


Katastrální území	MALEŠICE	
Připojeno ke Praze	1922	
Městská část	Praha 9, 10	
Správní obvod	Praha 9, 10	
Obvod hl. m. Prahy	Praha 9, 10	
Údaje o linkách MD k datu 31.12.2024		
Textový popis k roku 2004	Počet obyvatel 2021: 11 237	
Poslední úprava obsahu: 11.1.2025 11:57	Rozloha: 381,2 ha	

Linky MD MALEŠICE		
linka	*	†
a-109 (D)	11.07.1926	15.10.1932
a-111 (G)	15.02.1943	02.10.1960
tr-Malešice	03.01.1949	(28.09.1957)
a-115 (P)	05.12.1949	03.07.1966
a-116 (K)	17.09.1951	14.09.1952
a-111/II	16.01.1963	04.07.1990
a-133	03.01.1966	11.03.2018
a-146	03.01.1966	03.10.1997
a-X115	04.07.1966	17.12.1967
d-7/VI (27)	02.05.1967	25.03.1991
a-115	18.12.1967	04.07.1990
a-145	18.12.1967	08.05.2008
d-29	26.02.1968	28.10.1974
a-155	30.09.1968	31.08.2012
a-163	16.06.1969	
a-168 (X155)	07.12.1970	14.11.1975
d-32	01.11.1971	04.09.1977
a-169	16.10.1972	17.11.1995
a-188	07.01.1974	
a-194	07.01.1974	04.07.1990
a-181	01.04.1974	
a-195	09.05.1974	
d-11	29.10.1974	12.08.1978
a-208	03.03.1975	09.12.2011
a-180	01.12.1977	30.06.1978
d-11/n	13.02.1978	12.08.1978

osobní doprava

noční

a-187	28.03.1978	05.04.1981	
d-29	13.08.1978	03.07.1985	
d-29/n	13.08.1978	18.12.1980	noční
a-11 (11/Šk)	04.09.1978	30.06.1982	Šk
a-229	27.05.1979	13.12.2008	
a-228	28.05.1979	31.08.2007	
a-212/II	29.10.1979	31.08.2009	
d-11/II	19.12.1980	08.11.1998	
d-20/n	19.12.1980	31.08.1983	noční
a-238	22.12.1980	31.08.2009	
a-264	16.11.1981	13.06.2009	
a-228/II (265)	16.11.1981	31.08.2012	
a-229/II (266)	16.11.1981		
a-268	16.11.1981	13.12.2008	
a-232/II	31.07.1982	04.07.1990	
d-11/n/II	04.07.1983	02.11.1985	noční
d-95 (55)	03.11.1985		noční
a-183/II	19.12.1985		
a-239/II	13.01.1987	08.05.2008	
a-237/II	12.03.1991	17.11.1995	
d-7/VI	04.04.1991	28.06.2002	
a-177/II	18.11.1995		
a-237/III	01.10.1996	23.01.1998	
a-329	28.05.2000	13.12.2008	příměstská
a-364	28.05.2000		příměstská
a-381	24.09.2000	13.12.2008	příměstská
a-382	24.09.2000	07.03.2009	příměstská
a-383	24.09.2000	13.12.2008	příměstská
a-387	10.06.2001	13.12.2008	příměstská
a-393	10.06.2001	13.12.2008	příměstská
a-506/III	01.09.2001	11.12.2010	noční
d-7/VI	15.03.2003	28.06.2013	
a-146/III	29.05.2006	08.05.2008	
a-330/II	02.09.2006	31.08.2007	příměstská
a-190/V	10.12.2007	11.12.2010	
a-909 (509)	30.08.2008		noční
a-208/II (263)	01.05.2009		
a-366/II	14.06.2009		příměstská
a-135	01.09.2009		
a-122	01.09.2009	28.06.2013	

a-155/II (297)	10.10.2010		
a-223	12.12.2010	30.11.2019	
ž-S49	12.12.2010		
a-101	29.06.2013	14.10.2016	
d-5	29.06.2013	19.05.2021	
a-182/II	17.10.2016		
a-908	08.10.2017		noční
a-959	08.10.2017	31.12.2019	noční
a-199/III	01.09.2018		
a-228/II	01.09.2018		
a-253/IV	22.10.2018	30.06.2022	Šk
a-133	25.11.2018		
a-171/II	01.12.2019		
a-903/III	01.01.2020		noční
d-16	20.05.2021		
a-173/II	28.10.2021		
d-7/VI	13.08.2022	16.02.2024	
d-19/III	17.02.2024		
a-238/II	01.12.2024		

MALEŠICE

Nejstarší písemná zmínka o Malešicích je z roku 1309. Jméno bylo odvozeno od osobního jména Mališ a šlo tedy o „ves lidí Mališových“. V roce 1309 část vsi patřila vikáři Vojslavovi, od něhož ji získala svatovítská kapitula. Druhý díl patřil pražské rodině Píseckých. Na počátku 15. století už v Malešicích stála tvrz Heřmana z Horek a v dalších letech se tu často střídali majitelé. Od roku 1529 Malešice patřily spojenému Starému a Novému Městu, později jen Novému Městu pražskému. V roce 1635 je koupil císařský generál Jan Beck, po třicetileté válce přešly do majetku Vratislavů z Mitrovic. Roku 1727 získala Malešice pražská univerzita a spravovala je společně s michelským statkem až do zavedení obecního zřízení v roce 1849, kdy se staly samostatnou obcí příslušející do politického i soudního okresu Karlín.

Když byly Malešice od 1. ledna 1922 připojeny ku Praze, měly 1371 obyvatel a byly spravovány se Žižkovem a Hrdlořezy v rámci Prahy XI. Na počátku roku 1947 byla malá část Malešic v oblasti Vackova začleněna do Strašnic a byla připojena část pozemků od stávající severní hranice těsně za železniční trať na nákladové nádraží Žižkov. Při reorganizaci správy hlavního města v roce 1949 bylo katastrální území Malešice zahrnuto do obvodu Praha X, avšak při dalších územních změnách ve městě, uskutečněných k 1. červenci 1960, byla malá část Malešic s vrchem Tábor (16 ha) připojena do obvodu Praha 9, nevýznamné území severně od železniční tratě na nákladové nádraží (zřejmě necelý hektar) bylo připojeno ku Praze 3 a převážná část Malešic (373 ha) patřila do obvodu Praha 10. Od 1. listopadu 1980 byla zarovnána hranice obvodů u železniční tratě tak, že Malešice spadaly už jen do Prahy 9 a 10. Pravděpodobně v roce 1990 došlo při novém vymezení pražského vnitřního členění v souvislosti se zřízením městských částí k opětovnému sjednocení malešického katastru, tj. včetně vrchu Tábor, do dnešní městské části Praha 10. Zásadní změnu podoby malešické zástavby přinesla první polovina 60. let 20. století, kdy se uskutečnila výstavba sídliště Malešice pro 15 tisíc obyvatel. V roce 2000 však v celých Malešicích žilo jen 9736 obyvatel.

Nejvýznamnější stavební památku najdeme na Malešickém náměstí. Je to zámeček s hospodářským dvorem a barokní sýpkou, který by postaven v letech 1686–1689 na místě

původní středověké tvrze. Většina obyvatel si ovšem pod pojmem *malešický zámeček* zřejmě představí honosnou vilu ze závěru 19. století, která se nachází pod vrchem Tábor a dnes je součástí areálu Středního odborného učiliště zahradnického. Z památek vzpomeňme ještě dnešní hotel Baroko, který je citlivě adaptovanou bývalou hospodářskou usedlostí ze 17. století, nebo kapličku sv. Václava z poloviny 19. století.

Po dlouhou dobu si Malešice zachovávaly venkovský zemědělský charakter a jediný významnější průmysl představovaly dvě cihelny. Názna obratu přinesl rok 1941, kdy byla zahájena výroba v nové továrně na letecké motorů. V současnosti existuje pod jménem LOM (což vlastně znamená Letecké opravy Malešice). V 60. letech 20. století byla téměř polovina malešického katastru předurčena k průmyslové zástavbě a během dvou desítek let tu vznikla celá řada významných velkých podniků – například Ferona (sklady hutního materiálu), Stavoservis, Svoboda grafické závody, Česká typografie, tiskárna MAFRA a další. Známa je také Prefa, jejíž větší část ovšem leží mimo malešické území, stejně jako „malešická spalovna“, (ta se nachází na katastru Štěrbohol). Mezi významné stavby pražské infrastruktury patří rozsáhlý komplex tří malešických tepláren uváděný do provozu postupně v letech 1962, 1970 a 1986 a velká transformovna a rozvodna 220/110 kV z roku 1967, která byla svého času hlavním napájecím bodem Prahy. V listopadu 1993 byla v Malešicích uvedena do provozu nejmodernější třídírna pošty v republice, napojená vlečkovým systémem do železniční stanice Praha-Malešice.

Malešice ležely mimo hlavní státní silnice. Směrem do Prahy se jezdilo obvykle přes Hrdlořezy, protože kvalitní spojení jižním směrem vlastně neexistovalo. Na černokosteleckou silnici se cestovalo po již zaniklé silnici vymezené přibližně přímkou Malešické náměstí – Malešická továrna a dlouho existovala i místní silnice Malešice – Štěrboholy, zhruba ve směru dnešní „dvojlice“ Teplárenská / Tiskařská. Po Černokostelecké silnici byly vedeny autobusové linky různých dopravců již od roku 1929, pro obsluhu Malešic ve směru do centra města však význam neměly.

O výstavbě železniční tratě, která v severojižním směru prochází Malešicemi, se rozhodlo těsně před první světovou válkou, ale práce, i když za velmi těžkých podmínek vyvolaných nedostatkem pracovních sil, probíhaly i v jejím průběhu. Proto mohl být už 18. června 1919 zahájen provoz na důležitém traťovém úseku pražského železničního uzlu z Vršovic na libeňské horní nádraží s nádražím Praha-Malešice. V roce 1936 byla dána do provozu odbočka do nového nákladového nádraží na Žižkově, v roce 1939 byla dokončena i dvoukolejná spojka Malešice – Běchovice a od roku 1941 existovala i jednokolejná trať Malešice – Hostivař. Všechny tyto tratě byly určeny a slouží pouze pro nákladní dopravu. Jako krátkodobé lze označit zavedení osobní dopravy v trase Hostivař – Malešice – Libeň, horní nádraží od 3. ledna 1949, které mělo sloužit ke zlepšení dopravy do průmyslových oblastí na východě města v době, kdy se autobusová doprava ještě nezotavila z válečného útlumu. Dva páry vlaků vedené ve všední dny byly zřejmě dostatečně využity, neboť k nim brzy přibýly další dva. Po rozšíření provozu autobusové dopravy však spojení přestalo být využíváno a brzy po částečném omezení v roce 1957 byla osobní doprava zastavena úplně. Pro srovnání lze uvést, že cesta vlakem z Hostivaře do Libně trvala 12 minut, zatímco městskou hromadnou dopravou čistá jízda bez čekání při přestupech 28 minut; z malešického nádraží bylo možné dojít k tramvaji do Nových Strašnic za 8 minut. Dělnická týdenní jízdenka, opravňující k 12 jízdám pro jízdy z Malešic do Libně nebo Hostivaře stála ovšem 8,50 Kčs, zatímco týdenní jízdenka pražského Dopravního podniku 6 a pro osoby s nízkým příjmem jen 3 Kčs.

Malešice se staly jednou z prvních pražských čtvrtí, kam Elektrické podniky hlavního města Prahy zavedly městskou autobusovou linku. Byla označena písmenem **D** a jezdila od 11. července 1926 z Malešic přes Hrdlořezy ke konečné tramvaje u žižkovské vozovny. Ve špici měla interval 30 minut, mimo špičku hodinu. Od 1. května 1927 byla prodloužena i jižním směrem do Strašnic na křižovatku Vinice. Jízda z Malešic tím či oním směrem stála 2 koruny. Příliš dlouho se však Malešičtí z nového dopravního prostředku neradovali. Pro nízké počty cestujících byl 28. listopadu 1929 zrušen strašnický úsek linky. Od 20. září 1931, nedlouho po zkrácení linky po zavedení tramvaje do Hrdlořez, bylo „děčko“ prodlouženo do Vysočan, aby umožnilo spojení s tamními továrnami. Protože nového úseku také využívalo málo cestujících, byla linka brzy opět zkrácena, nejdříve na Harfu a pak zpět ke konečné tramvaje. V neděli 16. října 1932

Malešice o své autobusy přišly definitivně, když bylo pro malou frekvenci „děčko“ odkloněno po českobrodské silnici k čáře potravní daně. Obyvatelé Malešic tak od té doby museli docházet do Hrdlořez na křižovatku pod Tábořem. Než se městské autobusy objevily opět na dnešním Malešickém náměstí, uplynulo dlouhých 17 let!

Malešickým katastrem začaly autobusy jezdit „už“ za druhé světové války. Od 15. února 1943, tedy v době prohlubující se krize v autobusové dopravě, musela být pro obsluhu továren v malešicko-hostivařské oblasti zavedena autobusová linka **G** od konečné tramvaje v Nových Strašnicích (na křižovatku s Úvalskou ulicí začaly tramvaje jezdit v roce 1937). Zajistila tedy i dopravu zaměstnanců do malešické továrny na letecké motory. Tehdy bylo zavedeno pojmenování zastávky Malešická továrna (jen krátkou dobu po válce se jmenovala Českomoravské strojírny). Linka jezdila jen ve špičce, jinak její autobusy z úsporných důvodů čekaly ve vozovně Strašnice nebo na konečné v Hostivaři, aby se nemuselo dojíždět až do pankráckých garáží. O významu linky svědčí skutečnost, že přežila i nejkritičtější válečné období a provoz na ní byl přerušen až 5. května 1945. Na obnovení si museli pracující továren počkat pro značné omezení dodávek pohonného svítíplynu až do 11. června 1946.

Velká potřeba zajistit přepravu zaměstnanců do továren na celém východním okraji Prahy, tj. v oblasti Vysočan, Libně, Malešic a Hostivaře, si v této době vynutila již zmíněné zavedení osobní železniční dopravy na trati přes malešické nádraží.

Od 5. prosince 1949 se vrátily autobusy i do centra Malešic, když byla zavedena autobusová linka **P** Nové Strašnice – Kolbenka. Od té doby mají Malešice opět přímé spojení městskou hromadnou dopravou s okolím. Od konce roku 1951, kdy došlo k očíslování autobusových linek, už přes malešický katastr jezdily tři linky – č. 111 a 116 po Černokostelecké a č. 115 přes vlastní Malešice do Vysočan. „Stopatnáctka“ tehdy jezdila dnešní Dřevčickou ulicí.

Velké změny v městské dopravě přineslo budování sídliště Malešice, koncipované původně pro dopravní obsluhu tramvajemi, a komplexu malešických továren v první polovině šedesátých let 20. století.

Od 3. ledna 1966 začaly sídliště obsluhovat dvě autobusové linky jezdící po Počernické ulici. Linka č. 133 (k Nádraží Těšnov) jezdila Počernickou ulicí zpočátku jen směrem do centra (opačný směr vedl po Černokostelecké a Limuzskou), od 29. srpna 1966 pak obousměrně s ukončením v zastávce Sídlíště Malešice. Linka č. 146 zajišťovala spojení od Hostýnské ulice do Vysočan. V roce 1967 přibyla i linka č. 145 (Nový Hloubětín – Zahradní Město). Od 2. května 1967 byly podniky podél Černokostelecké obsluhovány novou tramvajovou tratí (a linkou č. 7), která byla poprvé projektována už v roce 1942. V roce 1968 se na obsluze sídliště začala podílet autobusová linka č. 155 (Krč, MBÚ – Flora – Sídlíště Malešice). Z mnoha dalších změn ještě vzpomeňme zavedení linky č. 212 k malešické teplárně v roce 1979 a převedení linky č. 208 do Polygrafické ulice od roku 1980. Zlepšení obsluhy starých Malešic přineslo zavedení linky č. 239 k Rektorské ulici v roce 1987.

Prodloužení metra A do stanic Želivského (v roce 1980) a Skalka (1990) přineslo změny v linkovém vedení a zkvalitnilo dopravu do Malešic zkrácením cestovních dob do cílů mnoha cest. Pro úplnost ještě dodejme, že na malešické území zasahuje i metro. Jedná se o část kolejíště opravárenské základny metra.

