linky 104 a 105 se v průběhu let vystřídal také v zajištění některých spojů do Klukovic.

Přes Barrandov začaly v roce 1979 jezdit i další autobusové linky MHD, obsluhující území připojená ku Praze v roce 1974 (Slivenec, Holyně, Lochkov), včetně jejich spojení do Radotína.

Velké změny v MHD přinesla výstavba barrandovského sídliště, Barrandovského mostu a tzv. barrandovské výstupní komunikace (ulice K Barrandovu). Výstavba komplikované mimoúrovňové křižovatky na hlubočepském předmostí si vyžádala nejen přeložky komunikací, ale i železničních tratí a zboření domků na Křenkově, včetně Červeného mlýna. Zanikla část staré barrandovské silnice s betonovým mostem přes Zbraslavskou silnici i zdejší železniční přejezd. Barrandovský most (původně most Antonína Zápotockého) byl dán částečně do provozu 20. září 1983 (jižní polovina s provizorním napojením), definitivně byla celá stavba 3. listopadu 1988. Mezitím byla na konci října 1985 zprovozněna i nová silnice K Barrandovu, která dočasně plní funkci vnějšího dopravního okruhu a patří mezi nejzatíženější komunikace v Praze.

Zahájení provozu metra v roce 1985 znamenalo pro Hlubočepy především prodloužení zdejších autobusových linek ke stanici Smíchovské nádraží a tradiční přestupní uzel u hlubočepské konečné tramvaje zanikl. Současně byla zavedena první autobusová linka na barrandovské sídliště. Pouze autobusy zajišťovaly dopravu v této části Hlubočep 18 let, ačkoliv bylo barrandovské sídliště od počátku koncipováno na obsluhu tramvajemi. Tramvajová trať Hlubočepy – Barrandov byla slavnostně uvedena do provozu 28. listopadu 2003. Ke známým železničním viaduktům a k silničnímu mostu přes Růžičkovu roklí na barrandovské výstupní komunikaci touto stavbou přibyla architektonicky výrazná dvojice tramvajových estakád: Hlubočepský most (délka 467 m, max. výška 19 m) a Most přes Růžičkovu roklí (294 m, max. výška 32 m).

