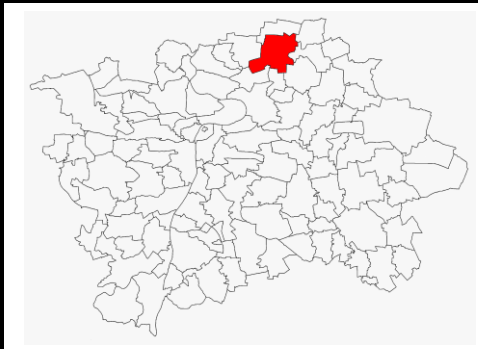


Katastrální území	<b>ĎÁBLICE</b>	
Připojeno ke Praze	1968	
Městská část	Ďáblice	
Správní obvod	Praha 8	
Obvod hl. m. Prahy	Praha 8	
Údaje o linkách k datu 31.12.2023		
Textový popis k roku 2001	Počet obyvatel: 3750	
Poslední úprava obsahu: 24.12.2023 12:41	Rozloha: 737,9 ha	

Linky MD <b>ĎÁBLICE</b>		
linka	*	†
<b>a-103 (E)</b>	29.03.1931	26.09.1943
<b>a-103 (E)</b>	30.09.1946	
<b>a-141</b>	29.11.1965	20.08.1967
<b>a-152/II</b>	03.12.1973	04.02.1975
<b>a-202/II</b>	05.02.1975	
<b>a-258</b>	02.11.1981	27.01.2001
<b>a-279</b>	19.12.1992	31.10.1997
<b>a-345</b>	24.01.2000	06.04.2015
<b>a-368/II</b>	30.09.2001	
<i>a-395</i>	<i>30.09.2001</i>	<i>25.06.2004</i>
<b>a-349/II</b>	15.12.2002	08.05.2008
<b>a-348/II</b>	15.12.2002	
<b>a-152/II</b>	14.08.2004	31.08.2006
<b>a-914 (514)</b>	12.12.2010	
<i>a-349/III</i>	<i>07.04.2015</i>	
<b>a-369/IV</b>	07.04.2015	
<i>a-400</i>	<i>12.12.2021</i>	
<i>a-410/VII</i>	<i>12.12.2021</i>	
<i>a-413/V</i>	<i>02.09.2023</i>	

příměstská  
příměstská  
příměstská, *Cínovecká*  
příměstská  
příměstská  
noční  
příměstská, *Cínovecká*  
příměstská  
příměstská, *Cínovecká*  
příměstská, *Cínovecká*  
příměstská, *Cínovecká*

## ĎÁBLICE

Nehledejme za zdánlivě průhledným pojmenováním Ďáblic v severní části hlavního města Prahy žádné čerty. Až do 16. století se obec jmenovala Davlice, což pravděpodobně pochází od staročeského jména Davel (tedy ves lidí Davlových). Někdy se také objevuje tvrzení, že název obce je odvozen podle jména Davle, kterým prý byl označován zdejší potok. Ještě v minulém století uvádí literatura také tvar Dablice. Důvod dnešního pekelného pojmenování nám zatím není známý, kdo ví, zda v lidovém úzu nešlo o jakousi protiváhu nedalekým Bohnicím, které ale s bohy také nemají nic společného. Tvar Ďáblice se ustálil patrně až v polovině 19. století.

Ďáblický statek je doložen už v roce 1253. I s vesnicí patřil řádu křížovníků s červenou hvězdou a zůstal jeho majetkem prakticky po celou existenci obce. Výjimkou bylo husitské období, ale už koncem 15. století se vše vrátilo do původních kolejí. V roce 1620 došlo ke druhému pokusu o zabavení zdejšího statku, který učinili čeští stavové. Hned po bělohorské bitvě opět bylo vše po starém. V té době v Ďáblicích bývala také malá tvrz. Po velkém požáru dvora v roce 1740 postavili křížovníci malý jednopatrový zámek, který je hlavní zdejší památkou. Celé historické jádro Ďáblic je odborníky považováno za hodnotný soubor venkovské architektury. Najdeme zde řadu barokních i klasicistních domů.

V polovině 19. století v Ďáblicích stálo 62 domů a žilo zde 762 obyvatel. K obci patřily i dvě samoty, Ovčín (2 domy s 15 obyvateli) a Červený mlýn (1 dům, 7 obyvatel). Většina obyvatel se zabývala zemědělstvím nebo za prací musela dojíždět. Průmysl tady neexistoval, nepočítáme-li tři malé cihelny a pískovnu. Po vytvoření Velké Prahy na počátku 20. let se Ďáblice staly obcí přímo hraničící s hlavním městem a důležitým pražským zájmovým územím. Proto na jejich pozemcích vyrostl nový ústřední pražský hřbitov a na konci 30. let v bývalé pískovně také městská skládka smetí. Kromě toho začaly na Ďáblickém katastru vyrůstat nové obytné soubory, převážně rodinných domků. Nejdříve vznikla zástavba mezi Ovčínem a starými Ďáblicemi. Ve 30. letech vznikla tzv. Seidlova kolonie (u hřbitova) a třetí lokalita, pojmenovaná Nové Ďáblice, vznikala návazně na novou zástavbu v Kobylisích. Šlo o území severně od Veltěžské ulice, která tehdy byla hranicí katastrů i hlavního města.

Ďáblice se připojovaly ku Praze vlastně po etapách. Už v roce 1951 došlo k první větší územní změně, kdy byly k hlavnímu městu připojeny Nové Ďáblice, Seidlova kolonie, Ďáblický hřbitov a pražská zásobní zahrada ležící v jeho sousedství (všechna území byla připojena ke katastru Kobylis). Další územní změny se uskutečnily v roce 1960, kdy byl ku Praze připojen Ďáblický háj s vrchem Ládví, ale tentokrát zůstala hranice katastrálního území beze změny, jen část nyní ležela v Praze. Připojení vlastní obce proběhlo až v roce 1968. I poté došlo k několika drobným změnám katastrálních hranic, a to především v souvislosti s výstavbou sídliště Ďáblice (které však v Ďáblicích neleží, převážně je v Kobylisích) a jeho komunikací. Dnes v Ďáblicích žije něco málo přes 2000 lidí.

Ďáblice ležely na významné výpadovce na Mělník (dnes silnice II/243), proto tady byl vždy poměrně čilý dopravní ruch. Státní silnice byla sice vedena přes Chabry, okresní silnice Ďáblická však k ní tvořila pro některé cesty účelnou zkratku s připojením v Líbeznici. Další důležitá okresní silnice vedla do Čakovic (existovala již v roce 1866), kde bylo od r. 1872 nádraží Turnovsko-kralupsko-pražské dráhy. Na vlak to bylo něco málo přes půl hodiny chůze. Další půlhodinku trvala cesta vlakem do Prahy. V Čakovicích byla i pošta. Přimo v Ďáblicích vznikla až v roce 1929. Poslední z významných komunikací byla silnice do Chaber, postavená v roce 1895. Dodejme ještě, že v letech 1921–1942 byla v Ďáblicích za hřbitovem čára potravní daně. Dům, ve kterém její úřad sídlil stojí dodnes.

V roce 1912 se Ďáblice dočkaly jedné z prvních autobusových linek u nás, na území Prahy druhé. Koncesi na ni získal 19. dubna 1912 mělnický podnikatel František Černý. Linka vedla z Josefského náměstí v Praze (náměstí Republiky) přes Karlín, Kobylisy, Chabry a přes Ďáblice pokračovala směrem na Mělník. V provozu se ale udržela jen do roku 1914, kdy hned na začátku války byly všechny autobusy státní i soukromé „zrekvírovány“ c. k. armádou pro její potřeby.

Podruhé se autobusy v Ďáblicích objevily až v roce 1926, kdy získala koncesi na linku Libeň – Líbeznice Autodopravní společnost. Tato linka, naposledy vedená do Předboje, zde vydržela v provozu po převzetí ČSAD (01003, resp. 10030) a nakonec opět jako soukromá až do roku 1995. Linka Praha – Mělník téže Autodopravní společnosti zde jezdí od roku 1930 do současnosti (nyní 155711). I z mnoha desítek dalších příměstských i dálkových, provozovaných různými dopravci, zůstala řada v provozu až do začátku devadesátých let a některé dosud.

O významu vlastní obce pro Prahu ovšem svědčí také skutečnost, že byla mezi prvními, kam zavedly svoji autobusovou linku také Elektrické podniky hlavního města Prahy. Přijela na konečnou k Ďáblickému hřbitovu do Ďáblic poprvé už 29. dubna 1928 a šlo o prodlouženou linku **C** jezdící do té doby mezi kobyliskou konečnou tramvaje (dnešní zastávka Ke Stírce) a Bohnicemi. Od 29. dubna 1931 bylo „céčko“ rozděleno na dvě linky, původní bohnickou (**C**) a úsek

Kobylisy – Ďáblice, který získal samostatné označení **E**, přičemž byla nová linka současně prodloužena až do středu obce. O rok později bylo „éčko“ nově vedeno – místo do Kobylis – k libeňské Bulovce. Cesta touto autobusovou linkou trvala 13 minut. První autobus odjížděl z Ďáblic ku Praze už před půl šestou ráno. V ranní špičce jezdila linka v půlhodinovém intervalu, jinak jednou za hodinu. Koncem roku 1938 proběhla jednání mezi Autodopravní společností a Elektrickými podniky ohledně vzájemné úpravy jízdních řádů, aby byl provoz obou společností co nejhospodárnější a výhodný pro obě strany. Soukromé firmy se obvykle snažily Elektrickým podnikům co nejvíce škodit a nedovolenými způsoby odváděly zákazníky. Vstřícný přístup ADS vůči EP byl vzácnou ukázkou, že lze najít uspokojivé řešení pro obě strany. Podle dohody jezdilo v pracovní dny úseku Libeň – Ďáblice 18 párů spojů Autodopravní společnosti (a dalších 9 párů téže linky č. 4029 jezdilo do vzdálenějších obcí) a 31 párů zajišťovala linka **E** Elektrických podniků. Ďábličtí měli na počátku roku 1939 tedy k dispozici celkem 58 spojů do Prahy od těchto dvou společností. Od roku 1940 musel být vzhledem k válečným událostem provoz na autobusové lince **E** omezován. V roce 1943 bylo „éčko“ zkráceno jen ke hřbitovu a od 7. září 1944 bylo odkloněno do zastávky Střelničná. Linka patřila mezi několik málo linek Elektrických podniků, které přežily vlastně celou válku. Od 30. září 1946 byla linka prodloužena opět do centra Ďáblic a od 18. listopadu téhož roku jezdily první tři spoje na vyžádání (a na účet) čakovického cukrovaru do Čakovic. V dalších letech byly zavedeny čakovické spoje především pro obsluhu čakovické Avie. Od roku 1951 získala linka **E** nové označení 103 a je vlastně dodnes zdejší kmenovou linkou. V dalších letech prodělala ještě řadu dílčích změn, z nichž nejzávažnější bylo zkrácení na smyčku Sídliště Ďáblice po prodloužení tramvaje k jižnímu okraji dáblického hřbitova. Od roku 1997 zajišťuje přímé spojení Ďáblic na linku metra B (do stanice Palmovka). Není však už dávno jedinou dáblickou linkou. Od roku 1975 tudy jezdí také linka 202 (v relaci Bohnice – Čakovice) a roce 1981 přibyla také linka č. 258 obsluhující Březiněves.

Ačkoliv se na tramvajových směrových tabulkách objevuje léta pojem sídliště Ďáblice (v 70. letech dokonce Ďáblice/sídliště), nemá dnes takové označení s katastrem a stejnojmennou městskou částí Ďáblice nic společného, neboť smyčka celá leží na Střížkově. Ďáblice patří mezi ty části dnešní Prahy, které měly šanci se tramvaje dočkat už před mnoha desítkami let. První úvahy o stavbě tramvajové tratě pocházejí dokonce z válečného roku 1915, kdy se sešla zvláštní komise, aby na místě samém posoudila tři možné varianty. V té době tramvaj jezdila jen k libeňské Vychovatelně, to byl také výchozí bod všech tří variant. První byla navržena Davidkovou ulicí (uvádíme dnešní názvy ulic) na starou mělnickou výpadočku. Druhá varianta byla velmi podobná současné trati. Měla vést Zenklovou, Klapkovou a Střelničnou ulicí (komise ji hodnotila jako nejvýhodnější). Třetí navrhovaná trasa byla vedena Střížkovskou ulicí na Střížkov a po nově navržené komunikaci do Ďáblic. Všechny tři varianty končily přibližně u dnešní ulice Hořínecké. Když začala být akutnější otázka dopravy k novému hřbitovu, vypracovaly Elektrické podniky v roce 1926 návrh tratě Střelničnou ulicí a v lednu 1930 návrh tratě vedené od Bulovky po zcela nové komunikaci. Ke stavbě ale nedošlo. Tramvajové koleje, podobně jako v případě Dolních Chaběr, se na dáblickém katastru objevily až v roce 1940, ale šlo pouze o 224 metrů dlouhou nákladní kolej na skládku smetí, kam se vyvážely především kaly z vozu na čištění kolejových žlábků po zrušení skládky smetí u Rokytky ve Vysočanech. Skládky byla na území připojeném později ke Kobylisům. Dnes jsou tedy Ďáblice stále bez tramvaje ...

