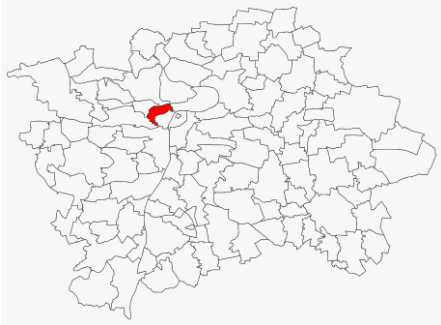


Katastrální území	HRADČANY	
Vznik, změny	1842 (SK), 1943 připojeno k. ú. „pevnostní obvod“	
Připojeno ke Praze*	1784	
Městská část	Praha 1, 6	
Správní obvod	Praha 1, 6	
Obvod hl. m. Prahy	Praha 1, 6	
Údaje o linkách k datu 31.12.2024		
Textový popis k roku 2005		Počet obyvatel 2021: 1774
Poslední úprava obsahu: 21.2.2025 15:38		Rozloha: 151,5 ha

* Spojena čtyři historická pražská města do jednoho správního celku.

Linky MD HRADČANY		
linka	*	†
a-01	07.03.1908	17.11.1909
d-11	21.11.1908	12.08.1978
d-5	30.01.1910	14.07.1914
d-P	01.06.1912	29.06.1914
d-1	15.07.1914	12.08.1978
d-10	15.07.1914	31.03.1925
d-2	03.04.1915	16.06.1919
d-2	01.07.1921	12.03.1961
d-20	29.01.1925	18.04.1986
d-7/III	01.04.1925	06.11.1967
d-22	01.08.1928	
d-23	15.12.1929	12.08.1978
Id-02/II	05.06.1932	07.06.1965
t-51 (K)	29.08.1936	15.04.1942
d-8/II	03.11.1936	31.03.1937
d-18	01.04.1937	12.08.1978
d-8/III	01.09.1942	
d-A	30.11.1942	17.01.1945
d-B	30.11.1942	17.01.1945
d-C	30.11.1942	17.01.1945
d-1/n	17.12.1945	08.05.1974
d-11/n	17.12.1945	12.08.1978
d-18/n	17.12.1945	12.08.1978

M→MH

okružní jízdy

MH→MK→×

→MH

MH→MK→×

MK→×

×

MK noční

noční

noční

MK noční

noční

noční

d-12	02.05.1949	31.05.1960	
d-2/II	13.03.1961	03.04.1966	MK
d-2/n	13.03.1961	17.04.1966	MK→× noční
<i>a-132</i>	<i>10.02.1964</i>	<i>26.05.2000</i>	
a-134	05.10.1964	12.08.1978	
a-143	04.10.1965		
d-22/n	18.04.1966	02.11.1985	noční
d-25/II	09.01.1967	27.06.2008	
a-E/IV (200)	08.05.1967	27.09.1970	rekreační
d-30	07.11.1967	12.08.1978	
a-149	18.12.1967	31.08.2012	
d-31	06.05.1968	30.06.1971	
d-2/III	30.08.1971	12.08.1978	MK→× → MK
d-1/IV (31)	17.01.1972		
d-20/n	09.05.1974	02.11.1985	noční
a-155 (255)	09.05.1974	12.08.1978	
<i>a-8 (8/Šk)</i>	<i>(19.09.1977)</i>	<i>16.03.1979</i>	Šk
a-58/II	19.09.1977	11.08.1978	účelová
m-A	12.08.1978		2002 povodeň
d-2/n/II	13.08.1978	18.12.1980	noční
d-23/II	13.08.1978	25.03.1991	K
d-26	13.08.1978		
d-32/II	13.08.1978	18.02.1979	
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	
a-902 (502)	13.08.1978	30.06.1981	noční
d-2/IV	19.02.1979	06.04.2015	
d-18	19.02.1979		
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	
d-26/n/II	19.12.1980	02.11.1985	noční
<i>a-558 (411)</i>	<i>01.09.1982</i>	<i>31.08.1983</i>	Šk
a-260/II (X700)	01.06.1983	26.10.1988	
d-19/n	04.07.1983	31.08.1983	noční
Id-02/III	15.06.1985		
d-91/II (51)	03.11.1985		noční
d-96 (56)	03.11.1985		noční

d-97 (57)	03.11.1985		x→M→MK→K→x noční
<i>a-452/II</i>	<i>04.01.1986</i>	<i>20.03.1988</i>	účelová
a-180/III (463)	27.10.1988		
<i>a-558 (411)</i>	<i>02.09.1991</i>	<i>30.06.2009</i>	Šk
d-92	18.04.1992	03.06.1992	MK historická
d-23/III	09.11.1998	29.08.2008	MK 2002 povodeň
d-41/III (91)	31.03.2001		M historická
d-31/III (XA)	20.08.2002	17.01.2003	ND povodeň
d-5	02.09.2002	22.12.2002	
d-15/IV	30.08.2003	30.06.2010	
d-20/II	29.11.2003		
d-36	28.06.2008	02.11.2009	ND
a-902 (502)	30.08.2008		noční
d-25/II	01.09.2010		MK→K→x
d-15/IV	01.09.2010	20.02.2011	
a-915 (515)	12.12.2010	07.10.2017	noční
d-36/II	21.02.2011	31.08.2012	ND
d-12	01.09.2012		
d-5	01.09.2012	27.08.2016	
a-184/VI	07.04.2015	28.04.2017	
a-149/II	31.10.2015		
d-2/VII	28.08.2016		
d-23/IV	25.03.2017		MK
a-909	08.10.2017		noční
<i>a-268/II</i>	<i>06.01.2020</i>	<i>28.02.2020</i>	Šk

Tramvajové linky vedené ulicí Loretánskou jsou označeny **H**

Tramvajové linky vedené ulicí Mariánské hradby jsou označeny **M**

Tramvajové linky vedené ulicí Keplerovou jsou označeny **K**

HRADČANY

Při vyslovení jména Hradčany si většinou vybavíme srdce českého státu – Pražský hrad s katedrálou sv. Víta majestátně se tyčící nad Vltavou. Samotné jméno této starobylé části Prahy je poprvé doloženo v roce 1350 a je odvozeno od toho, že zde sídlili *hradčané*, tedy „lidé bydlící u hradce“ (tj. menšího nebo vedlejšího hradu). O jednotlivých památkách Hradčan existuje bohatá literatura, a proto tuto tematiku, pokud není přímo spojena s historií dopravy, tentokrát úmyslně opouštíme.

Hradčany založil asi v roce 1321 purkrabí Hynek Berka z Dubé. Nebyly však královským, ale poddanským městem, které podléhalo purkrabství. V těsném sousedství Hradčan ležela osada (jakési předměstí Hradčan) Pohořelec a dále premonstrátský klášter na Strahově. Již za vlády Karla IV. byly Pohořelec i klášter pojaty do územního obvodu chráněného hradbami. Císařovna Marie Terezie 5. června 1756 povýšila Hradčany na město královské, a to se již v roce 1784 spojilo se Starým Městem, Novým Městem a Malou Stranou v jednotně spravované královské hlavní město Prahu. Formálně však Hradčany zůstaly katastrálním územím a byly označovány jako městská čtvrť Praha IV. Již nikdy od té doby nemě-

ly vlastní samosprávné orgány. Na tomto místě je nutné připomenout, že ještě na počátku 20. století bylo katastrální území Hradčany mnohem menší. Jeho hranice byly na severu vymezeny Mariánskými hradbami a Jelení ulicí, na západě zhruba Jelení a Keplerovou, jen jižní hranice byla téměř totožná s dnešní. Zbytek současného hradčanského území, který zahrnoval barokní fortifikaci (tj. zhruba po ulice Milady Horákové, Patočkovu a Myslbekovu a vlastní hradby, na rozdíl od dneška včetně příkopů před nimi) tvořil tzv. Pevnostní obvod, vykazovaný přibližně do konce první světové války jako samostatné katastrální území podléhající vojenskému eráru. Po vytvoření tzv. Velké Prahy od 1. ledna 1922 jim označení Praha IV zůstalo a vytvářely s městskými částmi Praha I až Praha VII (šlo tedy o ty části Prahy, které již předtím tvořily jedinou správní jednotku) jeden správní obvod s volenou místní radou. V roce 1949 bylo katastrální území rozděleno mezi nově zřízené městské obvody Praha 1 a Praha 6, což fakticky trvá i po správních reorganizacích v letech 1960 a 1990 dodnes.

Hradčany měly v moderní době poměrně specifické osídlení. „Normální“ obytná zástavba byla jen v blízkosti Pohořelce a mezi Úvozem a Loretánskou ulicí a později na některých uvolněných částech Pevnostního obvodu v oblasti ulice Na baště sv. Jiří, Na baště sv. Ludmily a Na baště sv. Tomáše. Část domů severně od ulice Na valech původně příslušela k dejvické Brusce a ke katastrálnímu území Hradčany byla připojena až kolem roku 1946. Převážnou většinu hradčanského území tvořily četné vojenské a správní budovy (Pražský hrad je po staletí sídlem českých králů a prezidentů) a v neposlední řadě církevní stavby. Tento význam Hradčan se projevoval i na počtu obyvatel. V roce 1869 bylo při sčítání lidu vykazováno 5940 obyvatel, v roce 1921 už 10 752, ale po druhé světové válce následuje období „vyliďňování“ Hradčan a počet obyvatel klesal z 8203 v roce 1950, přes 3464 v roce 1980 až na současných 2390 na počátku 21. století, kdy 105 ha Hradčan přísluší ku Praze 1 a 46 ha ku Praze 6.

Poloha Pražského hradu poměrně vysoko nad vltavským údolím sice přispěla nádhernému panoramatu města, z dopravního hlediska však znamenala vždy velké nesnáze, a tak je vývoj zdejších komunikací poměrně zajímavý. Na Hrad existovalo ve směru od centra dnešní Prahy několik možných, vždy ale velmi strmých cest. Jednou z nich je dnešní ulička Na Opyši, která zřejmě již v 9. století spojovala hrad s vltavským brodem v prostoru Klárova. Použijeme-li dnešní názvy můžeme vymezit druhou trasu ulicemi Nerudovou a Úvozem a zpět Loretánskou na Hradčanské náměstí. Těžko si dnes představíme, že významnou hradčanskou komunikací byla v 15. století tzv. Radnická cesta čili dnešní Radnické schody. Původní strmá úvozová cesta byla teprve v roce 1663 nahrazena schody. Současně byla zřízena nová silnice Ke Hradu. V nejstarších dobách se do Hradu vstupovalo také tzv. Jižní bránou, do níž ústila dnes už dávno zaniklá cesta v prodloužení Sněmovní ulice. V roce 1278 ji nahradila jiná strmá cesta v místě dnešních Nových zámeckých schodů, podél které už existoval i zárodek schodiště. Solidnější schody tu byly vybudovány v letech 1540–1541 a další úprava se uskutečnila v roce 1670. Nehledě na pojmenování, Nové zámecké schody jsou starší než Zámecké schody, které se svého času jmenovaly Staré zámecké schody. Ty byly postaveny v 16. století a rozšířeny v letech 1835–1837.

Od severu se do Hradu vstupovalo přes Prašný most vedoucí přes Jelení příkop s potokem Brusnicí. Nejdříve tu byl dřevěný most (doložen v roce 1535), kamenný most tu byl postaven po požáru v roce 1541 a v roce 1769 byl nahrazen vysokým náspem s tunelem pro potok. V rámci stavby bastionové fortifikace byla v roce 1721 otevřena tzv. Písecká brána. Touto bránou vjížděla do města omnibusová linka, spojující nádraží v Brusce se Starým Městem po otevření trati parostrojní železnice od Kladna do doby jejího prodloužení do Buben. Na západní straně byly Hradčany za Karla IV. uzavřeny Strahovskou branou (1360–1362, měla však předchůdkyně na jiných místech), kterou při barokní přestavbě v letech 1653–1627 nahradila Nová Strahovská či Říšská brána, zbořená až v roce 1899. Úzká rampa nad ulicí Dlabačov ve směru od Pohořelce ke vstupu do Strahovského kláštera dodnes připomíná polohu původní cesty i vysoké založení barokní brány.

Prakticky od počátků veřejné dopravy v Praze se řešila otázka dopravní obsluhy Hradčan, tedy jejich spojení s ostatními částmi města veřejnou dopravou. Výškový rozdíl mezi Klárovem a Pohořelcem činí téměř 93 m, a tak bylo hledání vhodné trasy složité. S přihléd-

nutím k faktu, že návazné spojení přes Vltavu tu bylo dlouho možné jen přes Karlův most, bylo nutné, aby dopravní prostředek vezl cestující z Malé Strany. Pomineme-li jen z literatury známý návrh parní tramvaje v Nerudově ulici z roku 1873 a archivními dokumenty doložené předběžné návrhy Františka Křižíka na tramvajovou trať Jelením příkopem, která ve vazbě na směr do obory Hvězda měla hlavně rekreační charakter, zabývala se pražská městská rada a její odborná komise pro elektrické dráhy už v roce 1895 vážně obsluhou Hradčan. Jenže projekty, které vypracovaly Elektrické podniky král. hl. m. Prahy v letech 1897 (adhezní trať) a 1898 (ozubnicková trať) zamítlo vzhledem ke sklonu až 122 ‰ z bezpečnostních důvodů ministerstvo železnic. V dalších letech se proto zvažovala různá náhradní řešení, například trať v ulici Tržíště a po nové komunikaci s úvratí do Úvozu. Od roku 1904 byla ve hře trasa vedená Chotkovou silnicí, vybudované v roce 1831, kterou však bylo nutné náročným způsobem rozšířit a upravit směrově i výškově, a dále přes Mariánské hradby. Ukázalo se, že toto řešení, sice mnohem delší, je nejvhodnější, i když nebylo v době stavby jasné, kudy bude trať dál pokračovat do oblasti Pohořelce.

Přesto se od 7. března 1908 pokusily Elektrické podniky vyřešit obsluhu Hradčan zkušebně první českou autobusovou linkou z Malostranského náměstí (po nějakou dobu až z Křižovnického náměstí a přes Karlův most) před Hradčanské náměstí na Pohořelec. Pro velké technické obtíže byla linka po nehodě jednoho z autobusů 18. listopadu 1909 zrušena.

Tramvajový provoz v úseku Klárov – Chotkovy sady – Královský hrad byl zahájen 30. ledna 1910 linkou č. 5. Na tomto místě ale musíme zdůraznit, že na katastr Hradčan přijely tramvaje už o něco dříve – v roce 1908 k Nádraží v Brusce a o rok později ke střešovické vozovně (linka č. 11), ale tato trať měla pro obsluhu jádra Hradčan jen nepatrný význam. V ulici U Prašného mostu byla postavena manipulační trať pro spojení se střešovickou vozovnou, na které byl největší sklon v historii pražské tramvajové sítě (téměř 102 ‰!), která byla v roce 1913 nahrazena bezpečnější tratí v severní části ulice U Brusnice.

Na Pohořelec přijely první tramvaje 22. prosince 1911. Po několikaletém váhání byla nakonec zvolena trasa ulicemi Jelení, U Brusnice, U kasáren a Loretánskou, a to i za cenu velmi nepříznivých sklonových, provozních a prostorových podmínek v uličce U kasáren, kde bylo možné zřídit jen jednokolejnou trať, a v níž tramvajové vozy zabíraly celou šířku komunikace a chůze pěších zde byla velmi nebezpečná. Pro zajímavost uvádíme, že za křižovatkou Chotkovy sady bylo až na Pohořelec 11 stanic včetně konečné. V roce 1919 byla na Pohořelci dokonce postavena kolejová smyčka.

Hradčanské území se vyznačovalo i tramvajovými tratěmi, které byly původně postaveny pro zvláštní účely. Například trať na východním okraji katastru, v Badeniho ulici, byla původně postavena pro potřeby VI. sokolského sletu, který se v roce 1912 konal na Letné, ale v roce 1915 byla ke Špejcharu od Klárova prodloužena linka č. 2. Pro zajištění dopravy během VIII. sokolského sletu, který se konal na Strahově, byly v roce 1926 postaveny tzv. sletové tratě Jelení ulice – Pohořelec, Střešovice – Dlabačov a spojovací trať na Hládkově. Všechny byly před dalšími slety v letech 1932 a 1938 výrazněji přestavěny. V Jelení a Keplerově ulici jezdila pravidelná linka od roku 1927 a v dnešní Myslbekově ulici (tehdy Clam-Martinicově) od roku 1933. Tehdy se současně uskutečnil pokus vyřadit z provozu nebezpečnou trať přes ulici U kasáren a odklonit ji do Jelení a Keplerovy. Trať přes Hradčany byla mimo provoz jen od ledna do prosince 1933, kdy se sem vrátila linka č. 1. Důvodem byla náročná, několik let trvající přestavba Jelení ulice, ale i protesty hradčanských obyvatel. Před sletem v roce 1938 byla trať kolem Lorety definitivně zrušena a snesena, ale dodnes je v dlažbě Loretánské ulice patrné, kudy koleje vedly. Linka číslo 1 jezdila po hradčanských tratích kolem hradu nepřetržitě v letech 1914–1978, od roku 1942 společně s linkou č. 22, která je zde provozována doposud.

V roce 1932 byla v elektrifikované podobě obnovena lanovka na Petřín. Zřejmě málokoho napadne, že tehdy byla průlomem v Hladové zdi prodloužena na katastrální území Hradčany.

Poměrně poklidný vývoj v poválečných letech „zpestřilo“ v polovině 60. let až zavádění nových autobusových linek, které se ale hradčanského katastru jen dotýkaly (č. 132, 134,

143). Zajímavostí byla rekreační autobusová linka č. 200 (později E), spojující v letech 1967–1970 Hradčanské a Staroměstské náměstí. Vzhledem k rozsahu provozu – jen o letních nedělích – měla ale význam jen pro turisty.

Zásadnější změnu přineslo, tak jako tomu bylo i v jiných částech Prahy, zahájení provozu prvního úseku tratě A metra 12. srpna 1978. Jedna ze stanic této tratě nese přílehlavé jméno Hradčanská. I když se nachází „jen“ na hranici popisovaného katastrálního území, má velký vliv na obsluhu severní části Hradčan (tj. oblast ulice Na valech)- a zajišťuje pro tuto oblast nejvýhodnější spojení s ostatními částmi města. Bezprostřední okolí hradu zůstalo i nadále obsluhováno tramvajemi, z jejichž linky č. 22 je vhodný přestup na metro možný u stanice Malostranská.

Pro možnost ukončení napájecích tramvajových i autobusových linek u stanice Hradčanská byla postavena nová smyčka Špejchar, u samotné stanice mohutně dimenzovaný přestupní uzel tramvaj s kolejovým rozvětvením a dlouhá nástupní hrana pro městské i dálkové autobusové linky. Městské linky zde ukončené jen zcela okrajově obsluhují i území Hradčan. Ze zařízení povrchové dopravy se nachází na hradčanském katastru pouze nácestná a výstupní zastávka autobusů.



