Katastrální území	**MALÁ STRANA**
Připojeno ke Praze*	1784
Městská část	Praha 1, 5
Správní obvod	Praha 1, 5
Obvod hl. m. Prahy	Praha 1, 5
Údaje o linkách k datu 31.12.2023	
Textový popis k roku 2005	Počet obyvatel: 4584
Poslední úprava obsahu: 30.12.2023 16:12	Rozloha: 137,3 ha

* Spojena čtyři historická pražská města do jednoho správního celku.

Linky MD **MALÁ STRANA**			
linka	*	†	
k-02	16.05.1876	16.06.1901	
k-01	01.08.1883	30.12.1883	
k-04	31.12.1883	11.03.1885	
k-01	12.03.1885	03.09.1890	
ld-02	25.07.1891	(29.09.1920)	
k-01	19.11.1892	12.05.1905	
d-7	02.07.1900	18.10.1908	
d-5	17.06.1901	02.11.1985	
d-9	17.06.1901	28.07.1923	
d-2	28.09.1905	20.02.1907	
d-05	21.02.1907	30.04.1908	
a-01	07.03.1908	17.11.1909	
d-12	30.01.1910		
d-P	01.06.1912	29.06.1914	okružní jízdy
d-1	15.07.1914	31.12.1959	
d-2	15.09.1914	12.03.1961	
d-13/III	24.02.1916	30.10.1923	
d-25	21.05.1919	28.07.1923	
d-7/III	29.07.1923	05.12.1971	
d-9	31.10.1923		
d-10	14.09.1924	31.03.1925	
d-20	29.01.1925	12.08.1978	
d-22	01.08.1928		
a-H	25.11.1928	30.09.1939	

d-23	15.12.1929	12.08.1978	
a-M/II	17.01.1932	08.10.1932	
ld-02/II	05.06.1932	07.06.1965	
a-101 (A)	23.10.1932	30.09.1939	
a-C/n	27.11.1932	30.09.1939	noční
d-A	30.11.1942	17.01.1945	noční
d-B	30.11.1942	17.01.1945	noční
d-1/n	17.12.1945	08.05.1974	noční
d-5/n	17.12.1945	02.11.1985	noční
d-9/n	17.12.1945	12.08.1978	noční
t-59	18.04.1954	02.01.1960	
d-1	08.01.1960	12.03.1961	
d-2/II	13.03.1961	03.04.1966	
d-2/n	13.03.1961	17.04.1966	noční
d-22/n	18.04.1966	02.11.1985	noční
a-E/IV (200)	*08.05.1967*	*27.09.1970*	rekreační
d-30	07.11.1967	12.08.1978	
d-31	06.05.1968	30.06.1971	
d-2/III	30.08.1971	12.08.1978	
d-6/II	30.08.1971	08.05.1974	
d-20/n	09.05.1974	12.08.1978	noční
m-A	12.08.1978		
d-1/II	13.08.1978	28.08.1978	
d-6/II	13.08.1978	01.07.1980	
d-13/IV	19.02.1979	29.01.1980	
d-9/n/II	02.07.1980	02.11.1985	
a-23 (23/Šk)	15.02.1982	30.06.1982	Šk
d-41/II	09.05.1983	06.10.1985	rekreační
d-19/n	04.07.1983	31.08.1983	noční
d-20/n	01.09.1983	31.01.1984	noční
ld-02/III	15.06.1985		
d-18	04.07.1985		
d-21	03.11.1985	20.04.1986	
d-97 (57)	03.11.1985		noční
d-98 (58)	03.11.1985		noční
d-6/IV	01.06.1987	29.06.2012	
d-41/III (91)	19.08.1991		historická
d-92	18.04.1992	03.06.1992	historická
d-17	28.06.1997	01.03.1998	výluka
d-23/III	09.11.1998	29.08.2008	

d-91/II (51)	05.10.2000	31.08.2001	noční
d-17	17.11.2000	31.08.2001	výluka
d-94 (54)	17.11.2000	31.08.2001	noční
d-17	20.08.2002	08.11.2002	povodeň
d-31/III (XA)	20.08.2002	17.01.2003	ND povodeň
d-21	02.09.2002	22.12.2002	povodeň
d-14/III	02.09.2002	16.02.2003	povodeň
d-20/II	29.11.2003		
d-99 (59)	01.07.2004		noční
a-292	13.01.2010	05.10.2014	
d-6/IV	01.09.2012	30.06.2016	
d-5	29.06.2013	27.08.2016	
a-194/III (294)	06.10.2014	06.04.2015	
a-192/II	07.04.2015	30.11.2019	
a-194/III	16.07.2016		
d-15/V	28.08.2016		
d-2/V	28.08.2016		
d-23/IV	25.03.2017		

MALÁ STRANA

Bruska, Újezd, Nebovidy, Obora a Trávník. To jsou vesnice, které kdysi ležely na území dnešní Malé Strany a které patřily k pražskému podhradí. Za krále Přemysla Otakara II. se v roce 1257 staly součástí druhého pražského ohrazeného královského města. V té době ale jméno Malá Strana ještě neexistovalo. Nové město pod hradem Pražským – to je nejstarší pojmenování této části našeho hlavního města. Po založení Nového Město v roce 1348 se začal užívat název Menší město Pražské, vyjadřující skutečnost, že zástavba na pravém vltavském břehu byla mnohem větší. Někdy v 17. století se poprvé objevuje název Malá Strana, zprvu jen neoficiálně, ale časem se toto zkrácené pojmenování zcela vžilo a stalo se oficiálním. Za vlády císaře Josefa II. bylo město Malá Strana dvorskými dekrety z 2. června 1783 a 13. února 1784 sjednoceno se Starým Městem, Novým Městem a Hradčany v jeden administrativní celek. Malá Strana tvořila jeho třetí část (fakticky jen katastrální území bez samosprávy). V roce 1923 tvořila jeden správní (volební) obvod s místní radou společně s částmi Praha I – VII. V roce 1949 bylo katastrální území Malá Strana začleněno do městského obvodu Praha 1. V rámci nového správního rozdělení hlavního města, uskutečněného v roce 1960, byla malá část Malé Strany jižně od Vítězné ulice připojena k obvodu Praha 5.

Pomíjíme i tentokrát nesčetné vzácné kulturní památky a všímáme si jen dopravy a s ní souvisejících staveb. I když pozdější pražská města byla ve středověku z hlediska správního oddělená, tvořila jeden spolu související významový celek nepříznivě rozdělovaný tokem Vltavy. Pro spojení hradu a jeho podhradí s pravobřežní částí byl proto odedávna zmiňovaný brod v oblasti Klárova. Brod ovšem nebyl využitelný ve všech obdobích roku, a proto je již v dávné historii zmiňována v této oblasti ne zcela doložená existence dřevěných mostů, které snadno zničily časté povodně. Hájek uvádí ve své kronice, že zde byly mosty strženy například v letech 795 a 1008, Kosmas píše, že v roce 1118 byl zdejší most zaplaven. Naposledy byl dřevěný most stržen při povodni v roce 1157. V letech 1169–1174 byl vystavěn první pražský kamenný most, známý jako Juditin. Ale ani ten řece neodolal, a tak se 3. února 1342 Praha opět ocitnula bez mostu. Teprve v roce 1348 byl znovu postaven opět alespoň dřevěný most. Císař Karel IV. položil 9. července 1357 základní kámen nového kamenného mostu. Jeho stavba trvala bezmá-

la padesát let. Na rozdíl od Juditina mostu byl nový most založen podstatně kvalitněji, i když byl také v průběhu staletí nejednou povodněmi pobořen. Most byl sjízdný nejpozději v roce 1397 (uvádí se někdy i rok 1380), ale dokončení se dočkal až kolem roku 1402. Na více než čtyři století byl Kamenný most, jak se mu až do roku 1848, kdy dostal na popud Karla Havlíčka Borovského dnešní jméno (*Karlův most*) jediným pražským mostem.

Pro některé cesty tedy bylo výhodnější využít některý ze staroměstských přívozů. Jeden z nich, tzv. horní staroměstský, vedl přibližně od dnešní ulice Říční na Staré Město (dokonce průkopem ve Střeleckém ostrově). Uvádí se už v roce 1486. V roce 1812 stála cesta tímto přívozem 1 krejcar. Tzv. dolní staroměstský přívoz je doložen v roce 1769.

Významným přínosem pro veřejnou dopravu se stal druhý pražský most, postavený ve směru od Újezdu směrem k dnešnímu Národnímu divadlu. Řetězový most císaře Františka, který nahradil horní staroměstský přívoz. Do provozu byl uveden 4. listopadu 1841. Nový most významným způsobem zjednodušil cesty z rozvíjejícího se Smíchova do vnitřního města. Dolní staroměstský přívoz nahradila od 28. listopadu 1869 železná řetězová lávka pro pěší od Rudolfina na Klárov. Pravidelnou vodní dopravu zaznamenáváme ještě v 80. letech 19. století, kdy Max Goldmann provozoval několika malými parníčky lodní linku s charakterem na pomezí přívozu a podélné říční dopravy s přístavišti na Kampě, u Křižovníků, u Občanské plovárny a u „Eliščina“ mostu (most císaře Františka Josefa I.)

V té době již Malá Strana dávno znala zárodky organizované městské hromadné dopravy v podobě koněspřežných omnibusů. První linku zavedl Jan Chocenský snad v dubnu 1830. Spojovala Malou Stranu (Zemský dům) se Staroměstskou radnicí. Za jízdu v celé trase se platilo 5 krejcarů, za kratší úsek 4 krejcary. Zastavovalo se na požádání. Jezdila také linka z Poříčí, od hlavní celnice, k malostranskému poštovnímu úřadu. Omnibusová doprava se v té době ovšem nevžila a celý projekt pravidelné přepravy cestujících brzy ztroskotal.

Pravidelné linky omnibusů se opět v ulicích Prahy objevily až po dalších třiceti letech. Od 1. listopadu 1860 jezdily přes Malou Stranu dvě omnibusové linky, z Karlína na Malou Stranu a z Karlína na Smíchov, které provozovalo Karlínské podniknutí omnibusů. V té době ještě neexistoval Palackého most, a tak i všechny omnibusové linky, spojující pravobřežní části Prahy se Smíchovem musely jezdit přes Malou Stranu, po řetězovém mostě. Bohužel se data o omnibusových linkách často rozcházejí, a to někdy dost zásadně. Jednou z nejznámějších společností se v roce 1872 stala První pražská společnost pro omnibusy, jezdící z Karlína na Malostranské náměstí. Dokázala provozovat až 108 párů spojů za den, kterými přepravila průměrně 2163 cestujících.

Malá Strana je úzce spjata i s počátky pražské koněspřežné tramvaje. První malostranská linka soukromé společnosti Pražská Tramway jezdila od 16. května 1876 od řetězového mostu ke smíchovskému nádraží Západní dráhy a navazovala fakticky na nejstarší linku koňky jezdící z Karlína na pravobřežní stranu řetězového mostu. Přes most se však muselo z technických chodit pěšky, protože zde nebylo možné položit koleje. Tato linka jako jediná projížděla některou z pražských městských bran – Újezdskou. Ta byla zbořena až v roce 1891.

První malostranská tramvajová linka ale měla především význam pro Smíchov a obsluhovala jen malý díl malostranského území. Mnohem výrazněji do obsluhy této části Prahy zasáhla druhá vlna budování tratí koňky v první polovině 80. let 19. století. Nejdříve byla od 1. srpna 1883 dána do provozu nová trať koňky z Malostranského náměstí přes Karlův most a k Národnímu divadlu. Linka jezdila přímo až do Karlína, i když se na Křižovnickém náměstí muselo přepřahat. V důsledku tohoto spojení došlo ke zrušení pravidelného provozu omnibusů v relaci Karlín – Malá Strana. Od konce toho samého roku se jezdilo z Malé Strany jinou, novou linkou přes Staré Město na Žižkov (bez nutnosti přepřahání), ale od března 1885 si karlínská a žižkovská linka u Karlova mostu prohodily konečné, a tak opět na Malou Stranu jezdila původní karlínská linka. Když byl při povodni 4. září 1890 pobořen Karlův most, zažili malostranští poprvé v historii městské hromadné dopravy v Praze náhradní dopravu. Po dřevěném provizoriu, které spojovalo od 1. února 1891 do 19. listopadu 1892 zachované části mostu, jezdila omnibusová linka mezi Malostranským a Křižovnickým náměstím.

Na elektrickou tramvaj čekala Malá Strana poměrně dlouho. Elektrifikace starší (smíchovské) tratě koňky i stavba dalších tratí elektrické dráhy byla závislá na stavbě nového mostu u Národního divadla. (Zde od 13. července 1898 existovalo dřevěné provizorium nahrazující snášený řetězový most.)

První linka elektrické tramvaje se na Malé Straně objevila 2. července 1900 a spojovala Klárov s Holešovicemi. (Silnice pod Letnou, po které jezdila, byla dokončena jen o několik let dříve, v roce 1896.)

Když byly koncem roku 1900 postaveny mezi Újezdem a Malostranským náměstím koleje pro elektrickou dráhu, jezdila po nich dočasně půl roku koňka. Teprve po dokončení nového kamenného mostu (dnešního mostu Legií) začala 17. června 1901 na Malé Straně definitivně epocha elektrických tramvají, protože byly dány do provozu tratě od Národního divadla na Smíchov a z Újezdu na Malostranské náměstí a od 24. června i propojení na Klárov (tam se jezdilo Valdštejnskou, zpět Letenskou ulicí). Tím vzniklo propojení s ostatní tramvajovou sítí. Na Karlově mostě se koňka udržela až do roku 1905.

O elektrické tramvaji na Karlově mostě se spodním přívodem proudu se psalo mnohokrát, a tak se omezíme jen na konstatování, že zde jezdila od 28. září 1905 do 30. dubna 1908. Následující den ji nahradila první pražská autobusová linka. Ta již od 7. března 1908 jezdila z Malostranského náměstí na Pohořelec a od 1. května i přes Karlův most na Křižovnické náměstí. Jak je všeobecně známo, provoz první pražské autobusové linky skončil nezdarem již v roce 1909 a přes Karlův most se pak opět chodilo pěšky. Do léta 1914 tu ležely tramvajové koleje.

Malostranská tramvajová síť se dále rozšířila v roce 1910 tratí v Chotkově silnici s pokračováním na Hradčany a od 14. července 1914 i tratí na Mánesově mostě, který pěším a silniční dopravě sloužil už od 11. března téhož roku.

V roce 1928 se na Malé Straně podruhé objevily autobusy, a to v oblasti Újezdu. Linka **H** spojovala Hřebenky s centrem a Žižkovem a měla na malostranském předmostí mostu Legií zastávku Harrachovo náměstí. Od 17. ledna 1932 jezdily opět autobusy i přes Karlův most! Vystřídaly se zde dvě linky ukončené v horní části Malostranského náměstí – krátce **M** vedená k žižkovské Bezovce (do října 1932) a potom delší dobu **A** (1932–1939) do Hostivaře. Prvním říjnem 1939 končí pravidelná autobusová doprava přes Karlův most. Automobilová doprava se na mostě udržela až do prosince 1965. Od té doby ho mohou požívat jen pěší.

Krátkou epizodu si zahrály na Malé Straně i trolejbusy. Od 18. dubna 1954 do počátku roku 1960 na Újezdě končila linka č. 59 z Velké Chuchle. Trolejbusová trať vedla ulicí Zborovskou a byla ukončena blokovou smyčkou v ulicích Petřínská, Újezd a Plaská.

Po „hlavní“ malostranské tramvajové trati od Holešovic ke Smíchovu jezdí již více než 95 roků linka č. 12, v úseku od Klárova k Újezdu doprovázená dlouhá léta linkou 2, později 22. Tramvajová zastávka na Klárově se od uvedení do provozu tratě A metra v roce 1978 stala přestupní na tento nový dopravní prostředek, zajišťující rychlé a přímé spojení s centrem města.

Na Újezdě je situována dolní stanice petřínské lanovky, provozované již v třetím časovém období. Původní dráha s pohonem na principu vodní převahy jezdila v letech 1891–1914 (a snad i 1919–1921), s elektrickým pohonem a v upravené a prodloužené trase v období 1932–1965 a po poslední úplné rekonstrukci je v poslední podobě provozována od roku 1985 do současnosti.

A ještě jeden méně obvyklý dopravní prostředek byl krátkou dobu na Malé Straně v provozu. V roce 1965 jezdily z Malostranského náměstí k nemocnici Pod Petřínem ve středu a v neděli odpoledne, v návštěvních hodinách nemocnice, linkové taxi. Jednalo se o jeden z několika pokusů, jek zapojit i méně kapacitní dopravní prostředky do sítě veřejné dopravy.

Z výčtu dopravních prostředků je patrné, že Malá Strana drží primát v jejich pestrosti a můžeme konstatovat, že na jejím území se vystřídaly všechny druhy městské dopravy, které v Praze známe. Navíc ještě donedávna přes Újezd jezdily i autobusy linky dálkové dopravy. Na štěstí pro pražské panoráma zůstala neuskutečněným projektem devatenáctého století železniční trať spojující Českou západní dráhu a Státní dráhu.

ZEMSKÝ POJIŠŤOVACÍ FOND CÍSAŘE FRANTIŠKA JOSEFA I.
KAISER FRANZ JOSEF
HUSTINEC U MONTAGU
TREBONSKY