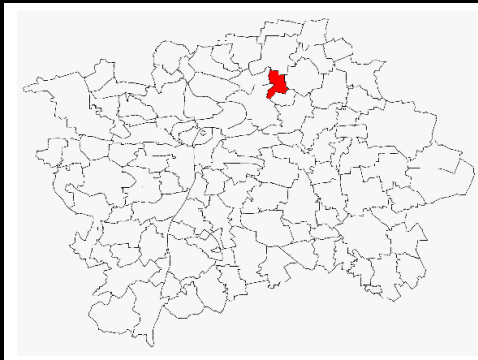


Katastrální území	STŘÍŽKOV	
Připojeno ke Praze	1922	
Městská část	Praha 8, 9	
Správní obvod	Praha 8, 9	
Obvod hl. m. Prahy	Praha 8, 9	
Údaje o linkách k datu 31.12.2023		
Textový popis k roku 2004	Počet obyvatel: 15 462	
Poslední úprava obsahu: 17.12.2023 14:58	Rozloha: 203,0 ha	

Linky MD STŘÍŽKOV			
linka	*	†	
a-102 (C)	29.04.1928	28.03.1931	
a-103 (E)	29.03.1931		
<i>a-120 (O)</i>	<i>16.06.1949</i>	<i>30.10.1949</i>	
<i>a-128</i>	<i>04.04.1961</i>	<i>25.08.1968</i>	
<i>a-151</i>	<i>29.11.1965</i>	<i>26.02.1993</i>	
a-157	10.04.1969	31.08.1980	
a-509 (257, 357)	20.04.1970	29.08.2008	noční
a-169 (X157)	27.04.1970	17.11.1995	
a-156	22.06.1970	08.05.2008	
d-17	03.01.1971	13.08.2004	
a-126	03.01.1971	22.11.1990	
a-506 (369)	05.04.1971	05.03.1981	noční
d-10	17.01.1972	08.05.1974	
d-17/n	17.01.1972	12.08.1978	noční
a-181	16.10.1972	08.05.2008	
d-1/IV (31)	03.09.1973	04.05.1977	
d-24/III	09.05.1974	29.06.2007	
a-187/II (197)	09.05.1974	08.05.2008	
a-57	12.05.1974	27.09.1974	účelová
a-136	16.12.1974	05.05.1977	
a-177/II	05.02.1975		
a-201/II	12.05.1975	22.09.2000	
a-210	27.09.1975	03.11.1984	
a-142	29.09.1975	03.11.1984	
d-10	05.05.1977	22.11.1990	
d-24/n	13.08.1978	02.11.1985	noční

a-13 (13/Šk)	03.03.1980	31.08.1980	Šk
a-22 (22/Šk)	08.12.1980	30.06.1982	Šk
a-258	02.11.1981	27.01.2001	
a-403	01.09.1982	02.09.1984	Šk
d-25/II	03.11.1984	20.11.1991	
a-136	04.11.1984	14.10.2016	
a-233/II	04.11.1984	22.11.1990	
a-457	13.05.1985	26.02.1993	účelová
d-94 (54)	03.11.1985	31.08.2001	noční
a-183/II	19.12.1985		
a-410/III	01.09.1986	31.08.1987	Šk
a-403/II	01.09.1987	23.10.1987	Šk
a-458/II	01.04.1988	22.11.1990	účelová
a-403/III	01.09.1988	31.01.1990	Šk
a-459	01.09.1988	22.11.1990	účelová
a-166	17.02.1989	22.11.1990	
d-14/V	23.11.1990	04.11.1991	
a-127/II	23.11.1990	25.06.2004	
a-275/II	23.11.1990	02.04.1991	
a-276	03.04.1991	03.10.1997	
d-12	05.11.1991	08.11.1998	
a-279	19.12.1992	31.03.1995	
a-151	27.02.1993		
a-279	01.04.1995	31.10.1997	
a-210/III	02.09.1995	29.08.2008	
d-10/II	09.11.1998	13.08.2004	
a-145	09.11.1998	08.05.2008	
a-345	24.01.2000	06.04.2015	příměstská
a-186	24.09.2000	31.08.2012	
a-146/II	29.07.2001	25.06.2004	
d-93 (53)	01.09.2001	13.08.2004	noční
a-395	30.09.2001	25.06.2004	příměstská (Liberecká)
a-513	31.08.2002	29.08.2008	noční
a-572/III	02.10.2002	13.02.2004	Šk
a-368/II	26.06.2004		příměstská
a-152/II	14.08.2004	31.08.2006	
a-X53	14.08.2004	01.09.2006	ND
a-201/III	08.11.2004	08.05.2008	
d-10/II	02.09.2006		
d-17	02.09.2006	24.07.2012	

d-93 (53)	02.09.2006		noční
a-134/II	03.10.2006	29.08.2008	
m-C	08.05.2008		
a-911 (511)	30.08.2008		noční
a-348/II	13.12.2009		příměstská
a-166/II (295)	10.10.2010		
a-914 (514)	12.12.2010		noční
a-201/IV	01.09.2012		
a-349/III	07.04.2015		příměstská
a-369/IV	07.04.2015		příměstská
a-152/II	15.10.2016		
a-182/II	17.10.2016	30.11.2019	
a-913	08.10.2017		noční
<i>a-916</i>	<i>04.01.2021</i>		noční
a-400	12.12.2021		příměstská
a-410/VII	12.12.2021		příměstská

STŘÍŽKOV

Střížek či *Střížek* – to bývala kdysi zdrobnělina osobního jména Střez, což byla zkrácená obměna jmen Střezivoj nebo Střezimír. Jméno Střížkov tedy původně mělo význam „Střížkův dvůr“. První zprávy o dvoře toho jména pocházejí z roku 1228, kdy patřil svatojiřskému klášteru na Pražském hradě. Jako mnoho nemovitostí v okolí Prahy, byl i Střížkov na počátku husitského hnutí zabrán Pražany, kteří ho v roce 1421 prodali do soukromého vlastnictví, a v dalších desetiletích se tu vystřídalo několik majitelů a nájemců. Už v roce 1459 se dostal do majetku Starého Města, ale zhruba o sto let později (1547) ho zkonfiskoval Ferdinand I. a prodal Albrechtovi Bryknarovi z Brukštejna, který byl majitelem libeňského panství. V roce 1622 celé toto panství odkoupilo Staré Město, takže i Střížkov (v té době pustý) se tak opět vrátil pod správu svých někdejších majitelů. V roce 1849 se po přijetí obecního zřízení stal Střížkov samostatnou obcí, přestože měl velmi malý počet obyvatel (jen 91!) a byl začleněn do karlínského okresu.

Změny před připojením ku Praze v roce 1922 byly opravdu minimální. Z obcí, které byly současně s ním k hlavnímu městu připojeny, patřil společně s Motolem mezi nejmenší. Obyvatel tu v té době žilo 365 v 35 domech a nepočítáme-li jednu malou cihelnu, neexistoval zde nikdy vůbec žádný průmysl.

Střížkov vytvořil v roce 1923 s Libní, Kobylisy, Trojou a Bohnicemi Prahu VIII. Ve třicátých letech 20. století se uskutečnil první výraznější urbanistický zásah do dosud zcela poklidného vývoje Střížkova, když na jižním okraji katastrálního území začala vyrůstat nová zástavba nazvaná Nový Střížkov, jejíž osou se stala dnešní ulice Chrastavská (původně Na Novém Střížkově).

V roce 1946 došlo k menší úpravě katastrálních hranic s Libní. Příslušnost k „osmičce“ vydržela i po zřízení městských obvodů v roce 1947 a dokonce i reorganizaci v roce 1949, kdy bylo zřízeno 16 městských obvodů a katastrální území Střížkov bylo začleněno do Prahy 8. V tomto období počet obyvatel Střížkova poprvé překročil tisíc. V roce 1951 byla ke Střížkovu připojena malá část sousední obce Ďáblice. Konkrétně šlo o území Nového pražského hřbitova, postaveného pražskou obcí v letech 1912–1914, a sousední tzv. zásobní zahradu. Další územně správní reorganizace hlavního města, uskutečněná v roce 1960, rozdělila katastrální území Střížkov mezi dva městské obvody – Prahu 8 a Prahu 9, každému připadla přibližně polovina.

Šedesátá léta přinesla do života Střížkova další radikální zásah. Začala výstavba rozsáhlého sídlištního komplexu Severní město, především sídliště Prosek, které plynule přecházelo ze stejnojmenného katastrálního území a zabralo přibližně jižní polovinu střížkovského katastru. Do nejzápadnějšího výběžku Střížkova zasáhla také výstavba sídliště Ďáblice, která měla v roce 1973 za následek zásadnější změnu hranic, kdy byla od Střížkova oddělena poměrně velká trojúhelníková oblast mezi Davídkovou ulicí a novou částí Ďáblické a připojena ke katastrálnímu území Kobylisy. Současně byla oddělena a připojena k Libni i část území mezi Střelničnou a Libereckou ulicí. Také později byly uskutečněny v rámci stavební činnosti menší změny katastrálních hranic s Letňany a Prosekem. Poslední úprava hranic (mezi Střížkovem, Prosekem a Letňany), schválená Národním výborem hlavního města Prahy v roce 1990, zřejmě nebyla v praxi uskutečněna. K rozšiřování zástavby ještě dodejme, že malá část sídliště Ďáblice byla na počátku osmdesátých let dodatečně postavena i východně od Ďáblické ulice, avšak již bez vlivu na průběh hranic. Výstavba sídlišť na střížkovském území znamenala pochopitelně i rychlý nárůst počet obyvatel. V roce 1970 žilo na Střížkově 8982 obyvatel a o deset roků později více než dvojnásobek – 17 006!

Mnoho let tvořila jediné spojení obce s Prahou dnešní Střížkovská ulice. Až do šedesátých let 20. století pokračovala ještě dál na sever a dosahovala kobyliško-letňanské silnice. Ta, společně se severní částí Střížkovské, zanikla při výstavbě sídlišť. Cesta do Prahy byla dlouhá desetiletí možná jen přes Libeň (Palmovku) a Karlín, kde bylo sídlo okresního úřadu, přičemž cesta do Karlína trvala jednu a čtvrt hodiny chůze a do Prahy se vstupovalo Poříčskou bránou. Alternativní silniční spojení s Prahou přes Holešovice získali obyvatelé Střížkova až v roce 1928, kdy byly v Libni dány veřejnosti do užívání hned dva nové mosty – Trojský a Libeňský.

Veřejná doprava zůstávala dlouho poměrně vzdálená. Při cestě do Prahy přes Karlín teprve od roku 1875 bylo možné její část vykonat koňkou. Další zlepšení nastalo až v roce 1896, kdy začala jezdit Křížkova elektrická dráha na trati z Florence k Libušáku (dnešní zastávka U kříže), ale nejvíc se ve své době Střížkovu přiblížil až další traťový úsek, již v provozu Elektrických podniků, na Vychovatelnu. Zastávka Na Korábě (později Bulovka) u dnešního náměstí Na Stráži byla pro Střížkovské na mnoho let nejbližším místem s městskou hromadnou dopravou. Dobové materiály uvádějí, že mezi Střížkovem a tramvajovou tratí byla vzdálenost 1,4 km, což představuje asi 20 minut chůze. Dvoukolejná tramvajová trať na Vychovatelnu byla dána do pravidelného provozu 25. května 1910. Poměrně brzy Střížkovským svítla naděje, že by tramvaj mohla jezdit i přímo jejich obcí. V roce 1915 se totiž velmi vážně hovořilo o stavbě tramvajové tratě k Novému pražskému hřbitovu, který byl založen v Ďáblicích. Jedna z variant byla navržena i Střížkovskou ulicí a po nové komunikaci vedoucí přibližně v ose dnešní ulice Ve štěpnici. Odborná komise dala o rok později přednost nejdelší alternativě vedoucí přes Kobylisy, protože si v tomto směru slibovala mnohem více cestujících. Než se ale v blízkosti hřbitova tramvaj opravdu objevila, uplynulo ještě dlouhých 55 let, tedy více než půl století ...

Přestože komise nedoporučila trať přes vlastní obec Střížkov, neznamenalo to, že by se o tramvajové trati v těchto místech zcela přestalo mluvit. Hned poté, co se začalo hovořit o vytvoření Velké Prahy, začaly se Elektrické podniky zabývat i dopravní obsluhou připojených obcí. Zkrátka neměl zůstat ani Střížkov. Studie z roku 1919 počítala s tramvajovou tratí Libeň – Střížkov, vedenou Střížkovskou ulicí. Také tentokrát zůstalo jen u studie. Protože nepatrný počet obyvatel Střížkova nezaručoval náležitou rentabilitu veřejné dopravy, shledalo se časem, že není ekonomická nejen výstavba tramvajové tratě, ale ani zavedení autobusové linky. Také domy Nového Střížkova, budovaného ve třicátých letech 20. století, byly stranou původní zástavby a výškový rozdíl mezi oběma lokalitami neumožňoval společné využívání veřejné dopravy. (Z Nového Střížkova to bylo blíže na Prosek.) V roce 1930 se opět vážně hovořilo o tramvajové trati k Ďáblickému hřbitovu. Měla ovšem vést Davídkovou ulicí, tedy mimo vlastní Střížkov, a peší docházka přibližně na Slovanku už neznamenala žádný praktický rozdíl vůči dosavadnímu směru k Bulovce. Stavbu tratě ovšem podmiňovalo zásadní rozšíření Davídkovy ulice, ke kterému nikdy nedošlo. Pro Střížkov neměla praktický význam ani autobusová linka E do Ďáblic, jezdící Davídkovou ulicí od roku 1936, stejně jako další soukromé autobusové linky. Další velmi vážně míněná tramvajová trať byla přes střížkovský katastr vyprojektována v roce 1944 a měla propojovat Kobylisy se strategickými továrnami v Letňanech. Ačkoliv měla

Střížkovem vést v délce přibližně 1,7 km, stanice tu byla navržena jen jediná na křižovatce Střelnické a Davídkovy. Docházka na tuto stanici by neměla pro Střížkovské význam, protože by se jejich cesta zajišťkou přes Kobylisy značně prodloužila a pěší docházka na veřejnou dopravu by se o moc nezkrátila. Stavba se nakonec nerealizovala. Na tomto místě připomeňme, že právě tudy jezdila v roce 1949 několik měsíců dočasně autobusová linka O, když se prováděla rekonstrukce Prosecké. Velmi reálně (a pro starý Střížkov s přihlédnutím k terénu, zástavbě a počtu obyvatel také zřejmě nejsmysluplnější) vypadal v roce 1953 projekt tramvajové tratě Libeň – Čakovice, která měla zajistit rychlé spojení do čakovických továren. Velká část její trasy byla navržena po nové komunikaci, která z velké části směrově přibližně odpovídala dnešní Liberecké ulici. Obsluhu starého Střížkova měly zajistit stanice Mazanka (přibližně na úrovni dnešní benzinové pumpy) a Střížkov (zhruba u Děčínské ulice). Také v tomto případě zůstal nakonec Střížkov bez dopravy.

Dne 4. dubna 1961 zahájila provoz autobusová linka č. 128 z Kobylisy přes Prosek do Vysočan. Na Prosek jela ulicí Na Stráži a zajistila dopravní obsluhu Nového Střížkova. Tím se městská doprava staré střížkovské zástavbě do té doby přiblížila nejvíce. Od 29. listopadu 1965 se v zastávce Nový Střížkov poprvé objevila linka č. 151 – tehdy v trase U kříže – Prosek – Bulovka. To už se ale začala zásadním způsobem proměňovat celá rozsáhlá oblast od Kobylis až ku Proseku. Začaly tu vyrůstat nejen velké panelové domy, ale především se začala radikálně měnit i komunikační síť. Střelnická ulice, dříve směřující do Letňan, odbočovala nyní na Prosek, kde pokračovala pod jménem Vysočanská. Pro zajištění rychlého spojení sídliště Prosek (a také s ohledem na zahájenou dlouhodobou výstavbu severojižní magistrály) byla uvedena do provozu také nová čtyřpruhová komunikace Liberecká, vedená v blízkosti staré Střížkovské. V této době již přestává mít význam rozdělovat dopravní obsluhu proseckého sídliště podle jeho dvou katastrů. Po nových komunikacích začala jako první jezdit autobusová linka č. 157 (Vysočany, ÚNZ – Prosek – Liberecká – Vychovatelna), k níž se časem přidaly další linky posilující jak směr do Vysočan (169), tak k Vychovatelně, kde byla zavedena linka č. 156 (256), dojíždějící až do centra. Pro obyvatele starého Střížkova připadala v úvahu jen jízda ze zastávky Liberecká. V dalších letech byly postupně zřizovány nové autobusové linky, které nové zástavbě poskytly pestrou paletu významných spojení s různými částmi města. Jejich trasy se později měnily také v závislosti na rozvoji sítě metra.

Výstavba sídliště Ďáblice přivedla na samý okraj katastrálního území Střížkov konečně také tramvaj. Jako první sem přijely 3. ledna 1971 vozy linky č. 17. Jak již bylo řečeno, po 55 letech od prvních návrhů se tak tramvajového spojení dočkal zdejší hřbitov.

Z mnoha autobusových linek, které začaly jezdit na střížkovskou část sídliště Prosek vzpomeňme především noční autobusovou linku č. 509, zavedenou 20. dubna 1970 pod původním číslem 257 (od roku 1971 č. 357) v trase Vychovatelna – Liberecká – Prosek. Od 1. prosince 1984 nejezdila Libereckou, ale ulicí Na Stráži přes Nový Střížkov, kde pro ni byla zřízena nová zastávka Madlina a Teplická. Tím se městská hromadná doprava, zatím alespoň v noci, opět poněkud přiblížila i starému Střížkovu. Denní linka začala Teplickou ulicí jezdit až 27. února 1993. Byla to tradiční linka č. 151, která byla odkloněna do trasy Českomoravská – Klíčov – Nový Střížkov – Madlina – Lovosická. O dva měsíce později tu přibyla ještě zastávka Teplická. V roce 1995 Teplickou ulicí přes obě zastávky začala jezdit i linka č. 210.

Na závěr můžeme říci, že starý Střížkov (tj. zástavba ve Střížkovské ulici) se přímé dopravní obsluhy během své více než osmdesátileté příslušnosti k hlavnímu městu vlastně nedočkal nikdy ...

