Katastrální území	**VYŠEHRAD**
Připojeno ke Praze	1883
Městská část	Praha 2
Správní obvod	Praha 2
Obvod hl. m. Prahy	Praha 2
Údaje o linkách k datu 31.12.2024	
Textový popis k roku 2005	Počet obyvatel 2021: 1651
Poslední úprava obsahu: 16.1.2025 17:45	Rozloha: 36,3 ha

Linky MD **VYŠEHRAD**			
linka	*	†	
tr-171	*01.10.1888*	*30.09.1992*	stanice do 28.05.1960
d-4	08.09.1898	12.08.1978	
d-1	31.07.1910	14.07.1914	
d-7/III	15.07.1914	28.07.1923	
d-14	01.07.1921	16.02.1923	pn
d-6	29.07.1923	13.09.1924	
d-17	29.07.1923		
d-18	29.07.1923	02.01.1932	
d-13/III	*14.09.1924*	*30.06.1933*	*Výtoň*
d-21	01.04.1926	20.11.1991	
d-14	03.01.1932	16.01.1972	
d-D	30.11.1942	17.01.1945	noční
d-F	30.11.1942	17.01.1945	noční
d-14/n/I	17.12.1945	16.01.1972	noční
d-17/n/I	*17.12.1945*	*12.08.1978*	noční, *Výtoň*
t-55	29.05.1949	08.01.1967	
t-61	01.10.1954	08.01.1967	
d-19	01.09.1958	30.08.1959	
a-222	17.05.1959	28.06.1959	rekreační
d-24/III	31.08.1959		
d-7/VI (27)	13.03.1961		
a-134	*05.10.1964*	*31.07.1984*	
a-XA	*02.05.1965*	*26.09.1965*	rekreační
a-XB	*02.05.1965*	*26.09.1965*	rekreační
a-51/II (XA)	28.08.1966	01.01.1975	rekreační
a-244 (144)	07.11.1966	08.05.1974	

a-138	09.01.1967	08.05.1974	
a-148	09.01.1967	08.05.1974	
a-344 (244/n)	03.06.1967	08.05.1974	noční
d-30	*07.11.1967*	*12.08.1978*	
a-132	18.12.1967	08.05.1974	
a-155	*30.09.1968*	*08.05.1974*	
a-271	*05.04.1971*	*08.05.1974*	
d-41 (33)	*05.06.1971*	*15.09.1974*	rekreační
d-42 (34)	*06.06.1971*	*15.09.1974*	rekreační
d-32	30.08.1971	04.09.1977	
d-18	17.01.1972		
d-18/n/I	17.01.1972	12.08.1978	noční
d-28/II	*09.05.1974*	*12.08.1978*	*Výtoň*
a-187/II (197)	*09.05.1974*	*15.12.1982*	
a-199	09.05.1974	03.09.1982	
d-2/n/II	*13.08.1978*	*18.12.1980*	noční, *Výtoň*
d-3/III	*13.08.1978*		*Výtoň*
d-24/n/I	13.08.1978	02.11.1985	noční
d-3/n/I	*19.12.1980*	*02.11.1985*	noční, *Výtoň*
a-148	06.09.1982	26.02.1993	
a-197/II (X197)	*16.12.1982*	*14.12.1983*	
d-93 (53)	03.11.1985		noční
d-94 (54)	*03.11.1985*	*31.08.2001*	noční, *Výtoň*
d-95 (55)	03.11.1985		noční
d-46	*29.06.1986*	*28.09.1986*	rekreační
d-59	23.11.1990	25.03.1991	noční
ž-S7 (tr-171)	*01.10.1992*		
d-16	*27.05.1995*	*28.11.2009*	*Výtoň*
d-21	*29.05.1995*	*29.06.2012*	*Výtoň*
ž-S65	*31.05.1995*	*09.12.2023*	
d-92/II (52)	*01.09.2001*		noční, *Výtoň*
ž-M2	*14.8.2002*	*21.3.2003*	povodeň
a-552	01.09.2011	30.06.2015	Šk
d-6/IV	01.09.2012	30.06.2016	
d-14/III	28.08.2016		
d-2/V	*28.08.2016*		*Výtoň*
d-21/II	*29.08.2016*		*Výtoň*
d-27	*10.01.2024*	*27.09.2024*	*Výtoň*

VYŠEHRAD

Vyšehrad („vysoký hrad“, míněno zřejmě „hrad vysoko položený“) je národní kulturní památkou a patří k nejvýznamnějším místům české státnosti. První doložené historické zprávy jsou z druhé poloviny 10. století. Hrad se původně jmenoval Chvrasten (též Hvrasten), tj. chrastný („chrastím či křovím porostlý“), dnešní jméno je ale doloženo již v roce 1110. Zdejší kapitula je historicky spojena s řadou obcí, tvořících nyní území Prahy, protože ve středověku vlastnila větší či menší části jejich území. V podhradí vzniklo v roce 1476 poddanské městečko Město hory Vyšehradu, od roku 1528 jako majetek kapitulních děkanů. Na Vyšehradě najdeme četné významné stavební památky, např. románskou rotundu sv. Martina, kapli Panny Marie Šancovské, kostel Stětí sv. Jana Křtitele a především kapitulní chrám sv. Petra a Pavla. Z dopravního hlediska nás především zaujme barokní opevnění.

V 17. a 18. století byl Vyšehrad, podobně jako celá Praha, přestavěn na barokní pevnost sevřenou mohutným bastionovým opevněním, takže s Prahou tvořil fakticky jeden celek, ačkoliv byl správně samostatným městem. Přímo přes Vyšehrad dlouho vedla hlavní silnice z Prahy směrem na Tábor (používala se jako hlavní cesta ještě v první čtvrtině 20. století!). Při cestě do Prahy se projíždělo několika branami – Táborskou (postavena v r. 1655) a Leopoldovou (1670), projíždělo se pevností a do vyšehradského podhradí, které leželo mimo pevnost, se vstupovalo třetí branou, Jeruzalémskou. Cesta od této brány byla velmi strmá, a právě tyto nevhodné komunikační podmínky vedly vojenskou správu k tomu, aby byla v letech 1841–1842 postavena nová silnice (serpentina) a nová brána, zvaná Cihelná, ale též Nová, Pražská nebo Chotkova. Původní brána byla zazděna. Všechny tři uvedené brány bastionového opevnění se dochovaly dodnes a jsou překrásnou ukázkou, jak kdysi vypadal vstup do hlavního města. Dokonce je vysoko v opevnění dodnes patrná i zazděná Jeruzalémská brána, jako svědek dobových komunikačních podmínek. V roce 1903 byla silnice vydlážděna. Dodejme ještě, že mezi Táborskou a Leopoldovou branou, u zbytků gotické brány Špičky z původního středověkého opevnění, se až do vytvoření Velké Prahy vybírala potravní daň.

Zemským zákonem č. 48 z 26. září 1883, který nabyl účinnosti 28. října téhož roku, byl Vyšehrad spojen s Prahou *„v jednu obec místní“* jako její šestá část. Do roku 1919 si udržel jméno Královský Vyšehrad (ačkoliv nebyl královským, ale poddanským městem). V roce 1949 byl připojen k obvodu Praha 2, dnes přísluší k městské části Praha 2. Vyšehrad je druhým nejmenším pražským katastrálním územím, má dnes rozlohu 36 ha.

Vyšehrad tvořily a tvoří dvě zásadně odlišné části. Horní část byla pevností, která podléhala vojenské správě až do roku 1911, kdy byla předána městu. Po první válce byla citadela využita jako garáže poštovní dopravy, jak uvedeme podrobněji níže. Jiná byla situace v podhradí, kde existovala normální, i když malá, bytová výstavba, která se rozrůstala především do první světové války. Na počátku války byl vypracován regulační plán pro zástavbu pevnosti. Naštěstí se nerealizoval, a tak nám Vyšehrad zůstal zachován prakticky ve své původní podobě. Nesmíme ale opomenout, že v roce 1927 vyhořela do základů vyšehradská zbrojnice a že kostel sv. Petra a Pavla byl v letech 1885–1887 novogoticky přestavěn.

Na území Vyšehradu existovaly dva významné pražské přívozy. Jeden vedl kolem vyšehradské skály do Podolí (byl to jediný pražský přívoz, který měl začátek a konec na témže břehu řeky), druhý spojoval vyšehradské podhradí s Císařskou loukou na Smíchově. Jedná se o jeden z nejstarších doložených pražských přívozů, uváděný již v první polovině 15. století. Ve 20. století byla jeho majitelem a provozovatelem Alberta Auffenfeldová, po ní Pražská paroplavební společnost, která ho v zimním období, kdy byl nevýnosný, pronajímala soukromníkům, od r. 1937 byl vlastníkem vodoprávního povolení Václav Veselý a po válce, kdy byly i přívozy znárodněny, přešel provoz na Lázeňskou a rekreační službu (pozdější Pražské lázně). Naposledy je přívoz doložen spolehlivě v roce 1962, pak už o něm nejsou k dispozici informace.

Po vyšehradském území vede také železnice. Tzv. Pražská spojovací dráha (spojovala nádraží na Smíchově s nádražím císaře Františka Josefa v centru Prahy, později i s nádražím Nusle-Vršovice) zahájila provoz 15. srpna 1872. O měsíc později byla na Vyšehradě zřízena nákladová zastávka. Od 1. října 1888 byla v provozu železniční stanice pro osobní dopravu. Vyšehradské nádraží bylo později jako první v Praze vybaveno podchody k ostrovnímu

nástupišti. Sloužilo veřejnosti až do 28. května 1960, kdy bylo zrušeno. Od té doby bylo vedeno jako výhybna, spadající administrativně pod železniční stanici Praha-Smíchov. Krásná budova nádraží existuje dodnes, ale je, bohužel, v žalostném stavu.

Součástí Pražské spojovací dráhy byl nezbytný most přes Vltavu, na který navázal na vyšehradské straně krátký viadukt. Původní most sloužil do 30. září 1901, pak byl během krátké výluky (jen do 1. října 1901) nahrazen novým, po kterém vlaky jezdí až do současnosti. Od 2. prosince 1902 byla na mostě k dispozici i lávka pro pěší. Most se stal významnou spojnicí Vyšehradu a Smíchova nejen pro vlaky. Cesta po lávce podléhala zaplacení mýtného (pěší 2 h, kolo 4 h + 2 h za osobu, „dětský vozík“, čili kočárek, 4 h).

Na katastrálním území Vyšehradu vznikla na počátku 20. století mimořádně důležitá komunikační stavba, Vyšehradský tunel, který zajistil rychlé silniční spojení pravobřežních povltavských obcí s Prahou. Do té doby se muselo cestovat přes Pankrác a vyšehradskou citadelu. Cesta tunelem byla také zpoplatněna. Chodec zaplatil za průchod tunelem 2 haléře, jezdec na koni 4 h, za tažný dobytek se platilo 10 h, za hnaný dobytek 1 h za kus. Za trakař bylo nutné uhradit 4 h. Zajímavé je, že zákon o mýtu ve vyšehradském tunelu byl přijat poprvé už na počátku roku 1875, tedy bezmála třicet let před dokončením tunelu (tunel byl dán do užívání 11. prosince 1904). Svědčí to o délce příprav této významné stavby. U tunelu, na pražské straně, se vybírala potravní daň. Zahájením provozu v tunelu zanikl výše zmíněný přívoz kolem skály. V padesátých letech 20. století se uvažovalo o výstavbě paralelního delšího tunelu hlouběji ve skále, který měl sloužit dopravě pro směr do centra a starý tunel měl být zachován pro směr opačný, ale záměr se neuskutečnil.

Protože byl Vyšehrad považován za důležitou součást Prahy, patřil mezi první místa, která bylo nezbytné obsloužit tramvajovou dopravou. Na konci května 1898 byla u vyšehradské radnice zahájena stavba tramvajové tratě, ve druhé půlce července byly hotovy koleje a po instalaci vrchního vedení bylo možné v půlce srpna uskutečnit první zkušební jízdu. Dne 8. září 1898 byl zahájen pravidelný provoz tramvajové linky, která jezdila v trase Spálená ul. (Perštýn) – Královský Vyšehrad. Na rozdíl od dnešního stavu tramvaje jezdily Vyšehradskou ulicí, podjížděly železniční viadukt a konečná byla na náměstíčku přímo před budovou vyšehradské radnice. Linka neměla podle tehdejšího zvyku zpočátku žádné označení. Na jízdenkách, které měla každá linka své, jí byla vyhrazena zkratky Vyš. Později dostala číslo 4. Původní záměry postavit ještě trať do Nuslí a Vršovic jižně od železnice, se neuskutečnily, stejně jako v letech 1911–1915 navrhovaná trať vyšehradskou serpentinou přes trojici bran na Pankrác.

Koncového úseku vyšehradské tratě se na počátku 20. století dotklo několik stavebních akcí. Překládalo se tu koryto Botiče, přestavoval se železniční viadukt a zřizovala městská kanalizace. Původně Botič tekl na severní straně viaduktu, přibližně v místech Svobodovy ulice, dokonce zde tramvaje jezdily po mostě, který byl snesen v roce 1909. Dnes si již málokoho uvědomí, že souběžně s železničním viaduktem, na jeho jižní straně, vede komunikace po zaklenutém toku. Pokračující část koryta Botiče směrem k Nuslím byla zakryta až mnohem později – v sedmdesátých letech 20. století na něm například vznikla dnešní ulice Vnislavova.

Na počátku roku 1910 začaly tramvaje jezdit dál kolem vyšehradského nádraží do Nuslí a původní koleje před radnicí se dál používaly jen k manipulačním účelům. Většího významu tak nabyl podchod pod železniční tratí přibližně proti novoměstské Horské ulici, protože zde byla tramvajová zastávka obsluhující část podhradí. V roce 1910 začaly tramvaje jezdit také po nábřeží do Podolí, ale kolejové propojení podolské a nuselské tratě, rozšiřující směrovou nabídku od Nuslí k částem Nového a Starého Města a později i na Smíchov, bylo postaveno až v roce 1927, kdy zanikly i původní koleje před vyšehradskou radnicí. V zásadě konečnou podobu získala vyšehradská tramvajová síť od 25. června 1931, kdy byla dána do provozu trať ulicí Na Slupi od Botanické zahrady k nádraží, která nahradila původní trať ve Vyšehradské ulici. Opuštěné koleje tady vydržely v dlažbě až do roku 1942!

Ve dvacátých letech byl Vyšehrad spojen s historií státní autobusové dopravy, provozované tehdy poštovní správou. Ta převzala v roce 1920 část vojenského skladiště v bývalé citadele a zřídila zde svoje první garáže, dílny a zásobovací sklad. Od 2. března 1920 byl odtud vypravován autobus první poválečné autobusová linka vedená z Prahy v trase Praha – Jesenice

– Kamenice u Strančic, s konečnou zastávkou u poštovního úřadu na Vyšehradě. V nevhodných prostorách setrvaly tyto provozy více než šest let do vybudování nového závodu ve Vršovicích. Ukončení automobilového provozu v citadele urychlil požár, který v roce 1927 zničil budovu i část vozového parku a zásobu náhradních dílů.

První poštovní autobusová linka po krátké době změnila svoji konečnou v Praze do Vršovic, přes území Vyšehradu však jezdilo od konce 20. let několik jiných linek do obcí na pravém břehu Vltavy a některé zde měly i svojí konečnou. Ukončení u vyšehradské radnice využívala i ČSAD v poválečných letech pro linky do Točné, Březové a Jílového, a to pro část jejich spojů až do roku 1970.

Důležitou kapitolu v historii vyšehradské městské hromadné dopravy vytvořily trolejbusy, kterými se na nějaký čas městská doprava vrátila do Vyšehradské ulice. Od 29. května 1949 tudy jezdily z Václavského náměstí a Vyšehradským tunelem do Podolí. Zastávku měly v blízkosti bývalé vyšehradské radnice. Stejnou zastávku zde měla od roku 1966 i tarifně odlišená „rychlíková“ linka č. 144 (později 244) z Václavského náměstí na sídliště Novodvorská. První linkou překryvné sítě byla ale již od roku 1964 linka č. 134, která však měla na Výtoni pouze zastávku v jednom směru, druhá párová zastávka byla na Palackého náměstí. Od počátku roku 1967 trolejbusovou dopravu nahradily autobusy (linky č. 138 a 148). Později přes vyšehradské území projížděly i jiné autobusové linky, jako poslední zůstala do roku 1993 linka 148 v již pozměněné trase; dnes je Vyšehrad bez autobusové dopravy.

Na závěr ještě dodejme, že na vyšehradském Slavíně, je mezi velikány české vědy a kultury pochován i František Křižík, slavný český elektrotechnik, vynálezce a podnikatel, který stál u zrodu elektrické tramvajové dopravy v českých zemích a dlouhá léta dodával jeho závod do pražských tramvají elektrickou výzbroj.