


Katastrální území	KOBYLISY	
Připojeno ke Praze	1922	
Městská část	Praha 8	
Správní obvod	Praha 8	
Obvod hl. m. Prahy	Praha 8	
Údaje o linkách k datu 31.12.2024		
Textový popis k roku 2004	Počet obyvatel 2021: 27 030	
Poslední úprava obsahu: 21.1.2025 9:07	Rozloha: 323,4 ha	

Linky MD KOBYLISY			
linka	*	†	
d-14	14.09.1924	19.06.1970	x→K→
a-102 (C)	10.08.1926		
a-103 (E)	29.03.1931		
d-3	17.01.1936	16.01.1972	x→K
d-D	30.11.1942	17.01.1945	noční
d-14/n	17.12.1945	12.08.1978	K noční
d-17/n	(01.12.1947)	12.08.1978	x→ Ď noční
a-120 (O)	16.06.1949	30.10.1949	
a-106 (Č)	09.01.1950	31.12.1960	
a-128	04.04.1961	25.08.1968	
a-136	19.07.1965	03.11.1984	
a-141	29.11.1965	20.08.1967	
a-162	02.06.1969		
d-10	16.06.1970	08.05.1974	K→Ď
d-17	03.01.1971	06.10.2013	Ď→K
a-126 (226)	26.04.1971	22.11.1990	
d-12	01.11.1971	08.11.1998	x→K→ Ď
d-29	17.01.1972	03.07.1985	K
a-181	16.10.1972	08.05.2008	
a-152/II	02.01.1973		
a-175 (275)	27.08.1973	08.05.2008	
d-1/IV (31)	03.09.1973	09.01.1984	Ď→x
d-24/III	09.05.1974	24.07.2012	Ď→x
a-506 (369)	09.05.1974	05.03.1981	noční
a-177/II	05.02.1975		

a-183	05.02.1975	03.11.1984	
a-905 (505)	28.04.1975		noční
a-200/II	12.05.1975		
a-201/II	12.05.1975	22.09.2000	
a-212	23.02.1976	05.05.1977	
a-144/III	05.04.1976		
a-209	05.04.1976	29.08.1982	
d-10	05.05.1977	25.03.1991	Ď→x
d-14	05.05.1977	02.11.1985	
d-24/n	13.08.1978	02.11.1985	Ď noční
d-29/n	13.08.1978	18.12.1980	K noční
a-22 (22/Šk)	08.12.1980	30.06.1982	Šk
d-14/n/II	19.12.1980	02.11.1985	K noční
a-258	02.11.1981	27.01.2001	
a-454 (54)	01.09.1982	04.04.1993	
a-260	28.03.1983	03.11.1984	
d-25/II	03.11.1984	01.06.2012	Ď→x→K→x→K
a-426	02.09.1985	30.06.1987	
a-427	02.09.1985	30.06.1987	
d-5	03.11.1985	16.07.1992	K
d-93 (53)	03.11.1985		K noční
d-94 (54)	03.11.1985	31.08.2001	Ď noční
a-183/II	19.12.1985		
d-14/III	23.11.1990	24.07.2012	Ď→K→x→K 2002 povodeň
a-127/II	23.11.1990	25.06.2004	
a-136	23.11.1990	14.10.2016	
a-276	03.04.1991	03.10.1997	
d-5	30.10.1992	20.05.2003	K 2002-03 povodeň
a-279	19.12.1992	31.10.1997	
a-236/III	05.04.1994	26.01.2001	
a-402/II	02.09.1996	22.12.1999	Šk
d-10/II	09.11.1998		Ď
a-345	24.01.2000	06.04.2015	příměstská
a-186	24.09.2000	08.05.2008	
d-95 (55)	01.09.2001		K noční
a-370	30.09.2001		příměstská
a-371	01.10.2001		příměstská
a-373	30.09.2001		příměstská
a-374	30.09.2001		příměstská
a-572/III	02.10.2002	13.02.2004	Šk

d-15/IV	30.08.2003	29.06.2007	
a-156	26.06.2004	08.05.2008	
a-187/II	26.06.2004	08.05.2008	
a-145	26.06.2004	08.05.2008	
a-368/II	26.06.2004		příměstská
a-372/II	26.06.2004		příměstská
m-C	26.06.2004		
a-X53	14.08.2004	01.09.2006	Ď ND
a-169/II	27.02.2006		
a-134/II	03.10.2006	29.08.2008	
a-251/II (551)	09.05.2008		Šk
a-348/II	13.12.2009		příměstská
a-914 (514)	12.12.2010		
a-958 (608)	12.12.2010		noční, příměstská
a-572/IV	27.09.2011	29.02.2012	Šk
a-573/III	27.09.2011	29.02.2012	Šk
a-574	04.10.2011	29.02.2012	Šk
a-575	05.10.2011	18.11.2011	Šk
a-166/II (295)	30.06.2012		
d-3/III	25.07.2012		
d-17	06.10.2014		K
a-349/III	07.04.2015		
a-369/IV	07.04.2015		
d-24/III	28.08.2016		x→K
a-145/II	15.10.2016		
a-913	08.10.2017		noční
a-411	03.09.2023		příměstská

Tramvajové linky vedené ke kobylické vozovně jsou označeny **K**
Tramvajové linky vedené po dáblické trati jsou označeny **Ď**

KOBYLISY

Původ jména této pražské čtvrtě má až nezvykle mnoho výkladů. Jedna z variant praví, že se zde kdysi pěstovalo víno a *lisovalo* ve zvláštních chatkách – *kobách*, (kobkách). Podle druhé verze, zde kdysi stávala šibenice, ke které se slétali krkavci, kteří se *lísali* k oběšencům. K tomu je ovšem nutné vědět, že staročesky se krkavec řeklo *koba* a také to, že až do 16. století se zdejší ves jmenovala poněkud odlišně od dnešní podoby – Kobilisy. Existuje také názor, že není třeba takových složitých rozborů, protože jméno prý pochází od pěstování koní (tedy *koby*) zdejšími sedláky pro své panstvo.

Ves Kobilisy je doložena písemně poprvé v roce 1297, ale archeologické nálezy prokázaly, že v této lokalitě žili lidé už před čtyřmi tisíci lety! V roce 1305 patřily Kobilisy (Kobilisy) kanovníkům Svatovítské kapituly a na počátku husitské revoluce je zabrali Pražané. Později byly zdejší pozemky rozprodány mezi různé vlastníky a v polovině 16. století je koupil Albrecht Bryk-nar z Brukštejna, který je připojil ke svému libeňskému panství. Jeho součástí Kobilisy zůstaly

až do ustavení moderních politických obcí podle obecního zákona z roku 1849. Od té doby byly samostatnou obcí karlínského okresu až do svého připojení ku Praze k 1. lednu 1922. Od té doby jsou součástí Prahy 8, i když mnoho let se někdejší správní obvod označoval římskou číslicí.

Historické jádro někdejší obce hledejme přibližně v prostoru podél tramvajové tratě u zastávky Ke Stírce, od Trojské ke Střelničné. Jednalo se o typicky zemědělskou obec. Ještě na začátku 20. století z 211 hektarů její rozlohy tvořila 185 hektarů pole a byly zde čtyři velkostatky. Průmysl zde nikdy neexistoval, nepočítáme-li jednu cihelnu, která bývala jižně od dnešního kulturního domu Severka, a lom v místech, kde je dnes gymnázium a obchodní akademie.

V meziválečném období se na kobyliškém katastru intenzivně stavěly především vily a kobylišká zástavba začala v některých místech splývat s okolními katastry – především s libeňským a na severu s ěáblickým, kde vznikala kolonie rodinných domků Nové ěáblice. Část patřící ěáblicím byla vymezena dnešními ulicemi Veltěžskou a Žernoseckou. V roce 1951 byly Nové ěáblice připojeny ku Praze a staly se součástí Kobyliš, stejně jako tzv. Seidlova kolonie proti ěáblickému hřbitovu, která také původně patřila k ěáblicím. Drobné územní změny se uskutečnily po roce 1960, kdy byla ke kobyliškému katastru přičleněna další malá část ěáblic severně od bývalé pískovny a nevýznamná část Dolních Chaber před tramvajovou vozovnou.

Zásadní změnu v charakteru Kobyliš přinesla výstavba dvou sídlišť. Obě se začala stavět v roce 1968. Sídliště Kobyliš bylo určeno pro 7350 obyvatel. Druhé, ačkoliv v naprosté většině leželo na kobyliškém katastru, dostalo matoucí pojmenování ěáblice. Stavba sídliště Kobyliš probíhala do roku 1976, sídliště ěáblice se stavělo až do roku 1983 a našlo v něm domov 28 500 obyvatel. Už během jeho výstavby byla v roce 1973 provedena další změna kobylišského území. Od „skutečných“ ěáblic byla oddělena část pod ěáblickým hájem a připojena ke Kobylišům, podobně byla upravena hranice se Střížkovem, kterou do té doby tvořila severní a výstavbou sídliště zanikající část Davidkovy ulice a součástí Kobyliš se staly pozemky vymezené Střelničnou a ěáblickou ulicí. Malá část Kobyliš blíže Slovanky se stala součástí Libně a od roku 1973 se už ěáblický hřbitov a zásobní zahrada vykazují jako součást Střížkova.

Na začátku 20. století měly Kobylišy 2125 obyvatel a na konci téhož století zde bydlelo téměř 33 tisíc lidí.

V Kobyliších nikdy nebyl ani kostel a zdejší obyvatelé náleželi k libeňské faře. Zřejmě jediná sakrální památka v této části Prahy je součástí komplexu, patřícího salesiánům sv. Jana Boska. Je to kaple sv. Terezičky, postavená ve druhé polovině 30. let 20. století. Součástí areálu je i Salesiánské divadlo, dokončené v roce 1949, které si z nedávné doby většinou pamatujeme pod názvem Klicperovo. Komplex byl salesiánům vrácen v letech 1991 a 1992. Pošta s názvem Kobylišy v ěechách byla zřízena v roce 1906 a ještě před připojením obce ke Praze přejmenována na Kobylišy u Prahy. Významnou národní kulturní památkou je pietně upravený areál části někdejší kobylišské střelnice, který je spojen s tragickou kapitolou moderní české historie, protože zde nacisté za druhé světové války zřídili popraviště. Sama střelnice vznikla už v roce 1890. V této souvislosti není možná bez zajímavosti, že už v roce 1515 se v Kobyliších zkoušela děla, která měla sloužit k obraně pražských měst.

Dopravní spojení Kobyliš s Prahou tvořila mnoho let jen důležitá erární silnice z let 1804 až 1820 (původně zvaná Rumburská, později Teplická, kterou dnes tvoří ulice Klapkova, Zenklova a v Libni původně Primátorská ulice). Protože na Vltavě dlouho chyběly vhodné mosty, jezdilo se později přes závory na Palmovce a přes Karlín. Až na Palmovku museli Kobyliští i v případě, že chtěli jet vlakem. To pak nastupovali na nádraží Severozápadní dráhy (později Libeň dolní nádraží). Od roku 1903 existovalo také silniční spojení z Libně do Holešovic prostřednictvím provizorního dřevěného mostu. Cesta z Kobyliš na Palmovku byla dlouhá asi 3 kilometry. Na počátku 20. století existovalo i kratší pěší spojení, které tvořilo schodiště v ulici Pod Vlachovkou, cesta přes Holešovičky k usedlostem Pelc a Tyrolka a některý z přívozů přes Vltavu na holešovický břeh.

Po zřízení Křížkovy elektrické dráhy do Libně v roce 1896 se chodívalo na konečnou k Libušáku (dnešní zastávka U Kříže) a v roce 1910, to už tato dráha patřila Elektrickým podnikům,

byla tramvajová trať prodloužena až na Vychovatelnu, což už představovalo přijatelnější docházkovou vzdálenost – 1,3 km.

V roce 1912 vyvstala tramvajům určitá konkurence v podobě jedné z nejstarších autobusových linek na území Prahy, kterou v trase Mělník – Praha zřídil mělnický podnikatel František Černý. Jízda autobusem z Kobylis na Josefské náměstí (nám. Republiky) se dvěma zastávkami trvala asi 20 minut. V pracovní dny Černý vypravoval čtyři páry spojů. Po vypuknutí první světové války linka zanikla. V roce 1922 se v Kobylisích objevila autobusová linka Československé pošty, jezdící z Libně do Vodolky (Odolena Voda). V té době už ovšem bylo rozhodnuto o tom, že dopravní obsluhu Kobylis zajistí přímo tramvaje, po litoměřické a rumburské silnici (dnes II/608, resp. I/9), však byl a je trvale veden větší počet dálkových i příměstských autobusových linek.

První tramvaj (tehdy linky č. 14) přivezla do Kobylis cestující 14. září 1924 a její konečná byla v prostoru dnešní zastávky Ke Stírce. Toto místo se brzy stalo důležitým přestupním uzlem na městské autobusy do Bohnic a krátce také do Ďáblic. Aby tramvaje nebránily silničnímu provozu na důležité výpadovce, byla v roce 1928 postavena nová konečná v Čimické ulici (západní část dnešní ulice Ke Stírce). V roce 1935 byly zdejší koleje prodlouženy a dosahovaly téměř na dnešní Kobyliské náměstí. Důvodem byla potřeba ukončit zde od počátku roku 1936 další linku, „trojku“. Ta zároveň zajistila nové a mnohem rychlejší spojení po nové trati přes Holešovičky a Trojský most. Na lince č. 3 jezdilo ve špičce 31 vlaků v intervalu 3 a půl minuty, na linku č. 14 se vypravovalo 39 vlaků v intervalu 3,4 minuty. Od 24. ledna 1937 byla linka č. 14 prodloužena po nové trati na kraj Nových Ďáblic do Veltěžské ulice. I v této ulici byly postaveny odbočné koleje, aby tramvaje nepřekážely provozu na státní silnici. Už 30. dubna 1939 byla tramvajová trať opět prodloužena, tentokrát k nové vozovně na severním okraji kobyliského katastru, kde na dlouho vznikla konečná „trojky“, zatímco linka č. 14 končila v Čimické a od roku 1947 na nové smyčce v zastávce Střelníčná. Jak u vozovny Kobylisy, tak u zastávky Střelníčná navazovaly na tramvaje i příměstské autobusové linky, které zde byly zčásti ukončeny.

Z válečného období stojí jistě za připomenutí nerealizovaný projekt tratě Kobylisy – Letňany podél Střelníčné ulice, o kterém jsme se již zmínili ve druhé řadě našeho seriálu.

Mnoho dalších let bylo tramvajové spojení Kobylis s centrem Prahy mimořádně stabilní. Nový prvek ovšem od počátku šedesátých let představovala autobusová doprava. Od 4. dubna 1961 byla zavedena třetí autobusová linka vznikající tzv. překryvné sítě, s odlišným tarifem. Měla číslo 128 a vedla z Kobyliského náměstí přes Vychovatelnu a Prosek do Vysočan k Moravině (dnešní Poliklinika Vysočany). V roce 1965 zahájila provoz diametrální autobusová linka č. 136 od kobyliské vozovny do Hostivaře, která zajistila dopravní obsluhu oblasti Horňátecké ulice, a tedy i vznikajícího sídliště Kobylisy.

Nové sídliště Ďáblice bylo koncepčně od počátku předurčeno k obsluze tramvajemi. Nová trať byla předána do provozu 3. ledna 1971 a jako první se na ní objevila linka č. 17. Východní okraj Ďáblického sídliště brzy získal zajímavé spojení přes Prosek s Vysočany, Žižkovem a Vršovnicemi v podobě prodloužené autobusové linky č. 126. V dalších letech docházelo k častějším změnám v dopravě a v Kobylisích se objevovaly různé linky jak tramvajové, tak autobusové. Z významných dat si uveďme alespoň, že od konce roku 1974 jezdí městské autobusy také Žernoseckou ulicí, která vznikla až při výstavbě sídliště. (Některé silnice také zanikly – například východní polovina Střelníčné do Letňan.). V roce 1975 začaly autobusy jezdit také krátkou, ale velmi důležitou komunikační spojkou mezi Kobyliským náměstím a Střelníčnou (ulice Pod sídlištěm), čímž se vytvořilo přímé spojení všech sídlišť Severního města.

Nepříjemné období pro obyvatele Kobylis znamenala přestavba mostu Barikádníků a ulice V Holešovičkách v novou městskou magistrálu, započatá v lednu 1975. Přerušení tramvajového provozu v této ulici výrazně prodloužilo cestování tímto dopravním prostředkem, protože se objíždělo přes Libeň a cestující v mnohem větší míře začali využívat autobusovou dopravu, vednou však prakticky staveništěm, a především přes úzký provizorní most. Kritická situace měla za následek urychlenou výstavbu nové tramvajové tratě v Trojské ulici, a to i přes tamní poměrně nepříznivé sklonové podmínky. Do provozu byla uvedena 5. května 1977. Nový most Barikádníků byl dán do provozu 28. listopadu 1980 a dnes patří mezi velmi zatížené pražské komu-

nikace. Prodloužení metra do stanice Nádraží Holešovice (původně pojmenované Fučíkova) v roce 1984 přineslo jen částečné zlepšení dopravy v této části města.

V červnu 2004 byl zahájen provoz na prodloužené trati C metra se stanicemi Kobylisy a Ládví, která pro obyvatele Kobylis a jeho sídliště znamená zřejmě nejpřevratnější dopravní změnu od roku 1924, kdy do této části Prahy přijela první tramvaj.

