

Katastrální území	ŠTĚRBOHOLY	
Vznik, změny	1841 (SK)	
Připojeno ke Praze	1968	
Městská část	Štěřboholy	
Správní obvod	Praha 15	
Obvod hl. m. Prahy	Praha 10	
Údaje o linkách k datu 31.12.2024		
Textový popis k roku 2001		Počet obyvatel 2021: 2464
Poslední úprava obsahu: 25.1.2025 16:39		Rozloha: 296,9 ha

Linky MD ŠTĚRBOHOLY		
linka	*	†
a-111 (G)	15.02.1943	02.10.1960
a-116 (K)	17.09.1951	14.09.1952
a-115	03.10.1960	15.01.1963
a-111/II	16.01.1963	
a-115	02.12.1963	04.07.1990
a-163	16.06.1969	
a-194	07.01.1974	04.07.1990
a-181	01.04.1974	
a-187	28.03.1978	05.04.1981
a-229	27.05.1979	13.12.2008
a-228	28.05.1979	31.08.2007
a-401 (1/Šk)	28.05.1979	28.06.1996
a-212/II	29.10.1979	21.01.1985
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
a-183/II	19.12.1985	
a-237/II	12.03.1991	17.11.1995
a-240/III	15.10.1991	13.02.1998
a-237/III	01.10.1996	23.01.1998
a-329	28.05.2000	13.12.2008
a-364	28.05.2000	

Štěřboholy

Šk, Štěřboholy

příměstská
příměstská

a-383	24.09.2000	13.12.2008	příměstská
a-381	24.09.2000	13.12.2008	příměstská
a-382	24.09.2000	07.03.2009	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
a-253/III (553)	09.05.2006	29.06.2018	Šk, Štěrboholy
a-330/II	02.09.2006	31.08.2007	příměstská
a-208/II (263)	01.05.2009		Štěrboholy
a-366/II	14.06.2009		příměstská
a-122	01.09.2009	28.06.2013	
a-909 (509)	12.12.2010	07.10.2017	noční
a-224/IV (296)	12.12.2010	30.11.2019	Štěrboholy
a-101	29.06.2013	14.10.2016	
a-182/II	17.10.2016		
a-252/IV (552)	17.10.2016		Šk
a-908	08.10.2017		noční
a-959	08.10.2017	31.12.2019	noční, příměstská, Štěrboholy
a-228/II	01.09.2018		
a-204/III	01.12.2019		
a-903/III	01.01.2020		noční, Štěrboholy
a-173/II	28.10.2021		
a-238/II	01.12.2024		

U linek, které obsluhovaly (obsluhují) jádro historické zástavby je připojen současný název zastávky Štěrboholy (do 31.05.2012 U Slunce).

ŠTĚRBOHOLY

Kdysi prý v těchto místech žili lidé, kterým se říkalo štěrboholové, protože si k zapamatování dluhů nebo jiných číselných údajů dělali zářezy (štěrbiny) na svých holích. Takový je snad původ jména této bývalé obce, dnes samostatné městské části. První zmínka o vsi toho jména pochází z roku 1371, kdy patřila pražskému arcibiskupství, které ji pronajímalo různým hospodářům. Z roku 1419 pochází zmínka o štěrboholské tvrzi, kterou však dávno odvál čas a ani se neví, kde přesně stála. Počátkem 16. století Štěrboholy patřily Čeňkovi z Klinštějna a po něm několika dalším majitelům. Už v polovině 16. století se ves uvádí jako pustá, přesto se tu ještě stačilo vystřídat několik vlastníků a v roce 1604 Štěrboholy zakoupilo Nové Město pražské, které vlastnilo také sousední Malešice. Už v roce 1635 muselo obě vsi Nové Město prodat, a to generálovi Janu Beckovi a drželi je i jeho potomci. Na přelomu 17. a 18. století Štěrboholy získali Vratislavové z Mitrovic a konečně v roce 1727 je koupila pražská univerzita a připojila je ke svému statku michelskému, jehož součástí byly až do vytvoření moderních obcí v roce 1849. Od té doby až do 1. ledna 1968 byly Štěrboholy samostatnou obcí.

Na počátku 20. století stálo v obci 35 domů, ve kterých bydlelo 219 obyvatel. V té době příslušeli k okresu žižkovskému, poštu měli v Dolních Počernicích a faru v Kyjích. Později byla podél černokostelecké silnice postavena malá skupinka domů zvaná Hrušov nebo též Hroušov. Dnes z ní stojí jediný, zato výrazný dům. Ve druhé polovině 30. let byla při silnici do Dolních Počernic postavena kolonie nových domků zvaná Nové Štěrboholy.

Ve Štěrboholech dnes nenajdeme žádné významné památky, ale kdysi tady jedna byla. Dne 6. května 1757 se tu odehrála velká bitva mezi pruskými a rakouskými vojsky. Během několika hodin v ní padlo na rakouské straně 414 důstojníků a 12900 dalších vojáků, na pruské straně 437 důstojníků a 18000 prostých vojáků. Mezi zabitými byl i pruský generál Kurt Christof hrabě Schwerin. O bitvě se o sto let později psalo: „Prušáci, obklíčivše potom Prahu, snažili se všemožně ji hrubou střelbou docela zkazit a byli by toho snad i docílili, kdyby jim porážka u Kolína vandalské toto předsevzetí nebyla překazila. Dva pomníky, z nichž jeden kamenný, správce statku Michelského Ondřej Schuh r. 1824 a druhý ze železné litiny, Pruský král Bedřich Vilém III. postavili, označují místo, kde v bitvě této Pruský generál Schwerin padl. Oba pomníky střeží invalida, pro nějž tu zvláštní obydlí jest vystaveno“. Toto místo bylo dokonce majetkem pruské vlády. Pomník (ani blízký vojenský hřbitov) neodolal protiněmeckým náladám těsně po druhé světové válce a dnes je už nic nepřipomíná.

Štěrboholy byly typickou zemědělskou obcí. Z 286 ha jejich rozlohy na počátku 20. století bylo 259 ha polí a 12 ha luk. Později vznikla v severní části katastru velká cihelna, jejíž areál existuje dodnes.

Výraznou stavbou je v současné době obrovská, nepříliš využitá stavba skladového areálu (původně sklady velkoobchodu průmyslovým zbožím), napojeného dokonce železniční vlečkou. Druhou moderní dominantou Štěrbohol je nová pražská spalovna komunálního odpadu, která zahájila provoz ve druhé polovině 90. let po mimořádně dlouhé době výstavby. Ačkoliv stojí na štěrboholském území, je známá pod názvem Spalovna Malešice. Provozuje ji akciová společnost Pražské služby. Ve Štěrboholech v nedávné době také vyrostl obchodní areál OBI a staví se další podobné objekty. V jihovýchodní části katastru vyrostly významné areály firem OSPAP a Čechofrakt, navazující na hostivařskou průmyslovou oblast.

Přes štěrboholské území vede významná státní silnice zvaná Černokostelecká vybudovaná v tomto úseku v letech 1817–1824 (dnes silnice I/2) ale vlastní zástavba obce leží mimo ni na bývalé okresní silnici do Dolních Počernic. Od tzv. štěrboholské křižovatky (dnes křižovatka ulice Ústřední a Černokostelecké) vedla až do poloviny 80. let 20. století také bývalá okresní silnice do Hostivaře. Na území Štěrbohol už z větší části neexistuje, v Hostivaři, jižně od objektu Barvy laky je zachována pod jménem Štěrboholská. Štěrboholy měly také silniční spojení do Kyjí a Dubče, vozové cesty vedly i do Dolních Měcholup a do míst zvaných Na Homoli. Tato cesta zanikla až v první polovině 60. let 20. století při výstavbě malešického areálu Stavoservisu. Vedla z ní i odbočka do Malešic.

Po vytvoření Velké Prahy na počátku 20. let 20. století byl na štěrboholské křižovatce úřad potravní daně a Štěrboholy ležely už mimo pražský obvod. Budova zdejšího úřadu stála až do léta 2000, kdy byla zbořena při konečné úpravě křižovatky.

Západním okrajem Štěrbohol probíhá významná komunikace Průmyslová, částečně zprovozněná v roce 1977 (od Černokostelecké na sever) a část jižně od křižovatky s Černokostelečkou byla předána definitivně do užívání 22. ledna 1985. V listopadu 1996 byla uvedena do provozu část tzv. Jižní cesty od Zahradního Města a návazně tu byla postupně dokončována mimoúrovňová křižovatka. Dne 27. srpna 1999 byla uvedena do provozu její zbývající část do Dolních Počernic, čímž byl dokončen důležitý úsek středního dopravního okruhu (Štěrboholská spojka), kterým bylo završeno propojení dálnic D5, D1 a D11 a silnic první třídy č. 4, 2, 12 a 10.

Pokud obyvatelé Štěrbohol chtěli k cestování použít železnici, mohli od roku 1882 dojít na nádraží v Hostivaři, kam to bylo asi 2,5 kilometru. Od devadesátých let 19. století se jim naskytla také další možnost – využít nové zastávky v Dolních Počernicích (2,5 km) nebo v Kyjích (3 km) na trati kolínské.

Mnohem důležitější roli, než železnice ale v životě štěrboholských občanů hrála později doprava autobusová. Důležitým dopravním uzlem se stala štěrboholská křižovatka u potravní daně, kde byla zastávka. Během krátké doby tudy projíždělo několik linek. Patrně první legální linku zavedla asi 27. září 1929 Československá pošta; jezdila z Prahy přes Uhřetěves a Jevany do Kostelce nad Černými lesy. O měsíc později byla doplněna další linkou ČSP vedenou až do Kouřimi. Později obě linky převzaly státní dráhy, první z nich – kromě válečného období – je v provozu dosud, nyní jako linka 381 Pražské integrované dopravy. V roce 1931 přibýly další tři

linky ČSD do Chocerad, Kutné Hory a do Sázavy. Tento směr byl velmi frekventovaný, a kromě státu se tu o provozování dopravy ucházeli i někteří soukromníci. Dne 31. března 1930 získala pražská Autodopravní společnost koncesi k provozování linky z Nových Strašnic přes Štěrboholy (zastávka byla jak u akcízu, tak přímo v obci), Dubeč, Dubeček Koloděje, Sibřinu do Škvorce. Patrně hned od počátku však autobusy ADS jezdily z Flory, což se nelíbilo Elektrickým podnikům. V roce 1931 mohli Štěrboholští využívat šest párů spojů ve všední dny a pět o nedělích. O něco později linka přestala přes obec jezdit, a její trasa byla vedena přes Dolní Měcholupy. Kromě toho přes stejnou zastávku jezdila už další soukromá linka z vinohradského náměstí krále Jiřího do Chocerad, na kterou získal koncesi František Vesecký. Okolnosti vzniku této linky nejsou zatím zcela jasné. Už v červnu 1929 jezdil ve stejné trase jiný známý pražský autobusový podnikatel Emil Hladík. Neměl však potřebnou koncesi a byl odsouzen k pokutě. V říjnu 1929 je už ve zmíněné trase doložena linka Veseckého. Píše se o ní v udání, které učinily EP tvrdící, že Vesecký jezdí údajně bez koncese a se dvěma autobusy, které si najal od Hladíka. V roce 1937 archivní materiály ale hovoří o koncesionářce Františce Vesecké a šesti párech spojů její linky. Jízdné ze štěrboholské křižovatky ke konečné elektrické dráhy ve Strašnicích činilo 1,50 Kč.

V roce 1942 schválilo ministerstvo dopravy stavbu tramvajové tratě z dosavadní konečné v Nových Strašnicích (u Úvalské ulice) do zastávky Na Homoli, odkud by už byla celkem přijatelná pěší docházka výše zmíněnou místní cestou (i když delší než ze štěrboholské křižovatky). Pro válečné události ze stavby tramvajové tratě nakonec sešlo a když byla o čtvrt století později realizována, neměla už pro štěrboholské obyvatele zásadnější význam.

Městské podniky pražské (nástupce EP) zavedly první linku přes štěrboholskou křižovatku 15. února 1943. V té době šlo o ojedinělý případ rozšiřování autobusové dopravy v době její hluboké krize. Linka G jezdila v trase Nové Strašnice – Hostivař, U továren a jejím hlavním úkolem byla obsluha významných podniků v hostivařské oblasti. Proto přežila i nejkritičtější období pražské autobusové dopravy v závěru okupace. Její odklon do Dolních Měcholup, uskutečněný v roce 1946, neměl pro obsluhu Štěrbohol zásadnější význam. Linka byla v roce 1951 označena číslem 111. Vlastní obec Štěrboholy ale stále nebyla přímo obsloužena. Výjimku tvořila linka ČSAD 01089, jezdící krátce v období 1959/1960 v trase Strašnice – Štěrboholy – Dubeč – Horní Měcholupy – Chodov – Jílové. Šlo ale jen o jediný pár spojů, stejně jako v případě další štěrboholské linky č. 01118, která jezdila od roku 1962 do 1974 z Vršovic k běchovickému areálu výzkumných ústavů.

Zásadní změnu přineslo až připojení Štěrbohol k hlavnímu městu v roce 1968. Už 16. června 1968 zahájila provoz linka č. 163 od tramvajové smyčky Černokostelecká přímo do Štěrbohol v intervalu 30 minut, který byl mimo špičku od roku 1970 prodloužen na hodinu. Historie této základní štěrboholské linky je velmi jednoduchá. V roce 1980 byla prodloužena ke stanici metra Skalka, čímž Štěrboholy získaly velmi kvalitní a rychlé spojení s centrem města. Odklon linky na bližší stanici Skalka v roce 1991 přinesl další zrychlení dopravy. Od 30. května 1995 byl každý druhý spoj linky prodloužen ze Štěrbohol až do dolnopočernické zastávky Bezděkovská. Dočasné významnější zásahy do vedení linky představovaly v letech 1994–1995 objížďky při rekonstrukci Ústřední ulice, odklon počernických spojů v letech 1998–1999 při výstavbě štěrboholské radiály a při rekonstrukci štěrboholské křižovatky v létě 2000.

Přes katastr Štěrbohol bylo později zavedeno i několik linek vedených po Průmyslové, které však pro obsluhu vlastní obce nemají zásadnější význam. Několik linek přibýlo v průběhu let i na Černokostelecké a Kutnohorské, zavedených především k zajištění MHD do obcí připojených ku Praze v roce 1974 a zastavujících na již několikrát zmíněné štěrboholské křižovatce (dnes zastávka Ústřední).

V roce 1993 se prověřovala možnost prodloužení tratě A metra do stanice Průmyslová a v této souvislosti se zvažovala i výstavba tramvajové tratě od ústředních dílen DP k nové stanici, která měla být poblíž štěrboholské křižovatky.

Na závěr ještě uvedme jednu zajímavost. Na štěrboholském území je od první poloviny 80. let 20. století několik železničních vleček obsluhujících Čechofrakt, OSPAP, skladový areál, Barvy-laky a DP Praha). Zřejmě málokdo si uvědomí, že kromě železničních vlečkových kolejí se na katastru Štěrbohol nacházejí také koleje tramvajové, a dokonce i metra! Běžný cestující

se po nich ale nesveze. Jde totiž asi o 150 metrů zkušebních tratí „přesahující“ sem z hostivařských areálů Dopravního podniku.

