


Katastrální území	<b>PŘEDNÍ KOPANINA</b>	
Připojeno ke Praze	1974	
Městská část	Přední Kopanina	
Správní obvod	Praha 6	
Obvod hl. m. Prahy	Praha 6	
Údaje o linkách k datu 31.12.2023		
Textový popis k roku 1999	Počet obyvatel: 628	
Poslední úprava obsahu: 11.1.2024 23:07	Rozloha: 327,6 ha	

Linky VD <b>PŘEDNÍ KOPANINA</b>		
Z historických autobusových obsaženy pouze linky od roku 1947		
linka	*	†
<b>b-10180</b> (01018, 01318, 3012, 2107)	(1947)	(07.06.1987)
<b>b-10181</b>	28.05.1978	30.05.1980
<b>b-10467</b>	31.05.1981	30.06.1988
<b>a-254</b>	18.02.1980	31.08.2012
<b>a-312</b>	22.02.1997	
<b>a-372</b>	29.01.2001	13.12.2002
<b>a-161</b>	01.09.2012	
<b>a-907</b>	08.10.2017	

příměstská

příměstská

noční

## PŘEDNÍ KOPANINA

Přední Kopanina se poprvé připomíná v roce 1285, ale vše nasvědčuje, že je mnohem starší. V letech 1363–1372 zde sídlil Jan ze Smilovic, později Závíš z Míkovic (oba se také psali „z Kopaniny“) a také Václav Šraňk. Významné postavení v obci zaujímala také církev. Část obce totiž patřila ve 14. století svatovítské kapitule. Byl zde hospodářský dvůr mnichů a menší klášter sv. Anny. Oba později převzala pražská obec, ale po čase se ves dostala opět do církevní držby. V 16. století v Kopanině hospodařil klášter sv. Kateřiny a v letech 1573–1773 pak jezuité, kteří převzali obě části. Část obce do té doby organizačně patřila k panství chrástánskému a část k tuchoměřickému. Protože toto panství obhospodařovalo ještě jednu Kopaninu nedaleko Řeporyj, začalo se pro rozlišení obou vsí používat ještě označení Přední, resp. Zadní. Samotné jméno Kopanina může pocházet buď z označení místa, kde se kope, těží (dodnes je významnou přírodní památkou místní opukový lom, zvaný též Kopanský důl) nebo místo, nově obdělávané, tedy okopané (což k zemědělskému charakteru obce je také logické). Po zrušení jezuitského řádu se ves stala majetkem pražského novoměstského konviktu. Asi v první polovině 19. století vznikla v severní části kopaninského katastru samota Preláty. V polovině 20. století začala výstavba další samostatné skupiny rodinných domků, která se měla původně jmenovat Nová Kopanina, ale nakonec se vžilo označení Na padesátníku. Byla určena především pro lidi zaměstnané na ruzyňském letišti. Tato část Přední Kopaniny byla připojena ku Praze už v roce 1960

a stala se nově částí libockého katastru. Vlastní Přední Kopanina byla k hlavnímu městu připojena až v roce 1974.

Významnou památkou v Přední Kopanině je kostel sv. Maří Mgdalény, který pochází z první poloviny století 12. století a je v jádru románského původu. Někdy se uvádí, že pochází „z prvých dob křesťanských u nás, ano i z doby ještě starší, neboť je to prý převěšená bývalá svatyně bohyně Krasiny“. (V kostele podle pověsti stávala modla ženy, která na rukou držela děťátko hrající si s jablkem. Vždy v červenci se u ní pálily tři klasy z každého druhu obilí z předešlé úrody.) Původní románská klenba kostela se zřítily v roce 1779. V padesátých letech minulého století byl kostel přestavěn a částečně napodobuje byzantský sloh. Ve čtrnáctém století šlo o farní kostel, po zrušení jezuitského řádu už jen o filiální a obyvatelé příslušeli k farnosti tuchoměřické. Druhým zajímavým objektem je někdejší jezuitský dvůr ze 17. století, později přestavěný a nově upravený, s barokní bránou. Jezuité v obci vystavěli v r. 1712 také kapli sv. Marty a Ludmily, ale ta byla v minulém století přeměněna v márnici.

Přední Kopanina ležela nedaleko hlavní (erární) slánské silnice, ale protože ta vedla do Prahy oklikou přes Ruzyni a Břevnov a ústila do ní Strahovskou (Říšskou) bránou, bylo výhodnější jezdit po místní komunikaci přes Nebušice, Jenerálku a Dejvice. Do Prahy se pak přicházelo či přijíždělo Píseckou (Bruskou) bránou.

V roce 1873 se Přední Kopanině přiblížila železnice, když zahájila provoz Pražsko-duchcovská dráha. U poměrně nedaleké Kněževsi byla zřízena železniční stanice (dnes se jmenuje Středokluky). Zastávka a nákladíště byly zřízeny od roku 1884 také v Tuchoměřicích. Otázkou je, zda bylo vůbec použití železnice k cestě do Prahy účelné, pokud musel jít cestující z Kopaniny nejdříve asi třičtvrtě hodiny pěšky vlastně právě opačným směrem a pak jet poměrně značnou oklikou přes Litovice, Chrástany a Řeporyje na Smíchov, kde buď musel přestoupit na omnibus, anebo o něco později na koňku. To už snad byla výhodnější i když o něco delší docházka na již dříve existující pražsko-lánskou koňskou železnici, na které v posledních letech před přestavbou a zavedením parostrojního provozu již existovala pravidelná osobní doprava, resp. od roku 1863 na tuto parní dráhu a to buď do Liboce či do Ruzyně (zdejší stanice je snad z roku 1875).

Snad právě pro odlehlost železnice se Přední Kopanina, přes relativně nízký počet obyvatel, dočkala poměrně brzy autobusové dopravy. Už 3. května 1926 udělila Zemská správa politická Autodopravní společnosti koncesi k provozování autobusové linky z Dejvic přes Nebušice do Přední Kopaniny. Poprvé uváděna v jízdních řádech pod číslem 2000 od 30. května 1926. Pražská konečná s vazbou na tramvajové linky měla označení Bubeneč-Bruska nádraží. Ve všední dny jezdilo pět, v neděli pak tři páry spojů. Jízdné pro celou trasu bylo 5 korun. V roce 1928 byla prodloužena do Tuchoměřic a později do Čičovic (to už pod číslem 2015) a pražská konečná byla u dejvické sokolovny. Linka snad přežila i nesnadné válečné období i když s omezeným provozem. Po válce (od roku 1947 pod číslem 3017) jezdila z Bořislavky do Tuchoměřic. Později jezdily některé spoje až na autobusové nádraží Florenc, ale současně vybrané spoje nejezdily do Přední Kopaniny přes Nebušice, ale kolem ruzyňského letiště. Od 8. října 1950 se provozovatelem linky stalo ČSAD. Linka dostala nové číslo 01318 (později 01018), trasa zůstala vcelku beze změny. Spoje přes letiště do obce nezajížděly a zastavovaly jen na rozcestí na východním okraji. Celkem jezdilo v pracovní dny, například v roce 1956, z Přední Kopaniny do Prahy 13 spojů, z toho tři až na Florenc a jeden přes letiště. Opačným směrem jezdilo také 13 spojů, z toho tři z Florence, ostatní z Bořislavky, a dva jely přes letiště. Z Kopaniny na Bořislavku to bylo 8 km, což znamenalo obyčejné jízdné 2,60 Kč. Dělnická jízdenka pro jednu jízdu stála korunu a týdenní dělnická zpáteční 6 korun. V roce 1974 přestala jezdit linka na Florenc a místo toho končily vybrané spoje u Sparty od roku 1978 linka končily všechny spoje na Červeném Vrchu. Od 29. května 1988 přestala tato tradiční linka, vedená nyní až do Čičovic, přes Kopaninu jezdit zcela. To zde ale už řadu let, od 18. února 1980 zajišťovala základní spojení ve směru do Prahy linka DP Praha č. 254 od stanice metra Leninova (dnešní Dejvická), v přímé trase přes Nebušice. Její vybrané spoje pokračovaly z Přední Kopaniny až k Novému letišti; v tomto úseku byl v letech 1987–1994, přerušen provoz pro havárii mostního objektu přes Kopaninský potok. Pro úplnost ještě uvedme dvě linky ČSAD, které krátce jezdily přes Přední Kopaninu – 10181 Ruzyně – Tuchoměřice, resp. Horoměřice (1978–1980) a školní 10467 Unětice – Horoměřice –

Přední Kopanina, resp. Lysolaje (1981–1988). Ty však pro spojení s Prahou neměly zásadnější význam. Poměrně čerstvou novinkou je v Přední Kopanině autobusová linka 312, jezdící od 22. února 1997 v rámci pražské integrované dopravy od stanice metra Dejvická přes Nebušice a Přední Kopaninu do Tuchoměřic a Lichocevsí.

