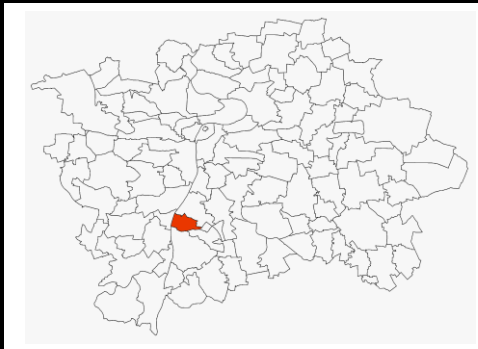


Katastrální území	HODKOVIČKY	
Připojeno ke Praze	1922	
Městská část	Praha 4	
Správní obvod	Praha 4	
Obvod hl. m. Prahy	Praha 4	
Údaje o linkách k datu 31.12.2024		
Textový popis k roku 2004	Počet obyvatel 2021: 3956	
Poslední úprava obsahu: 18.1.2025 17:56		Rozloha: 208,4 ha

Linky MD HODKOVIČKY		
linka	*	†
<i>tr-210</i>	<i>01.03.1882</i>	<i>30.06.1994</i>
a-L	18.10.1929	12.02.1933
a-117 (X)	01.06.1936	26.05.1995
a-121 (L)	08.11.1936	
<i>a-222</i>	<i>17.05.1959</i>	<i>28.06.1959</i>
a-106/II	09.10.1961	
a-244 (144)	07.11.1966	27.07.1969
a-344 (244/n)	03.06.1967	27.07.1969
a-150	20.01.1969	01.09.2002
a-170	05.04.1971	28.11.1997
a-173	03.05.1971	26.05.1995
a-317	30.08.1971	08.05.1974
a-501	09.05.1974	31.10.1981
a-240	29.12.1979	30.04.1986
a-245/II	29.12.1979	09.05.1995
a-210/II	18.02.1986	26.05.1995
a-153/III	01.09.1986	26.05.1995
a-240/II	01.04.1987	16.10.1989
a-190/VI (253)	31.08.1987	
<i>a-404/III</i>	<i>04.09.1989</i>	<i>28.06.1991</i>
<i>ž-S8 (tr-210)</i>	<i>01.07.1994</i>	
d-3/III	27.05.1995	
d-16	27.05.1995	03.06.1996
d-17	27.05.1995	
d-94 (54)	27.05.1995	31.08.2001
d-21	04.06.1996	08.11.1998

rekreační

noční

polonoční

noční

Šk

noční

a-165	17.03.1997	31.10.1997	
d-21	04.09.2000	01.09.2002	
d-92/II (52)	01.09.2001		noční
d-16	20.08.2002	16.02.2003	
a-182	02.09.2002	05.10.2008	
d-21	17.02.2003	28.11.2009	
a-581	03.11.2008	01.02.2010	Šk
ž-S88 (80)	14.12.2008		
a-563/II	01.09.2011	30.10.2013	Šk
d-21/II	29.08.2016		
d-27/II	10.01.2024	24.11.2024	

HODKOVIČKY, KAMÝK, LHOTKA

Nejjihnější obcí, která byla připojena v roce 1922 ku Praze, byly **Hodkovičky**. Jejich jméno pochází z osobního jména Hodek. Jsou známé asi od 11. století. v roce 1245 je daroval král Václav I. vyšehradské kapitule, které s výjimkou období husitských válek patřily až do 16. století, kdy se dostaly nejdříve do majetku Nového Města a posléze novoměstského špitálu sv. Bartoloměje. V rámci jeho správy byly v 18. století spojeny se statkem Horní Krč. V roce 1831 získal Hodkovičky Karel Půlpán z Feldštejna, ale už v roce 1849 byla ustavena samostatná politická obec. Její součástí se brzy nato stala i krátkou dobu samostatná **Lhotka** včetně části Nové Dvory a to jako její část či osada. Její katastrální území bylo sice svojí rozlohou poměrně velké, ale také s nepatrným počtem obyvatel. Obě vsi neměly dohromady ani tři stovky obyvatel. Lhotka (její jméno snad připomíná, že kdysi bylo toto místo osvobozeno na určitou dobu – lhůtu – od daní) se připomíná také jako majetek vyšehradské kapituly, a to od roku 1368. Za husitských válek byla pustá a v držení kapituly byla až do vzniku moderních obcí. Zástavba byla původně omezena jen na asi deset domů v okolí Lhoteckého dvora, který se nacházel přibližně u dnešní křižovatky Mariánské a U Kamýku a byl zbořen v roce 1981, ačkoliv byl zapsán v seznamu památek. Tzv. Nový dvůr stával na nároží dnešních ulic Novodvorské a Durychovy.

K 1. lednu 1922 se součástí Hodkoviček stala také osada Zátíší, která byla oddělena od Modřan. Je mladého data, její vilová zástavba začala vznikat až v 90. letech 19. století k rekreaci i bydlení majetných Pražanů. Původně se této osadě říkalo Klánov. V době připojení ke hlavnímu městu se Hodkovičky začaly poměrně rychle rozrůstat směrem od modřanské silnice do „vnitrozemí“. Také tato zástavba byla vilového typu a začala bývalou zemědělskou obec přeměňovat ve čtvrt' rezidenční. Přesto si zde udrželo tradičně významné postavení zelinářství.

V meziválečném období začaly na Lhoteckém katastru vznikat další dvě vilové čtvrtě – tzv. kolonie Tempo a severně od ní Nová Praha. (Je zajímavé, že toto pojmenování se zřejmě příliš neujalo, v průběhu desetiletí se zcela vytratilo z plánů hlavního města a dnes je prakticky zapomenuto.) Zásadní proměnu pro Lhotku znamenala výstavba sídlišť. V letech 1964–1969 bylo na rozhraní Lhotky a Braníka postaveno sídliště Novodvorská pro 12 tisíc obyvatel a ve stejné době na sousedním krčském katastru na hranicích Lhotky vyrůstalo sídliště Krč. V letech 1972–1980 vznikalo rozsáhlé sídliště Lhotka-Libuš (6900 bytů) a v letech 1973–1977 se zrodilo také malé sídliště Lhotka-Tempo s osmi sty byty. Pro úplnost dodejme, že sídliště Novodvorská bylo „dostavováno“ ještě další etapou v letech 1976–1982. Značný přírůstek domů a obyvatel vedl od 1. ledna 1989 k zásadním správním opatřením, spočívajících ve vyčlenění sídliště Lhotka-Libuš ze správy Obvodního národního výboru Praze 4 a jeho spojení s územním obvodem Místního národního výboru v Modřanech. Současně bylo z této podstatné části Lhoteckého katastru zřízeno nové katastrální území **Kamýk** (pojmenované podle blízkého lesa; samo slovo *kamýk* ve staročeštině označovalo malý kámen, skalku), ke kterému byly připojeny i části katastrů Libuše a Modřan. Od roku 1990 tedy z bývalé obce Hodkovičky patří stejnojmenné katastrální území

a zbytek Lhotky do městské části Praha 4 a katastrální území Kamýk je součástí městské části Praha 12.

Na území bývalé obce Hodkovičky nenajdeme téměř žádné památky. Malá kaplička sv. Bartoloměje připomíná někdejší špitální správu a dále ve Lhotce vzpomeňme klasicistní kapli sv. Petra a Pavla (z první poloviny 19. století) a především kostel Panny Marie Královny míru, jeden z nejmladších pražských kostelů, vysvěcený 3. listopadu 1937. V roce 1973 v něm byla instalována u příležitosti milénia pražského biskupství křížová cesta, která brzy získala celoevropský věhlas.

Hodkovičky ležely na břehu Vltavy, která v minulosti byla důležitou dopravní cestou. Mnoho let měl velký význam přívoz z Hodkoviček do Malé Chuchle. Prokazatelně existoval v roce 1893 a v roce 1906 je doložen jako majetek obce Hodkovičky. V letech 1956–1974 byl nepřímo začleněn, podobně jako některé jiné přívozy na území hlavního města, do systému pražské MHD jako součást tzv. povoleného přechodu. Hlavní silniční spojení představovala důležitá modřanská silnice, pozdější II/103. Zato Lhotka ležela stranou jakýchkoli významných cest a komunikace, spojující Modřany s Krčí, byla velmi nekvalitní a dlouho neumožňovala zavedení žádné veřejné silniční dopravy.

Přínosem se pro Hodkovičky stala železniční trať Nusle – Modřany, kterou uvedla do provozu 1. března 1882 společnost České obchodní dráhy. Nádraží sice leželo na katastru Braníka, ale v blízkosti Hodkoviček a až do roku 1937 se jmenovalo Braník-Hodkovičky. Na sklonku 19. století po trati jezdily ve všední dny jen dva páry spojů, v neděli pět. Jízda na nádraží Vršovice-Nusle trvala 26 minut a pokud vlaky jezdily až na dnešní Hlavní nádraží, trvala celá cesta vlakem 37 minut. Teprve v dalších letech význam této železnice vzrostl. Z katastru Hodkoviček vede nyní ještě jedna železniční trať. Jde o spojení Radotín – Krč, které se začalo stavět na počátku 50. let. Součástí této stavby se stal i známý Branický most, tradičně přezdívaný *most intelligence*, protože se na jeho budování podíleli nedobrovolně lidé z této společenské třídy. Zatěžkávací zkouška mostu se uskutečnila v roce 1955, kdy od Radotína přijel první vlak. Stavba ale byla v té době téměř k ničemu, protože zbývající úsek do Krče se ještě ani nestavěl a do provozu byl dán až 10. května 1964! Do té doby most sloužil jen pěším. Ani dnes není využit podle původních představ, je na něm stále položena jen jedna kolej, ačkoliv je určen pro dvoukolejnou trať, a jezdí po něm jen nákladní vlaky.

Ve druhé polovině dvacátých let 20. století se v Praze začala rozvíjet autobusová doprava, a protože se do nedalekých Modřan začal soustřeďovat průmysl, stala se tato lokalita i předmětem zájmu různých dopravních podnikatelů. První známou linkou byla víkendová doprava od tramvajové konečné v Braníku do Modřan v roce 1925 podnikatele A. Vorlického, o níž však nejsou žádné podrobnější informace. Dalším zájemcem o dopravu se stal hoteliér František Jiroušek, který už v prosinci 1926 požádal o koncesi pro linku Braník – Hodkovičky, hotel Zátíší – Sociální ústav v Krči a aniž by čekal na vyřízení úřadů, zahájil v únoru 1927 provoz jedním autobusem Praga MO v úseku od branické konečné tramvaje ke svému hotelu v Zátíší. Zbývající úsek nebyl zatím realizovatelný pro špatný stav silnic. Koncesi pro linku obdržel až 21. března 1929. V listopadu 1927 začal jezdit z Karlova náměstí do Modřan a na Slapy Jan Radník (také bez koncese), v roce 1928 z Jungmannova náměstí do Modřan J. Holub a teprve v roce 1929, zřejmě pod vlivem úspěšných výsledků provozu těchto linek začaly projevovat zájem o tuto oblast také pražské Elektrické podniky. Ty zavedly 18. října 1929 autobusovou linku **L** od branické konečné tramvaje do zastávky Hodkovičky, náměstí (jde prakticky o dnešní zastávku Černý kůň). Později byla linka prodloužena do Modřan, ale už v roce 1933 na ní musely EP zastavit provoz pro příliš vysokou daňovou zátěž, a dopravu do Modřan začaly od roku 1933 zajišťovat Československé státní dráhy.

Autobusového spojení se dočkala i oblast Lhotky. Přes zdejší katastr sice jezdila už od roku 1924 soukromá linka Karla Svědínka z pražského Karlova náměstí do Netvořic, ale pravděpodobně tady nezastavovala. Od 9. října 1932 Elektrické podniky zavedly novou větev kunratické autobusové linky **B**, vedenou od kačerovské konečné tramvaje ke lhoteckému dvoru. V únoru 1933 lhoteckým katastrem začala projíždět i třetí větev linky **B** do Libuše. Tím získala spojení i zahajovaná výstavba rodinných domků Nová Praha a Tempo. Lhotecká větev byla od 22. dubna 1934 označena písmenem **L**. Pro slabou frekvenci, danou především souběhem

s libušskou větví, byla linka 22. srpna 1935 zrušena. Provoz tu byl sice 27. října 1935 obnoven, ale už 8. listopadu 1936 opět zastaven. Lhotka ale bez dopravy nezůstala, protože současně byla zavedena nová linka (opět označená písmenem L) od branických ledáren ulicemi Údolní a Klánovou ke lhoteckému koupališti na křižovatku se lhoteckou silnicí. Protože od 1. června 1936 zahájily EP opět autobusovou dopravu do Modřan, získaly také Hodkovičky kvalitní spojení s tramvajovou konečnou u ledáren. Pomineme-li válečná omezení, staly se autobusové linky X a L, od konce roku 1951 označené čísly 117 a 121, tradičními v této části Prahy. V roce 1954 byla linka 121 prodloužena na Kačerov. V té době byla Lhotecká ulice stále velmi úzká a mezi kostelem a křižovatkou s Novodvorskou ulicí se nesměly potkat dva protijedoucí autobusy. Poslední linkou „klasického období“ zdejší dopravy se stala v roce 1961 „stošestka“ (Nádraží Braník – Klánova – Novodvorská, v následujícím roce prodloužená na Kačerov a převedená do Novodvorské ulice.) V roce 1970 byla linka 121 převedena z Údolní do ulic Na Lysinách a Na Výspě a obsloužila tak další část zástavby Hodkoviček.

Výstavba sídlišť znamenala vznik nových komunikací i rekonstrukce stávajících cest. V roce 1966 získalo sídliště Novodvorská přímé spojení s centrem města linkou 144 a po roce 1970 začaly přibývat četné další autobusové linky pro obsluhu sídlišť Tempo, Krč a Lhotka – Libuš. V roce 1972 autobusy opustily Sulickou ulici a byly převedeny do Štúrovy a od roku 1975 je obslužena oblast podél dnešních ulic Durychovy, U Kamýku a Lhotecké. V roce 1988 se dočkala dopravy i část Novodvorské ulice se zastávkou Čachtická. Také v Modřanské ulici začaly přibývat průjezdné autobusové linky z modřanské oblasti.

Zahajování provozu na tratích metra C (1974) a B (1985) přineslo přímá spojení k novým terminálům MHD a zkvalitnění dopravní obsluhy starých Hodkoviček znamenalo i zprovoznění tramvajové tratě Braník – Modřany se zastávkou Černý kůň a výrazné rozšíření Modřanské ulice.

Bývalá obec Hodkovičky (dnes tedy katastrální území Hodkovičky, Lhotka a Kamýk) měla v době svého připojení ku Praze necelých 1200 obyvatel. V závěru 20. století na tomto území bydlelo téměř 34 tisíc lidí, využívající širokou nabídku linek MHD do mnoha částí hlavního města.

