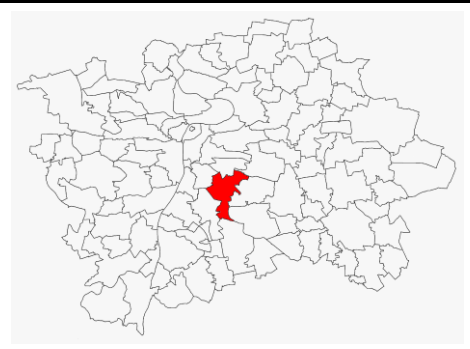


Katastrální území	MICHLE	
Připojeno ke Praze	1922	
Městská část	Praha 4,10	
Správní obvod	Praha 4,10	
Obvod hl. m. Prahy	Praha 4,10	
Údaje o linkách k datu 31.12.2023		
Textový popis k roku 2004	Počet obyvatel: 21 402	
Poslední úprava obsahu: 29.12.2023 14:34	Rozloha: 550,0 ha	

Linky MD MICHLE		
linka	*	†
tr-210	01.03.1882	30.09.1992
d-3	17.06.1923	02.01.1932
<i>a-101 (A)</i>	<i>21.06.1925</i>	<i>11.07.1987</i>
a-113 (B)	04.10.1925	04.06.1944
d-21	01.04.1926	19.06.1927
d-13/III	20.06.1927	14.12.1929
a-K	14.12.1928	11.10.1929
d-23	15.12.1929	08.05.1974
d-18	29.05.1930	02.01.1932
d-14	03.01.1932	16.01.1972
d-19	03.01.1932	03.07.1983
a-L/II	22.04.1934	07.11.1936
a-114 (U)	03.05.1935	04.06.1944
d-13/IV	13.11.1938	08.05.1974
d-B	30.11.1942	17.01.1945
a-P/II	03.07.1944	19.05.1945
a-114 (U)	22.05.1945	02.09.2017
a-113 (B)	28.05.1945	
d-14/n	17.12.1945	16.01.1972
d-19/n	17.12.1945	03.07.1983
d-3	13.01.1952	19.10.1952
d-3	17.03.1954	08.05.1974
a-121	29.11.1954	
a-118/II	01.10.1956	
a-124	03.10.1960	
a-127	03.10.1960	22.11.1990

zastávka 01.11.1900–1970, od 14.12.2014

Z

Z

Z

Z

P

P

Z

P

Z noční

P noční

Z noční

P

P

a-106/II	01.02.1962		
a-120/III	05.10.1964	03.07.1966	
a-134	05.10.1964	29.08.1997	
<i>a-135</i>	<i>02.11.1964</i>	<i>11.07.1987</i>	
a-52 (XB)	16.04.1967	01.01.1975	rekreační
d-31	06.05.1968	30.06.1971	Z
a-155	30.09.1968	08.05.1974	
a-344 (244/n)	06.01.1969	16.01.1972	noční
a-126	03.01.1971	22.11.1990	
a-271	05.04.1971	08.05.1974	
a-178	06.12.1971	26.05.1995	
d-18	17.01.1972	09.05.1974	P denní i noční
a-313	17.01.1972	08.05.1974	noční
a-378 (121/p)	17.01.1972	08.05.1974	polonoční
a-182	16.10.1972	29.06.2012	
<i>a-174 (274)</i>	<i>02.01.1973</i>	<i>08.05.1974</i>	
a-X101	19.02.1973	08.05.1974	
a-188	07.01.1974		
m-C	09.05.1974		
a-122	09.05.1974	07.11.1980	
a-154/II	09.05.1974	07.11.1980	
a-171	09.05.1974	31.08.2009	
a-192	09.05.1974	31.08.2012	
a-193	09.05.1974		
<i>a-199</i>	<i>09.05.1974</i>	<i>03.09.1982</i>	
a-501	09.05.1974	02.11.1985	noční
a-904 (504)	09.05.1974		noční
a-512	09.05.1974	22.03.1976	
a-189	12.05.1974		
a-190	12.05.1974	06.02.1976	
a-196	12.05.1974		
a-51/III	03.05.1975	26.10.1975	rekreační
a-170	29.09.1975		
a-205	29.09.1975	31.08.2012	
a-203	17.12.1975	31.08.2012	
<i>a-206</i>	<i>30.08.1976</i>	<i>07.11.1980</i>	
a-405 (5/Šk)	(01.09.1976)	28.06.1991	Šk
<i>a-213</i>	<i>16.03.1977</i>		
a-198/II	29.08.1977	30.06.1987	
<i>a-190/II</i>	<i>01.12.1977</i>	<i>07.11.1980</i>	

d-1/III	19.02.1979	31.08.1980	Z
a-419 (19/Šk)	01.09.1980	29.06.1984	Šk
a-215	13.10.1980		
<i>a-139/II</i>	<i>06.04.1981</i>	<i>30.06.1987</i>	
a-157/II	27.04.1981		
a-X192	30.04.1981	26.10.1982	
d-11/II	04.07.1983		Z
d-11/n/II	04.07.1983	02.11.1985	Z noční
<i>a-190/III</i>	<i>03.09.1984</i>	<i>26.05.1995</i>	
a-404/II	18.09.1984	30.06.1989	Šk
a-905 (505)	04.11.1984		noční
a-272/II (455)	05.11.1984		
a-424	19.11.1984	30.06.1992	Šk
<i>a-138/II</i>	<i>02.09.1985</i>	<i>08.05.2008</i>	
<i>a-425</i>	<i>02.09.1985</i>	<i>30.06.1988</i>	Šk
d-96 (56)	03.11.1985		Z
<i>a-418/II</i>	<i>01.09.1986</i>	<i>30.06.1988</i>	Šk
<i>a-429/II</i>	<i>01.09.1986</i>	<i>31.01.1988</i>	Šk
<i>a-430</i>	<i>01.09.1986</i>	<i>30.06.1988</i>	Šk
<i>a-431</i>	<i>06.10.1986</i>	<i>30.06.1989</i>	Šk
a-136	12.07.1987		
a-270	01.04.1988	17.11.1995	
<i>a-425/II</i>	<i>01.09.1988</i>	<i>29.06.1990</i>	Šk
<i>a-435</i>	<i>01.09.1988</i>	<i>30.06.1989</i>	Šk
<i>a-436</i>	<i>01.09.1988</i>	<i>30.06.1989</i>	Šk
a-260/III	02.06.1989	31.08.2009	
<i>a-429/II</i>	<i>04.09.1989</i>	<i>29.06.1990</i>	Šk
<i>a-425/III</i>	<i>03.09.1990</i>	<i>31.08.1992</i>	Šk
a-139/III	23.11.1990		
a-452/III	23.11.1990	30.06.1991	účelová
a-275/III	31.08.1992	31.03.1997	
ž-S8 (tr-210)	01.10.1992		zastávka od 14.12.2014
a-150	27.05.1995		
a-117/II	01.07.1996	31.08.2012	
<i>a-332</i>	<i>01.04.1997</i>		příměstská
<i>a-148</i>	<i>30.08.1997</i>	<i>29.06.2012</i>	
a-331/II	01.07.1998	31.08.2022	příměstská
a-333	01.07.1998		příměstská
a-511/II	23.01.1999	31.08.2001	noční
<i>a-334</i>	<i>30.05.1999</i>	<i>13.06.2009</i>	příměstská

a-335	31.05.1999		příměstská
a-336	27.09.1999	14.12.2002	příměstská
a-362	24.01.2000		příměstská
a-339	24.09.2000		příměstská
a-337	28.01.2001		příměstská
a-911 (511)	01.09.2001		noční
a-389/II	28.01.2002	30.06.2004	příměstská
a-727 (117)	15.08.2002	27.08.2002	ND povodeň
a-513	31.08.2002	29.08.2008	noční
a-509	31.08.2002	29.08.2008	noční
a-369/III	12.12.2004	13.06.2009	příměstská
a-956 (606)	02.09.2006		noční, příměstská
a-101	09.05.2008		
a-910 (510)	30.08.2008		noční
ž-S88 (S80)	14.12.2008		zastávka od 14.12.2014
a-293	01.09.2010	28.06.2013	
a-125/II	01.10.2010		
d-6/IV	01.09.2012		Z
a-293/II	29.06.2013	14.10.2016	
d-14/V	28.08.2016		Z
a-134/III	15.10.2016		
a-117/III	15.10.2016		
a-203/II	15.10.2016		
a-138/III	15.10.2016		
a-913	08.10.2017		noční
a-960	10.12.2023		noční, příměstská

Tramvajové linky vedené po trati pankrácké jsou označeny **P**

Tramvajové linky vedené po trati záběhlické jsou označeny **Z**

MICHLE

Už v roce 1185 se v jedné listině objevuje jméno jakéhosi Jana z Michle a to je považováno za nejstarší nepřímý důkaz o existenci této části dnešní Prahy. Jméno Michle pochází z osobního jména Michel, pocházejícího ze jména Michael), znamenalo tedy *Michlův dvůr* (dnes je rodu ženského, ale kdysi tak tomu nebylo a bylo rodu mužského – „ten Michel“).

Zpočátku byla ves církevním majetkem a patřila vyšehradské kapitule, později břevnovskému klášteru (malá část vyšehradské kapitule). Ve 14. a 15. století se tu vystřídalo několik majitelů, z nichž Jan Reček z Ledče v roce 1438 Michli odkázal pražské univerzitě, v jejímž vlastnictví byla prakticky po celou svoji historii (samotná univerzita ale patřila po bělohorské bitvě více než sto let jezuitskému řádu).

Jako u ostatních částí hlavního města začíná moderní historie Michle v roce 1849, když byla ustavena jako samostatná politická obec karlínského okresu. Je s podivem, že nikdy nezískala statut města, ačkoliv na počátku 20. století měla už přes 6 tisíc obyvatel, více než měly Vysočany nebo Bubeneč. Pošta byla v obci od roku 1895.

Po připojení ku Praze vznikla z Michle, Nuslí a Krče Praha XIV. V roce 1949 bylo katastrální území Michle rozděleno mezi nové městské obvody Praha 13 a Praha 14 a od 1. července 1960 mezi reorganizované obvody Praha 4 a Praha 10. Z jejich území se v roce 1990 ustavily stejnojmenné městské části, a tak je i dnes Michle rozdělena na dva díly. Do Prahy 4 patří větší část o rozloze 440 ha s 18 380 obyvateli a do Prahy 10 přísluší 111 ha s 1890 obyvateli (severovýchodní část u Bohdalce a Slatin).

Michle vznikla podél cesty z Nuslí do Krče a další cesty vedly do Záběhlic a k Zelené lišce. Jádro bývalé obce můžeme najít na severním okraji Michelské ulice; dodnes se tu dochovaly zbytky barokního, klasicistně upraveného velkostatku. Zástavba vznikala především podél hlavních cest, ale někdy poněkud živelně. Před koncem 19. století vznikla Horní Michle podél dnešní Baarovy ulice v okolí barokního kostela Narození Panny Marie (postaveného v letech 1724 až 1726; od roku 1830 farního). Na počátku 20. století už existovaly první domy na Kačerově, kde část zástavby plynule navazovala na hornokrčské domky. Mezi válkami začaly vznikat vily na Kačerově (severně od konečné tramvaje) a také v oblasti Na klínech. Zástavba vznikla také na Bohdalcí (na starších mapách je zdejší obytný soubor pojmenován Rapid). Typickými soubory pražské periferie meziválečného období se staly také nouzové kolonie nedaleko Sedmidomků a Na Slatinách, z nichž později vznikly zahrádkářské osady, či zcela zaniklá nouzová kolonie Na Kopečku poblíž Kačerova. Ani Michle nebyla ušetřena sídlištní panelové zástavby. Sídlíště Michelská s více než 1600 byty bylo postaveno v letech 1962–1966.

V Michli v průběhu let vznikla celá řada drobných průmyslových podniků. Až do roku 1924 zde existoval i pivovar. Na počátku 20. století měli v Michli i vlastní elektrárnu. Zajímavou, architektonicky cennou stavbou je věžový vodojem na Zelené lišce, postavený v letech 1906–1907 pro zásobování Vršovic.

Z nejvýznamnějších továren jmenujme především Jawu, založenou v nejzápadnější části katastru v roce 1922. Původně to byla zbrojovka, ale od roku 1929 se proslavila výrobou známých motocyklů. V polovině šedesátých let 20. století zde byla výroba motocyklů zrušena a do objektu se nastěhoval podnik ČKD Polovodiče (ze seznamů zastávek MHD známý spíše jako Závody 9. května). Dnes se areál z větší části pronajímá četným malým firmám. Známým podnikem se stala také továrna na mýdla Hellada, která se v roce 1921 nastěhovala do zrušené michelské elektrárny. Z moderního období vzpomeňme známou Michelskou pekárnu, která zahájila provoz v květnu 1975.

V Michli vzniklo také několik velmi důležitých staveb pražské infrastruktury. Tou nejstarší byla Plynárna hlavního města Prahy. Zkušební výroba plynu se zde rozběhla 21. prosince 1926 a ve dnech 18. a 19. května 1927 proběhlo její slavnostní oficiální uvedení do provozu. Výroba svítiplynu se tu udržela až do roku 1975.

V severní části katastru byla na počátku října 1929 zapojena do elektrické rozvodné sítě hlavního města velká rozvodna a transformační stanice Praha-Jih, jedna z prvních pro transformaci 110/22 kV, určená zejména pro distribuci elektrické energie z budoucí vltavské kaskády. Nesprávně bývala nazývána vršovickou elektrárnou, elektřina se zde nikdy nevyráběla. Z dalších důležitých objektů vzpomeňme michelskou teplárnu, uváděnou do provozu postupně v letech 1961–1963.

Předběhněme nyní historii dopravy a uveďme, že na katastru Michle leží i tři důležitá technická zázemí Dopravního podniku hl. m. Prahy. V roce 1955 byla předána do provozu trolejbusová vozovna na Bohdalcí, pozdější autobusová garáž (ano, leží v Michli, kdoví proč se jí už dlouhá léta říká nesprávně Vršovice ...). V roce 1966 začala pražským autobusům sloužit garáž Kačerov a třetí stavbou tohoto typu se stalo první pražské depo metra, uvedené do pravidelného provozu v roce 1974. Mnoho let se zvažovala v Michli i stavba tramvajové vozovny. Významnou částí pražského železničního uzlu se stalo 23. května 1971 odstavné nádraží Praha Jih, dokončované ještě v dalších časových etapách.

Železnice byla prvním veřejným dopravním prostředkem, který zajistil spojení Michle s okolním světem. Už od 1. března 1882 jezdily přes michelský katastr vlaky lokálky Nusle – Modřany, později prodloužené do Vraného a Čerčan, resp. Dobříše. Od 1. listopadu 1900 měli Michelští vlastní železniční zastávku u křížení železnice s dnešní ulicí U Plynárny, která se dříve

jmenovala Havlíčkova. V té době zde bylo křížení úrovňové a v jeho blízkosti také tunel bohdaleckým kopcem! Celá oblast se změnila až v souvislosti se stavbou michelské plynárny, do které bylo nutné zřídit železniční vlečku i vhodnou silniční komunikaci. Havlíčkova ulice byla proto zahlobena a železnice ji překročila mosty. Železniční trať pod Bohdalcem (kopec se vlastně ve skutečnosti jmenuje Sychrov) byla převedena do nového koridoru, při jehož stavbě byl původní tunel postupně odkopán. Oficiálně byl provoz na přeložené trati povolen 22. května 1930, ale vlaky jezdily po mostě nejpozději už na počátku roku 1928. V rámci přestavby se železniční zastávka v roce 1931 přestěhovala do nové polohy, kde sloužila veřejnosti až do roku 1970. Další železniční zastávka vznikla 19. května 1934 u Spořilova (tak byla pojmenována), ale měla pochopitelně význam i pro obyvatele Kačerova. Zrušena byla asi 15. srpna 1960, kdy byla nahrazena další výrazná přeložka „modřanky“.

Vzhledem k poměrně velkému počtu obyvatel už v roce 1899 Elektrické podniky královského hlavního města Prahy připravily projekt tramvajové tratě do Michle a zakoupily i pozemek pro vozovnu. Překážkou tomuto dopravnímu spojení ovšem tvořilo úrovňové křížení s železnicí u vinohradské zastávky a nedostatečná nosnost mostu přes Botič u nuselského pivovaru. Zastupitelstvo obce proto na výstavbu silničního podjezdu a rekonstrukci mostů přispělo celkovou částkou 82 tisíc korun. Stavba se uskutečnila v roce 1913 a hned byl připraven nový projekt tramvajové tratě. Světová válka však jeho realizaci zabránila. Jako nouzovou práci se podařilo v roce 1914 dokončit jen úsek na nuselské Riegrovo náměstí (náměstí Bratří Synků), kam ještě mnoho let museli z Michle docházet.

Teprve v říjnu 1922 se začala stavět tramvajová trať dál do Michle a 17. června 1923 se obyvatelé této části města poprvé svezli tramvajovou linkou č. 3. V roce 1928 byla trať prodloužena kolem plynárny na křižovatku s Chodovskou ulicí a o rok později až na Spořilov. V roce 1930 se tramvaje dočkal i Kačerov. Na tamní konečné vznikl důležitý přestupní uzel mezi tramvajemi a autobusy. Elektrické podniky se v roce 1931 pokusily prodloužit do Michle ke druhé tramvajové větvi autobusovou linku B, ale pro malý zájem ji v následujícím roce zkrátily opět na Kačerov.

Autobusy Elektrických podniků jezdily přes katastr Michle už od roku 1925 první linkou **A**, pro vlastní michelskou zástavbu ale tehdy neměla význam. Podobně linka **B**, zavedená ve stejném roce, měla určitý čas význam jen pro skromnou zástavbu podél budějovické silnice a Kačerov. Stejně hrály pro Michli celkem malou roli i autobusy jiných dopravců (spoje Československé pošty po budějovické silnici od roku 1920 či linky Autodopravní společnosti z Vršovic chodovskou silnicí do Průhonic od roku 1927).

Významnější funkci pro obsluhu Michle získaly městské autobusy až od 3. října 1960, kdy byly linky č. 118 a 124 prodlouženy Baarovou a Michelskou ulicí k tramvajovým linkám č. 19 a 23 a roku 1961 až do zastávky Kloboučnická, kde byla od předcházejícího roku ukončena i překryvný linka č. 127. Od roku 1963 byla autobusovou dopravou obslužena i část vilové zástavby na Kačerově (linka č. 121 prodloužená do spořilovské oblasti). V roce 1966 propojila Kačerov, Michelskou a Kloboučnickou autobusová linka č. 106.

V roce 1970 vyvolala velké změny výstavba severojižní magistrály. Trvale byla přerušena Baarova ulice (autobusové linky byly převedeny do nové ulice Vyskočilovy) a tramvajová trať na Kačerov musela být trvale zrušena. Současně probíhala na Kačerově i dlouhodobá přestavba komunikací v rámci výstavby terminálu u budoucí stanice metra. Přestupní uzel se dočasně přestěhoval na Budějovické náměstí. Severojižní magistrála zahájila plný provoz slavnostně 30. dubna 1973.

Na počátku roku 1974 začaly jezdít autobusy v souběhu s tramvajemi kolem michelské plynárny (linka č. 188, zajišťující zcela nové spojení z Pankráce do Malešic).

Největší komplexní změny zaznamenala michelská doprava v květnu 1974, kdy bylo uvedeno do provozu pražské metro s konečnou stanicí na Kačerově, kde se tak obnovil tradiční přestupní uzel, tentokrát mnohem většího významu. Od té doby pochopitelně doprava na území Michle zaznamenala další četné změny, avšak základní kostra sítě zdejších linek městské hromadné dopravy se už příliš neměnila.

Dodejme ještě, že území Michle bylo první částí hlavního města, kde se vozy určené pro pražské metro rozjely vlastní silou. Už 6. května 1971 byly zahájeny na kačerovské zkušební trati jízdy prototypové jednotky české výroby R1, které probíhaly až do 12. ledna 1972, kdy byly pro nehodu přerušeny. Opět se po zkušební trati vlaky metra, tentokrát typu Ečs, rozjely 12. prosince 1973.

