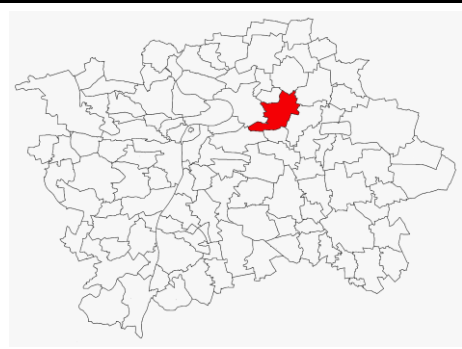


Katastrální území	VYSOČANY	
Připojeno ke Praze	1922	
Městská část	Praha 3, 9	
Správní obvod	Praha 3, 9	
Obvod hl. m. Prahy	Praha 3, 9	
Údaje o linkách k datu 31.12.2024		
Textový popis k roku 2004	Počet obyvatel 2021: 17 465	
Poslední úprava obsahu: 19.1.2025 17:29	Rozloha: 606,8 ha	

Linky MD VYSOČANY			
linka	*	†	
tr-011	<i>01.09.1850</i>	<i>30.09.1992</i>	stanice od roku 1978
tr-070	<i>28.10.1872</i>	<i>30.09.1992</i>	
tr-232	<i>04.10.1873</i>	<i>30.09.1992</i>	
d-13	<i>12.06.1898</i>	<i>26.09.1908</i>	S
d-06	<i>27.09.1908</i>	<i>14.11.1908</i>	S
d-5	<i>15.11.1908</i>	<i>08.11.1998</i>	S→J
d-10	<i>01.04.1925</i>	<i>12.03.1961</i>	S→J
d-15	<i>13.07.1925</i>	<i>02.11.1985</i>	J→S
a-119 (F)	<i>24.01.1927</i>	<i>19.09.1965</i>	
a-M	<i>27.10.1929</i>	<i>22.05.1931</i>	
a-120 (O)	<i>23.02.1931</i>	<i>23.08.1952</i>	
a-109 (D)	<i>20.09.1931</i>	<i>15.10.1932</i>	
d-19	<i>28.09.1931</i>	<i>21.05.2012</i>	J→S
a-B/n	<i>27.11.1932</i>	<i>30.09.1939</i>	noční
d-8/III	<i>01.09.1942</i>		S→J→S→J→S→J
d-E	<i>30.11.1942</i>	<i>17.01.1945</i>	S noční
d-5/n	<i>17.12.1945</i>	<i>02.11.1985</i>	J noční
d-19/n	<i>17.12.1945</i>	<i>31.08.1983</i>	S noční
<i>tr-Malešice</i>	<i>03.01.1949</i>	<i>(28.09.1957)</i>	
a-115 (P)	<i>05.12.1949</i>	<i>04.07.1990</i>	
t-56	<i>04.03.1951</i>	<i>26.03.1966</i>	
t-58	<i>24.08.1952</i>	<i>08.07.1965</i>	
t-57	<i>01.03.1953</i>	<i>27.03.1966</i>	
a-301	<i>08.02.1959</i>	<i>1961</i>	noční, plesová
d-25/II	<i>31.08.1959</i>	<i>02.11.1984</i>	S→J
a-110	<i>01.09.1959</i>		

a-126	03.10.1960	22.11.1990	
a-127	03.10.1960	22.11.1990	
d-13/IV	13.03.1961	06.03.1981	J
a-128	04.04.1961	25.08.1968	
t-63	02.05.1961	26.03.1966	
a-109	(01.09.1961)		
a-58	09.07.1965	28.11.1965	ND
a-151	29.11.1965	28.02.1967	
a-152	29.11.1965	20.08.1967	
a-146	03.01.1966	03.10.1997	
a-153	21.02.1966	20.08.1967	
a-139	28.03.1966	20.06.1980	
a-140	28.03.1966	30.01.1998	
a-142	28.03.1966	03.11.1984	
a-145	30.05.1966	08.05.2008	
a-154	15.04.1967	25.08.1968	
a-141	21.08.1967	31.01.1988	
a-151	21.08.1967		
a-158	26.08.1968	08.05.2008	
a-140/II (159)	26.08.1968	29.08.2003	
a-157	10.04.1969	31.08.1980	
a-166	19.05.1969	22.11.1990	
a-169 (X157)	27.04.1970	17.11.1995	
a-506 (369)	05.04.1971	02.01.1989	noční
a-509 (357)	01.11.1971	01.04.1973	noční
d-X	03.07.1972	28.06.1973	S
a-903 (310)	28.08.1972	05.03.1981	noční
a-181	16.10.1972	08.05.2008	
a-156 (256)	05.03.1973	08.05.1974	
a-509 (357)	02.04.1973	29.08.2008	noční
a-184	04.06.1973	22.01.1978	
a-185	04.06.1973	08.05.2008	
d-3/II (35)	29.06.1973	04.11.1977	J→S→J
a-195	09.05.1974		
a-57	12.05.1974	27.09.1974	úcelová
a-198	12.05.1974	30.06.1976	
a-156	27.09.1974	05.04.1981	
a-177/II	05.02.1975		
a-201/II	12.05.1975	21.03.1977	
a-201/II	22.03.1977	22.11.1990	

d-3/III	13.08.1978	24.07.2012	S→J
a-207	19.09.1978	03.11.1984	
<i>a-13 (13/Šk)</i>	<i>(02.10.1978)</i>	<i>30.06.1982</i>	Šk
<i>a-X158</i>	<i>26.02.1979</i>	<i>05.04.1981</i>	
<i>a-233/II</i>	<i>26.02.1979</i>	<i>08.05.2008</i>	
<i>a-3/II (3/Šk)</i>	<i>15.10.1979</i>	<i>30.06.1982</i>	Šk
d-3/n	19.12.1980	02.11.1985	S noční
<i>a-156</i>	<i>06.04.1981</i>	<i>08.05.2008</i>	
a-259	23.11.1981	08.05.2008	
a-209/II	03.01.1983	27.09.2001	
d-20/n	01.09.1983	02.11.1985	S noční
a-262/III (417)	03.09.1984	18.11.1984	Šk
d-1/IV (31)	03.11.1984	20.04.1986	J
a-136	04.11.1984		
a-168/III	04.11.1984	22.11.1990	
a-457	13.05.1985	26.02.1993	účelová
d-92/II (52)	03.11.1985		J→S noční
d-95 (55)	03.11.1985	31.08.2001	S→J noční
d-13/V	04.11.1985	22.11.1990	J
a-183/II	19.12.1985		
d-15/III	21.04.1986	22.11.1990	J
<i>a-403/II</i>	<i>01.09.1986</i>	<i>23.10.1987</i>	Šk
<i>a-410/III</i>	<i>01.09.1986</i>	<i>29.06.1990</i>	Šk
<i>a-403/III</i>	<i>26.10.1987</i>	<i>31.01.1990</i>	Šk
<i>a-458/II</i>	<i>01.04.1988</i>	<i>22.11.1990</i>	účelová
<i>a-407/III</i>	<i>01.09.1988</i>	<i>30.06.1989</i>	Šk
<i>a-459</i>	<i>01.09.1988</i>	<i>22.11.1990</i>	účelová
a-X140	14.03.1989	06.05.1990	ND
a-506/II	04.09.1989	22.11.1990	noční
a-127/II	23.11.1990	25.06.2004	
a-141/II	23.11.1990	08.11.1998	
a-166	23.11.1990	08.05.2008	
a-168/IV (451)	23.11.1990	08.05.2008	
a-186	23.11.1990	08.11.1998	
<i>a-187/II</i>	<i>23.11.1990</i>	<i>08.05.2008</i>	
<i>a-201/II</i>	<i>23.11.1990</i>	<i>22.09.2000</i>	
a-221	23.11.1990	08.11.1998	
a-222/II	23.11.1990	08.11.1998	
a-223	23.11.1990	08.11.1998	
a-250	23.11.1990	08.11.1998	

a-221/II (261)	23.11.1990	08.11.1998	
a-273	23.11.1990	02.04.1991	
<i>a-274/II</i>	<i>23.11.1990</i>	<i>08.05.2008</i>	
<i>a-275/II</i>	<i>23.11.1990</i>	<i>02.04.1991</i>	
a-277	23.11.1990	08.11.1998	
a-X8	26.03.1991	14.09.1992	ND
a-X55	26.03.1991	14.09.1992	ND
a-168/III	03.04.1991	26.02.1993	
a-276	03.04.1991	03.10.1997	
a-141/III (273)	01.07.1991	08.11.1998	
d-32/III	01.08.1991	14.09.1992	S ND
a-278	02.01.1992	23.09.2000	
a-351	11.01.1992	08.05.2008	příměstská
ž-S1 (tr-011)	01.10.1992		
ž-S2 (tr-232)	01.10.1992		
ž-S3 (tr-070)	01.10.1992		
<i>a-279</i>	<i>19.12.1992</i>	<i>31.10.1997</i>	
a-353/II	05.01.1993	08.11.1998	příměstská
a-280	03.05.1993	08.05.2008	
a-354	01.11.1993	08.05.2008	příměstská
a-258	01.04.1995	27.01.2001	
<i>a-210/III</i>	<i>02.09.1995</i>	<i>29.08.2008</i>	
a-304/II	01.06.1996	08.11.1998	příměstská
a-302/II	03.06.1996	08.05.2008	příměstská
a-305	01.07.1996	08.05.2008	příměstská
a-323	30.08.1997	08.11.1998	příměstská
<i>a-103</i>	<i>01.11.1997</i>	<i>25.06.2004</i>	
m-B	08.11.1998		2002 povodeň
d-12	09.11.1998	20.06.2002	J
a-365	01.10.1999	08.05.2008	příměstská
a-366	01.10.1999	08.05.2008	příměstská
<i>a-345</i>	<i>24.01.2000</i>	<i>25.06.2004</i>	příměstská
a-377	24.01.2000	08.05.2008	příměstská
<i>a-186</i>	<i>24.09.2000</i>	<i>31.08.2012</i>	
a-375	10.06.2001		příměstská
<i>a-146/II</i>	<i>29.07.2001</i>	<i>25.06.2004</i>	
d-94 (54)	01.09.2001		S noční
a-368/II	30.09.2001	(25.06.2004)	příměstská
d-7/VI	29.06.2002	14.03.2003	S→J→S
ž-M1	15.08.2002	21.03.2003	

d-XB	20.08.2002	16.02.2003	S ND povodeň
a-513	31.08.2002	28.04.2017	noční
d-12	02.09.2002	14.03.2003	J
a-348/II	15.12.2002	08.05.2008	příměstská
<i>a-140/II (159)</i>	30.08.2003		
a-349/II	26.06.2004	08.05.2008	příměstská
a-953 (603)	01.07.2004	03.01.2021	noční, příměstská
a-146/III	29.05.2006	08.05.2008	
a-134/II	03.10.2006	28.11.2009	
<i>m-C</i>	08.05.2008		
<i>a-166</i>	09.05.2008		
<i>a-185</i>	09.05.2008		
<i>a-302</i>	09.05.2008		příměstská
a-903 (503)	30.08.2008	07.10.2017	noční
<i>a-911 (511)</i>	30.08.2008		noční
ž-S29	14.12.2008	11.12.2010	
d-15/IV	01.07.2009	01.06.2012	S
ž-S22 (S20)	13.12.2009		
a-158/II	29.11.2009	14.10.2016	
ž-S7	12.12.2010	14.12.2024	
ž-S9	12.12.2010		
ž-S49	12.12.2010		
d-16	22.05.2012	20.05.2021	S
d-25/II	01.09.2012	28.04.2024	J
ž-S34	01.10.2013		
d-14/IV	28.08.2016	27.02.2020	S
a-152/II	15.10.2016		
a-182/II	17.10.2016		
a-239/III	04.09.2017	22.12.2017	
a-959	08.10.2017	31.12.2019	noční, příměstská
<i>t-58/II</i>	10.10.2017		pravidelný provoz od 01.02.2024
a-903/III	01.01.2020		
d-14/V	18.05.2020	23.10.2023	S
d-19/III	05.06.2021	16.02.2024	S
a-413/V	02.09.2023		příměstská
d-6/VI	23.10.2023	11.01.2024	S
d-7/VI	12.01.2024		S→J
d-31/IV	12.01.2024		S
d-12	29.04.2024		S

Tramvajové linky vedené po trati novohloubětínské (severní) jsou označeny **S**
Tramvajové linky vedené po trati (staro)hloubětínské (jižní) jsou označeny **J**

VYSOČANY

Vysočany leží jednu hodinu cesty od Karlína. Na počátku 21. století se nám to zdá nepochopitelné, ale když na počátku 2. poloviny 19. století vznikl Slovník Čech a tato obec neměla s okolím jiné spojení než silniční, trvala cesta opravdu tak dlouho. Dnes ji metro urazí za 8 minut.

Jméno Vysočany znamená „ves vysočanů“, tj. lidí, kteří bydlí na vysokém místě, případně na toto místo přišli ze vsi, která se jmenovala Vysoká. Nejstarší doložený tvar zní Wisocene (Vysočané) a najdeme ho v listině kladubského kláštera z roku 1239. V této kapitole se výjimečně nebudeme věnovat podrobnějšímu vylíčení alespoň nejdůležitějších vlastníků, protože jich bylo neobvykle mnoho. Zdejší dvory a pole nepatřily jednomu či dvěma vlastníkům, jak známe z ostatních pražských čtvrtí, ale bylo zde až nezvykle velké množství různých majitelů. Je to také dáno skutečností, že ve Vysočanech bývaly také četné vinice a izolované hospodářské usedlosti. Připomeňme si alespoň Kelerku, Klíčov, Krocínku či Fleišnerku.

V době vzniku obecního zřízení byly Vysočany malou zemědělskou obcí s cukrovarem. V následujících letech zde začaly přibývat nejen obytné domy, ale četné menší i větší továrny. Časem bylo možné ve Vysočanech najít podniky různých průmyslových odvětví – potravinářské, strojírenské, elektrotechnické, chemické, apod. Z četných podniků, které byly pro Vysočany typické připomeňme především někdejší Kolbenovu továrnu, založenou v roce 1896, která se později stala součástí závodu ČKD (Českomoravská-Kolben-Daněk), jednoho z nejvýznamnějších českých podniků vůbec.

Při sčítání lidu v roce 1850 měly Vysočany 617 obyvatel, na počátku 20. století už 4406. Již v roce 1869 zde byla zřízena pošta. Rychlý růst obce tak vedl k jejímu povýšení na město. Stalo se tak Nejvyšším císařským rozhodnutím z 27. srpna 1902. Jádrem Vysočan bylo přibližně v trojúhelníku vymezeném dnešními ulicemi Sokolovskou, Freyovou a potokem Rokytkou. Část budov, především někdejší Špitálský dvůr a pivovar se nacházela i západně od ulice Freyovy.

Po připojení ku Praze vytvořily Vysočany, Prosek a Hloubětín Prahu IX. V meziválečném období počet obyvatel dál výrazně vzrostl jednak novou zástavbou v blízkosti Kolbenky a stavělo se také na Krocínce. Menší zástavba byla na Harfě a novou obytnou lokalitu představovaly Nové Vysočany (oblast dnešního Vysočanského náměstí), které však nakonec zůstaly jen izolovaným ostrůvkem velkoměstské zástavby. V roce 1930 už ve Vysočanech bydlelo 15 762 obyvatel. Tento trend pokračoval ještě krátce po druhé světové válce (18 207 obyvatel v roce 1950). Z důležitých staveb městské infrastruktury té doby je nutné připomenout vysočanskou spalovnu komunálního odpadu, která zahájila trvalý provoz 15. ledna 1934 a sloužila až do roku 1997. Při spalování odpadu byla účelně vyráběna elektřina a horkou párou byly vytápěny četné průmyslové i obytné objekty.

V roce 1946 došlo ke změně katastrálních hranic. Vysočany pozbyly například část území v oblasti Krocínky a Nových Vysočan (zde bylo na odděleném území vybudováno lokomotivní depo Libeň). Naproti tomu získaly celé území vysočanského nádraží, pozemky u Nového Hloubětína a tzv. Přední Hloubětín. V roce 1947 začala být Praha IX. označována jako městský obvod, ale už v roce 1949 došlo k reorganizaci správního rozdělení Prahy a Vysočany byly začleněny do nového obvodu Praha 9. Od 1. ledna 1952 byla část Vysočan v oblasti Balkánu připojena ku Praze 11 (Žižkov) a od té doby je katastrální území rozděleno mezi dva obvody. „Žižkovská“ část se po další reorganizaci správy v roce 1960 stala součástí Prahy 3. Hlavní část Vysočan zůstala součástí Prahy 9 a tento obvod tvořily ještě části Hloubětína, Hrdlořez, Libně, Malešic a Střížkova. Jediným celým katastrálním územím Prahy 9 byl v té době Prosek. Od roku 1990 Vysočany patří k městské části Praha 9.

Na rozdíl od mnoha jiných částí Prahy nebyly Vysočany v zásadě dotčeny významnější souvislou panelovou zástavbou. Byl zde právě opačný vývoj. V souvislosti s výstavbou nových komunikací a z důvodu nového řešení tzv. přednádražního prostoru byly zbořeny četné domy.

V některých místech nebyly nahrazeny vůbec, na jiných místech tvoří značný podíl v nové zástavbě různé administrativní budovy. Není tedy divu, že v současné době žije ve Vysočanech pouze 8146 obyvatel (z toho 3 obyvatelé na Balkáně přísluší ku Praze 3), což je méně než při vytvoření Velké Prahy v roce 1922! Současně došlo v závěru 20. století k radikálnímu útlumu průmyslové výroby na celém území Vysočan. Takovým vývojem prošla v moderní době jen málokterá část hlavního města Prahy. Přesto (či právě proto) je možné očekávat v blízké budoucnosti nový rozvoj celé oblasti.

Spojení Vysočan s Prahou po mnoho let představovala Královská (dnešní Sokolovská) třída, která byla současně hlavní silnicí ve směru na Mladou Boleslav. Jižní částí katastru vedla poděbradská silnice. Do Prahy se jezdilo přes Karlín a skrz Poříčskou bránu, na jejímž místě se až do vytvoření Velké Prahy platila potravní daň.

Velký vliv na vývoj Vysočan měla železnice. Už od 1. září 1845 sice přes území obce jezdily vlaky Severní státní dráhy olomoucko-pražské, nejstarší pražské parostrojní železnice, neměly zde ale žádnou zastávku či stanici. Teprve v roce 1877 vzniklo nádraží v Libni (pozdější Libeň-horní nádraží) v blízkém sousedství vysočanských hranic. V té době už měly Vysočany vlastní nádraží, které bylo společné pro dvě dráhy. Od 28. října 1872 byla v provozu Turnovsko-kralupsko-pražská dráha, jezdící na dnešní Hlavní nádraží, a od 4. října 1873 sloužila i Severozápadní dráha, zprvu dočasně ukončená na Rohanském ostrově, později definitivně na Těšnově. Vysočanské nádraží je jediné v Praze, které má ostrovní uspořádání. Jeho výpravní budova byla postavena mezi tratěmi obou společností. Jízda vlakem na Těšnov trvala 10–15 minut.

Železnice poskytla obci nejen velmi dobré spojení, ale přispěla zásadním způsobem i k jejímu rozvoji. Na železnici byly prostřednictvím vleček připojeny všechny hlavní vysočanské průmyslové podniky. Dokonce ještě v 60. a 70. letech 20. století se ve Vysočanech budovala rozsáhlá vlečková kolejiště. Pro úplnost na tomto místě uvedme, že v souvislosti s přestavbou pražského železničního uzlu bylo v polovině 70. let 20. století přestěhováno libeňské horní nádraží k Harfě. Díky tomu dnes na katastrálním území Vysočany existují dvě nádraží.

Přestože měly Vysočany kvalitní železniční spojení, zařadily se velmi brzy mezi ty obce pražské aglomerace, které byly zapojeny na síť městské dopravy. V roce 1896 zahájil známý podnikatel František Křížík provoz na první celoročně provozované elektrické dráze Praha – Libeň – Vysočany. Ačkoliv jméno Vysočan bylo nejen v názvu podniku, ale i na směrových tabulích, končila linka zprvu na libeňské Balabence. Teprve 12. června 1898 přijely první tramvaje opravdu až do Vysočan na křižovatku dnešních ulic Sokolovské a Jandovy. Druhá konečná byla v Praze na Florenci. Protože dráha byla samostatným soukromým podnikem (od roku 1900 akciovou společností), nebylo možné přestupovat s jednou jízdenkou na síť pražských tramvají provozovaných Elektrickými podniky. Teprve v roce 1907 převzaly dráhu Elektrické podniky, které ji integrovaly do systému pražské MHD. Z Vysočan pak bylo možné jezdit přímo až do centra Prahy. V roce 1912 byla tramvajová trať prodloužena o jednu stanici až ke Kolbenově továrně. V prvorepublikovém období získala tramvajové spojení i oblast Harfy (v roce 1925) a od roku 1931 i podniky podél poděbradské silnice. Na obou větvích byl vždy velmi silný provoz a po každé jezdily dvě linky.

Omezený význam měla zatím pro Vysočany autobusová doprava. I když příměstské i dálkové linky soukromé i státní tudy byly vedeny již před 1. světovou válkou a později ve velkém počtu a s vysokou četností spojů, jejich význam pro spojení s Prahou byl minimální. Za významnější směr lze označit spojení do blízké letňansko-čakovické oblasti, městskou dopravou dlouho nedosažitelné. Od roku 1927 městská kbelská linka **F** částečně obsluhovala rozvíjející se oblast Krocínky. V té souvislosti stojí za připomenutí, že původní mladoboleslavská výpádovka, po které jezdila, začínala u Kolbenky železničním přejezdem a vedla dnešními ulicemi Ke Klíčovu, Nad Klíčovem, Kbelskou a Mladoboleslavskou. V místě dnešní mimoúrovňové křižovatky byla zastávka Vysočanská serpentina, z níž se docházelo ke Krocínce. Od prosince 1939 se přestalo u Kolbenky jezdit přes železniční přejezd a doprava byla převedena železničním podjezdem a kolem Odkolkovy pekárny. Od roku 1931 získala Krocínka druhé možné spojení – docházkou z prosecké autobusové linky **O**.

V září 1931 vzniklo zajímavé spojení prodloužením hrdlořezsko-malešické autobusové linky **D** přes Nové Vysočany a Harfu do Vysočan k hotelu Krása. Čtvrť tak sice byla velmi kvalitně obsloužena, ale lidé autobus téměř nevyužívali, a tak byla linka brzy zkrácena od Malešic na Harfu a záhy byl pro malé využití zrušen i úsek přes Nové Vysočany, kde zatím stály jen první domy. Teprve v roce 1951 byla zavedena nová autobusová linka **P** (po několika měsících přečíslovaná na 115) v podobné trase Vysočany – Harfa – Hrdlořezy – Malešice – Nové Strašnice. V té době probíhalo výrazné posilování dopravy do vysočanských závodů. Už od roku 1942 jezdily ke Kolbence 3 tramvajové linky a od roku 1948 byla tramvajová trať prodloužena podél továren do Nového Hloubětína, čímž byla v podstatě dokončena výstavba tramvajových tratí ve Vysočanech. Kbelská linka **F** jezdila už od roku 1946 přes Nový Hloubětín a po nové výstupní silnici (Kbelské), nahrazující nepřehlednou klíčovskou serpentinu.

Nejvýznamnější posílení dopravy do Vysočan v té době představovaly trolejbusy. Jako první začala od 4. března 1951 do Vysočan jezdit od žižkovské Ohrady přes Krejčárek a Harfu linka č. 56, prodloužená později na krátko až k jinonickému Motorletu. V té podobě to byla nejdélejší pražská trolejbusová linka. Do Vysočan jezdily ještě trolejbusové linky č. 57 a 63 z Vínohrad a oblast Krocínky získala přímé spojení čakovickou trolejbusovou linkou č. 58.

V roce 1960 zahájily provoz nepřestupné autobusové linky č. 126 a 127 z Vysočan do Vršovic, resp. Nuslí. Tím byla zahájena další kapitola historie městské hromadné dopravy ve Vysočanech. Autobusové linky v dalších letech rychle přibývaly, protože bylo nezbytné zajistit spojení vysočanských továren s vznikajícími četnými sídlišti na okrajích města. V roce 1966 nahradily autobusy i trolejbusovou dopravu. Z vývoje autobusové dopravy není možné jmenovat desítky nových linek. Z důležitých dopravních staveb využívaných vysočanskými autobusovými linkami je však nutné vzpomenout vysočanskou estakádu (v provozu od 24. ledna 1968), autobusové nádraží MHD v Novém Hloubětíně se sedmi nástupišti (16. března 1970), autobusovou garáž DP Klíčov (5. března 1973) nebo nový podjezd a převedení dopravy z Novovysočanské do ulice K Žižkovu (2. října 1973).

V roce 1974, před zahájením provozu na prvním pražském úseku metra, jezdilo do Vysočan sedm tramvajových linek – 4 po severní a tři po jižní větvi.

Zásadní změnu dopravy ve Vysočanech přineslo ve dvou etapách metro. V roce 1990 si ce ještě nedosáhlo koncovou stanicí Českomoravská přímo vysočanského katastru, ale výrazně změnilo linkové vedení autobusů a řada linek byla odkloněna Ocelářskou ulicí k novému terminálu. Od 8. listopadu 1998 byla trať metra B prodloužena o další úsek na sídliště Černý Most, ale ve Vysočanech byla zatím z úsporných důvodů otevřena jen jedna stanice – Vysočanská, u které vznikl důležitý přestupní uzel. Stanice Kolbenova, původně označovaná v projektu jménem ČKD, byla dokončována jen zvolna a byla otevřena s velkým odstupem až 8. června 2001.

Na závěr se sluší ještě připomenout, že ve Vysočanech má od roku 2000 své sídlo Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost.

