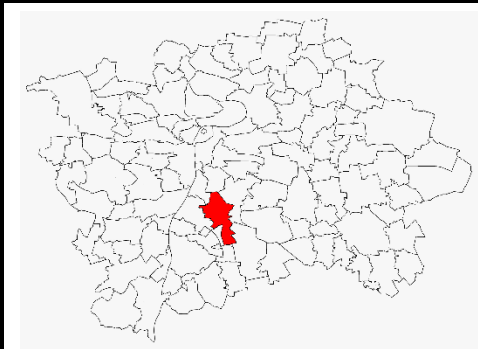


Katastrální území	<b>KRČ</b>	
Připojeno ke Praze	1922	
Městská část	Praha 4	
Správní obvod	Praha 4	
Obvod hl. m. Prahy	Praha 4	
Údaje o linkách k datu 31.12.2023		
Textový popis k roku 2004	Počet obyvatel: 27 344	
Poslední úprava obsahu: 28.12.2023 15:39	Rozloha: 521,1 ha	

Linky MD <b>KRČ</b>			
linka	*	†	
<b>tr-210</b>	01.03.1882	30.09.1992	
a-113 (B)	04.10.1925	04.06.1944	
<b>d-18</b>	29.05.1930	02.01.1932	
<b>d-14</b>	03.01.1932	16.01.1972	
<b>a-L/II</b>	22.04.1934	07.11.1936	
<b>a-114 (U)</b>	03.05.1935	04.06.1944	
<b>d-13/IV</b>	13.11.1938	08.05.1974	
<b>a-P/II</b>	03.07.1944	19.05.1945	
<b>a-114 (U)</b>	22.05.1945	02.09.2017	
<b>a-113 (B)</b>	28.05.1945		
<b>d-14/n</b>	17.12.1945	16.01.1972	noční
<b>d-3</b>	13.01.1952	19.10.1952	
<b>d-3</b>	17.03.1954	08.05.1974	
<b>a-121</b>	29.11.1954		
<b>a-118/II</b>	01.10.1956		
<b>a-124</b>	01.09.1959		
<b>a-106/II</b>	01.02.1962		
<b>a-134</b>	05.10.1964	29.08.1997	
<b>a-52 (XB)</b>	16.04.1967	01.01.1975	rekreační
<b>a-138</b>	11.12.1967	31.07.1984	
<b>a-132</b>	18.12.1967	08.05.1974	
<b>a-155</b>	30.09.1968	08.05.1974	
<b>a-344 (244/II)</b>	06.01.1969	16.01.1972	noční
<b>a-271</b>	05.04.1971	08.05.1974	
<b>a-178</b>	06.12.1971	26.05.1995	
<b>d-18</b>	17.01.1972	09.05.1974	

<b>d-18/n</b>	<b>17.01.1972</b>	<b>08.05.1974</b>	noční
<b>a-313</b>	17.01.1972	08.05.1974	noční
<b>a-378 (121)</b>	17.01.1972	08.05.1974	polonoční
<b>a-182</b>	16.10.1972	29.06.2012	
<b>a-344</b>	16.10.1972	08.05.1974	
<b>a-188</b>	07.01.1974		
<b>m-C</b>	<b>09.05.1974</b>		
<b>a-122</b>	09.05.1974	07.11.1980	
<b>a-144/II</b>	09.05.1974	30.06.1975	
<b>a-154/II</b>	09.05.1974	07.11.1980	
<b>a-171</b>	09.05.1974	31.08.2009	
<b>a-192</b>	09.05.1974	31.08.2012	
<b>a-193</b>	09.05.1974		
<b>a-199</b>	09.05.1974	03.09.1982	
<b>a-501</b>	09.05.1974	02.11.1985	noční
<b>a-904 (504)</b>	09.05.1974		noční
<b>a-189</b>	12.05.1974		
<b>a-190</b>	12.05.1974	06.02.1976	
<b>a-196</b>	12.05.1974		
<b>a-51/III</b>	03.05.1975	26.10.1975	rekreační
<b>a-170</b>	29.09.1975		
<b>a-205</b>	29.09.1975	14.10.2016	
<b>a-203</b>	17.12.1975	31.08.2012	
<b>a-405 (5/Šk)</b>	(01.09.1976)	28.06.1991	Šk
<b>a-198/II</b>	29.08.1977	30.06.1987	
<b>a-190/II</b>	01.12.1977	07.11.1980	
<b>a-419 (19/Šk)</b>	01.09.1980	29.06.1984	Šk
<b>a-20 (20/Šk)</b>	15.09.1980	31.03.1981	Šk
<b>a-215</b>	13.10.1980		
<b>a-157/II</b>	27.04.1981		
<b>a-X192</b>	30.04.1981	26.10.1982	
<b>a-190/III</b>	03.09.1984	26.05.1995	
<b>a-404/II</b>	18.09.1984	30.06.1989	Šk
<b>a-905 (505)</b>	04.11.1984		noční
<b>a-272/II (455)</b>	05.11.1984		
<i>a-425</i>	<i>02.09.1985</i>	<i>30.06.1988</i>	Šk
<i>a-418/II</i>	<i>01.09.1986</i>	<i>30.06.1988</i>	Šk
<i>a-429/II</i>	<i>01.09.1986</i>	<i>31.01.1988</i>	Šk
<b>a-430</b>	01.09.1986	30.06.1988	Šk
<b>a-425/II</b>	01.09.1988	29.06.1990	Šk

<b>a-429/II</b>	04.09.1989	29.06.1990	Šk
<i>a-425/III</i>	<i>03.09.1990</i>	<i>31.08.1992</i>	Šk
<b>a-139/III</b>	23.11.1990		
<b>a-452/III</b>	23.11.1990	30.06.1991	úcelová
<b>a-275/III</b>	31.08.1992	31.03.1997	
<b>a-405/II</b>	01.09.1992	30.06.2000	Šk
<b>Ž-S8 (tr-210)</b>	<b>01.10.1992</b>		
<b>a-150</b>	27.05.1995		
<b>a-117/II</b>	01.07.1996	31.08.2012	
<b>a-332</b>	01.04.1997		příměstská
<b>a-148</b>	30.08.1997	29.06.2012	
<b>a-331/II</b>	01.07.1998	31.08.2022	příměstská
<b>a-333</b>	01.07.1998		příměstská
<b>a-511/II</b>	23.01.1999	31.08.2001	noční
<b>a-334</b>	30.05.1999	13.06.2009	příměstská
<b>a-335</b>	31.05.1999		příměstská
<b>a-336</b>	27.09.1999	14.12.2002	příměstská
<b>a-362</b>	24.01.2000		příměstská
<b>a-339</b>	24.09.2000		příměstská
<b>a-337</b>	28.01.2001		příměstská
<i>a-911 (511)</i>	<i>01.09.2001</i>		noční
<b>a-389/II</b>	28.01.2002	30.06.2004	příměstská
<b>a-727 (117)</b>	15.08.2002	27.08.2002	ND povodeň
<b>a-513</b>	31.08.2002	29.08.2008	noční
<b>a-509</b>	31.08.2002	29.08.2008	noční
<b>a-369/III</b>	12.12.2004	13.06.2009	příměstská
<b>a-956 (606)</b>	02.09.2006		noční, příměstská
<b>a-910 (510)</b>	30.08.2008		noční
<b>a-581</b>	03.11.2008	01.02.2010	Šk
<b>Ž-S88 (80)</b>	<b>14.12.2008</b>		
<b>a-293</b>	01.07.2010	28.06.2013	
<b>a-125/II</b>	01.10.2010		
<b>a-293/II</b>	29.06.2013	14.10.2016	
<b>a-134/III</b>	15.10.2016		
<b>a-117/III</b>	15.10.2016		
<b>a-203/II</b>	15.10.2016		
<b>a-138/III</b>	15.10.2016		
<b>a-901</b>	29.04.2017		noční
<b>a-913</b>	08.10.2017		noční
<b>a-960</b>	10.12.2023		noční, příměstská

## KRČ

Slovo *krč* kdysi znamenalo *pařez*. Jméno takto pojmenované části hlavního města Prahy tedy označuje ves, která vznikla na vykáceném místě. Krč zahrnuje poměrně velké území (520,8 ha) dosahující od pankrácké pláně až k Zeleným domkům a přetnuté příčně údolím Kunratického potoka. Jméno Krč je doloženo poprvé v roce 1222, kdy ves patřila vyšehradské kapitule. Dnes patrně jen místní vědí, že zde existovaly vesnice dvě. Horní Krč se rozprostírala na jižním svahu pankrácké pláně na zemské stezce do Jílového a Bechyně, ze které se později vyvinula významná silnice do Tábora, Českých Budějovic a rakouského Lince. Jádrem Horní Krče bychom našli podél dnešní ulice Hornokrčské. Dolní Krč ležela v údolí, přibližně v dnešním prostoru Jižní spojky před nádražím a zdejší tvrz patřila proboštovi u sv. Víta. V obou vsích se vystřídali různí majitelé, společným mezníkem v jejich historii byl rok 1621, kdy byly původním vlastníkům zkonfiskovány. Horní Krč pak připadla klášteru sv. Bartoloměje a Dolní Krč staroměstskému klášteru sv. Havla, po jehož zrušení ji od roku 1786 spravoval náboženský fond. Každá ze vsí byla samostatnou katastrální obcí (katastrálním územím), jednu politickou obec Krč vytvořily kolem roku 1860. Ku Praze byla obec připojena v roce 1922 a tvořily jí osady (místní části) Dolní Krč, Horní Krč a Jalový Dvůr, který vznikl v první čtvrtině 19. století na nejižnějším okraji na katastru Horní Krče. V 19. století vznikla i známá usedlost Ryšánka. Dvě katastrální území přetrvávala asi do poloviny 40. let 20. století, přesný rok vzniku jednotného území Krč zatím neznáme.

Krč se v závěru 19. století stala vyhledávaným rekreačním cílem Pražanů. Hojně navštěvovaným místem bylo krčské lesní divadlo, kde se poprvé hrálo v roce 1912. Zaniklo v roce 1951 a dnes ho připomíná jméno ulice a také pár zbytků v terénu. Kolem roku 1911 vznikl návrh patrně prvního pražského zahradního města. Domky se začaly stavět na pankrácké stráni a také v prostoru ulic Pod višňovkou a U Společenské zahrady. Z velkorysého projektu nakonec zůstalo jen poměrně malé torzo. Zahušťování vilové zástavby, které probíhalo na obou svazích údolí ve 20. a 30. letech se odehrávalo už podle jiných regulačních plánů.

Velmi významným urbanistickým počinem meziválečného období se v Krči stala výstavba rozlehlého areálu Masarykových domovů Ústředního sociálního ústavu hl. m. Prahy. První obyvatelé se sem stěhovali v roce 1928. Dobová literatura areál označuje za téměř samostatné sociální město, kde našlo svůj domov 3 256 lidí. Za druhé světové války si zde nacisté zřídili sanatorium a lazaret a po válce byl areál přeměněn na nemocnici. Pojmenování Thomayerova nemocnice bylo zavedeno v roce 1954.

V polovině 30. let 20. století vznikl z iniciativy Ústřední sociální pojišťovny soubor městských činžovních domů na Zelené Lišce v sousedství Pankráce jako první náznak urbanistického splynutí Krče s velkoměstem. S budováním dalších domů v této části Krče se pokračovalo až v 50. letech. V letech 1957–1964 vzniklo jedno z prvních panelových sídlišť pro 3 720 obyvatel, pojmenované na pražské zvyklosti poměrně neobvykle podle spisovatele Antala Staška. V dalších letech se panelovou zástavbou zastavovaly další rozlehlé volné plochy a na krčském katastru vznikla sídliště Pankrác I (1 933 bytů pro 6 195 obyvatel) a jižně od údolí sídliště Krč (pro 12 200 obyvatel).

Jako jediné připomínky staré Dolní Krče dnes zbývají v blízkosti nádraží romanticky upravený zámek a také nedaleká kaplička sv. Anny z roku 1859 (dnes patří Československé církvi husitské). Stavby církevního charakteru doplňuje moderní kostel sv. Františka z Assisi dokončený v roce 1941. Ze zajímavých krčských budov je vhodné zmínit také secesní budovu někdejšího Šimsova sanatoria pro nervově choré z roku 1901, kde je nyní Kojenecký ústav.

Bývalá obec Krč se stala po připojení k hlavnímu městu součástí Prahy XIV, v roce 1949 byla část připojena ku Praze XV a v roce 1960 se celá Krč stala částí obvodu Praha 4. Dnes je katastrální území Krč součástí městské části Praha 4.

Jak již bylo naznačeno, přes krčské území vedla důležitá silnice do Lince (dnešní ulice Budějovická a Vídeňská). Další silnice a cesty spojovaly Krč především s Michlí, Braníkem a Hodkovičkami. Do Prahy se dlouho jezdilo přes Pankrác a Vyšehrad skrz trojici bran tamní citadely, která byla součástí barokní fortifikace Prahy nebo přes Nusle a Vinohrady.

První významné spojení veřejnou dopravou představovala železniční trať Nusle – Modřany, kterou 1. března 1882 uvedly do provozu České obchodní dráhy. Od 1. července 1885 přešla do správy Rakouské společnosti místních drah a v roce 1894 byla zestátněna. V Krči byla postavena železniční stanice, ale staniční budova byla východněji než dnes a na jižní straně kolejí. V závěru 19. století tudy jezdily dva páry vlaků ve všední dny a další tři o nedělích. Postupně počet spojů přibýval a například v roce 1924 trvala cesta vlakem z krčského nádraží na Wilsonovo nádraží, tedy až do centra Prahy, pouhých 26 minut se zastavením v Michli, Vršovcích a na Vinohradech. Krčský úsek bývalé lokálky doznal zásadních změn v 60. letech a na počátku let sedmdesátých. Trať byla přeložena a napříměna, nádraží bylo rozšířeno a v roce 1964 byla dána do užívání dnešní staniční budova, která je asi 400 metrů západněji než původní. Do krčského nádraží byla v roce 1971 zapojena i vlečka kačerovského depa s níž tvoří kolejovou splítku zkušební trať metra. Právě sem byly v říjnu 1973 dovezeny první vagóny pražského metra.

Po linecké silnici jezdila již koncem 18. století pravidelná poštovní dostavníková linka do Vídně. Další poštovní linky jsou zaznamenány na konci století devatenáctého – do Jesenice a Jílového. Silniční doprava se však nepohybovala ani v minulosti jen po linecké silnici. Již v sezóně roku 1889 provozoval Karel Zika určitou formu pravidelné dopravy omnibusem či dostavníkem od přístaviště parníků v Braníku ke krčské restauraci Rozkoš.

Velmi brzy na krčské teritorium pronikla autobusová doprava. Zavedla ji od 2. března 1920 Československá pošta v trase Praha – Jesenice – Kamenice u Strančic jako nástupce předcházejících dostavníkových jízd. Pro Krč měla význam jen zastávka Krč, poštovní úřad Praha 70 (pošta byla zřízena roku 1886). Počet spojů do Prahy nebyl nijak velký, jen čtyři. Jízda na nuselenské Riegrovo náměstí (bratří Synků), kde bylo možné přestoupit na tramvaj, trvala 19 minut a platily se 2 koruny. Kdo chtěl, mohl pokračovat na vršovické Čechovo náměstí.

Zavést autobusovou dopravu do Krče chtěly také Elektrické podniky hlavního města Prahy. Musely však uzavřít dohodu se Správou poštovní automobilové dopravy, aby si oba podniky zbytečně nekonkurovaly. Od 4. října 1925 začala jezdit autobusová linka **B** od nové konečné stanice tramvaje na Pankráci do Kunratic, která na budějovické silnici pokrývala svými stanicemi krčské území podstatně lépe než linka poštovní správy. Kromě toho byl i počet spojů podstatně častější. Jedinou nevýhodou bylo nepatrně vyšší jízdné – ze zastávky Krč-nádraží na Pankrác se platily 2,50 Kč.

Zajímavé spojení chtěl nabídnout podnikatel František Jiroušek, který 21. března 1929 získal koncesi na autobusovou linku Braník – Hodkovičky, hotel Zátíší – Krč, Sociální ústavy. V úseku Hodkovičky – Krč nakonec nezačal dopravu provozovat, údajně pro špatný stav vozovky.

Severní část Krče byla od 29. května 1930 obsloužena tramvajovou tratí prodlouženou na Kačerov, kam byla přeložena i konečná stanice autobusové linky **B**. Na Kačerově tak vznikl důležitý přestupní uzel, kde byla od roku 1935 ukončena i další větev linky **B** do Libuše. Krátce zde jezdila i třetí větev na Lhotku. Nejstarší, kunratická větev, byla později označena písmenem **U**, lhotecká **L**. Změnou označení autobusových linek v roce 1951 vznikly zdejší typické linky č. 113 a 114. (Na tomto místě ještě doplníme, že v nejkritičtější období autobusové dopravy během druhé světové války, od července 1944 do května 1945, byly obě krčské autobusové linky dočasně zrušeny, ale protože bylo nezbytné zachovat obsluhu sociálních ústavů v Krči, byla zřízena alespoň krátká autobusová linka **P**.)

Na sklonku 30. let byla postavena tramvajová trať na Ryšánku. Do provozu byla uvedena 13. listopadu 1938, tím ale výstavba tramvajových tratí v Krči neměla skončit. Koncem roku 1939 schválilo ministerstvo železnic stavbu tratě z Kačerova k Masarykovým domovům, ale válečný zákaz novostaveb realizaci odsunul. Se stavbou se vážně uvažovalo celá 50. léta, ale pořád byla odkládána. Naposledy se s ní počítalo v roce 1965 v koncepci podpovrchové tramvaje v Praze, kdy v další etapě rozvoje tramvajové sítě měla být prodloužena až na Novodvorskou. Nakonec bylo v roce 1967 rozhodnuto o výstavbě metra, čímž vzala za své nejen stavba nového úseku, ale nakonec to znamenalo zánik veškeré tramvajové dopravy na území Krče. V roce 1970 byl nejdříve zrušen úsek z Budějovického náměstí na Kačerov (důvodem byla výstavba

severojižní magistrály a stanice metra). Současně byl pro výstavbu přemostění u budoucí stanice Budějovická „dočasně“ přerušen provoz na Ryšánku, ale ani sem se tramvaje už nikdy nevrátily. Při zahájení provozu metra v roce 1974 byl zastaven provoz i na zbývajícím úseku tramvajové tratě. Ze zvýšeného tělesa někdejších tramvajových tratí se tak nakonec stalo jedno obrovské nevkusné parkoviště uprostřed městských ulic ...

Ale vraťme se k autobusové dopravě. Už v 50. letech, tedy ještě v době její celopražské stagnace, právě v Krči došlo k většímu rozvoji tohoto druhu dopravy. V roce 1954 bylo linkou č. 121 uskutečněno přímé spojení Braník – Hodkovičky – Lhotka – Kačerov, navrhované už v roce 1929 podnikatelem Jirouškem. O dva roky později vznikla linka č. 118 ze Dvoreckého náměstí v Podolí Jeremenkovou ulicí na Zelenou lišku (až do roku 1964 jezdila ulicemi Bartákovou, Pacovskou a Za Zelenou liškou), doplněná v roce 1959 linkou č. 124 vedenou přes Dobešku na Ryšánku. Obě byly v roce 1960 prodlouženy Baarovou ulicí do Michle.

V 60. letech nastal velký rozvoj autobusové dopravy. V roce 1964 získalo sídliště Antala Staška, jinak obslužené tramvají, atraktivní spojení rychlíkovou linkou č. 134, jednou z prvních tzv. překryvné sítě. Autobusovou dopravou byla obslužena i další nová sídliště – Pankrác I (linky č. 138 a 132 od roku 1967). Nové linky vznikaly pro obsluhu sídlišť Tempo, Krč a Jalodvorská, respektive areálu Mikrobiologického ústavu. Obsluhu získala i oblast staré zástavby Dolní Krče (linka č. 121 v roce 1970). Vývoj autobusové dopravy na Krčském katastru je velmi pestrý a složitý a závisel i na změnách komunikací v sousedních katastrálních územích (například přerušeni Baarovy ulice v Michli v roce 1970).

Zásadní změnu v dopravní obsluze Krče přineslo zprovoznění metra 9. května 1974, které, kromě již uvedeného zrušení tramvajové dopravy, mělo za následek úpravu tras mnoha autobusových linek i vznik nových. Mezi zcela nové směry, které v té době vznikly, patří například zavedení linky č. 192 krčským údolím do Braníka. Katastrální území Krč je nyní protkáno poměrně hustou sítí autobusových linek, nabízejících přímé spojení i se vzdálenými částmi hlavního města Prahy. Snad není bez zajímavosti, že oblast před Thomayerovou nemocnicí je obsluhována autobusy nepřetržitě už téměř 77 let a patří tak mezi ta místa Prahy, kde tento dopravní prostředek jezdí nejdéle.

Dodejme ještě, že v roce 1979 bylo zbořeno prakticky celé historické jádro Dolní Krče v souvislosti s výstavbou Jižní spojky, která po svém dokončení přivedla na území Krče velké množství automobilů a představuje dnes v úseku mezi dálnicí D1 a silnicí I/4 vůbec nejzatíženější komunikací hlavního města Prahy.

