


Katastrální území	MOTOL	
Připojeno ke Praze	1922	
Městská část	Praha 5	
Správní obvod	Praha 5	
Obvod hl. m. Prahy	Praha 5	
Údaje o linkách k datu 31.12.2024		
Textový popis k roku 2004	Počet obyvatel 2021: 3973	
Poslední úprava obsahu: 14.1.2025 22:01	Rozloha: 319,2 ha	

Linky MD MOTOL			
linka	*	†	
<i>tr-122</i>	<i>16.09.1872</i>	<i>30.06.1994</i>	zastávka 15.05.1938–27.05.1989
a-N	03.08.1930	30.11.1937	
d-9	01.12.1937	13.01.1974	
d-9/n	17.12.1945	04.09.1977	noční
a-120/IV	08.11.1967	01.11.1985	
a-164	30.06.1969	26.10.1988	
a-167	03.01.1971		
a-179	30.04.1972	30.04.2016	
a-252 (52)	01.04.1975	25.11.1985	úcelová
a-219/II	29.05.1978	26.10.1988	
a-174/II	13.08.1978	29.08.2015	
a-11 (11/Šk)	04.09.1978	30.06.1982	Šk
a-12 (12/Šk)	04.09.1978	30.06.1982	Šk
d-16/n	08.11.1979	01.07.1980	noční
a-225/IV	08.11.1979	26.10.1988	
a-230	22.12.1979	02.11.1985	
a-249/II	22.12.1979	26.10.1988	
d-9/n/II	02.07.1980	02.11.1985	noční
d-9	25.10.1980	09.01.1984	
a-451 (51)	09.11.1980	06.03.1983	úcelová
a-422	05.04.1983	30.06.1983	Šk
a-184/II	01.09.1983	02.11.1985	
a-508	01.09.1983	26.10.1988	noční
d-15	10.01.1984	02.11.1985	
a-422/II	03.09.1984	30.06.1993	Šk
a-423	15.10.1984	30.06.1998	Šk

d-7/VI	03.11.1985	30.06.1987	
d-98 (58)	03.11.1985	30.06.1987	noční
d-4	02.05.1988	08.11.1998	
d-98 (58)	02.05.1988		noční
d-9	26.10.1988		
a-180/III (463)	27.10.1988		
<i>a-451/II</i>	03.07.1989	31.07.1989	úcelová
d-7/VI	03.05.1990	28.06.2002	
<i>ž-S65 (tr-122)</i>	01.07.1994		
a-184/V	31.08.1998	09.12.2011	
d-10/II	09.11.1998		
d-7/VI	19.10.2002	03.10.2008	
d-99 (59)	01.07.2004		
a-347	12.12.2004		příměstská
a-910 (510)	01.07.2005	29.08.2008	noční
a-902 (502)	30.08.2008		noční
d-4	04.10.2008	28.11.2009	
d-16	29.11.2009		
a-168	12.12.2011		
a-352	07.04.2015	30.04.2016	příměstská
a-301/II	07.04.2015	30.04.2016	příměstská
m-A	07.04.2015		
a-184/VI	07.04.2015		
a-380	07.04.2015		příměstská
a-174/II	01.05.2016		
a-304/III	15.12.2019		příměstská
a-365/II	15.12.2019		příměstská

MOTOL

„V příštím měsíci má dojít k zahájení jízdy na prodloužené trati elektr. dráhy z Košíř Zámečnice do Motola k vojenským barákům. Na první jízdu po tomto úseku těší se jak košířští, tak i motolští občané a poněvadž v poslední době Elektrické podniky podobná zahájení jízdy dosti macešsky odbývají, usnesla se místní rada košířská Elektrické podniky zvlášť požádati aby do Motola bylo uspořádáno zahájení jízdy slavnostním způsobem. Místní rada chce tím dáti možnost zástupcům okresu Praha XVII. uvítati a zhodnotiti význam dokončení tak skvělého díla, jednak pak také občanům motolským k projevení díků těm, kteří se o věc zasloužili.“ Tolik z článku uveřejněném v odpoledním vydání novin *Expres* 23. listopadu 1937. Tomuto bezpochyby největšímu mezníku v historii motolské dopravy ještě pár kapitol předcházelo.

Motol patřil z hlediska počtu obyvatel mezi ty menší obce, které byly v roce 1922 k hlavnímu městu Praze připojeny. Měl v té době jen 722 obyvatel. Ani výhodná poloha na důležité plzeňské silnici, bývalé významné obchodní stezce, příliš jeho rozvoj ve srovnání s jinými obcemi do té doby neurýchnila.

Obec se původně dlouho jmenovala Motoly; tento tvar se uvádí dokonce ještě v zákoně o vytvoření tzv. Velké Prahy v roce 1922. Teprve pak definitivně převážila podoba „Motol“, která byla ještě na začátku 20. století považována za nespisovnou. Samo jméno Motol je podle pověstí tradičně odvozováno od postavy téhož jména, avšak někteří jazykovědci se přiklánějí k jinému původu – z praslovanského kořene *mot-* pochází české přídavné jméno „mutný“ (tj. kalný, špinavý) a jméno Motol či Motoly možná znamenalo kalný či bahnitý potok. Existují i výklady, že souvisí se slovy motýl nebo motolice.

Nejstarší písemná zpráva o Motolu pochází z roku 1146, kdy patřil slavnému svatojiřskému klášteru. Část pozemků svého času patřila také cisterciáckému klášteru v Plasích. Dlouho Motol patřil maltézským rytířům. Pouze v období husitských válek a v době pobělohorské byl načas zabaven. Maltézští rytíři zde postavili zámek a další památkou se v roce 1754 stala kaple Nalezení sv. Kříže, jedna z posledních staveb K. I. Dienzenhoffera.

Po vytvoření moderních obcí podle zákona z roku 1849 byl samostatnou obcí tvořenou jediným katastrálním územím. Motol byl zemědělskou obcí a jediný průmysl představoval pivovar a nevýznamné menší lomy a hlinišť. Po připojení ku Praze vytvořil společně s Košířemi a Jinonicemi Prahu XVII. V té době k Motolu patřily na severu i dvě odlehlé usedlosti Ladronka a Šafránka. Samotná ves ležela po stranách plzeňské silnice západně od zámku. Teprve v roce 1925 začaly vznikat rodinné domy v lokalitě Pod Homolkou, což v meziválečném období přispělo k rychlejšímu přibývání obyvatel. Malá skupina domků vyrostla také východně od Šafránky (říkalo se tu Na Motolské Šafrance) a na Hliníku byla postavena nouzová kolonie dřevěných či zděných domků. Rozsáhlé plochy zaujímal vojenská cvičiště – táhla se od zámku (v té době byl sídlem 101. dělostřeleckého pluku) až k bělohorské zástavbě a také jižně od Plzeňské patřily vojsku rozsáhlé plochy. Na sklonku 30. let bylo motolské teritorium v oblasti Homolky zvoleno za vhodné místo pro novou pražskou nemocnici. V roce 1937 se dokončil jen Masarykův ústav pro léčení lupusu a v roce 1943 se postavilo 12 pavilonů provizorní barákové nemocnice (nešlo však o vojenské domy, jak bývá někdy uváděno). Ačkoliv šlo o provizorium na 10, maximálně 15 let, slouží i dnes (tedy 60 roků!) dál svému účelu.

Po druhé světové válce došlo k první významnější úpravě motolských hranic a Ladronka a domky Na Motolské Šafrance byly připojeny k Břevnovu, samotná usedlost Šafránka dál zůstala částí Motola, který v rámci změn získal i část pozemků v Podhájí. V roce 1949 Motol, Jinonice, Košíře a malá část Smíchova vytvořily nový obvod Praha 4. Na počátku roku 1954 v Motole zahájilo provoz nové krematorium.

V roce 1960 se Motol stal součástí městského obvodu Praha 5 (od roku 1990 stejnojmenné městské části). Jen malá část katastrálního území Motol s usedlostí Šafránka byla už od roku 1952 spravována z tehdejší Prahy 5 (Břevnov aj.) a po změnách v roce 1960 byla součástí nové Prahy 6. Teprve v roce 1990 byla tato část katastrálního území Motol definitivně připojena k Břevnovu. V letech 1970–1977 bylo v Motole postaveno menší sídliště Homolka s 877 byty pro 2245 obyvatel. V roce 1983 byla od Motola oddělena část území na západě a začleněna do území Řepy, aby byla katastrálně sjednocena tamní budovaná sídliště. Se skluzem půl století se začaly v Motole stavět definitivní nové nemocniční komplexy. V roce 1970 byla v Motole dokončena nová dětská nemocnice, v roce 1989 nemocnice Na Homolce a v roce 1996 Fakultní nemocnice Motol.

Všechny stavby, které jsme v předchozích řádcích zmínili, měly pochopitelně i vliv na dopravní potřeby této části hlavního města.

Jak již bylo uvedeno, Motol ležel při významné silnici do Plzně, označované také názvem „Berounsko-Haselbašská“, která představovala základní spojení s hlavním městem. Všechny ostatní polní cesty pro obec měly jen čistě lokální význam. Připomeňme ovšem, že původní výpadovka není totožná s dnešní Plzeňskou, ačkoliv až do roku 1972 nesla totéž jméno. Starou plzeňskou silnicí jsou dnešní ulice Za Opravnou, Zahradníčkova a Ke Kotlářce. Veřejná hromadná doprava se Motolu dlouho vyhýbala. Od roku 1872 sice po jižním okraji motolského katastru vedla železniční trať Buštěhradské dráhy, ale nebyla zde žádná zastávka.

V roce 1924 začaly jezdit tramvaje až na Zámečnici, tj. k dnešnímu Košířskému náměstí. Pro Motolské to bylo ovšem stále ještě značně daleko. Museli tedy vzít za vděk alespoň několika

„dálkovými autobusovými linkami“, které tu jezdily do Sobína, na Mořinu, na Kladno či do Beřouna, které provozovaly různé firmy, které jsme zmínili v kapitole o Košířích.

Teprve 3. srpna 1930 zavedly Elektrické podniky vlastní autobusovou linku **N** mezi Zámečnicí a Motolem, která jezdila dnešní Zahradníčkovou ulicí, takže výhodně zajistila i dopravu v oblasti Pod Homolkou. Její další prodloužení k Bílému Beránku už pro obsluhu Motola mělo už menší význam a zlepšilo snad jen obsluhu jeho nejzápadnější části. Daňovými důvody vynucené zkrácení linky do zastávky Háje nemělo na obsluhu Motola žádný vliv.

Zavedení autobusové linky **N** bylo od počátku chápáno jako dočasné, protože Motol byl předurčen tramvajové dopravě. Podmínkou k výstavbě tramvajové tratě bylo výrazné rozšíření Plzeňské třídy a její napřímení přeložení do nové osy, kdy koleje byly umístěny na vlastním tělese. Stavba probíhala především v roce 1937, kdy už od 7. července po rozestavěné trati jezdily pracovní vlaky, přepravující stavební materiál. Současně s tratí se stavěla i nová vozovna, která měla nahradit malé vozovny v Košířích a na Smíchově. Provoz prodloužené tramvajové linky č. 9 v úseku Zámečnice – Vozovna Motol byl slavnostně zahájen 1. prosince 1937, vozovna vypravila první vlaky o tři dny později. Autobusová linka **N** byla zrušena, protože provozovat ji ve zkrácené trase, fakticky jen přes staromotolskou zástavbu, by bylo neekonomické. Zavedení tramvajové dopravy do Motola bylo vskutku významnou událostí, paradoxem zůstává, že obyvatelům Pod Homolkou se docházková vzdálenost za zastávky městské hromadné dopravy poněkud prodloužila. V době zahájení provozu na tramvajové tratě ještě nebyly dokončeny vozovky po stranách zvýšeného tělesa a automobilová doprava stále jezdila po staré silnici. Vozovky nebyly hotové ještě ani během války, ačkoliv terénní úpravy byly provedeny až ke styku staré a nové Plzeňské ulice.

Tramvajová linka č. 9, v roce 1946 prodloužená o jednu zastávku, představovala po tři desítky let jediné přímé spojení veřejnou dopravou s ostatními částmi Prahy, protože nic jiného tehdejší motolská komunikační síť nedovolovala. I další prodloužení tramvajové tratě alespoň ke krematoriu se v padesátých letech ukázalo jako problematické a bylo po desetiletí neuskutečnitelným snem staromotolských obyvatel. V Motole nebylo možné vybudovat ani tramvajovou smyčku, a tak byla tamní konečná devítky posledním místem v Praze, kde se „kuplovalo“ se starými soupravami na dvou kolejových přejezdech až do roku 1974, kdy byl úsek trati od motolské vozovny dočasně zrušen.

První novinkou v motolské dopravě se 8. listopadu 1967 stalo zavedení autobusové linky č. 120 (Petřiny – Jarov), která jako první využívala novou ulici Kukulovu a nabídla tak po třiceti letech zcela nový přepravní směr. Oblast motolské nemocnice a zástavby Pod Homolkou (nazývaná svého času také jako Nový Motol) byla obslužena v roce 1971 zavedením autobusové linky č. 167. Zpočátku jezdila od motolské konečné tramvaje, ale po několika měsících byla ukončena na Kotlářce, později byla převedena přes nové sídliště Homolka a časem vytvořila i základní obsluhu zdejších nemocničních zařízení.

Velký zásah do motolské dopravy představovala dlouhodobá rekonstrukce košířského úseku Plzeňské třídy v letech 1977–1979, během které byly tramvaje dočasně nahrazeny autobusy a vypravování z vozovny Motol probíhalo po provizorní manipulační jednokolejné trati v Kukulově ulici. V běžném provozu s cestujícími se tramvaje vrátily do Motola (ale jen k vozovně) až v roce 1980.

V roce 1985 začaly jezdit městské autobusy také novou ulicí Bucharovou, která v prostoru bývalé konečné tramvajím mimoúrovňově kříží ulici Plzeňskou.

Teprve tramvajová trať do Řep v roce 1988 obsloužila krematorium. Při její výstavbě, spojené s výrazným rozšířením Plzeňské ulice, však byla zbořena velká část starého Motola, takže linky, po této trati vedené, mají význam spíše pro vzdálenější oblast Řep.

