


Katastrální území	STARÉ MĚSTO	
Připojeno ke Praze*	1784	
Městská část	Praha 1	
Správní obvod	Praha 1	
Obvod hl. m. Prahy	Praha 1	
Údaje o obsažených linkách k datu 31.12.2023.		
Textový popis k roku 2005	Počet obyvatel: 6272	
Poslední úprava obsahu: 7.1.2024 20:15	Rozloha: 129,0 ha	

* Spojena čtyři historická pražská města do jednoho správního celku.

Linky MD STARÉ MĚSTO			
Z důvodu vysokého počtu jsou z kolejové dopravy obsaženy jen linky protínající území, tj. vedené přes Staroměstské náměstí.			
linka	*	†	
k-04	24.12.1883	25.08.1901	
d-04	26.08.1901	21.05.1902	
d-2	22.05.1902	25.05.1912	
a-01	01.05.1908	06.09.1909	
d-8	28.06.1908	(30.10.1913)	sezónní
d-7	19.10.1908	25.05.1912	
d-12	30.01.1910	04.07.1920	
d-4	26.05.1912	05.12.1925	
d-P	01.06.1912	29.06.1914	turistická
d-1	15.07.1914	31.12.1959	1946–1948 výluka
d-P/II	01.07.1920	24.06.1927	turistická
a-H	18.09.1927	30.09.1939	
a-112 (J)	11.03.1928	30.09.1939	
a-101 (A)	10.11.1929	30.09.1939	
a-M/II	17.01.1932	08.10.1932	
a-A/n	27.11.1932	30.09.1939	noční
a-B/n	27.11.1932	30.09.1939	noční
a-C/n	27.11.1932	30.09.1939	noční
a-D/n	01.05.1938	30.09.1939	noční
a-E/n	01.05.1938	30.09.1939	noční
d-A	30.11.1942	17.01.1945	
d-P/IV	20.05.1946	(29.09.1947)	turistická

<i>t-54</i>	<i>03.10.1949</i>	<i>04.09.1966</i>	
a-202/n	31.01.1959	01.05.1966	noční
a-119/II (225)	15.05.1959	02.05.1983	
a-125	01.09.1959	26.02.1993	
a-131	17.06.1963	30.09.1967	
a-134	05.10.1964	12.08.1978	
a-XB	02.05.1965	26.09.1965	rekreační
a-E/IV (200)	08.05.1967	27.09.1970	turistická
a-C/III (XC)	14.05.1967	12.09.1971	rekreační
a-133	13.01.1969	08.01.1979	
a-156	22.06.1970	03.11.1984	
a-155 (255)	09.05.1974	12.08.1978	
a-187/II (197)	09.05.1974	03.11.1984	
a-X125	16.02.1976	12.08.1978	
a-212	23.02.1976	05.05.1977	
a-144/III	05.04.1976	03.11.1984	
m-A	12.08.1978		2002 povodeň
a-133	04.01.1981	11.07.1987	
a-207	04.11.1984	30.09.2005	2002 povodeň
a-905 (505)	04.11.1984		noční
a-135	12.07.1987	26.02.1993	
a-509	01.02.1988	29.08.2008	noční
a-135	28.06.1997	02.03.1998	
a-911 (511)	01.09.2001		noční
a-513	31.08.2002	29.08.2008	noční
<i>a-751</i>	<i>31.10.2002</i>	<i>28.02.2003</i>	ND povodeň
a-133	01.10.2005	30.09.2011	
př-P4	01.08.2008	31.10.2011	(sezónní)
a-207/II	01.10.2011		
a-194/III (294)	06.10.2014		
a-907	08.10.2017		noční
a-909	08.10.2017		noční
a-133	25.11.2018	12.12.2018	

STARÉ MĚSTO

Staré Město je tradičním historickým centrem hlavního města Prahy. Vzniklo v rozsáhlém prostoru, který ležel mezi dvěma důležitými hrady, pražským (na Hradčanech) a Vyšehradem, kde se nacházely různé osady a dvorce. O jednotném městě začínáme hovořit zhruba v letech 1235–1253, kdy bylo obeháno hradbami a začalo být označováno jménem Pražské Město (*civitas Pragensis*). Když bylo v roce 1253 opevněno i podhradí a vznikla dnešní Malá Strana, začalo se pravobřežní části souměstí říkat Větší Město pražské, což vyjadřovalo jeho větší rozlohu proti levobřežní části. Poté, co Karel IV. založil v roce 1348 Nové Město, se vžil pro starší

část logicky název Staré Město pražské. Karel IV. ho svým privilegiem prohlásil „*sídlem a hlavou království*“. Jeho součástí nebylo Židovské město, které na staroměstském teritoriu vytvořilo administrativně samostatnou enklávu (resp. enklávy). Staré Město bylo obehnané gotickou hradební zdí – dokonce i na straně Vltavy – a spojení s okolním světem zajišťovaly městské brány a fortny (tj. menší branky). Polohu staroměstských bran můžeme vyjádřit dnešním uličním názvoslovím zhruba takto: brána sv. Františka (proti Klimentské ulici), bezejmenná brána u Dlouhé ulice, brána sv. Benedikta (v Královské ulici), brána sv. Ambrože či Odraná (na místě Prašné brány), brána sv. Havla resp. Nová (Na Můstku) – ta byla nejvýznamnější ze staroměstských bran, brána sv. Martina (v Perlové ulici), Zderazská brána (Na Perštýně), sv. Štěpána (proti Voršilské ulici), fortna sv. Ondřeje (u Konviktské), sv. Jana Na zábradlí (u Vltavy), brána v mostní věži na Juditin, později Karlův most, brána sv. Valentina (v Kaprově ulici) a Židovská fortna (ústí Pařížské). Polohou bran byly pak určeny směry hlavních středověkých komunikací. Po staroměstském opevnění dnes najdeme většinou jen skromné stopy, nejslavnější jsou dodnes dochované gotické hradební věže v Bartolomějské ulici ve dvorech domů čp. 310 a 313; pro veřejnost ale skryté a nepřístupné.

Po několika neúspěšných pokusech o vytvoření společné administrativy s Novým Městem, vytvořila čtyři pražská města jednotný správní celek definitivně až v roce 1784. (Již před tím, v letech 1760–1780 byl zasypán příkop oddělující Staré a Nové Město, který byl pozůstatkem původního staroměstského opevnění.) Od té doby bývalo Staré Město označováno jako první část (čtvrť) královského hlavního města Prahy a příslušnost ku Praze I či Praze 1 je pro tuto část města typická dodnes, i když pochopitelně během let došlo k řadě dílčích administrativních změn a vytváření společných správních obvodů se sousedními čtvrtěmi nebo jejich částmi.

Jako srdce hlavního města to bylo logicky právě Staré Město, které jako první pocítilo potřebu jakési veřejné hromadné dopravy. Historie staroměstské dopravy má mnoho společného s historií dopravy na Novém městě a na Malé Straně. Vznikaly zde první linky omnibusů i koňky, které tyto čtvrtě (katastrální území) vzájemně propojovaly. Ve vztahu k Malé Straně a Hradčanům musela individuální i veřejná doprava (individuální dopravou pro 19. století míníme i dopravu pěší) překonávat tok Vltavy. K dispozici tu byl dlouho jediný most – Karlův most, původně nazývaný prostě Kamenný. Dále měli obyvatelé na obou březích řeky k dispozici i přivozy, z nichž některé jsou velmi starého data. Například tzv. horní (hořejší, též ale střední) staroměstský přívoz, který vedl přibližně mezi dnešními ulicemi Říční a Divadelní, existoval už v roce 1486 a zanikl až po výstavbě řetězového mostu v roce 1841. Tzv. dolní staroměstský přívoz, který patřil obci, se uvádí v roce 1769 a sloužil až do postavení železné lávky na Klárov. Další přívoz existoval v oblasti Občanské plovárny (1840) a další přívoz Na Františku (existující již v roce 1791) umožňoval cestu do Holešovic a zanikl až při stavbě mostu pod Letnou v roce 1868.

Na rozdíl od Nového Města se komunikační síť Starého Města částečně změnila, a to především na počátku 20. století, kdy probíhala plošná asanace některých jeho částí. Při ní byla spleť uliček pozdně středověkého půdorysu nahrazena širokými městskými ulicemi, které měly umožnit i zcela nové přepravní vztahy. Přesto řada záměrů nebyla nikdy realizována. Nejmarkantnějším příkladem nerealizovaných komunikačních úmyslů je například Čechův most z roku 1908, na který původně měla na severu navázat výstupní komunikace na Letnou, vedená průkopem v Letenské stráni a na jižní straně evidentně chybějící propojení Staroměstského a Václavského náměstí. Z dnešního pohledu by proražení takových komunikací bylo z urbanistického a památkového hlediska kritizováno, na počátku 20. století se takové spojení jevilo téměř jako nezbytné.

V době před asanací byla dopravní obsluha Starého Města veřejnou dopravou možná buď pouze po jeho jižní hranici, ulicemi založenými v místech dřívějšího opevnění, nebo ve východozápadním směru „královské cesty“ Celetnou ulicí přes Staroměstské náměstí do prostoru Křižovnického náměstí a na Karlův most. Určité nové komunikační možnosti pak poskytlo první moderní pražské nábřeží (dnešní Smetanovo), postavené v letech 1841–1843 a převzaté obcí v roce 1846. Nynější Alšovo nábřeží stavěné v letech 1875–1877 naproti tomu nikdy veřejné dopravě neposloužilo. Zbývající část staroměstského břehu (Dvořákovo nábřeží a Na Františku)

byla regulována až v první dekádě 20. století, a také nakonec veřejné dopravě, proti původním představám, mnoho desetiletí nesloužila.

Nejstarším dopravním prostředkem veřejné hromadné dopravy, v Praze byly – jako v řadě jiných větších městech Evropy – omnibusy. Údaje o jejich provozu jsou velmi kusé a v řadě případů nedoložené, či dokonce si vzájemně odporující. Přesto se o nich musíme podrobněji zmínit právě u Starého Města, neboť až na několik výjimek byla většina jejich linek pro obsluhu této části určena nebo aspoň po jejím území či jeho hranici vedena.

Prvním provozovatelem omnibusové dopravy v Praze byl povozník Jakub Chocenský. Pravděpodobně v roce 1829 (i když některé prameny udávají až rok 1830) zahájil dopravu asi na dvou linkách mezi oběma břehy Vltavy – od Staroměstské radnice k Zemskému domu a od Hlavní celnice k poštovnímu úřadu na Malé Straně. Někdy se uvádí existence pouze první linky s tím, že na druhou sice bylo vydáno povolení, ale její provoz nebyl zahájen. Pravidelné zastávky byly u významnějších budov, na požádání se však zastavovalo i kdekoliv jinde, provoz byl udržován v době od 7.45 do 12 hod. a od 14 do 18.30 hod. v intervalech 30 minut a za jízdné 5 kr. za celou trať a 4 kr. za kratší vzdálenost. Pro nízký počet cestujících a tím nerentabilitu provozu byla tato pravidelná linková doprava zrušena v roce 1830. Po nějaký čas byly stejným provozovatelem prováděny nepravidelné jízdy, snad i ke Stavovskému divadlu v době začátků a konců představení.

V dopravním směru budoucí první trati koňky, který tvořil základní dopravní osu vytvářející se aglomerace, začaly být linky omnibusů znovu provozovány „jistým karlínským podnikatelem“ pravděpodobně v roce 1860 (Karlín – Malá Strana) a to snad po čtyři roky; celý tento údaj však není spolehlivý, neboť provoz je někdy připisován i Karlínskému podniknutí omnibusův, které však zahájilo činnost až v roce 1870. V roce 1862 je však současně doložena linka J. Ballabena v trase Karlínské náměstí – Smíchov, nádraží Západní dráhy, tedy v relaci, kde se v dalších letech objevují zmínky i o linkách jiných podnikatelů. V těchto letech již potřeba pravidelného spojení v uvedeném dopravním směru byla zřejmá a začala být provozována již naprosto pravidelně nejméně dvěma většími společnostmi. Prvním bylo již zmíněné Karlínské podniknutí omnibusův majitelů Donáta, Rademachera a spol. (v letech 1870–1879), druhým pak První pražská společnost pro omnibusy (1872–1883). U obou provozovatelů jsou udávány vždy dvě linky: Karlín – Malá Strana a Karlín – Smíchov. Obě uvedené společnosti vykázaly největší výkony v roce 1873. První jmenovaná přepravila průměrně 252 spoji denně celkem 745 tis. cestujících a vlastnila 14 omnibusů, 54 koní a zaměstnávala po 14 kočích a konduktérech; druhá společnost vykazovala 108 párů spojů denně, 789 tis. přepravených osob a 10 omnibusů, 47 koní, 20 kočí a 11 konduktérů. Po zavedení koňky výkony i tržby obou společností výrazně poklesly, První pražská společnost pro omnibusy však udržela provoz až do vybudování přímé trati koňky na Smíchov přes Palackého most.

Další prokazatelně známé linky omnibusů byly vedeny od nádraží V Brusce a od nádraží České západní dráhy na Smíchově. Ty však měly jednoúčelový charakter a pro místní obsluhu Starého Města neměly význam.

Další následný vývoj systému městské dopravy je spojen až s prvním kolejovým systémem veřejné dopravy – koněspřežnou dráhou či koňkou. Tu v Praze zavedla známá soukromá společnost belgického podnikatele Eduarda Otleta, a její první linka spojovala od 23. září 1875 Karlín se staroměstským břehem řetězového mostu u staveniště Národního divadla. Tím byla Starému a Novému Městu poskytnuta základní dopravní obsluha na jejich společné katastrální hranici. Mnohem zásadnější vliv na obsluhu Starého Města měla až stavba dalších tratí koňky, která se uskutečnila v roce 1883. Nejdříve byla dána do provozu trať od Národního divadla na Křižovnické náměstí a přes Karlův most na Malou Stranu (1. srpna 1883) a později první staroměstská diametrála vedená z Křižovnické ulice Platněřskou a Linhartskou, přes Malé náměstí na Staroměstské náměstí a Celetnou k Prašné bráně a dál na Žižkov. Tím získalo centrum Starého Města dobré dopravní spojení, odpovídající tehdejšími komunikačními možnostmi. Část tratí koňky ve staroměstských uličkách ovšem musela být jednokolejná. O rok později při výstavbě další tratě koňky do Holešovic získala částečnou dopravní obsluhu i východní část Starého Města. Podobně jako první trať koňky, i tato vedla jen po hranici Starého a Nového Města.

Ani počátky elektrických tramvají nepřinesly z hlediska vedení tratí pro obsluhu Starého Města zásadnější změny, nepočítáme-li zavedení přímé vozby přes dnešní most Legií v roce 1901. Elektrické podniky sice na samém počátku své existence připravily projekty tramvajových tratí z Melantrichovy ulice na Václavské náměstí a uvažovaly o stavbě tratě na novém nábřeží Na Františku, ale z obou záměrů sešlo. Tratež koňky byly elektrifikovány v původním rozsahu a teprve komunikační úpravy vyvolané asanací Starého Města umožnily významnější rozšíření sítě. V roce 1908 byla postavena trať v Pařížské ulici a přes Čechův most, ale neuskutečnilo se už ani v provizorní podobě propojení ze Staroměstského náměstí Železnou a Havířskou (tam), resp. Rytířskou a Na Můstku (zpět) na Václavské náměstí. V letech 1912–1914 byly provedeny velké rekonstrukce v Křížovnické a Platnéřské ulici, které tyto ulice přizpůsobily dvoukolejnému provozu a byla postavena trať k Rudolfinu a propojení přes nový most na Klárov. Připravený a schválený projekt druhé staroměstské diametrály od Rudolfinu Kaprovou ulicí na Staroměstské náměstí a dál Širokou ulicí přes Petruskou čtvrť na Těšnov už nebyl realizován, i když se s ním i po skončení první světové války ještě dlouho počítalo. V roce 1914 přímo přes Staroměstské náměstí jezdily tři tramvajové linky (č. 1, 4 a 12), o deset let později již jen dvě.

Zásadnější změnu pro směrové vedení linek přinesla v roce 1925 stavba propojení od Rudolfinu k Čechovu mostu, která umožnila zrušit tradiční spojení přes Malé náměstí a Platnéřskou ulicí. To vedlo k další redukci tramvajové dopravy v historické centru a přes Staroměstské náměstí jezdila již jen jediná linka č. 1, která byla typickou linkou v této části města. V té souvislosti připomínáme, že tramvajová trať v Celetné ulici byla zpočátku jednokolejná, od roku 1938 měla podobu jedné dlouhé a jedné kratší kolejové splítky.

Téměř současně s redukcí kolejové sítě a počtu linek tramvají se na Starém Městě objevily autobusy. V roce 1928 byla zavedena autobusová linka **J** ze smíchovské Malvazinky (později z Jinonic), vedená přes Staré Město na Těšnov a prodloužená postupně až do Troje, která zajistila dlouho požadované propojení ve směru Rudolfinum – Těšnov. Od roku 1932 jezdila přes Staré Město také autobusová linka **A** z Vršovic, resp. Hostivaře, která byla vedena od Vršovic ulicemi Na Můstku, Rytířskou a Železnou na Staroměstské náměstí (zpět jezdila Celetnou, Ovocným trhem a Havířskou) a přes Mariánské náměstí na Karlův most a Malou Stranu. Mimo jiné tak zajistila přepravní vztah Staroměstské náměstí Můstek, který se nepodařilo realizovat tramvajemi v roce 1908. V říjnu 1939 musely být z úsporných důvodů zrušeny všechny vnitroměstské autobusové linky a veřejnou dopravu na Starém Městě dál zajišťovaly již jen tramvaje, i když se na přelomu čtyřicátých a padesátých let vážně uvažovalo také o vedení trolejbusových tratí přes jeho území.

Radikální zásah do obsluhy Starého Města znamenal havarijní stav historických budov v Celetné ulici, vyvolaný otřesy způsobenými projíždějícími dopravními prostředky. Na počátku roku 1960 byl proto trvale zastaven tramvajový provoz v Celetné ulici. Postupně byla v dalších letech s ohledem na památkový charakter této části města redukována i individuální automobilová doprava. Od té doby bylo Staré Město obsluhováno fakticky jen po jeho okraji. Tramvajové tratě v ulicích Revoluční, Na příkopě, 28. října a Národní vedly po hranici katastru, trať na Smetanově nábřeží, v ulicích Křížovnické a 17. listopadu se sice nachází zcela na území Starého Města, ve vztahu k jeho zástavbě je však obsluhuje pouze jednostranně.

V roce 1947 byl na náměstí Republiky otevřen provizorní objekt odbavovacího centra Československých aerolinií, od něhož vyjížděly autobusy s leteckými cestujícími na letiště do Ruzyně. V roce 1960 se přestěhovalo do sousedního paláce Kotva a později do paláce Vltava, rovněž na území Starého Města.

Městské autobusy se znovu objevily na okraji území Starého Města až v roce 1959, kdy byla zavedena nejdříve rychlíková linka č. 225 k letišti Ruzyně a autobusová linka č. 125 ve směru projektované a neuskutečněné trolejbusové trati do Bubence a Dejvic. Pro jeho vlastní obsluhu však byla důležitá až pozdější diametrální linka překryvné sítě č. 134 od roku 1964. Další postupně zaváděné radiální linky (133, 156 a další) měly smysl především pro spojení okrajových sídlišť s centrem města, kde měly pro místní obsluhu jen omezený a lokální význam. Počet a kapacita těchto linek se dočasně zvýšily po zahájení provozu na trati A metra v roce 1978, kdy její stanice Staroměstská sloužila pro přestup z této návazné dopravy.

Sama stanice Staroměstská společně se stanicí Můstek na téže lince metra výrazně zlepšily dopravní dostupnost Starého Města. K definitivnímu dořešení obsluhy plošné dosud chybí jen výhledově předpokládaný druhý vestibul stanice Staroměstská s výstupy v těsné blízkosti Staroměstského náměstí. Otevření prvního provozního úseku trasy B metra se stanicemi Národní třída, Můstek a Náměstí republiky dále rozšířilo širší dopravní možnosti na staroměstském území, bylo však doprovázeno současnou výraznou redukcí tramvajové sítě, která uskutečňování některých místních vztahů částečně zkomplikovala.

