


Katastrální území	MODŘANY	
Připojeno ke Praze	1968	
Městská část	Praha 12	
Správní obvod	Praha 12	
Obvod hl. m. Prahy	Praha 4	
Údaje o linkách k datu 31.12.2024		
Textový popis k roku 2001	Počet obyvatel 2021: 33 574	
Poslední úprava obsahu: 21.1.2025 22:37	Rozloha: 769,2 ha	

Linky MD MODŘANY			
linka	*	†	
tr-210	01.03.1882	30.06.1994	
a-L	04.04.1931	12.02.1933	
a-117 (X)	01.06.1936	26.05.1995	
a-222	17.05.1959	28.06.1959	rekreační
a-106/II	21.01.1966	04.04.1971	
a-150	20.01.1969		
a-165	01.06.1970	26.02.2023	
a-170	05.04.1971	15.03.1977	
a-173	03.05.1971	10.12.2016	
a-317	30.08.1971	08.05.1974	pn
a-205	29.09.1975	31.08.2012	
a-106/II	16.03.1977	14.12.1983	
a-240	29.12.1979	30.04.1986	
a-245/II	29.12.1979	09.05.1995	
a-157/II	27.04.1981		
a-904 (504)	01.11.1981	30.08.2002	noční
a-170	15.12.1983	26.05.1995	
a-190/III	03.09.1984	26.05.1995	
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		
a-407/II	01.09.1987	30.06.1988	Šk
a-427/III	01.09.1988	28.06.1991	Šk
a-430/II	01.09.1988	30.06.1992	Šk
a-404/III	04.09.1989	28.06.1991	Šk

a-407/IV	17.10.1989	30.06.1992	Šk
a-425/III	03.09.1990	30.06.1993	Šk
ž-S8 (tr-210)	01.07.1994		
a-465	10.05.1995	14.07.1995	ND
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	noční
a-139/III	27.05.1995		
d-21	04.06.1996	08.11.1998	
a-117/II	01.07.1996	31.08.2012	
a-466	17.03.1997	31.10.1997	ND
a-416/II	18.05.1998	22.01.1999	Šk
a-341	01.07.1998		příměstská
a-342	01.07.1998	10.12.2011	příměstská
d-21	04.09.2000	01.09.2002	
d-92/II (52)	01.09.2001		noční
a-727 (117)	15.08.2002	27.08.2002	ND povodeň
d-16	20.08.2002	16.02.2003	
a-509	31.08.2002	29.08.2008	noční
a-182	02.09.2002	05.10.2008	
d-21	17.02.2003	28.11.2009	
a-910 (510)	30.08.2008		noční
ž-S88 (S80)	14.12.2008		
a-153/IV	01.09.2009	05.03.2010	
př-P6	19.09.2009		(2009 a od 2013 sezónní)
a-960 (610)	12.06.2011	10.12.2023	noční příměstská
d-21/II	29.08.2016		
a-117/III	15.10.2016		
př-P4/IV	16.05.2022		(sezónní)
a-277/III	01.09.2022		Šk
a-917	01.09.2022		noční
a-246/II	27.05.2023		
a-274/III	29.05.2023		Šk
d-27/II	10.01.2024	24.11.2024	

Poznámka: Zastávky MHD Komořany a Nové Komořany leží v k. ú. Modřany.

MODŘANY, KOMOŘANY

Nejvýznamnější obcí, která byla připojena ku Praze v roce 1968 byly bezesporu **Modřany**. V té době je tvořila dvě katastrální území, vlastní Modřany a Komořany. Byly z celé skupiny největší a jako jediné byly městem. Budeme-li pátrat po původu jména, zjistíme, že má svůj

základ ve slově modrý. A proč? Kdysi se Modřanům říkalo Modřiluhy, což naznačuje, že zde byly vlhké louky, na kterých rostly modře kvetoucí rostliny. Odborníci dokonce soudí, že to mohl být hyacint modrý. Nejstarší prokazatelná zmínka o Modřanech pochází z roku 1178, kdy jejich část patřila vyšehradské kapitule (avšak uvádí se také rok 1088, kdy prý byla vydána zakládací listina vyšehradské kapituly, ta je však podle odborníků falzem). Menší část vsi patřila pražskému kostelu sv. Víta, vlastnická práva zde mělo také Staré i Nové Město. (Například Novoměstští zde vybírali clo z dříví plaveného po Vltavě.) V období husitských válek byl církevní majetek zabrán Pražany. U Modřan se dokonce odehrála i bitva – v roce 1429 zde porazili spojení Pražané vojska několika českých pánů v čele s Alešem ze Šternberka a Habarta z Adlaru. Krátce část zdejších statků vlastnil Závíš z Valdštejna. Majetky pražských měst v Modřanech byly konfiskovány v roce 1547 za jejich odboj proti Ferdinandovi I., postupně jim však byla větší část opět vrácena, avšak po bělohorské bitvě se v roce 1622 Modřany dostaly do majetku cisterciáckého kláštera na Zbraslavi. Po zrušení kláštera připadly náboženskému fondu a v roce 1827 je ve veřejné dražbě koupil kníže Bedřich z Oettingen-Wallersteinu.

Jižně od Modřan leží katastrální území **Komořany** (název odvozen podle komořanů – lidí sídlících na statcích královské komory). První zprávu o nich máme také z roku 1178. Později je zde doložen i druhý dvůr, Komořanky, který byl od roku 1304 majetkem zbraslavského kláštera. V roce 1333 klášter tento dvůr věnoval Jenofitě z Obořiště, ale objevili se tu v dalších desetiletích i jiní majitelé. Z roku 1589 pochází první zmínka o komořanské tvrzi, která je nepochybně staršího data. Získali ji Šturmové z Hyršfeldu a zahájili přestavbu na renesanční zámek (dodnes se dochovaly zbytky sgrafitové rustiky), ale v roce 1622 jim byl zdejší majetek zabaven. V roce 1638 se Komořany staly vlastnictvím zbraslavského kláštera a s ním sdílely společné osudy. Zbraslavští opati si v roce 1742 zvolili zdejší zámek za své letní sídlo.

V roce 1849 vytvořily Modřany samostatnou obec, zatímco Komořany byly spojeny s ne-dalekou Točnou. Na počátku 20. století žilo v Modřanech už 2216 obyvatel. Kromě vlastních Modřan bylo na zdejších katastru několik samot – Na Beránku, Komořsko (Kříčkova cihelna), U Rokosa a V Dolech, většinou jen s několika obyvateli. Významnější postavení měly osady Na Vystrkově (3 domy, 87 obyvatel), Vinice (9 domů, 157 obyvatel) a Zátíší (24 domů, 69 obyvatel). Naproti tomu na komořanském katastru jsou uváděny jen tři domy (zřejmě včetně zámku) s pouhými 88 obyvateli.

S účinností od 1. ledna 1922 byla na základě zákona o vytvoření Velké Prahy z Modřan vyčleněna část Zátíší a připojena ku Praze. Zátíší tak bylo připojeno ke katastrálnímu území Hodkovičky. Jako v jiných obcích, které sousedily s hlavním městem, i v Modřanech byl zřízen úřad potravní daně (byl poblíž ulice Na Floře, asi 400 metrů za hranicemi Prahy).

Během první republiky zaznamenaly Modřany velký stavební rozvoj a vznikly zde poměrně rozsáhlé soubory rodinných domků, nazvané Tylova čtvrť, Tyršova čtvrť a Čechova čtvrť, rozrostla se osada Na Beránku a vyrostly kolonie rodinných domků Baba I, II a III. Význam Modřan již vzrostl natolik, že je československá vláda svým usnesením z 13. listopadu 1936 povýšila na městys. Po druhé světové válce ovšem nový právní řád Československa už pojem městys neznal, a proto byl v Modřanech zřízen pouze místní národní výbor jako v obyčejné obci. Komořany, které byly pod dlouhá léta součástí Točné, se pod vlivem větší bytové výstavby staly od 20. května 1957 samostatnou obcí, ale už v roce 1961 byly připojeny k sousedním Modřanům.

Teprve v roce 1966 (podle některých údajů 1963) byl v Modřanech zřízen městský národní výbor, což se rovnalo faktickému povýšení na město. Nového statutu si Modřany ale neužily příliš dlouho, protože zákonem o hlavním městě Praze z roku 1967 byly k 1. lednu 1968 připojeny ku Praze. To v nich žilo už přes 11 tisíc lidí. I nadále však na jejich teritoriu existoval (opět) místní národní výbor.

V roce 1977 se na modřanském území opět rozběhla velká výstavba, tentokrát šlo o rozsáhlé sídliště Modřany pro více než 26 tisíc obyvatel. V souvislosti s výstavbou sídlišť došlo v roce 1976 k odloučení malé části modřanského území do katastrálního území Lhotka a v roce 1983 byla naopak připojena menší část lhoteckého katastru. Patrně v roce 1981 se staly součástí územního obvodu MNV Modřany také Cholupice, ke kterým patřila i Točná.

Dne 20. října 1988 schválilo plenární zasedání Národního výboru hlavního města Prahy usnesení o územním obvodu a působnosti MNV v Praze 4-Modřanech. Do pravomoci MNV byla převedena část území spravovaná dosud Obvodním národním výborem v Praze 4 – část katastrálního území Hodkovičky, a nově vzniklé katastrální území Kamýk, které zahrnovalo části dosavadních katastrálních území Lhotka a Libuš, na nichž vyrostlo sídliště Lhotka-Libuš. Změna vstoupila v platnost 1. ledna 1989. V listopadu 1990 se Modřany staly jednou z městských částí, na které bylo hlavní město nově rozděleno. V listopadu 1994 byla městská část Praha-Modřany přejmenována na Prahu 12, která má v současnosti téměř 60 tisíc obyvatel.

Modřany nemají příliš mnoho historických památek. Nejvýznamnější je zdejší kostel Nanebevzetí Panny Marie. První zpráva o něm máme z roku 1329, ale patrně byl pobořen kolem roku 1420 a teprve kolem roku 1622 byl cisterciáky opraven. Už v roce 1648 ho opět zničila švédská vojska, která si ve zbořeništi zřídila skladiště střelného prachu. Až po Vestfálském míru cisterciáci kostel znovu opravili a od roku 1754 má v zásadě dnešní podobu. V uvedeném roce byla postavena také samostatná hranolová zvonice. Dodnes existuje i komořanský zámek. Od roku 1957 je v něm sídlo Českého hydrometeorologického ústavu.

Modřany se ve své době fakticky staly významným průmyslovým předměstím hlavního města Prahy. Nejstarším podnikem zde byl cukrovar, založený v roce 1861, později se do obce přestěhovaly některé pražské firmy nebo zde vznikly podniky nové. Nejznámějšími byly Modřanské strojírný (1913, v roce 1993 byly rozděleny na několik společností), Elektropřístroje (1926), Orion (1932), Mikrotechna (1935), Chirana (1935), Interpharma (1935), Grafotechna (1951) a další. V minulosti tu byly i dvě pily, cihelna a další podniky.

V roce 1891 v Modřanech vznikla pošta. Do té doby pošťák docházel (či dojížděl) až z Pankráce!

Z dnešního pohledu mají Modřany jednoduché a přímé spojení do Prahy, ale nebylo tak tomu vždycky. Až do počátku 20. století byla pobřežní komunikace přerušena vyšehradskou skálou, a proto veškerá silniční doprava musela z Podolí pokračovat přes Pankrác a Vyšehrad. Proto i v Modřanech ve své době hrála významnou úlohu řeka Vltava. Zastavovaly zde parníky jezdící do Prahy. Například v roce 1918 trvala cesta lodí asi třičtvrtě hodiny. V roce 1924 do Prahy jezdilo 11 spojů denně. Pro osobní plavbu nad Prahou tvořily modřanské mělčiny největší překážku při nižších stavech vody. I když kolesové parníky měly minimální ponor (při plném obsazení 75–80 cm), docházelo zde občas i při normálních vodních stavech k lehkým střetům lodí s vltavským dnem. Řeka se zde rychle zanášela a nepomáhalo ani časté bagrování. Pro trvalé splavnění v souvislosti s budováním radotínského přístavu v 80. letech byl jako definitivní řešení vybudován pohyblivý jez s plavební komorou o rozměrech 191×12 m; pro osobní dopravu však již jeho význam byl minimální.

Významnou roli sehrály ve zdejší dopravní historii přívozy. Jeden vedl z Komořan do Lahovic a v dobách řepných kampaní býval vedle něj zřizován další pro povozy s řepou. Není tedy divu, že v roce 1897 tento přívoz provozoval modřanský cukrovar. V roce 1945 zajišťoval jeho provoz modřanský a později zbraslavský MNV. V posledním období své existence byl vybaven spodním vodičem. Druhý přívoz spojoval Modřany s Lahovičkami a nacházel se přibližně v pokračování ulice U kina u dnešní železniční zastávky. Existoval ještě v roce 1971, kdy se za jeho použití platilo 50 haléřů. Další přívoz spojoval Modřany s Velkou Chuchlí. Byl proti dnešní ulici K jezu a zřízen byl snad v roce 1933. Od roku 1954 byla jeho existence promítnuta i do tarifních pravidel městské dopravy, protože tvořil součást tzv. povoleného přechodu mezi zastávkami Převoz na lince 117 a Velká Chuchle na trolejbusové lince 54. Použít ho bylo možné v relaci Komořany – Lihovar a zpět. Povolený přechod zanikl v roce 1974, samotný přívoz vzal za své asi o dva roky později, když byl zrušen v důsledku výstavby nového jezu. Tomuto přívozu předcházela jiná, obecní, o které máme prokazatelné zprávy z let 1898 až 1919, a který vedl přibližně proti ulici Pod Belarí.

Silniční most v Modřanech nikdy nebyl postaven a patrně ani navržen, nepočítáme-li pontonový most, který v roce 1757 postavili vojáci, a o který se strhla menší bitva mezi českým a pruským vojskem.

Vraťme se ještě na okamžik k silnicím. Cesta do Prahy se zlepšila 11. prosince 1904, kdy byl otevřen vyšehradský tunel a tím průběžná pravobřežní komunikace od Modřan k pražskému Podskalí (později silnice II/103). Ve své době tunel možná stačil, ale dnes, bezmála o sto let později, tvoří nepříjemnou dopravní soutěsku. Z Modřan vedly ještě další čtyři silnice místního rázu. Na jih pokračovala předcházející komunikace přes Komořany původně směrem ke zbraslavskému přívozu, později byla připojena na Závisti k předmostí nového mostu přes Vltavu, postavenému v roce 1896. Z této cesty odbočovala silnice do Cholupic (dnešní Hornocholupická). Další silnice vedla z dnešního Obchodního náměstí a po necelých třech stovkách metrů se větvila na cestu do Libuše (dnes ji připomíná ulice K Vltavě a část cesty u Vazovovy ulice). Severnější větev (jejím pozůstatkem je dnešní ulice Povodňová) vedla na Lhotku. Tyto tradiční silnice ustoupily na sklonku 70. let výstavbě nových sídlišť a nahradily je nové komunikace Československého exilu (původně Pětiletky), prodloužená v roce 1988 až k Modřanské, a také ulice Kolarovova, jejíž základ byl položen v roce 1979. I Modřanská ulice, klíčová komunikace této městské části, se výrazně změnila v 90. letech 20. století, kdy byla radikálně rozšířena a rekonstruována.

Existence cukrovaru byla dostatečně pádným důvodem k tomu, aby se o Modřany začali zajímat různí zájemci o podnikání v oboru železniční dopravy. Už v roce 1879 se dva pražští stavitelé, Schön a Wessely, ucházeli o koncesi ke stavbě a provozování normálně rozchodné koněspřežné dráhy z Chuchle od stanice České západní dráhy přes Lahovice do Modřan a Nuslí. Trať, postavená ze žlábkových kolejnic, měla vést středem zbraslavské silnice a Vltavu měla překonat po novém mostě. Podnikatelé sice obdrželi povolení předběžných technických prací, avšak tím informace o dalším osudu jejich záměru končí.

Jen o málo měsíců později se na scéně objevila další železniční společnost – České obchodní dráhy, u jejichž zrodu stál zkušený český železniční podnikatel Jan Muzika. Společnost navrhla stavbu místní dráhy z Nuslí do Modřan. S pracemi se začalo v létě 1881 a probíhaly mimořádně rychle. Už od 26. listopadu téhož roku (!) po trati mohly jezdit alespoň nepravidelné nákladní vlaky a od 1. března 1882 byla zahájena pravidelná osobní doprava. České obchodní dráhy provozovaly modřanskou místní dráhu do roku 1885, pak se dostala do vlastnictví Rakouské společnosti místních drah a v roce 1894 byla zestátněna.

Železniční spojení Modřan se však neomezilo jen na směr do Prahy, ale v roce 1897 bylo uvedeno do provozu i pokračování dráhy jižním směrem, přes Zbraslav (na pravém břehu Vltavy) a Vrané do Dobříše. V roce 1900 přibyla ještě odbočka ze Skochovic překrásným údolím Sázavy, která v pozdějších letech získala mimořádně velký turistický význam.

Místní dráha Nusle – Modřany (– Dobříš) vstoupila do české železniční historie také významnými pokusy Františka Křížka s elektrickou trakcí. K tomu účelu upravil pro jízdu na železničních kolejích akumulátorový tramvajový vůz č. 18 své pouliční dráhy Praha – Libeň – Vysočany a v dubnu 1899 s ním prováděl zkoušky v úseku Nusle – Modřany – Zbraslav – Měchenice. V té době jezdily z Prahy do Modřan pouhé dva páry vlaků ve všední dny. V neděli k nim ale přibývaly tři další, aby pokryly poptávku po rozmáhající se výletní dopravě.

Tou dobou se myšlenkou vhodné dopravní obsluhy Modřan a Zbraslavi zabývaly také mladé Elektrické podniky královského hlavního města Prahy. Už v lednu 1898 vznikl předběžný projekt tramvajové tratě z Palackého náměstí „*příští regulovanou ulicí Podskalskou a Libušinskou, pak projektovaným tunelem pod skálou Vyšehradskou, projektovanou silnicí u Podolského přístavu a odtud pak na vlastním tělese železničním podél pravého břehu Vltavy až do nádraží v Hodkovičkách, odkud po dohodnutí se správou dráhy mohly by jednotlivé vozy použít lokální dráhy a pojížděti až na Zbraslav a do výletního místa na Závisti.*“ Před EP však v té době stály důležitější úkoly (elektrifikace koňky a stavba sítě ve vnitřním městě) a projekt byl odložen. Není proto divu, že se v roce 1912 obce Zbraslav, Modřany, Hodkovičky a Braník samy ucházely o koncesi ke stavbě takové tratě. Zda jejich záměr zhatil nedostatek financí na takový projekt nebo první světová válka, se neuvádí.

Od roku 1899 (někdy se však uvádí i závěr roku 1898) byla v provozu téměř tříkilometrová železniční vlečka z branického nádraží kolem branických lomů a vápenek do tehdejší podolské cementárny, která stála v místech dnešního plaveckého stadionu a byla výraznou dominantou

oblasti. Vlečková kolej byla vybavena dvěma výhybnami a doslova sváděla k využití pro alespoň příležitostnou osobní dopravu. K tomu účelu se také zvažovala možnost její elektrifikace a připojení na tramvajovou síť. Velkou poptávku po dopravě se poprvé pokusily pokrýt Československé státní dráhy od 10. ledna 1919, kdy zavedly „*pravidelně denně na trati Zbraslav – Závist – Podol (cementárna) ... parním motorovým vozem čís. 1401 šest vlakových dvojic.*“ Pokus však skončil nečekaně nezdarem – paradoxně pro nezáměr cestujících, kterým se zřejmě zdála kilometrová vzdálenost mezi koncem vlečky a nejbližší zastávkou tramvaje (tramvajové koleje končily od roku 1910 v Podolí na křižovatce dnešních ulic Podolské a Na Dolinách) příliš velká. Doprava byla proto od 1. října 1919 zastavena. Ke druhému pokusu došlo v roce 1922, když byla tramvajová trať prodloužena až k cementárně. Od 2. července byla o nedělích zavedena na vlečce znovu osobní doprava ČSD a k všeobecnému překvapení těmito vlaky do Modřan a Zbraslavi opět téměř nikdo nejezdil, a proto byla už 6. srpna doprava opět zastavena. Zatím není známo, co bylo příčinou nezáměru cestujících o podolskou lokálku. Modřany, byly tedy opět odkázány jen na tradiční vlakové spojení. Cesta vlakem z Wilsonova nádraží přes Nusle a Krč do Modřan trvala bez dvou minut třičtvrtě hodiny.

Pro další spojení do Prahy museli tedy Modřanští nakonec vzít za vděk autobusovou dopravou. Nejdříve v únoru 1927 obsloužila část Zátíší (tehdy patřilo k Modřanům) soukromá linka Františka Jirouška z Jungmannova náměstí. Jiroušek měl v Zátíší svůj hotel, a tak si od linky sliboval víc klientů. Od 7. listopadu 1927 jezdil nějaký čas z Prahy (Karlova náměstí) přes Modřany a Zbraslav na Slapy také soukromý podnikatel Jan Radník, avšak bez koncese. V roce 1929 se rozhodly zavést Elektrické podniky autobusovou linku od konečné tramvaje v Braníku (přibližně od dnešní zastávky tramvaje Dvorce a samozřejmě po staré silnici) do Hodkoviček na dnešní křižovatku Modřanské a V Hodkovičkách). Dne 18. října 1929 vyjela linka označená písmenem L. Brzy se ukázalo, že o pravidelnou dopravu (tehdy v intervalu 30, ve špičce 15 minut) je značný zájem, protože mnoho cestujících u branického nádraží přestupovalo z vlaku. Proto byla linka nejdříve posílena a od 1. června 1930 prodloužena až do Modřan k čáře potravní daně. Když viděl úspěch autobusové dopravy zbraslavský podnikatel v tomto oboru, Vladimír Nedoma, který měl koncesi na linku z Prahy přes Zbraslav do Nového Knína, začal 16. srpna 1930 jezdit svými autobusy z Braníka do Modřan také, avšak bez koncese, a navíc se snažil všemi možnými způsoby přebírat Elektrickým podnikům cestující tým, že předjížděl jejich autobusy, zaváděl úmyslně nižší jízdné a podobně. Byl za své praktiky pokutován živnostenským referátem. Od roku 1931 místo něho jezdil (také bez povolení) Jan Holub, ale ten nakonec od 16. listopadu 1931 dopravu zastavil. Úspěch autobusové linky L nakonec zhatila 30% daň z jízdného za hranice obce, pro kterou EP od 13. února linku zrušily a do Modřan začaly jezdit autobusy ČSD (linka 1018 se třemi páry spojů denně od Wilsonova nádraží). Stále rostoucí požadavky na dopravu se projeví i v železniční dopravě. Od 24. října 1937 byla v Modřanech zřízena nová železniční zastávka, která byla situována blíž k severnímu uskupení továren.

Od 1. června 1936 se do Modřan městské autobusy – namísto linky ČSD – vrátily v podobě autobusové linky X, vedené od konečné tramvaje u branických ledáren až do zastávky Ul. Jiřího z Poděbrad (přibližně odpovídající dnešní zastávce K Vystrkovu). Byla to na mnoho let typická modřanská linka, od konce roku 1951 označovanou číslem 117. Vzhledem k významu modřanských továren jezdila i po téměř celé válečné období, i když byla zkrácena do středu obce s omezeným počtem spojů. Od roku 1947 jezdila opět až k modřanskému cukrovaru, přičemž v letním období za příznivého počasí byly některé spoje o nedělích prodlužovány do zastávky Na srážce, později až do Komořan. Od roku 1950 začala dojíždět do zastávky Komořany u Modřanských strojírů část spojů ve špičkách všedních dnů, později postupně všechny spoje celotýdenně. V roce 1958 vznikla nová větev linky pro obsluhu kolonie Baba III. (Zastávka Baba III je totožná s dnešním Násirovým náměstím, avšak komunikace vypadaly poněkud jinak.)

V roce 1959 byla pokusně zavedena rekreační linka 222 z Jiráskova náměstí do Komořan, ale neosvědčila se. V roce 1966 byla do Modřan prodloužena linka 106, která do té doby spojovala branické nádraží s Kačerovem, a nově dojížděla místo „stosedmnáctky“ na Babu III.

Po připojení Modřan ku Praze byla pro lepší dopravní obsluhu Tylovy čtvrtě zavedena 20. ledna 1969 nová autobusová linka 150. V roce 1970 se stala novinkou linka 165, která nahradila část tehdejší autobusové linky ČSAD 01113 (Praha – Šeberov – Modřany) v úseku

Kunratice, Šeberák — Modřany, Tylovo náměstí. Tehdy jezdila ještě po staré libušské silnici. Provoz linky byl pro pražskou MHD v té době zcela atypický, protože ji tvořilo jen několik spojů v pracovní dny. Ráno jezdil jen jeden pár spojů, zajištěný přejezdem z linky 114, odpolední pár jedním „kmenovým“ vozem, který pak přešel na linku 117 a poslední spoj zajistil zatahující autobus linky 117. Teprve v roce 1978, po prodloužení do Jižního města, se ze „stopětašedesátky“ stala linka městského charakteru s intervalovým provozem.

V roce 1971 byla na Babu III zavedena linka 170, aby odstranila přepravní nevyváženost linky 106, která byla opět zkrácena do Braníka. V témže roce byla zavedena také linka 173 pro obsluhu oblasti Na Beránku, avšak dojíždějí až za hranice Prahy do Cholupic, protože jinde nebylo možné zřídit obratiště. Směrovou nabídku linek MHD v roce 1975 rozšířila linka 205 od stanice metra Budějovická, vedená tehdy ještě po staré lhotecké silnici (jen první měsíce provozu jezdila dočasně – vzhledem k rekonstrukci vozovky – bez zastávek objíždkou přes Libuš) a v roce 1979 nové linky 240 a 245, které místo autobusů ČSAD zajistily spojení také s oblastí Zbraslavi a Radotína.

V souvislosti s výstavbou sídliště Modřany začaly vznikat další linky a docházelo i k dočasným i trvalým změnám v souvislosti s rekonstrukcemi, rušením a výstavbou nových komunikací. V roce 1986 vznikly například linky 210 a 153 (o rok později i 253), které zajistily přímé spojení sídlišť se stanicí metra Smíchovské nádraží na trati B.

Přelomem v základní dopravní obsluze Modřan se stal 27. květen 1995, kdy byla po neuvěřitelně dlouhém období výstavby dána do provozu nová tramvajová trať Nádraží Braník – Sídliště Modřany rychlodrážního charakteru, což mělo za následek zásadní přestavbu linkového vedení autobusů v celé oblasti. Ke změnám došlo i v železniční dopravě. Výstavba tramvajové tratě znamenala nejen přeložku železnice blíž k Vltavě (1992), ale i změnu v uspořádání železničních zastávek. V blízkosti Obchodního náměstí vznikl vybudováním nové zastávky Praha-Modřany zastávka přestupní uzel tramvaj – železnice. Celkově je možné dnes říci, že Modřany mají kvalitní obsluhu městskou hromadnou dopravou s vazbou na dvě tratě metra a díky tramvaji i přímé spojení s centrem města.

Přestože konečná autobusů městské dopravy u Modřanských strojíren nese od svého vzniku začátkem 50. let název Komořany, neleží na komořanském katastru, který zůstával bez přímé dopravní obsluhy – nepočítáme-li krátkodobou existenci již zmíněné Radníkovy linky Praha – Modřany – Zbraslav – Slapy – až do roku 1959. Teprve v tomto roce byla část spojů linek ČSAD 01069 (pozdější 10900) a 01074 (10950), vedených ve směru na Dolní Břežany dříve jen přes Cholupice, odkloněna přes Komořany a Břežanským údolím se zastávkou na znamení Komořany „Závist“. Zároveň zde začala jezdit i nová linka ČSAD ve směru na Zbraslav 01123 (11690). V roce 1961 k nim přibyla linky 01115 (11150) do Oleška. Spoje linky 10950 byly později vráceny do původní trasy a linky 11690 byla v roce 1979 nahrazena linkami DP v rámci zajišťování dopravy do oblasti Zbraslavi a Radotína. To byly první linky městské dopravy, které se v Komořanech objevily. Zbývající dvě linky ČSAD byly po krátké době provozování privatizovanou společností ČSAD Vršovice, a. s. začleněny do systému integrované dopravy, avšak s upraveným vedením mimo Komořany. Městská linka 245 byla doplněna a posléze nahrazena linkou 165, která zde nyní zůstala jediným autobusovým spojem.

Od 24. ledna 1997 byla zřízena na železniční trati 210 nová zastávka Praha-Komořany a část města je nyní odtud výhodně dostupná touto kolejovou dopravou. Pro zajímavost na tomto místě dodejme, že železniční zastávka Praha-Komořany existovala krátce již dříve (od 10. května do 14. července 1995), avšak ve zcela jiné poloze. Byla zřízena na železniční vlečce podniku SEMOS, a. s. (bývalé Modřanské strojírny, resp. Sigma Modřany) v době, kdy železnice zajišťovala náhradní dopravu při úplné uzavírci Komořanské ulice v době její rekonstrukce, při které nebylo možné zajistit vhodné odklony pravidelných autobusových linek. Provoz jedním motorovým vozem v intervalu 20 minut zajišťovala Středočeská železniční společnost.

MODŘANY. - Cukrovar.

