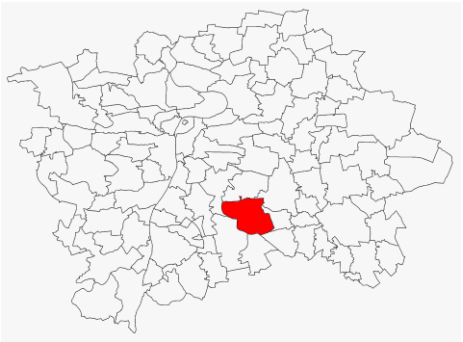
Katastrální území	**CHODOV**
Připojeno ke Praze	1968
Městská část	Praha 11
Správní obvod	Praha 11
Obvod hl. m. Prahy	Praha 4
Údaje o linkách k datu 31.12.2023	
Textový popis k roku 2001	
Poslední úprava obsahu: 2.1.2024 9:48	



Počet obyvatel: 50 043

Rozloha: 743,0 ha

Linky MD **CHODOV**			
linka	*	†	
a-120/II	03.01.1954	14.07.1963	
a-122	03.01.1954	28.06.2013	
a-121	15.07.1963	04.10.1964	
a-120/III	05.10.1964	03.07.1966	
a-121	04.07.1966	07.11.1980	
a-154/II	30.09.1968	28.06.2013	
a-178	06.12.1971	26.05.1995	
a-378 (121/p)	17.01.1972	08.05.1974	polonoční
a-X121	06.11.1972	21.09.1973	
a-187	16.04.1973	05.04.1981	
a-204	04.05.1975	25.01.2002	
a-203	17.12.1975	31.08.2012	
a-X/II	19.01.1976	27.05.1979	
a-206	30.08.1976	07.11.1980	
a-507	30.08.1976	03.11.1984	noční
a-213	16.03.1977		
a-190/II	01.12.1977	26.11.1982	
a-165	01.02.1978	26.05.2023	
a-226/III	27.05.1979	05.03.2005	
a-227/II	27.05.1979	25.01.2002	
a-212/II	29.10.1979	31.08.2009	
m-C	07.11.1980		
a-171	08.11.1980	05.04.1981	
a-242	08.11.1980	06.04.2007	
a-253	08.11.1980	26.11.1982	
a-239	10.11.1980	15.04.1985	

a-227/IV (267)	27.11.1982	11.07.1987	
a-451/II	04.10.1983	30.06.1987	účelová
a-419/II	03.09.1984	30.06.1992	Šk
a-145	04.11.1984	05.10.1997	
a-905 (505)	04.11.1984		noční
a-197/II	05.11.1984		
a-425	02.09.1985	30.06.1988	Šk
a-232/II	01.09.1986	13.12.2008	
a-429/II	01.09.1986	31.08.1987	Šk
a-430	01.09.1986	30.06.1988	Šk
a-252/II	12.07.1987	30.11.1987	
a-118/II	12.07.1987	31.08.2012	
a-252/III	01.12.1987	17.11.1995	
a-456/II	01.12.1987	17.01.1992	účelová
a-426/II	01.02.1988	29.06.1990	Šk
a-427/II	01.02.1988	30.06.1988	Šk
a-270	01.04.1988	17.11.1995	
a-425/II	01.09.1988	29.06.1990	Šk
a-435	01.09.1988	30.06.1989	Šk
a-436	01.09.1988	30.06.1989	Šk
a-260/III	02.06.1989	31.08.2009	
a-429/II	04.09.1989	29.06.1990	Šk
a-115/II	09.07.1990	17.11.1995	
a-194/II	09.07.1990	19.11.1995	
a-170	23.11.1990		
a-121	27.05.1995	09.11.2005	
a-115/III	18.11.1995		
a-177/II	18.11.1995		
a-326	22.01.1996		příměstská
a-427/IV	12.09.1996	06.01.1998	Šk
a-466	17.03.1997	31.10.1997	ND
a-327	01.04.1997		příměstská
a-551 (401)	01.09.1997	29.06.2007	Šk
a-324	02.11.1998	13.06.2009	příměstská
a-325	02.11.1998	13.06.2009	příměstská
a-511/II	23.01.1999	31.08.2001	noční
a-328	28.05.2000		příměstská
a-363	28.05.2000		příměstská
a-385	28.05.2000		příměstská
a-911 (511)	01.09.2001		noční

a-397/II	16.06.2002		příměstská
a-227/III	15.03.2003	25.06.2004	
a-553/II	05.01.2004	30.11.2005	Šk
a-136	10.11.2005		
a-955 (605)	10.12.2006	08.12.2018	noční, příměstská
a-256/III (556)	03.09.2007		Šk
a-114	10.12.2007	31.08.2009	
a-909 (509)	30.08.2008	11.12.2010	noční
a-277/II	01.09.2008	30.06.2009	
a-135	01.09.2009		
a-181	01.09.2009		
a-175/II	01.09.2009	19.11.2012	
a-293	08.03.2010	28.06.2013	
a-125/II	01.10.2010		
a-906 (506)	12.12.2010		noční
a-959 (609)	12.12.2010	07.10.2017	noční, příměstská
a-106/II	01.09.2012		
a-224/IV (296)	20.11.2012	28.06.2013	
a-193	29.06.2013	14.10.2016	
a-293/II	29.06.2013	14.10.2016	
a-203/II	15.10.2016		
a-154/III	15.10.2016		
a-182/II	17.10.2016		
a-901	29.04.2017		noční
a-122/II	02.03.2020		
a-401/IV (500)	22.08.2020		příměstská
a-402/IV	01.08.2021		příměstská
a-357/IV	03.01.2022		příměstská
a-406/IV	01.04.2022		příměstská
a-331/III	01.09.2022		příměstská
a-276/II	21.11.2022	30.06.2023	Šk
a-126/III	27.05.2023		

CHODOV

Bývalá obec Chodov je dnes vedle Hájů druhým katastrálním územím, které vytváří městskou část Praha 11. Ta se svými více než 86 tisíci obyvateli patří mezi největší pražské městské části podle počtu obyvatel. Chodov do tohoto počtu obyvatel přispívá asi třemi čtvrtinami. Na počátku 20. století žilo v Chodově 1328 lidí, a to tehdy včetně osad Litochleby, Šeberov, Hrnčíře a Chodovec. Ale podívejme se nejdříve dál do historie. Vesnici Chodov známe od roku 1185, kdy patřila vyšehradské kapitule. Ta však nebyla v dlouhé historii jediným vlastníkem zdejších pozemků. V průběhu staletí se tu vystřídalo snad až neobvykle mnoho různých majitelů, jejichž výčet přesahuje možnosti této publikace. Pojmenování Chodov je s největší pravděpodobností

odvozeno podle jména některého dávného vlastníka – původně šlo zřejmě o Chodův (nebo snad i Hodův) dvůr. Jméno druhé zdejší bývalé obce, Litochleby, pravděpodobně pochází od „lidí, kteří litují chleba“ (tedy skrblíků).

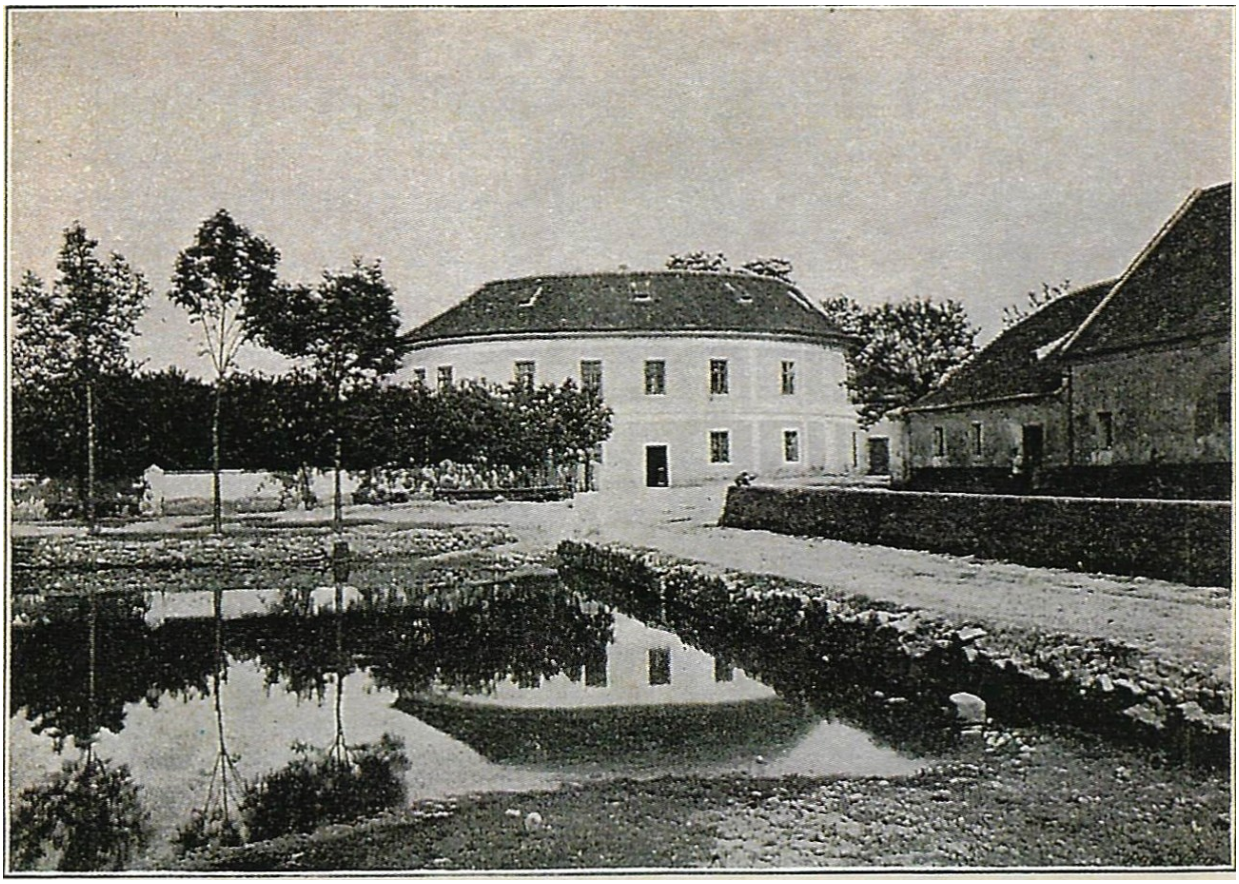
V roce 1849 se stal Chodov samostatnou obcí, jejíž součástí byly i výše uvedené osady Litochleby, Chodovec, Hrnčíře a Šeberov. Poslední dvě jmenované se oddělily pod názvem Šeberov na základě vyhlášky c. k. místodržitelství z 18. února 1909. Po vytvoření Velké Prahy Chodov hraničil bezprostředně s hlavním městem a stal se jeho poměrně atraktivním zájmovým územím. Pražské Elektrické podniky v letech 1928–1929 dokonce provedly na účet Chodova elektrifikaci obce včetně vybudování veřejného osvětlení. Zajímavé, je, že když byla v roce 1920 stanovena nová čára tzv. potravní daně, byla do rozšířeného pražského daňového obvodu pojata i část Chodova – Chodovec. (Potravní daň byla zrušena až s účinností od 1. června 1942.) Od dvacátých let v obci probíhala intenzívní výstavba rodinných domků a někdejší osada Litochleby prakticky zcela splynula s vlastním Chodovem. Ve 30. letech pražská obec velmi vážně uvažovala, že na chodovském katastru vybuduje nový městský hřbitov. Ústřední zastupitelstvo hlavního města Prahy dokonce 15. ledna 1934 schválilo, aby byla provedena změna hranic a aby byl ku Praze připojen Chodovec. Požádalo v této věci i Zemský úřad, aby projednalo přípravu potřebného vládního nařízení. Obecní zastupitelstvo v Chodově 8. prosince 1934 proti oddělení části svého území ostře protestovalo a požadovalo, aby byl ku Praze připojen celý Chodov. V roce 1937 se už jednalo jen o pozemcích potřebných pro vlastní hřbitov, tj. bez zastavěné části Chodovce. Nebylo to však naposledy. V roce 1947 se chodovský místní národní výbor obrátil na tehdejší Zemský národní výbor z vlastní iniciativy se žádostí, aby byla obec sloučena s Velkou Prahou. Záměr se ale Chodovským nepodařilo prosadit. Vyhláškou ministerstva vnitra z 2. února 1950 byl Chodov přejmenován na Chodov u Prahy a v následujícím roce ministerstvo schválilo i menší změnu hranic s Prahou. Až 30. listopadu 1967 přijalo Národní shromáždění zákon na základě kterého byl Chodov, společně s dalšími dvěma desítkami obcí, konečně připojen ku Praze. Další administrativní vývoj je stejný jako u Hájů. V době, kdy s Chodov stal součástí Prahy, už bylo rozhodnuto, že se na jeho katastru rozběhne rozsáhlá bytová výstavba, která měla ve svém důsledku i zcela zásadní vliv na řešení dopravní obsluhy tohoto území. V 70. letech zde vyrostly postupně velké obytné soubory označované jako sídliště Jižní Město I. (Háje, Chodov, Opatov, Litochleby), na které navázaly po roce 1978 další obytné celky sídlištního komplexu Jižní Město II. (Horní Kunratice, Roztyly). Mnoho starých domů vzalo při výstavbě Jižního města za své. Například prakticky zcela zanikla bývalá osada Litochleby, kterou dnes připomíná jen jméno kruhového náměstí. Svědkem dávné historie Chodova je dodnes významná a nyní rekonstruovaná stavba chodovské vodní tvrze, pocházející snad už z konce 13. století.

Nová výstavba proměnila původní zemědělskou obec v typické pražské sídliště s minimem pracovních příležitostí, kladoucích mimořádně velké nároky na městskou hromadnou dopravu. Přesto nebylo dopravní spojení Chodova s Prahou jen záležitostí posledních let.

Chodov ležel na okresní silnici z Prahy do Průhonic. Byl poměrně značně vzdálen od železnice a další silnice lokálního významu ho spojovaly s Hostivaří, Šeberovem a Kunraticemi. První spojení s Prahou zajistily autobusy už od 19. října 1925, kdy správa poštovní automobilní dopravy provedla změnu trasy své linky č. 702, jezdící původně po benešovské silnici. Nově jezdily poštovní autobusy od vršovického poštovního úřadu na dnešním Vršovickém náměstí přes záběhlickou křižovatku, Chodovec, Chodov, Šeberov, Hrnčíře a Kunratice do Jesenice a Kamenice u Strančic. Jezdily tu dva páry spojů a cesta z Chodova do Vršovic trvala asi půl hodiny. V Chodově byly tři zastávky (Chodov – hostinec J. Melichara, Chodov – úřad potravní daně a Chodovec – hostinec A. Kutiny). Linka ale neměla dlouhého trvání a „vzhledem k desolátnímu stavu okresních silnic ..., dále k pasivitě provozu a našim závazkům vůči zájemníkům“ rozhodlo 7. dubna 1926 ministerstvo pošt a telegrafů, že linku 702 vrátí do původní trasy přes Pankrác. Chodov ale nezůstal bez dopravy dlouho. Už v únoru 1927 udělila Zemská správa politická Autodopravní akciové společnosti koncesi na linku Vršovice – Chodov – Průhonice, která pro Chodov představovala ve své době kvalitní dopravní spojení s hlavním městem. Linka, původně označovaná č. 2116, poskytovala obyvatelům Chodova 9 párů spojů v pracovní dny (z nich čtyři tu končily) a v neděli tři páry. Společně s další linkou, vedenou ve stejné trase, ale

až do Říčan, byla tato linka trvalým spojením ve směru do Prahy až do převzetí dopravy Dopravním podnikem a ve směru odstředném je její historie sledovatelná až do současnosti. V rámci průhonické linky byly po převzetí ČSAD v roce 1950 provozovány samostatné spoje označované jako místní doprava Praha – Chodov u Prahy, v určitých obdobích dne prakticky v intervalovém provozu. Tyto spoje byly v roce 1954 převedeny do provozu Dopravního podniku jako linka 120. Spoje do Průhonic byly pod různým označením provozovány dopravním závodem ČSAD Praha-Vršovice a nakonec akciovou společností obdobného názvu až donedávna; v roce 1998 byly nahrazeny linkami Pražské integrované dopravy 324 a 325. Obdobný byl i vývoj linky, spojující Chodov a Říčany.

Kromě řady méně stabilních linek, vedených přes Chodov nebo z Chodova do sousedních obcí, projíždí jeho katastrem množství dálkových linek po dálnici D1, otevřené v prvním úseku do Mirošovic jako první československá dálnice v roce 1971. Některé jezdí dosud z tradičního autobusového nádraží Florenc, řada z nich je však ukončena u stanice metra Roztyly, kde se po uzavření autobusového nádraží Pankrác v roce 1988 vytvořil provizorní (a dosud existující) terminál linek tehdejší ČSAD. Všechny tyto linky jakož i sama dálnice má pro Chodov jen omezený význam a spíše jeho území zatěžuje nepříznivými vlivy dopravy – dálnice D1 je na výstupu z Prahy svými 66 tisíci projíždějících vozidel za průměrný pracovní den nejvíce zatíženou komunikací extravilánu v ČR.

Jak již bylo předesláno, pražský Dopravní podnik už 3. ledna 1954, tedy mnoho let před připojením obce ku Praze, zavedl autobusovou linku č. 120 v trase Spořilov – Chodov, která nahradila část spojů původní linky ČSAD č. 01061. Stejný den zahájila provoz i autobusová linka č. 122, známá jako „tovární linka“ Jezdila v trase Chodov – Hostivař – Kablo a byla po dlouhou dobu tvořena jen několika spoji při začátcích a koncích pracovních směn v hostivařských podnicích. Linka č. 120 byla později nahrazena prodlouženou „stojedenadvacítkou“. Jen v letech 1964–1965, při dlouhodobé výluce tramvaje na Spořilov, se jako netypicky označená náhradní doprava linka č. 120 do Chodova vrátila. Další linka, která se v Chodově objevila, nesla číslo 154 a zavedl ji od 30. září 1968 Dopravní podnik v souvislosti se zajištěním dopravní obsluhy nově připojených obcí – Hájů, Horních Měcholup a Petrovic. Následující léta už znamenala nejen mnoho nových linek zaváděných s postupující výstavbou sídlišť Jižního Města I. a II., ale také řadu trvalých i dočasných změn vyvolaných změnami starých a výstavbou nových komunikací. Některé důsledky a dopady z toho vyplývající jsou komentovány u Hájů. V květnu 1974 zahájila v Praze provoz první linka metra. Autobusy nejdříve řadou linek zajišťovaly návaznou dopravu ke stanici Budějovická a teprve 7. listopadu 1980 začala pro bývalou obec zcela nová kapitola v její dopravní historii. Od tohoto dne začala dopravní obsluhu Chodova, s jeho již z větší části obydleným Jižním Městem I, přímo zajišťovat prodloužená linka C metra. Na území chodovského katastru má hned tři stanice, které v době svého vzniku nesly nešťastná ideová pojmenování, jež ani místním ani návštěvníkům Prahy neposkytovala žádné smysluplné orientační údaje – Primátora Vacka, Budovatelů, Družby (od roku 1990 Roztyly, Chodov, Opatov). Další sídlištní celek, Jižní Město II i s vysokoškolskými kolejemi již na katastru Kunratic, byly pak již od počátku obsluhovány metrem buď přímo v docházkové vzdálenosti nebo pomocí krátkých napájecích autobusových linek. Přes toto přímé zajištění dopravy pomocí metra existuje v oblasti sídlišť Jižního Města i v současnosti hustá síť autobusových linek, která zajišťuje plošnou obsluhu jeho odlehlejších částí a dále řadu povětšině tangenciálních spojů mnohdy do vzdálených oblastí města – Radotína (165), Smíchova (197), Podolí (118), Bohnic a Troje (177) apod.

Pro úplnost dodejme, že mnoho nechybělo a na Chodov jezdila i tramvaj. Málokdo si dnes vzpomene, že v roce 1934 se už dokonce mezi Spořilovem a Chodovem začala stavět – byl „proveden odkop pro těleso elektrické dráhy a pro obě vozovky po obou stranách její“. Dokončení stavby Elektrické podniky podmiňovaly dokončením chodoveckého hřbitova. I po válce se řadu let uvažovalo s tramvajovou tratí. Podle Výhledového plánu rozvoje dopravní sítě z poloviny 50. let se s výstavbou počítalo pro léta 1961–1962. Když se v Praze připravovala výstavba podpovrchové tramvaje, měla být postavena nová trať i do oblasti budoucího Jižního Města, jehož urbanistický koncept původně z tohoto způsobu dopravní obsluhy vycházel. Po rozhodnutí o výstavbě metra v Praze došlo k jeho částečnému přehodnocení.