


Katastrální území	KARLÍN	
Připojeno ke Praze	1922	
Městská část	Praha 8	
Správní obvod	Praha 8	
Obvod hl. m. Prahy	Praha 8	
Údaje o linkách k datu 31.12.20233		
Textový popis k roku 2004	Počet obyvatel: 12 261	
Poslední úprava obsahu: 27.12.2023 15:30	Rozloha: 215,8 ha	

Linky MD KARLÍN		
linka	*	†
<i>tr-090</i>	<i>01.06.1850</i>	<i>30.09.1992</i>
<i>tr-120</i>	<i>20.06.1868</i>	<i>30.09.1992</i>
tr-232	04.10.1873	30.06.1972
k-01	23.09.1875	27.09.1899
d-13	19.03.1896	20.12.1896
d-14	04.10.1896	11.06.1898
d-13	12.06.1898	14.11.1908
k-09	28.09.1899	06.10.1899
k-05	07.10.1899	13.05.1900
d-5	14.05.1900	22.11.1990
d-6	18.12.1900	30.06.1966
d-14	15.11.1908	02.11.1985
d-7/II	01.02.1913	13.07.1913
d-25	21.05.1919	28.07.1923
d-8/II	10.03.1921	02.10.1938
d-15	29.07.1923	02.11.1985
d-18	29.07.1923	03.07.1985
d-19	29.07.1923	22.11.1990
d-10	01.04.1925	12.08.1978
<i>a-112 (J)</i>	<i>11.03.1928</i>	<i>12.08.1928</i>
<i>a-112 (J)</i>	<i>15.09.1929</i>	<i>30.09.1939</i>
a-B/n	27.11.1932	30.09.1939
d-2	17.11.1940	31.08.1942
d-8/III	01.09.1942	
d-24	01.09.1942	29.08.1943
d-D	30.11.1942	17.01.1945

stanice do 14.10.1875,
zastávka 15.10.1895–27.05.1962

K

K

K

T

K

T

T

T

T

noční

T

2002–2003 povodeň

T

T noční

d-E	30.11.1942	17.01.1945	noční
d-13/IV	30.08.1943	06.03.1981	
d-5/n	17.12.1945	02.11.1985	noční
d-14/n	17.12.1945	12.08.1978	T noční
d-18/n	17.12.1945	12.08.1978	T noční
d-19/n	17.12.1945	31.08.1983	noční
d-24/III	31.08.1959	20.04.1986	
a-133	13.04.1964	11.03.2018	2002 povodeň
a-135	02.11.1964		2002 povodeň, 2003–2004 výluka
a-XA	02.05.1965	26.09.1965	rekreační
a-136	19.07.1965	03.11.1984	
d-25/II	09.01.1967	28.08.1980	
a-154	28.10.1967	25.08.1968	
d-1	07.11.1967	12.08.1978	T
d-42 (34)	06.06.1971	15.09.1974	T rekreační
a-175 (275)	31.01.1972	03.11.1984	
d-X	03.07.1972	28.06.1973	
a-174 (274)	02.01.1973	11.08.1978	
a-455 (55)	01.09.1973	28.10.1984	rekreační
d-3/II (35)	03.09.1973	04.11.1977	
m-C	09.05.1974		2002 povodeň
a-198	12.05.1974	30.06.1976	
a-200/II	12.05.1975	03.11.1984	T
a-210	27.09.1975	03.11.1984	T
a-207	15.02.1978	29.08.2008	2002 povodeň
d-2/n/II	13.08.1978	18.12.1980	T noční
d-3/III	13.08.1978	01.07.1980	T
d-24/n	13.08.1978	02.11.1985	T noční
a-168/III	26.10.1978	13.05.1980	
a-233/II	26.02.1979	03.11.1984	T
d-10	29.08.1980	22.11.1990	
d-14/n/II	19.12.1980	02.11.1985	T noční
a-23 (23/Šk)	15.02.1982	30.06.1982	T Šk
a-260	28.03.1983	03.11.1984	T
d-41/II	09.05.1983	06.10.1985	T rekreační
d-20/n	01.09.1983	02.11.1985	noční
m-B	02.11.1985		2002–2003 povodeň
d-3/III	03.11.1985		
d-92/II (52)	03.11.1985		noční
d-95 (55)	03.11.1985		noční

d-96 (56)	03.11.1985	31.08.2010	T noční
d-13/V	04.11.1985	22.11.1990	
<i>a-452/II</i>	04.01.1986	20.03.1988	
d-15/III	21.04.1986	22.11.1990	
<i>d-1/IV</i>	23.11.1990		O
<i>d-5</i>	23.11.1990	08.11.1998	O
<i>d-10</i>	23.11.1990	25.03.1991	O
<i>d-19</i>	23.11.1990	21.05.2012	O
d-24/III	23.11.1990	31.08.2012	
<i>ž-S4 (tr-090)</i>	01.10.1992		
<i>ž-S5 (tr-120)</i>	01.10.1992		
<i>d-10/II</i>	09.11.1998		O
d-26	09.11.1998	31.01.2009	T 2002–2003 povodeň
a-509	01.09.2001	30.08.2002	T noční
a-911 (511)	01.09.2001	29.08.2008	T noční
<i>d-7/VI</i>	29.06.2002	14.03.2003	O výluka
a-XC/II	19.08.2002	17.11.2002	T ND povodeň
a-102	19.08.2002	17.11.2002	T povodeň
a-144/III	19.08.2002	17.11.2002	T povodeň
a-152/II	19.08.2002	17.11.2002	T povodeň
a-187/II	19.08.2002	17.11.2002	T povodeň
a-200/II	19.08.2002	17.11.2002	T povodeň
d-XB	09.09.2002	16.02.2003	T ND povodeň
a-175	10.09.2002	17.11.2002	T povodeň
a-X8/II	10.09.2002	12.09.2003	ND povodeň
a-573/II	02.10.2002	29.10.2003	Šk
a-572/III	02.10.2002	13.02.2004	Šk
a-751	31.10.2002	28.02.2003	ND povodeň
a-B/III	06.01.2003	21.03.2003	ND povodeň
a-134/II	03.10.2006	03.06.2007	
d-41/III (91)	31.03.2007	21.08.2007	T historická
a-904 (504)	17.04.2007	24.02.2008	noční, výluka
a-904 (504)	30.08.2008	29.08.2015	T noční
a-909 (509)	30.08.2008		noční
a-175/II	30.08.2008		
a-207/II	01.10.2011		
<i>d-16</i>	26.05.2012	19.05.2021	O
d-14/III	01.09.2012		T
d-24/III	28.08.2016		
a-908	08.10.2017		noční

a-133	25.11.2018		
př-P7	23.03.2019	28.07.2023	sezónní
<i>d-19/III</i>	<i>05.06.2021</i>		○

Tramvajové linky vedené po trati v Křížíkově ulici jsou označeny **K**

Tramvajové linky vedené po trati Ohrada – Palmovka jsou označeny ○

Linky dotýkající se území Karlína jen v oblasti Těšnova a Florence jsou označeny **T**

KARLÍN

Vznik Karlína je zcela odlišný od všech obcí, tvořící dnes území města. Podnětem se stala žádost ke stavbě dvou domů, podaná na Kouřimský krajský úřad, kam toto území za hradbami města příslušelo. Tehdy gubernium usoudilo, že by bylo vhodné za součinnosti ředitelství fortifikačního a ženijního, zemského stavebního a silničního zpracovat řádný plán ke vzniku spořádané osady. Ten dalo zpracovat vojenské generální velitelství a na jeho základě a po dalších složitých jednáních schválil císař František I. v roce 1817 návrh na založení nové osady, resp. předměstí, které bylo nazváno Karolinenthal – Karlín. Regulační plán obsahoval tři podélné ulice ve směru (brandýské) silnice a šest ulic příčných. Na břehu Vltavy, který zde ležel na zcela jiných místech než nyní, byla učena místa pro zpracovatelské podniky.

Vlastní založení a pojmenování bylo oznámeno guberniálním dekretem 12. června 1817, vydaným na základě nejvyššího císařského rozhodnutí ze dne 5. května, které schválilo žádost, *aby před pražskou branou špitálskou tvořící se předměstí smělo slouiti „Karolinenthal“*. Nějaký čas (prakticky až do třicátých let 19. století) ještě trvalo, než se ustálilo české pojmenování Karlín. Předcházely mu pokusy se jmény *Karolinov*, *Karlínov*, *Karolinčany* i doslovné *Karolínino údolí*. Jméno bylo totiž přijato na počest Karoliny Augusty, manželky císaře Františka I.

Celá rovinná plocha mezi Vltavou a vrchem Žižkovem ovšem do té doby nebyla zcela pustá a má také dlouhou historii. Snad už v 10. století zdejší pozemky, patřící k osadě Poříčí, vlastnil břevnovský klášter. Počátkem 13. století oblast koupil český panovník Přemysl Otakar I., který ji však záhy daroval řádu německých rytířů, kteří nově nabyté majetek zanedlouho prodali řádu křižovníků s červenou hvězdou, který zde hospodařil prakticky až do poloviny 19. století. Nepočítáme v tom ovšem politicky i vlastnický zmatené období husitských válek. Protože křižovníci vlastnili špitál při poříčském kostele sv. Petra, říkalo se celé oblasti Špitálsko nebo Špitálské pole. Od 16. století se začalo zdejší rozrůstající se osadě říkat také Zábransko – to podle polohy za Poříčskou branou.

Po vzniku obecního zřízení význam Karlína rychle vzrůstal. I když nová obec neměla městský statut, stala se od 1. ledna 1850 sídlem politického i soudního okresu, který až do roku 1878 zahrnoval i tak vzdálené obce jako Braník, Horní Počernic, Bohnice nebo Třeboradice. Pro některé obce, které nebyly v roce 1922 ku Praze připojeny, zůstal Karlín sídlem okresu až do konce roku 1927!

Vyhláškou c. k. místodržitelství, jež byla vydána 6. března 1903 na základě nejvyššího císařského rozhodnutí z 22. února 1903, byl Karlín povýšen na město a součástí Prahy se stal společně s dalšími obcemi k 1. lednu 1922. Byl městskou částí označenou římským číslem X a teprve v roce 1949 byl rozdělen mezi městské obvody Praha 3 (část Karlína a část Nového Města) a Praha 8. Od roku 1960 bylo celé katastrální území Karlín začleněno do obvodu Praha 8 a díky tomu je dnes (od roku 1990) součástí samosprávné městské části s tímto pojmenováním. Ve 20. století počet karlínských obyvatel většinou kolísal přibližně mezi 20 a 25 tisíci. V letech 1964–1965 bylo ve východní části Karlína postaveno experimentální sídliště Invalidovna s třinácti sty byty, první, při jehož výstavbě byla použita nová panelová konstrukční soustava o rozponu 6 m.

Karlín, stejně jako druhé předměstí Smíchov na protilehlé straně Prahy se stal vhodným místem k založení četných nových a důležitých továren. Posouzením plánů města snadno zjistíme, že téměř polovinu zastavěné plochy Karlína tvořily různé podniky. V Karlíně vznikl také významný podnik pražské infrastruktury – první plynárna, která od 15. září 1847 až do roku

1881 zajišťovala osvětlení vybraných částí Prahy. Stála ve východní polovině bloku vymezeném Negrelliho viaduktem, Pobřežní a Sokolovskou. Karlín měl v letech 1895 až 1925 také vlastní městskou elektrárnu.

Dnes je nejstarším památkově zajímavým objektem Karlína bezesporu Invalidovna, postavená v letech 1732–1737 slavným architektem K. I. Dienzenhoferem pro vojenské invalidy a vysloužilce. Z velkorysého zamýšleného areálu pro 10–15 tisíc mužů vznikl jen zlomek, přibližně jedna devítina! Další památkou je novogotický kostel sv. Cyrila a Metoděje, vysvěcený v roce 1863. V původním Zábransku kdysi stával gotický kostel Obrácení sv. Pavla z roku 1504, zrušený za Josefa II. v roce 1787, ale zbořený až v roce 1861, čímž Karlín pozbyl bezesporu svoji jedinou opravdu starobylou památku.

Hlavní cestou z Prahy přes Špitálsko či Zábransko bývala dnešní Pobřežní ulice. Zhruba v její ose totiž kdysi stávala Petrská či Poříčská brána pražského novoměstského gotického opevnění z doby Karla IV. Ta byla zbořena při výstavbě barokní fortifikace v roce 1697 a nahrazena novou Poříčskou branou dokončenou v roce 1718. I ta byla nahrazena novou v roce 1858. Ta na svém místě (už v ose dnešní Sokolovské, původně Královské třídy) vydržela jen 17 roků a byla zbořena v roce 1875. Tehdy padla poslední stavební překážka oddělující zásadním způsobem Karlín od Prahy. Zbořením hradeb získal Karlín možnost dalšího přímého komunikačního propojení s Prahou prostřednictvím dnešní Křížkovy (původně Palackého) ulice.

Významnou roli hrála v karlínském životě řeka Vltava. V roce 1822 byl na jižním vltavském ramenu zřízen první pražský obchodní přístav, rozšířený v letech 1841 a 1911. Ulice Pobřežní dodnes svým jménem připomíná, že kdysi bývala přístavním nábřežím a její nová vozovka vede přímo nad bývalou vodní hladinou. Na karlínském katastru bylo i několik ostrovů – Jeruzalémský, Papírnický, Kamenecký a Rohanský. Všechny postupně splynuly jednak regulací nábřeží na počátku 20. století a definitivně především přeložením koryta Vltavy v roce 1926 až o několik set metrů severněji, respektive východněji. Rameno s karlínským přístavem bylo na těšnovské straně zaslepeno a postupně až do padesátých let 20. století zasypáváno.

Kromě svého nesporného hospodářského a dopravního významu Vltava pro Karlín představovala nepříjemnou komunikační překážku, kterou bylo možné dlouho překonat jen pomocí přívozů. Pomineme-li přívozy nahrazené Hlávkovým mostem (doložené už v roce 1435), pak největší roli bezesporu hrál tzv. „karlínský přívoz“ od severního konce dnešní Šaldovy ulice do Holešovic. Patřil pražské obci a na počátku 20. století byl jeho nájemcem J. Pašek, později jeho vdova. Na holešovické straně dlouho existovala i tramvajová zastávka Přívoz. V roce 1913 byl provoz přívozu tak silný, že muselo být svoláno jednání o položení druhého řetězu pro druhou loď. V roce 1926 se přívoz „přestěhoval“ i s Vltavou do nového řečiště a jeho význam zvolna klesal, patrně především díky otevření tramvajové tratě přes Libeňský most. Doložen je ještě v plavební mapě Vltavy v roce 1958.

Už od roku 1845 vedla po jižním okraji karlínského katastru železnice. Zastávka pod Žižkovem (západně od dnešní Kollárovy ulice) byla zřízena až od 1. května 1899 a veřejnosti sloužila až do roku 1957. Větší význam měla železniční trať Severozápadní dráhy, zprovozněná ke 4. říjnu 1873 s velkým nákladovým nádražím na Rohanském ostrově, které zprvu prozatímně sloužilo i osobní dopravě, ale v roce 1875 se přestěhovalo na Těšnov. Na této trati byla (u karlínského přívozu) 15. října 1895 zřízena také železniční zastávka (Karlín-přístav), ta se udržela v provozu až do roku 1961. V Karlíně bylo také několik železničních vleček, z nichž nejzajímavější systém obsluhoval továrny ČKD. Měl několik točen a díky tomu mohli Pražané vidět železniční vagóny přejíždějící kolmo přes Pernerovu či Thámovu ulici! Dodnes jsou patrné velké profily průjezdů do bývalých továren.

Pro spojení s Prahou ale železnice hrála velmi malý význam, protože Karlín byl spojen s nejnámennějšími kapitolami počátků historie pražské městské hromadné dopravy. Už v roce 1870 (tedy ještě v době, kdy existovala Poříčská brána) bylo založeno *Karlínské podniknutí omnibusů* podnikatelů Donáta a Rademachera, které provozovalo omnibusové (tj. koněspřežné pouliční) linky na Malou Stranu a na Smíchov. Brzy vznikla *První pražská společnost pro omnibusy*, která od 1. června 1872 provozovala dopravu na stejných linkách. Obě společnosti dostaly od 23. září 1875 konkurenci v první pražské lince koněspřežné tramvaje, provozované firmou

Pražská Tramway, patřící belgickému podnikateli Eduardu Otletovi. Trať měla spojit Karlín nejen s Prahou, ale i se Smíchovem, ale protože řetězový most přes Vltavu nebyl pro položení kolejí způsobilý, byla tato dopravní linka provozována dvěma samostatnými linkami ukončenými na obou březích v jeho těsné blízkosti. Na konci tratě v Karlíně byla situována vozovna, po převzetí dráhy Elektrickými podniky zbořená a nahrazená novým objektem.

Zatímco Karlínské podniknutí omnibusů zrušilo nejdříve provoz své smíchovské linky a v roce 1879 i karlínské, čímž zaniklo, pokusila se „První pražská“ v roce rozšířit 1875 směrovou nabídku další linkou z Karlína na Karlovo náměstí, ale nebyla úspěšná. Od roku 1877 jezdily omnibusy jen z Karlína na Malou Stranu a když byla koňka v roce 1883 prodloužena i přes Karlův most, i tento omnibusový podnik zanikl.

Významnou kapitolu nejen karlínské, ale celopražské dopravní historie napsal majitel karlínského elektrotechnického závodu František Křížík. V roce 1896 zahájil po etapách provoz na trati z Florence Palackého (Křížíkova) a Poděbradovou (Šaldovou) ulicí a dál do Libně a Vysočan. Určitou nevýhodou bylo, že byla provozně i tarifně nezávislým podnikem a nebyl možný přestup na koňku (platilo se znovu), ani po její elektrifikaci Elektrickými podniky v roce 1900. Teprve když dráhu Praha – Libeň – Vysočany koupily v roce 1907 Elektrické podniky, čímž dovršily svůj monopol nad tramvajovou dopravou v pražské aglomeraci, bylo možné připravit i přestupnost mezi karlínskými linkami.

Původní Křížíkova dráha byla v letech 1908–1910 zdvoukolejněna a především propojena s kolejovou sítí Elektrických podniků, což umožnilo nové vhodné směrové vedení tramvajových linek z Libně do centra Prahy, i do protilehlých čtvrtí. Zajímavé je, že ačkoliv už od roku 1913 existovaly na Těšnově kolejové oblouky z Karlína na holešovický břeh (zřízeny pro divadelní vozy od karlínského Varieté), teprve v roce 1942 po nich začala jezdit pravidelná denní tramvajová linka č. 8. Provozování dvou prakticky souběžných tramvajových tratí celou tehdejší karlínskou zástavbou začaly Elektrické podniky brzy považovat za neekonomické. Proto byly v roce 1927 linky z Palackého ulice pokusně přeloženy do Královské. Protože se změna osvědčila, byly koleje opuštěné tratě sneseny. Dodnes ale na některých karlínských domech můžeme spatřit pozůstatky závěsů trolejového vedení. Zatímco spojení s centrem Prahy bylo vždy velmi kvalitní a časté, ztratili v roce 1931 Karlínští přímé spojení s částí Libně severně od železničního přejezdu na Palmovce. Teprve v roce 1980 (s výlukou let 1986 až 1989) byla tato přepravní relace obnovena.

Významně se do karlínské dopravní historie zapsalo metro. Už první trať se stanicí Sokolovská (dnes Florenc) měla v roce 1974 velký vliv na cestování karlínských obyvatel a nabídku ze stejného uzlu rozšířila v roce 1985 i linka B. Prodloužení „béčka“ do vysočanské oblasti v roce 1990 mělo na přímou obsluhu Karlína ještě významnější vliv, protože v něm vznikly dvě stanice – Křížíkova a Invalidovna.

Na závěr ještě připomeňme nenápadnou, ale významnou stavbu pro pěší dopravu – tunel z jižního konce karlínské Thámovy ulice na Tachovské náměstí na Žižkově, předaný do užívání 19. prosince 1953. Silniční varianta ze Šaldovy ulice na Tachovské náměstí už postavena nebyla.

Pokud nepočítáme dotek významných tras na samém západním okraji karlínského katastru, je jeho historie velmi chudá na městskou autobusovou dopravu, což je dáno jednak velmi kvalitní obsluhou kolejovou dopravou a samozřejmě rovněž konfigurací komunikační sítě. Kromě prvorepublikové noční linky projížděly podélně územím Karlína pouze linky 154, 198 a 233. Naopak linek příměstských a dálkových bylo Karlínem v minulosti vedeno ohromné množství a některé zde i končily. Byla tedy vedena vůbec první známá meziměstská linka vycházející z Prahy – od roku 1912 do Mělníka i další do Brandýsa nad Labem, obě provozované soukromými dopravci. Po I. válce to byla jedna z dvojice prvních poštovních linek do Staré Boleslavi již od roku 1920. Stanoviště pro ukončené, povětšinou soukromé linky, bylo ve 30. letech na Jungmannově (nyní Karlínském) náměstí. Všechny tyto linky neměly pro vlastní Karlín valný význam. Zásadní celoměstský význam však mělo autobusové nádraží Florenc, které se nachází na území Nového Města a Karlína. Vzniklo jako provozní zázemí – garáže a opravy – pro začínající autobusovou dopravu Československých drah na jejím pozemku v trojúhelníku železničních

