


Katastrální území	VELESLAVÍN	
Připojeno ke Praze	1922	
Městská část	Praha 6	
Správní obvod	Praha 6	
Obvod hl. m. Prahy	Praha 6	
Údaje o linkách k datu 31.12.2023		
Textový popis k roku 2004	Počet obyvatel: 6882	
Poslední úprava obsahu: 28.12.2023 16:42	Rozloha: 131,3 ha	

Linky MD VELESLAVÍN			
linka	*	†	
tr-120	04.11.1863	30.09.1992	koněspřežka od 21.07.1831
d-23	06.01.1933	17.04.1935	R
d-11	18.04.1935	12.08.1978	R
d-20	16.05.1938	18.04.1986	P
a-l	16.07.1938	(14.12.1938)	příležitostná
a-108 (I)	18.12.1939	19.07.1947	
d-B	30.11.1942	17.01.1945	P noční
d-11/n	17.12.1945	12.08.1978	R noční
a-119/II (225)	15.05.1959		
d-1	13.03.1961	12.08.1978	P
d-1/n	13.03.1961	08.05.1974	P noční
a-134	05.10.1964	12.08.1978	
a-135	02.11.1964	12.08.1978	
a-108	06.03.1967	29.04.1972	
a-120/IV	08.11.1967	01.11.1985	
d-30	05.06.1971	20.09.1974	R
d-25/II	17.01.1972	01.01.1975	R
a-179	30.04.1972	06.04.2015	
a-108	28.08.1972	12.08.1978	
d-1/IV (31)	26.02.1973		P
d-20/n	09.05.1974	02.11.1985	P noční
a-155 (255)	09.05.1974	12.08.1978	
d-30	02.01.1975	12.08.1978	R
a-3 (3/Šk)	(01.09.1976)	16.03.1979	Šk
d-2/IV	13.08.1978	31.05.2010	R → RP
d-2/n/II	13.08.1978	18.12.1980	R

d-25/II	13.08.1978	02.11.1985	R
d-32/II	13.08.1978	18.02.1979	P
a-214	14.08.1978	28.06.1996	
a-237 (57)	14.08.1978	29.06.1990	
a-191	28.09.1978		
a-260/V (14/Šk, 414, 560)	16.11.1978		Šk
a-236/II	05.03.1979	02.05.1983	
a-451 (51)	09.11.1980	06.03.1983	
d-26/n/II	19.12.1980	02.11.1985	R
a-218	01.02.1982	08.12.2012	
<i>a-558 (411)</i>	<i>01.09.1982</i>	<i>01.09.1991</i>	Šk
a-410/II	01.09.1983	14.06.1985	Šk
a-412/II	01.09.1983	16.10.1983	Šk
d-26	03.11.1985		R
d-91/II (51)	03.11.1985		R noční
d-96 (56)	03.11.1985		P noční
d-18	21.04.1986	27.08.2016	P
d-20/II	21.04.1986	25.03.1991	R
<i>a-433</i>	<i>02.09.1991</i>	<i>30.06.1998</i>	Šk
ž-S5 (tr-120)	01.10.1992		
a-563 (418)	02.05.1997	29.06.2007	Šk
a-184/V	04.09.2000	09.12.2011	
d-31/III (XA)	20.08.2002	17.01.2003	ND povodeň
a-910 (510)	01.07.2005		noční
d-36	13.05.2008	02.11.2009	R ND
d-15/IV	01.09.2010	20.02.2011	R
a-218/II (206)	21.11.2010	06.04.2015	
d-36/II	21.02.2011	31.08.2012	R ND
a-216	01.09.2011	31.08.2012	
d-5	01.09.2012	28.06.2013	R
a-108	09.12.2012		
d-2/IV	29.11.2013	06.04.2015	RP
m-A	07.04.2015		
a-142/IV	07.04.2015	30.06.2017	
a-168/V	07.04.2015		
a-164/II (264)	07.04.2015		
d-20/III	28.08.2016		R
d-2/V	28.08.2016		P
ž-S54	11.12.2016		

a-225/VI	01.07.2017	22.10.2023	
a-300	26.08.2017		příměstská
a-322/II	26.08.2017		příměstská
a-323/II	26.08.2017		příměstská
a-330/IV	26.08.2017		příměstská
a-399/II	26.08.2017		příměstská
a-216/II	30.06.2018		
a-342/II	24.08.2019		příměstská
a-388/II	24.08.2019		příměstská
a-389/III	24.08.2019		příměstská
a-268/II	06.01.2020	28.02.2020	Šk
a-414/III	01.09.2023		příměstská

Tramvajové linky vedené po trati petřinské jsou označeny **P**

Tramvajové linky vedené po trati ruzyňské jsou označeny **R**

VELESLAVÍN

Jméno Veleslavín, odvozené od osobního jména Veleslav nebo Velislav, zná jistě i mnoho lidí, neobeznámených s pražským místopisem. Mezi významné osobnosti české historie totiž patří zcela jistě Daniel Adam z Veleslavína, knihtiskař, vydavatel, překladatel a autor četných prací, který žil v 16. století. Z Veleslavína sice ve skutečnosti nepochází – narodil se na Starém Městě, ale svůj přídomek od této vsi skutečně odvodil, protože zde jeho otec Štěpán Adam, pražský měšťan, vlastnil jeden dvůr.

Ves patřila mezi ty, s jejichž jménem se můžeme setkat na falzu zakládací listiny břevnovského kláštera, vázané k roku 993. Ať už listina pochází z kterékoliv doby, uznává se, že vesnice Veleslavín v 10. století už opravdu existovala. Břevnovský klášter držel Veleslavín až do husitských bouří, kdy ho zabavili Pražané. Podobný osud stihl mnoho vsí v pražském okolí. Nějaký čas byla ves v majetku Starého Města, ale brzy byla fakticky rozdělena na dva díly. Jeden, větší, se dostal do správy nejvyššího purkrabství a menší část se vrátila do vlastnictví kláštera. Některé dvory v purkrabské části byly v soukromém vlastnictví různých šlechticů a měšťanů, mezi nimiž byl i již zmíněný Štěpán Adam. Veleslavín velmi poškodila třicetiletá válka. Na jejím konci byla klášterní část zcela pustá, v purkrabské části zbyly jen tři domy a teprve v 18. století byl znovu postaven vrchnostenský dvůr. Po přijetí obecního zákona v roce 1849 se stal Veleslavín nakrátko samostatnou obcí ve smíchovském okrese, zřejmě již někdy v 60. letech byl ale připojen jako místní část (osada) k Vokovicím. Osamostatnil se opět v roce 1889 na základě zákona č. 12 zemského zákoníku a zůstal již v této podobě až do svého připojení ku Praze na počátku roku 1922.

V rámci správního členění hlavního města se stal součástí Prahy XIX., ke které patřily ještě Vokovice, Dejvice, Bubeneč a Sedlec. V roce 1944 byla povolena a v roce 1946 uskutečněna v praxi dílčí změna veleslavínských katastrálních hranic, které byly v některých místech přizpůsobeny komunikační síti a zástavbě. Do té doby na veleslavínském území ležela například malá část areálu vojenské nemocnice a nově byla hranice vedena ulicí Na Petřínách. K Veleslavínu byla současně připojena část původně vokovického území s tramvajovou vozovnou. (Pojmenování „vozovna Vokovice“ ale zůstalo v praxi zachováno dodnes.) V roce 1949 se v rámci reorganizace správy Prahy stal součástí městského obvodu Praha 6, ale malá část byla od 1. ledna 1952 připojena k tehdejší Praze 5. Od další reorganizace, uskutečněné v roce 1960, se celé území Veleslavína stalo součástí obvodu Praha 6 a od roku 1990 patří ke stejnojmenné městské části.

Historické jádro Veleslavína leží jižně od železniční tratě poblíž nádraží. Dodnes zde najdeme některé stavební památky. Nejznámější je veleslavínský zámek z roku 1730. Dnes je tu

jen pozůstatek rozsáhlejšího barokního areálu, kterému byla později odbourána boční křídla. Od roku 1903 je v zámku sanatorium a v souvislosti s touto změnou užívání byly v roce 1912 provedeny další stavební úpravy. Ve Veleslavíně najdeme také několik starých hospodářských dvorů. Zajímavým objektem je tzv. vodovodní domek, který vznikl někdy po roce 1555. Připomíná důmyslný vodovodní systém, kterým se kdysi přiváděla voda z Libocké studánky na Pražský hrad.

V letech 1960 až 1965 se uskutečnila výstavba sídliště Petřiny se 4300 byty, jehož poměrně velká část leží na veleslavínském území. Je to oblast severně od ulice Na Petřinách. Díky této bytové výstavbě počet obyvatel žijících na katastrálním území Veleslavín významně vzrostl. Samostatný urbanistický komplex od roku 1953 představoval východně od vokovické vozovny známý areál Vysoké školy ÚV KSČ, který byl po roce 1990 předán Fakultě tělesné výchovy a sportu UK. V průběhu let bylo v blízkosti areálu postaveno několik domů, ústřední garáže ministerstva vnitra a hotel Krystal. Celý tento soubor staveb na veleslavínském území severně od železniční tratě je označován jako základní sídelní jednotka Nový Veleslavín.

S územím Veleslavína je také těsně spjat areál známé veleslavínské teplárny. Tento uhelný tepelný zdroj byl uveden do provozu v roce 1961 a jeho hlavním úkolem bylo dodávat teplo na území sídliště Petřiny a Červený Vrch. Spalovalo se zde nekvalitní uhlí a teplárna dlouhá léta představovala velkou zátěž pro životní prostředí Prahy 6. V roce 1994 byla uvedena do provozu nová výtopna spalující zemní plyn, ke které byl brzy přistavěn ještě malý kogenerační zdroj vyrábějící elektřinu. Stará teplárna je postupně likvidována.

Veleslavín býval především zemědělskou obcí, kde na začátku 20. století žilo jen 863 obyvatel. Jediný průmysl představovala cihelna v severozápadní části území.

Do připojení ku Praze vzrostl počet obyvatel Veleslavína na 1779, v roce 1961 (díky rozestavěnému sídlišti Petřiny) zde žilo téměř 5 tisíc obyvatel. Maxima dosáhl počet obyvatel v roce 1980 (8 808) a od té doby klesá. Na počátku 21. století ve Veleslavíně bydlelo jen 6060 obyvatel.

Dopravní obsluha veleslavínského území je dnes dána jeho polohou mezi dvěma důležitými městskými ulicemi – Evropskou a Na Petřinách. Přímo Veleslavínem žádná významná komunikace nevede. V dřívějších dobách bylo spojení vesnice s okolím jiné. Hlavní silnici, která spojovala Veleslavín s Prahou bychom možná nečekaně našli v dnešních ulicích Veleslavínské, Stamicově, Radimově a Břevnovské (mezi Stamicovou a Břevnovskou silnice vedla přes již zaniklé břevnovské náměstí, které leželo v prostoru mezi dnešními větvemi Anastázovy ulice). Do Prahy se tedy z Veleslavína nejčastěji přijíždělo dnešní Bělohorskou ulicí a do vlastního města se vstupovalo Strahovskou bránou, kde se až do vytvoření tzv. Velké Prahy platila poštovní daň. Kromě uvedené silnice pochopitelně existovaly i další méně významné polní cesty. V roce 1866 se začalo se stavbou okresní silnice dejvicko-vokovická (dnešní západní část Evropské a Kladenská), která propojovala erární silnice karlovarskou a velvarskou. Tím získal Veleslavín nové spojení právě na velvarskou silnici, po které se přijíždělo do Prahy přes dnešní Dejvickou ulici, tj. přes Brusku, přičemž do města se vstupovalo Píseckou bránou a Chotkovou silnicí.

Přes veleslavínské území vedla jedna z nejstarších českých železničních tratí – koněspřežná dráha z Brusky do lánského polesí. Jednalo se o nákladní podnik, jehož cílem bylo zásobování Prahy dřívím, později také uhlím. První přeprava dřeva po celé trati z Lán do Prahy (Brusky) se uskutečnila 21. července 1831. Ve Veleslavíně byla pravděpodobně výhybna pro míjení protijedoucích vlaků. V roce 1861 byla na koněspřežce zavedena také přeprava osob, ale podle dosavadních poznatků ještě nebylo ve Veleslavíně osobní nádraží. To bylo zřízeno až v souvislosti s přestavbou dráhy na parostrojní železnici, která se uskutečnila v roce 1863. Ve Veleslavíně byla postavena výpravní budova a 4. listopadu 1863 zde byl zahájen pravidelný provoz, který zajišťovala soukromá společnost Buštěhradské dráhy. Cestující se ale vlakem dostali jen do Brusky, tj. na dnešní nádraží Praha-Dejvice. Dál mohli pokračovat buď omnibusem nebo pěšky Píseckou bránou. Zlepšení nastalo o tři roky později – 27. dubna 1868 byla uvedena do provozu nová trať spojující Brusku s nádražím Bubny, a protože bylo možné pokračovat po trati Severní státní dráhy až na nádraží v Praze (dnešní Masarykovo), získali Velesla-

vínští na dlouhá léta kvalitní spojení s hlavním městem. Jízda vlakem trvala 34 minut a ve III. vozové třídě stála 18 krejcarů, v I. třídě dvojnásobek. Na přelomu 19. a 20. století zastavovalo ve Veleslavíně denně 5 párů vlaků a v následujících letech jejich počet vzrůstal jen zvolna; v roce 1924 tudy v pracovní dny jezdilo 10 párů vlaků, z nichž část končila v Bubnech, odkud se muselo dál pokračovat tramvají.

Protože byl na svoji dobu Veleslavín poměrně daleko od Prahy (a ani jeho význam nebyl příliš velký), nepatřila jeho dopravní obsluha městskou hromadnou dopravou na přelomu 19. a 20. století mezi priority nových Elektrických podniků. První doložené úvahy o možné stavbě tramvajové trati zatím nalézáme až v roce 1919, kdy se uvažovalo o spojení přes Střešovice, tj. dnešní, poměrně strmou a úzkou Veleslavínskou ulicí. Současně se zvažovala i druhá trať do sousedních Vokovic. Do centra obce ale tramvaje nikdy nepřijely.

Vzhledem k uspořádání silniční sítě byly dálkové autobusové linky, vznikající od konce 20. let, vždy vedeny pouze po samé hranici veleslavínského katastru.

Od 6. ledna 1933 začaly do Vokovic k nové vozovně jezdit i tramvaje. Pro obyvatele Veleslavína měla význam především stanice Nádraží Veleslavín. Tím získala tato část Prahy v zásadě definitivní základní dopravní spojení. První linkou tady byla „třiadvacítka“, později na mnoho let linka č. 11. Od poloviny 60. let měla význam také autobusová linka č. 135 (později na čas pod č. 235), která patřila do tzv. překryvné autobusové sítě.

Nesmíme opomenout ještě druhou, střešovickou traťovou větev. Od 16. května 1938 mohli obyvatelé domků podél Veleslavínské ulice docházet „do kopce“ na novou tramvajovou konečnou k vojenské nemocnici. Teprve v té době začala vlastně vznikat v dnešní podobě ulice Na Petřínách. Od roku 1950 byla tato trať prodloužena až na Petřiny a na přelomu padesátých a šedesátých let nabyla základní význam především pro obyvatele sídliště Petřiny. Obyvatelům Petřin začaly postupně poskytovat zajímavá spojení také různé autobusové linky, které zajistily přímé spojení například do Břevnova a na Smíchov.

Zásadní změnu v uspořádání veřejné dopravy Prahy 6 přinesl 12. srpen 1978, kdy zahájila provoz linka A metra a pro obyvatele Veleslavína, ať už dolního (starého a tzv. Nového) či horního (Petřin) se staly důležitými přestupními uzly terminály u stanice metra Leninova (dnes Dejvická) a Hradčanská.

Dnes je čas od času předmětem vášnivých polemik přestavba tratě někdejší Buštěhradské dráhy na rychlodráhu, která by zajišťovala spojení na letiště, případně na Kladno a která konkuruje myšlence na prodloužení tratě metra A ve směru na západ. Jakým dopravním prostředkem budou obyvatelé Veleslavína cestovat, to ukáže až budoucnost. V každém případě bude nové dopravní spojení vyžadovat značné finanční náklady.

