

Katastrální území	VOKOVICE	
Připojeno ke Praze	1922	
Městská část	Praha 6	
Správní obvod	Praha 6	
Obvod hl. m. Prahy	Praha 6	
Údaje o linkách k datu 31.12.2024		
Textový popis k roku 2004	Počet obyvatel 2021: 11 636	
Poslední úprava obsahu: 9.1.2025 23:25	Rozloha: 352,5 ha	

Linky MD VOKOVICE		
linka	*	†
<i>tr-120</i>	<i>04.11.1863</i>	<i>30.09.1992</i>
d-23	13.07.1930	17.04.1935
d-11	18.04.1935	12.08.1978
a-I	16.07.1938	(14.12.1938)
a-108 (I)	18.12.1939	19.07.1947
d-11/n	17.12.1945	12.08.1978
<i>a-119/II (225)</i>	<i>15.05.1959</i>	<i>07.11.1967</i>
a-135	02.11.1964	12.08.1978
d-30	07.11.1967	12.08.1978
a-119/II (219)	08.11.1967	06.03.2024
a-161	13.01.1969	
d-25/II	30.08.1971	02.11.1985
a-116/II	01.04.1974	01.01.2006
a-7 (7/Šk)	(01.09.1977)	29.06.1981
d-2/IV	13.08.1978	31.05.2010
d-2/n/II	13.08.1978	18.12.1980
d-23/II	13.08.1978	18.02.1979
a-216	13.08.1978	31.08.2012
d-18	19.02.1979	20.04.1986
a-236/II	05.03.1979	02.05.1983
a-254	18.02.1980	31.08.2012
d-26/n/II	19.12.1980	02.11.1985
a-20/II (20/Šk)	12.10.1981	30.06.1982
a-218	01.02.1982	08.12.2012
a-558 (411)	01.09.1982	30.06.2009
a-X116	01.09.1983	19.12.1984
d-26	03.11.1985	

koněspřežka od 21.07.1831

noční

Šk

noční

noční

Šk

Šk

d-91/II (51)	03.11.1985		noční
d-20/II	21.04.1986	19.06.2015	
<i>ž-S5 (tr-120)</i>	<i>01.10.1992</i>		
a-356	16.03.1996		příměstská
a-316	01.01.1997		příměstská
a-312	22.02.1997		příměstská
a-563 (418)	02.05.1997	29.06.2007	Šk
a-372	29.01.2001	13.12.2002	příměstská
d-31/III (XA)	20.08.2002	17.01.2003	ND povodeň
d-36	13.05.2008	02.11.2009	ND
d-15/IV	01.09.2010	20.02.2011	
a-218/II (206)	21.11.2010	06.04.2015	
a-915 (515)	12.12.2010	07.10.2017	noční
d-36/II	21.02.2011	31.08.2012	ND
d-5	01.09.2012	28.06.2013	
a-108	09.12.2012	06.04.2015	
d-2/IV	29.11.2013	06.04.2015	
m-A	07.04.2015		
a-131	07.04.2015		
a-142/IV	07.04.2015	30.06.2017	
a-168/V	07.04.2015	30.10.2015	
a-108	31.10.2015	29.06.2018	
d-20/II	28.08.2016		
<i>ž-S54</i>	<i>11.12.2016</i>		
a-225/VI	01.07.2017	22.10.2023	
a-300	26.08.2017		příměstská
a-322/II	26.08.2017		příměstská
a-323/II	26.08.2017		příměstská
a-330/IV	26.08.2017		příměstská
a-399/II	26.08.2017		příměstská
a-907	08.10.2017		noční
a-216/II	03.04.2018		
a-342/II	24.08.2019		příměstská
a-388/II	24.08.2019		příměstská
a-389/III	24.08.2019		příměstská
a-414/III	01.09.2023		příměstská
t-59/II	06.03.2024		
a-116/II	31.08.2024		
a-429/IV (319)	01.09.2024		příměstská
a-218/III	02.12.2024		

VOKOVICE

Historie dopravy Vokovic je velmi podobná veleslavínské, a není divu. Vždyť jádra obou obcí ležela opravdu v těsném sousedství a po krátkou dobu tvořily jednu politickou obec Vokovice. I pošta, otevřená později (1902) na jejich hranicích nesla společný název Vokovice-Veleslavín. Z dnešního pohledu je vlastně odděluje jen Evropská třída a železniční trať bývalé Buštěhradské dráhy. Na rozdíl od Veleslavína jsou ale Vokovice mladší. V historických listinách se s jejich jménem setkáváme poměrně pozdě – poprvé až v roce 1370, kdy náležel zdejší dvůr svatovítské kapitule. Časem se dostal do zástavy a teprve v roce 1456 ho vykoupila kapitula zpět. V té době tu už existoval další dvůr, který byl manstvím pražského arcibiskupství. Během sta let se tu vystřídal mnoho držitelů, až se v polovině 16. století také stal majetkem svatovítské kapituly, která vesnici vlastnila až do zavedení obecního zřízení v polovině 19. století. V té době v nich žilo pouhých 183 obyvatel.

Nejčastěji se uvádí, že jméno Vokovice je odvozeno z osobního jména Vok a znamená tedy *ves lidí Vokových*. V nejstarších listinách se však vesnice uvádí pod jménem Okovice. Je možné, že ten, kdo jméno poprvé zapsal, jen přeslechl počáteční písmeno, přesto se nevykládá ani výklad, že ve vsi bydleli lidé, kteří se zabývali výrobou studničních okovů.

Vývoj Vokovic byl ve druhé polovině 19. století poměrně rychlý, zřejmě k tomu přispěla i stavba železnice na sousedním veleslavínském katastru. Na přelomu 19. a 20. století do obce příslušelo už 691 obyvatel, přičemž vlastní Vokovice tvořilo 46 domů s 576 obyvateli. Zbývající žili v několika samotách a usedlostech (například na Červeném vrchu žilo 68 obyvatel, na Salátce a na Želivce po 11 atd.). Původně bývaly Vokovice především zemědělskou obcí, ale do 20. století vstupovaly i s poměrně významným průmyslem. Vznikla zde továrna na čokoládu Standard a šamotová továrna Dietz, která byla napojena železniční vlečkou na veleslavínské nádraží. Obě továrny stávaly vedle sebe. Šamotka stávala přibližně na dnešní křižovatce Evropské a Vokovické, zmíněná vlečka mnoho let křižovala tramvajové koleje. Čokoládovna bývala před ústím Kladenské na stejnou křižovatku. Kromě těchto továren bylo na katastru Vokovic několik větších cihelen. Dnes už je zapomenuto, že ve Vokovicích bylo kdysi i několik dolů na železnou rudu. Ostatně, samotné jméno Červený vrch (315 m n. m.) je připomínkou někdejší přítomnosti rudy ve zdejší půdě. Vážnější pokusy o obnovu těžby se tu konaly ještě ve 30. letech 20. století.

Vokovice spadaly do smíchovského okresu. Patrně ještě před připojením ku Praze byla postavena na veleslavínsko-vokovické hranici podél kladenské silnice kolonie domků Cihelna. Po připojení ku Praze na počátku roku 1922 se Vokovice staly součástí Prahy XIX., kterou dále tvořily Veleslavín, Dejvice, Bubeneč a Sedlec. Na počátku třicátých let 20. století vznikly severně od nejstarší zástavby Nové Vokovice. Ve své době byly známé především jako tzv. Kočího kolonie a plánech Prahy jsou nápadné paprskovým a půlkruhovým uspořádáním ulic. Stavělo se také podél Kladenské směrem k Dejvicím.

V roce 1946 se uskutečnila úprava katastrálních hranic. Vokovice získaly část veleslavínského území až k železniční trati a hranice s Veleslavínem na západě byly zarovnané podle Kladenské ulice (tím zdejší tramvajová vozovna přešla do Veleslavína), dílčí úpravy zaznamenala i hranice vokovicko-dejvická. V té době vznikla severně od Kladenské další skupina obytných domů (proti dnešní Fakultě tělesné výchovy a sportu UK). Název ulice, která tu vznikla – Osmocená – dlouho vystihoval určitou izolovanost zdejších obyvatel od ostatní zástavby. Po druhé světové válce se stavělo především dál podél Kladenské a v oblasti Dlouhého lánu. Důležitým urbanistickým počinem se ve Vokovicích stala v letech 1960–1972 výstavba sídliště Červený Vrch pro téměř 10 tisíc obyvatel. V roce 1970 byla na Šáreckém (Litovickém) potoce dokončena stavba přehradní nádrže Džbán, která se stala na území hlavního města jedním z nejvýznamnějších rekreačních míst. Připomeňme ještě, že se dominantami vokovického území staly také budovy podniku Aritma (1970) a Koopolu (1977).

Připomeňme ještě, že v roce 1949 se Vokovice po reorganizaci městské správy staly součástí obvodu Praha 6 a jejich územní příslušnost se nezměnila ani po dalších územních změnách městských obvodů v roce 1960, ani po vytvoření městských částí v roce 1990. V roce 2000 na katastru Vokovic žilo 11 343 obyvatel.

Základní charakteristiku starší dopravní obsluhy Vokovic jsme uvedli v kapitole o Veleslavíně. I zde tedy platí, že v dřívějších dobách vedla hlavní silnice z Vokovic do Prahy přes Břevnov a Strahovskou bránu, teprve v 19. století vznikla důležitá silnice vokovicko-dejvická, nazývaná také kladenskou silnicí (pojmenování Kladenská má i dnes, jen význam je jiný). V oblasti Bořislavky se napojovala na erární velvarskou silnici, která do Prahy vstupovala Píseckou branou.

Od 4. listopadu 1863 byla v provozu parostrojní železnice Buštěhradské dráhy s nádražím ve Veleslavíně, avšak v těsné blízkosti Vokovic. Železnice zprostředkovávala několik dalších desítek let základní obsluhu Vokovic veřejnou dopravou.

V roce 1926 se vokovického katastru dotkly poprvé autobusy. Linka Autodopravní společnosti do Přední Kopaniny jela po velvarské silnici, která tvořila vokovicko-dejvickou hranici. Pro obsluhu vokovické zástavby neměla žádný zásadní význam. Teprve autobusové linky, státní i soukromé, které jezdily směrem na Kladno a Slaný, nabídly vokovickým občanům alternativní spojení k železnici. V závěru roku 1926 získal pro linku Kladno – Praha koncesi kladenský podnikatel Matěj Bendák. Ačkoliv koncese platila jen k Brusce, jezdíval běžně až na náměstí Republiky. Pro nedostatek podkladů nemůžeme posoudit, kterým dopravním prostředkem byla cesta výhodnější – jen odhadujeme, že jízda autobusem byla zřejmě asi o deset minut kratší než po železnici. Brzy začaly na Kladno jezdit také státní autobusy (ČSD). Ve Vokovicích měly obvykle dvě stanice – Na Peroutce a U Vlasty.

Autobusová éra z hlediska místního významu pro cesty do Prahy byla ovšem v této podobě krátká, protože už v roce 1930 nabídl Elektrické podniky Vokovickým spojení tramvajemi. Ty sice už od roku 1928 jezdily až do Starých Dejvic k Hadovce, ale docházka do Vokovic pak byla ještě značně dlouhá. Všechno se změnilo od 13. července 1930, kdy byl zahájen provoz na novém traťovém úseku ze Starých Dejvic do Vokovic. Tramvajová trať byla umístěna na zvýšené těleso uprostřed rozšiřované komunikace. Na vokovickém území byly zřízeny stanice Na Gabrielce a konečná Vokovice, která byla na úrovni ulice Nad tratí. První vokovickou tramvajovou linkou se stala „tříadvacítka“. Od 6. ledna 1933 byla trať prodloužena až k nové vozovně a cestující získali nové stanice Nádraží Veleslavín, Cihelna a Vozovna Vokovice, přičemž dosavadní konečná Vokovice se posunula o něco dál směrem k veleslavínskému nádraží.

V této souvislosti jako zajímavost připomeňme, že na Bořislavce byla v roce 1932 uvedena do provozu nová dráhová měřirna a rozvodna 22/3 kV s názvem Vokovice. V celé své historii ale vždy ležela (a dodnes leží) na katastrálním území Dejvice. Tato skutečnost je o to zajímavější, když si uvědomíme, že ani vozovna Vokovice dnes ve Vokovicích neleží ...

Od 18. dubna 1935 si prohodily konečné tramvajové linky č. 23 a 11. Linka č. 23 byla zkrácena na Bořislavku a „jedenáctka“ se na dalších 43 let začala poskytovat základní obsluhu Vokovic (a Veleslavína) městskou hromadnou dopravou. Provoz tu býval velmi hustý. V ranní špičce mezi 7 a 8 hodinou tudy v létě 1935 v intervalu 3,4 minuty projíždělo 30 tramvajových vlaků oběma směry. Linka č. 11 zajišťovala dopravní spojení do centra Prahy a dál do Strašnic. Jízda na druhou konečnou trvala něco málo přes hodinu; byla to tehdy nejdelší pražská tramvajová linka.

V letech 1939–1947, do prodloužení linky č. 11 na smyčku Divoká Šárka, bývala u vozovny Vokovice konečná autobusové linky I (pozdější 108), která zajišťovala spojení na ruzyňské letiště. Městské autobusy se na katastrálním území Vokovice objevily znovu až 15. května 1959, kdy byla zavedena rychlíková autobusová linka Ruzyně, letiště – nám. Republiky, ale bez místního významu. Ten začala plnit až po změně tarifu, označení a zřízení nácestných zastávek; dnes zde její přímá následkyně, linka 119, slouží především ke spojení na letiště.

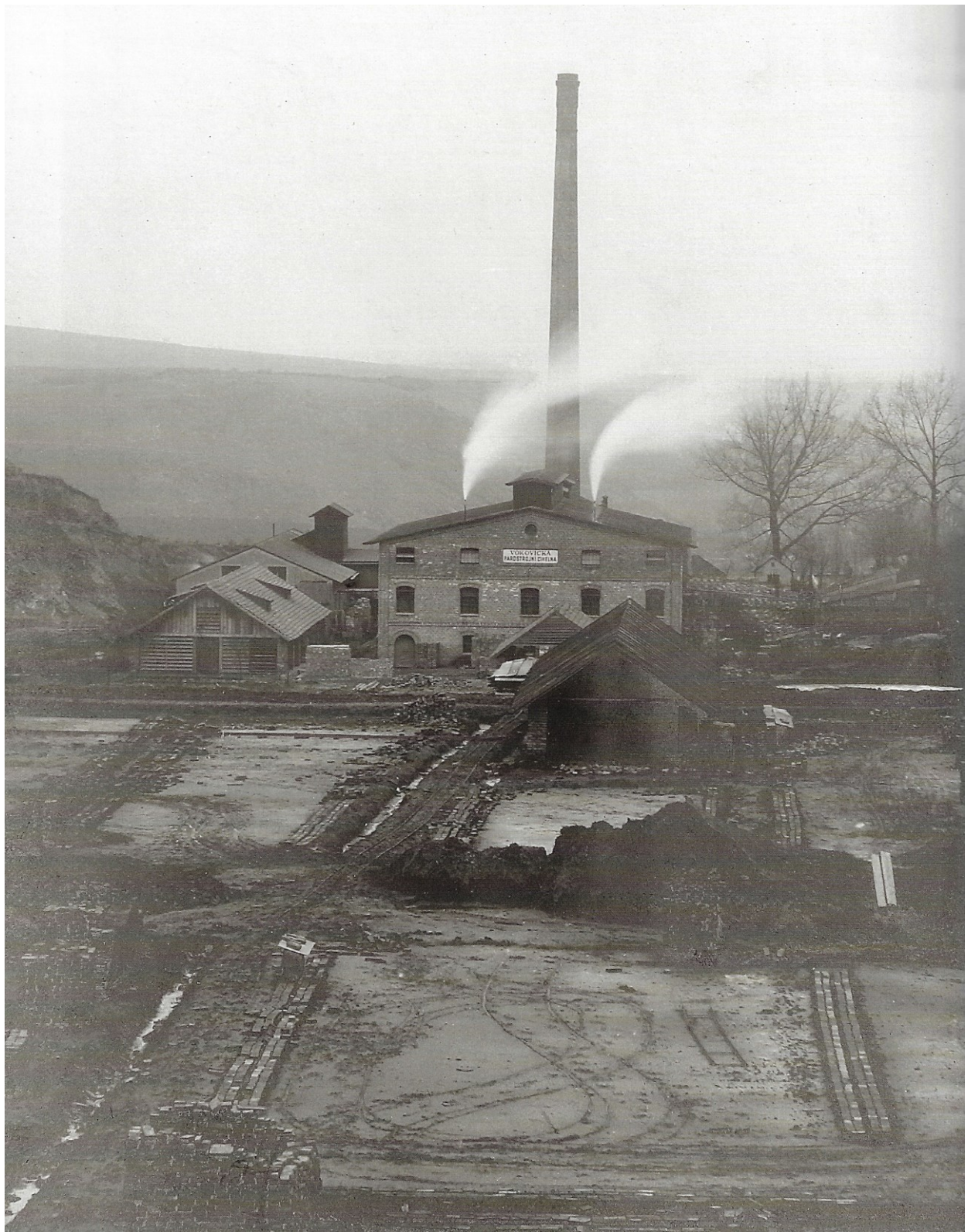
Důležité posílení dopravy do Vokovic přinesla autobusová linka č. 135, jedna z prvních pražských diametrálních linek tzv. překryvné sítě. V době svého vzniku jezdila ze stanice Nádraží Veleslavín, kde obracela u vokovické školy, na Spořilov. Stala ve své době nejdelší pražskou autobusovou linkou a současně patřila mezi nejfrekventovanější autobusové linky vůbec.

Zásadní změnu ve vokovické dopravě přinesl rok 1967, kdy byl 7. listopadu zahájen provoz na nové městské třídě vedené přes vznikající sídliště Červený Vrch (dnešní Evropská, tehdy Leninova). Na novou komunikaci byla převedena tramvajová i autobusová doprava. Objevila se tu i další tramvajová linka – č. 30 (Vokovice – Nádraží Braník), ukončená na nové smyčce na sídlišti.

Od 4. října 1971 získaly dopravní spojení i Nové Vokovice, kam byla alespoň vybranými spoji ve špičkách pracovních dnů prodloužena linka č. 235 (původní 135, od r. 1974 opět 135). Důvodem prodloužení byla především doprava zaměstnanců nového objektu podniku Aritma, podle kterého se jmenovala i konečná. Ve vokovické historii to bylo vlastně poprvé, kdy nějaká tamní linka MHD odbočovala mimo základní trasu, vedenou do té doby jen po ústřední komunikaci, ať už to byla Kladenská či od roku 1967 přeložka přes Červený Vrch.

Během dalších let se ve Vokovicích vystřídal několik tramvajových a autobusových linek. Největší změny přineslo zahájení provozu na lince A metra v srpnu 1978. Tehdy přišly Vokovice o „svoji“ klasickou tramvajovou linku č. 11 i o autobusovou linku č. 135. V Nových Vokovicích se objevila nová autobusová linka č. 216, která současně nabídla alternativní spojení k metru – přes Střešovice ke stanici Hradčanská. Z dalších četných změn vokovických linek připomeňme například zkrácení autobusové linky č. 119 v roce 1983 ke stanici metra Leninova (dnešní Dejvická), kdy Vokovice ztratily přímé autobusové spojení do centra, protože to dostatečně zajišťovalo metro. V roce 1986 byla zavedena tramvajová linka č. 20, jejímž úkolem bylo zajistit „pouze“ spojení Vokovic se stanicí metra Leninova (s ukončením v Podbabě).

Jak už bylo naznačeno v kapitole Veleslavín, v současné době probíhají jednání o dalším rozvoji městské dopravy v této části Prahy, kde se nabízí možnosti řešení v podobě železniční rychlodráhy i prodloužení metra.



[5841s124]