


Katastrální území	LYSOLAJE	
Připojeno ke Praze	1968	
Městská část	Lysolaje	
Správní obvod	Praha 6	
Obvod hl. m. Prahy	Praha 6	
Údaje o linkách k datu 31.12.2023		
Textový popis k roku 2001	Počet obyvatel: 1484	
Poslední úprava obsahu: 31.12.2023 16:34	Rozloha: 247,5 ha	

Linky MD LYSOLAJE		
linka	*	†
a-160	29.09.1968	
a-255/IV (8/Šk)	01.10.1979	06.04.2015
a-355	12.11.1994	
a-356	04.12.1995	15.03.1996
a-116/II	17.03.1998	29.03.1999
a-359	11.12.2011	01.03.2014
a-615	11.12.2011	29.06.2012
a-902	08.10.2017	

Šk
příměstská
příměstská
příměstská
noční, příměstská
noční

LYSOLAJE

Některá jména obcí jsou na první pohled „průhledná“, jiná nás svým původem možná překvapí. Pro mnohé budou takovým překvapením Lysolaje. Čekali byste za tímto názvem, že patrně označuje místo, kde štekaly (lály) lišky? Liška – to bývala dříve totiž lisa. Ve starých písemnostech můžeme číst i tvary Lysoleje či Lisoleje. Poprvé jsou doloženy v roce 1257, kdy se v listině krále Přemysla Otakara II. hovoří o lysolajském dvoru, který patřil kapli sv. Václava na Pražském hradě. V roce 1370 prodal pražský arcibiskup Jan Očko z Vlašimi zdejší poplužní dvůr Ješkovi Slánskému a v roce 1390 se tu uvádí Jan z Lisolaj. V 15. století už tu byly tři dvory, všechny v majetku církevních institucí, ale později se tu střídali různí majitelé. V roce 1429 se část vsi stala vlastnictvím nejvyššího purkrabství, které zdejší majetek rozšířilo o další část někdy na počátku druhé poloviny 16. století. K Lysolajím tehdy patřilo i rozsáhlé území na levém břehu Šáreckého potoka, kde byly rozsáhlé vinice, později připojené k Dejvicím. Po vzniku moderních obcí v roce 1849 patřil k Lysolajím také Sedlec s osadou Podbaba, zvanou také Podbaba Lysolajská. Před sto lety měly poštu na Podbabě a faru v Horní Šárce u sv. Matěje.

Lysolaje byly typickou zemědělskou obcí, ještě na počátku 20. století se v nich uvádí 5 velkostatků, ale v dřívějších dobách tu bylo velké množství vinic.

Vyhláškou c. k. místodržitelství z 18. února 1909 č. 19 z. z. bylo odděleno katastrální území Sedlec, z něhož byla vytvořena samostatná obec zahrnující i osadu Podbaba. Když byla po vytvoření Velké Prahy určena nová čára potravní daně, byla celá obec Lysolaje zahrnuta do daňového obvodu pražského, což znamenalo, že obyvatelé či cestující z Lysolaj do Prahy neplatili žádné poplatky. Vzhledem k malému významu zdejších polních cest, byl úřad potravní daně až na okraji Horoměřic v místě, kde se na tehdejší hlavní silnici velvarsko-teplickou, jež vedla od Bořislavky přes Jenerálku, napojovala polní cesta od Suchdola a Lysolaj. Malou změnu představovala úprava (či spíš upřesnění) hranic s Prahou uskutečněná na základě vyhlášky

ministerstva vnitra z 19. června 1951, kterou však lysolajský místní národní výbor schválil už 17. července 1948. Větší územní změnou bylo připojení 28 hektarů neobydleného lysolajského území ku Praze od 1. července 1960, takže katastrální území Lysolaje se od té doby nacházelo ve dvou různých obcích. V blíže neurčeném období došlo také k oddělení poměrně rozsáhlého území v severní části obce a jeho připojení ke katastrálnímu území (a obci) Suchdol, kde vyrůstala Vysoká škola zemědělská, dnešní Česká zemědělská univerzita.

Území vlastních Lysolajů bylo připojeno ku Praze k 1. lednu 1968, což mělo za následek opětovné sjednocení katastrálního území. I nadále v Lysolajích zůstal zachován místní národní výbor, a proto zde po přijetí nového zákona o hlavním městě Praze v roce 1990 vznikla jedna z pražských městských částí. Jestliže před sto lety žilo na katastru Lysolajů (tj. bez Sedlce) 697 obyvatel, včetně usedlostí Čábelka a Lakýrka, v současnosti v městské části bydlí jen o málo víc – 791! Ale například při sčítání obyvatel v roce 1930 zde bydlelo 1333 osob, a ještě v roce 1961 to bylo 1188 lidí. V poslední čtvrtině 20. století začalo obyvatel opět prudce ubývat.

Zdálo by se, že Lysolaje nejsou příliš zajímavé. Nenajdeme tu ani kostel, ani zámek nebo tvrz. Jsou tu jen dvě malé kapličky – jedna u pramene potoka v místě zvaném Housle (z roku 1863), druhá na návsi byla postavena snad v letech 1840–1857, některé údaje naznačují, že by mohla být už z roku 1820. Odborníci však Lysolaje, respektive jejich jádro, řadí mezi nejhodnotnější soubory vesnické architektury v rámci hlavního města Prahy. Někdejší starodávný lysolajský dvůr byl přestavěn barokně na přelomu 17. a 18. století a ve svém jádru obsahuje ještě pozůstatky starších objektů. Dnes je známý pod názvem Fuchsův dvůr. V Lysolajích najdeme i několik klasicistních staveb.

Lysolaje ležely zcela stranou od hlavních cest a procházela jimi vždy jen komunikace místního významu, která v obci v podstatě končila a dál, směrem na Horoměřice, vedla jen polní cesta. Teprve ve 20. století se proměnila ve skutečnou, i když stále jen místní, silnici. Někdy se uvádí, že Lysolaje ležely na trase dávné cesty, která v raném středověku spojovala Pražský hrad a Levý Hradec. Ještě během středověku však ztratila smysl i význam.

V dřívějších dobách považovali lidé za naprostou samozřejmost, že za hromadnou dopravou museli šlapat i pár kilometrů pěšky do jiné obce. Nebylo tomu jinak ani v případě obyvatel Lysolajů. Velký význam pro ně tedy mělo zřízení železniční zastávky Podbaba od 20. srpna 1867 na vysokém náspu u železničního mostu přes Šárecký potok a silnici do Šáreckého údolí na Severní státní dráze, která vedla podél toku Vltavy. Na konci 19. století v Podbabě zastavovalo 11 párů vlaků a těsně před druhou světovou válkou v pracovní dny až 15 vlaků v každém směru. Zastávku hojně využívali i Pražané k výletům do Šáreckého údolí. Sloužila veřejnosti až do 14. května 1949, kdy se tu zastavovalo naposledy. V závěru 19. století mnoho nechybělo, aby měli Lysolajští blízko i na tramvaj. František Křížík totiž v roce 1897 usiloval o prodloužení své letenské dráhy až do Roztok. S největší pravděpodobností by však stavba nebyla rentabilní, protože prakticky kopírovala trasu železnice od nádraží Bubeneč až do Roztok (ostatně jinudy ji vést ve zdejším terénu ani nebylo možné), a proto z projektu sešlo.

Podbabská křižovatka u železničního mostu byla vždy pro Lysolajské důležitým dopravním uzlem. Kromě železnice tady mohli využívat i dva přívozy. Jeden vedl na severní cíp Císařského ostrova, druhý přes celý tok Vltavy do Podhoří. V roce 1888 získal koncesi na jeho provozování Josef Pifka. V pozdějších letech je tu doložen osobní a prámový přívoz se spodním lanem, který na trojský břeh přepravoval i povozy. Doprava do Troje a části Libně v těch dobách byla jistě rychlejší než dnes! V roce 1960 zde dokonce Dopravní podnik umožnil tzv. povolený přechod (tj. možnost přestupu na jednu jízdenku mezi linkami, které neměly společnou zastávku) mezi zastávkami V Podbabě a Podhoří, který existoval až do zrušení přestupního tarifu v roce 1974.

Už od roku 1926 však jezdily přímo přes Lysolaje autobusy pražské Autodopravní akciové společnosti, i když v té době ještě patrně jen na základě prozatímního povolení. Šlo o linku od konečné tramvaje na Podbabské třídě přes Lysolaje, Horoměřice a Statenice do Turska. V roce 1931 jezdilo z Lysolajů do Prahy ve všední dny 11 spojů, z nichž většina dojížděla až na stanoviště u dejvické sokolovny (tj. přibližně dnešní zastávka linky č. 131 Hradčanská). Linka byla celkem úspěšná a vydržela téměř trvale, není vykazovaná jen v kritickém období autobusové dopravy na konci války, ale krátce po ní už opět existovala, zpočátku jako převzatá ČSD, od roku

1950 ČSAD. Pod pozdějším označením 01022 tvořila základní dopravní obsluhu obce až do zavedení městské dopravy. V roce 1961 na ní bylo vedeno 18 párů spojů z Podbaby, jeden až z Florence.

Kromě popsané linky mohli Lysolajští občané využívat také četné autobusové linky, vedené po okresní silnici z Podbaby do Černého Vola V roce 1931 tu jezdily například autobusy Marie Bezkočkové, Alžběty Hlavičkové či Františka Chýly. Nechyběly tu ani Elektrické podniky, které tu provozovaly své linky do Suchdola (R od 5. března 1932, dnešní 107) a do Sedlce (P od 10. srpna 1930). Ještě bližší byla linka Emila Hladíka, jezdící přes nedaleké Šárecké údolí od ledna 1930 a po znárodnění nahrazená linkou Dopravního podniku 116. V autobusové dopravě dokonce společně podnikali i dva lysolajští občané, V. Davídek a K. Chobot, kteří však místo spojení své obce jezdili na výnosnější lince do Suchdola.

Dne 29. září 1968 začala do Lysolají jezdit od konečné tramvaje v Podbabě linka Dopravního podniku hl. m. Prahy č. 160, která je tu od té doby neodmyslitelnou stálicí, i když v moderní době zaznamenala několik dlouhodobých (několikaletých) výluk, například v letech 1980–1984 a 1986–1989, ale i později, kdy autobusy objížděly přes Suchdol. Od roku 1995 jezdí přes Lysolaje také příměstská autobusová linka č. 355 do Únětic a krátce obcí projížděla také linka 356 do Černého Vola. Protože od roku 1978 jezdí linka č. 160 až ke stanici metra, je o městskou hromadnou dopravu této části Prahy dostatečně kvalitně postaráno. Nepříjemně se v kvalitě dopravy odrazily dlouhodobé a opakované opravy hlavní a jediné průjezdné lysolajské komunikace, nahraditelné s ohledem na konfiguraci terénu objíždkou až přes Suchdol a prováděné v osmdesátých a devadesátých letech. Při nedávno dokončené rekonstrukci ulice Kamýcké byla částečně odstraněna i nepříjemná překážka provozu autobusů – úzké a nevhodně směrově vedené vozovky pod oblouky podjezdu pod železniční tratí. Bezkolizní projetí autobusem ŠM11 ve směru do Podbaby vyžadovalo od řidičů dejvické provozovny Dopravního podniku skutečný řidičský fortel.

