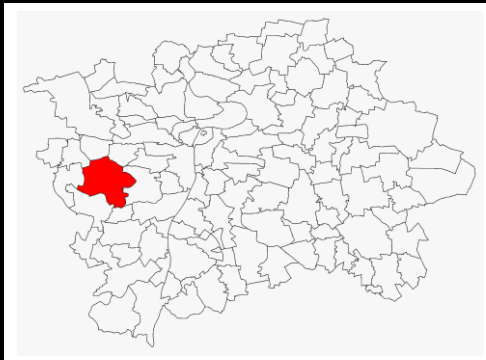


Katastrální území	STODŮLKY	
Připojeno ke Praze	1974	
Městská část	Praha 13, Řeporyje	
Správní obvod	Praha 13	
Obvod hl. m. Prahy	Praha 5	
Údaje o linkách k datu 31.12.2023		
Textový popis k roku 1999	Počet obyvatel: 63 977	
Poslední úprava obsahu: 25.12.2023 15:00	Rozloha: 962,5 ha	

Linky MD STODŮLKY		
linka	*	†
<i>tr-122</i>	<i>16.09.1872</i>	<i>30.06.1994</i>
a-N	21.09.1930	04.02.1933
a-164	30.06.1969	11.11.1994
a-219/II	29.05.1978	26.10.1988
a-225/IV	08.11.1979	26.10.1988
a-230	22.12.1979	02.11.1985
a-249/II	22.12.1979	06.04.2015
a-418 (18/Šk)	22.12.1979	01.11.1985
a-256/II	23.11.1981	06.04.2015
a-422	05.04.1983	30.06.1983
a-184/II	01.09.1983	02.11.1985
a-508	01.09.1983	29.08.2015
a-422/II	03.09.1984	30.06.1993
a-423	15.10.1984	30.06.1998
a-174/II	17.06.1985	
a-130/III	03.11.1985	31.08.2012
a-184/III	03.11.1985	11.11.1994
a-142/II	25.01.1986	11.11.1994
a-211/II	09.12.1986	11.05.1987
a-211/III	31.08.1987	11.11.1994
m-B	26.10.1988	
<i>d-4</i>	<i>26.10.1988</i>	<i>08.11.1998</i>
<i>d-9</i>	<i>26.10.1988</i>	
<i>d-98 (58)</i>	<i>26.10.1988</i>	
a-149	27.10.1988	31.08.2012
a-179	27.10.1988	30.04.2016

Šk

Šk

noční

Šk

Šk

noční

a-180/III (463)	27.10.1988		
a-230/II	27.10.1988	27.08.2016	
a-219/III	04.09.1989	09.12.2011	
<i>a-462</i>	<i>04.09.1989</i>	<i>26.11.1989</i>	účelová
<i>d-7/VI</i>	<i>03.05.1990</i>	<i>03.10.2008</i>	
a-428/II	03.09.1990	28.06.1991	Šk
a-142/III (460)	24.09.1990	09.12.2011	
a-225/V	23.11.1990	06.04.2015	
a-352	11.01.1992		příměstská
a-235/III	18.12.1993	06.04.2015	
a-211/IV (459)	20.12.1993	09.12.2011	
a-457/II	25.04.1994	11.11.1994	účelová
<i>ž-S65 (tr-122)</i>	<i>01.07.1994</i>		
a-184/IV	12.11.1994	30.06.1995	
<i>a-257/II</i>	<i>12.11.1994</i>	<i>30.06.1995</i>	
a-164	01.07.1995	06.04.2015	
a-301	22.12.1995		příměstská
a-184/V	31.08.1998	09.12.2011	
<i>d-10/II</i>	<i>09.11.1998</i>		
<i>d-99 (59)</i>	<i>01.07.2004</i>		noční
a-910 (510)	01.07.2005	29.08.2008	noční
a-902 (502)	30.08.2008		noční
<i>d-16</i>	<i>29.11.2009</i>		
a-214/II	11.12.2011	06.04.2015	
a-266/II (566)	12.12.2011		Šk
a-168/V	12.12.2011		
a-137	01.09.2012		
a-176	01.09.2012	14.09.2014	
a-143	15.09.2014	30.10.2015	
a-142/IV	07.04.2015		
a-184/VI	07.04.2015		
a-380	07.04.2015		příměstská
a-246/II (255)	07.04.2015		
a-904 (504)	30.08.2015		noční
a-149/II	31.10.2015		
a-130/IV	28.08.2016		
a-225/VI	01.07.2017		
a-304/II	15.12.2019		příměstská
a-394/II	14.12.2020		příměstská
a-418/VII	23.10.2023		příměstská

STODŮLKY

Snad málokterá obec od svého připojení ku Praze v roce 1974 prošla takovým rozvojem jako Stodůlky. Stačí jen srovnat údaje o počtu zdejších obyvatel z roku 1900 (1132 osob) s léty 1930 (2641), 1980 (2925) a 1991 (35 463!). První zmínka o Stodůlkách pochází z roku 1159; to patřily johanitům. Z roku 1292 pochází první připomínka zdejšího kostela. Stodůlky tehdy patřily Marii z Hardeku, vdově po Oldřichovi I. z Hradce, ale na části zdejších pozemků hospodařili i jiní majitelé. V roce 1429 se Stodůlky dostaly na dlouhá staletí do majetku purkrabství Pražského hradu. Moderní politická obec Stodůlky vznikla v roce 1849 v politickém okrese Smíchov. Na jejím katastru se však zástavba vyvíjela na více místech. Koncem 18. století už existovala například nedaleká samota Na Lužinách, která v roce 1910 už čítala 43 domů s 290 obyvateli. Vlastní Stodůlky v téže době měly 78 domů se 718 obyvateli. K obci patřila i známá hospoda Bílý Beránek při plzeňské silnici (teprve v nedávné době zbouraná) a dvůr Hájce. Poblíž Hájů později rovněž vznikla rozsáhlejší zástavba, která z hlediska dopravního jen vzdáleně souvisí s ostatními částmi obce; její spád je výrazně orientován k Plzeňské ulici a v současné době jen pro tuto oblast má význam tramvajová trať tečující zde stodůlecký katastr. Další skupina domků, Kopanina, vznikla západně od dnešní Jeremiášovy ulice. O něco severněji, směrem k Bílému Beránku, vyrostla část Pod Zličínem. V období první republiky byly postaveny další soubory rodinných domků – v západní části Lužin Nová Kolonie a severozápadně od ní Na Vidouli. Stodůlky byly typickou zemědělskou obcí. Ze 724 hektarů rozlohy na počátku našeho století tvořily plných 603 pole, 35 ha pastviny, louky 25 a zahrady 29 ha. Téměř u všech skupin domů vznikly cihelny.

Součástí hlavního města se Stodůlky staly v roce 1974 a i nadále na jejich území působil vlastní místní národní výbor. Po roce 1990 se staly základem městské části Praha-Stodůlky. Usnesením pražského zastupitelstva z 28. března 1991 byla městská část přejmenována na Prahu-Jihozápadní Město, přejmenované k 19. listopadu 1994 na Prahu 13. K té kromě Stodůlek patří ještě Třebonice, jimž je věnována samostatná kapitola, protože byly v době svého připojení ku Praze samostatnou obcí. Zejména po roce 1980 se Stodůlky změnilly k nepoznání. V rámci souboru Jihozápadního Města vzniklo v letech 1978–1985 sídliště Stodůlky (2115 bytů pro 7650 obyvatel) a od roku 1980 se stavělo sídliště Lužiny pro více jak 26 tisíc obyvatel. Výstavba dalších sídlišť Jihozápadního Města vyvolala změnu katastrálních hranic bývalé obce. Ke Stodůlkám byla v letech 1981 a 1989 připojena část Jinonic (na tomto území vznikly Nové Butovice projektované téměř pro 20 tisíc lidí) a část Řeporyjí s Velkou a Malou Ohradou, kde vzniklo sídliště Velká Ohrada pro více než 13 tisíc obyvatel.

Ve Stodůlkách býval románský kostel sv. Jakuba Většího. Ve dvou jeho oknech byly ještě v polovině minulého století zbytky maleb na skle asi ze 13. století. Kostel však byl na počátku tohoto století zbořen a nahrazen novým pseudogotickým z let 1901–1903. A tak je dnes vlastně nejstarší památkou Stodůlek kaple Nalezení sv. Kříže v Hájích. Pochází z let 1743–1754 a byla postavena pravděpodobně podle návrhu K. I. Dienzenhoffera. V obci najdeme také souvislejší zástavbu pozdně barokního, resp. klasicistního charakteru z doby kolem roku 1800 a také z první poloviny 19. století (např. č.p. 6, 7, 11, 27).

Dá se říci, že dlouhá staletí zajišťovala spojení Stodůlek s Prahou především plzeňská silnice a cesta odbočující od Bílého Beránka (dnešní severní část Jeremiášovy a „stará“ Kovářova). Místní význam pak měly silnice do Jinonic (dnešní Armády, jejíž část zanikla výstavbou Nových Butovic) a do Řeporyjí (severní část zanikla výstavbou sídliště Lužiny, jižní část představuje dnešní Jáchymovská). Veřejná hromadná doprava začala do Stodůlek pronikat po plzeňské silnici. Nejdříve však v roce 1926 požádala stodůlecká obecní rada pražské Elektrické podniky, aby do jejich obce prodloužily právě zavedenou autobusovou linku E (Smíchov – Jinonice). Když Elektrické podniky žádost odmítly s odůvodněním, že musí přednostně budovat spojení obcí připojených už ku Praze, rozhodli se Stodůlečtí podniknout na svou dobu velmi smělý krok a sami požádali o koncesi k provozování autobusové dopravy na čtyřech linkách: 1. Radlice, škola – Jinonice – Lužiny – Stodůlky – Bílý Beránek – Motol – Košíře, Zámečnice; 2. Stodůlky – Řeporyje – Řeporyje, nádraží – Ořech; 3. Košíře, Myslíkova (dnešní Jinonická) – Waltrůvka – Jinonice – Stodůlky a 4. Košíře – Stodůlky – Chaby – Třebonice – Dušníky. Snaha

stodůlecké radnice byla úspěšná a skutečně jí byla 6. března 1928 pro uvedené linky udělena koncese. Dopravu pro obec zahájila 2. září 1928 pražská Autodopravní akciová společnost. Podle dosavadních poznatků se však jezdilo zpočátku jen na první lince a zřejmě jen v úseku Stodůlky – Košíře, od roku 1930 je dále doložena i třetí z uvedených linek Košíře – Jinonice – Stodůlky, rovněž provozovaná ADS. Počátkem října 1933 obec zrušila s Autodopravní společností nájemní smlouvu a dopravu převzal soukromý stodůlecký podnikatel Antonín Boháč. Denně provozoval 8 či 9 spojů. V Košířích byla konečná v Arbesově ulici (dnešní U Kavalírky), odkud bylo možné dál k cestě do Prahy použít tramvaj. Jedna cesta ze Stodůlek do Košíř stála v roce 1935 2,50 Kč, za týdenní jízdenku se platilo 30 Kč. Úsek po Plzeňské třídě k Bílému Beránku, resp. k Hájům, obsluhovala v letech 1930–1937 také autobusová linka Elektrických podniků **N** a autobusy dalších soukromníků. Linka Košíře – Bílý Beránek – Stodůlky se stala na dlouho hlavním dopravním spojením obce s Prahou. Jen se v průběhu let měnilo označení, a nakonec i provozovatel, kterým se od roku 1950 stalo ČSAD (linka 4037). Brzy pak byla částečně prodloužena k jinonickému k Motorletu. V polovině 50. let (v té době pod č. 01112) jezdilo v pracovní dny 16 spojů, většinou v úseku Motol – Stodůlky s vybranými spoji Motol – Jinonice, závod či Smíchov, Nábřežní ul. – Stodůlky. Samostatné spoje, označené jako linka 01112a, jezdily ze Stodůlek do Jinonic, ojedinele do zastávky Košíře, Jinonická. Od roku 1969 byla linka označována v jízdních řádech jako „místní doprava Praha – Stodůlky, linka č. 1“. Společně s Horními Počernicemi to byly jediné dvě linky, které získaly charakter městské dopravy, v roce 1977 dále umocněný zavedením shodného odbavovacího systému pomocí maďarských označovacího strojů jako v systému MHD v Praze i když tarifně nekompatibilního. I když katastrem Stodůlek prochází od roku 1872 železniční trať bývalé Buštěhradské dráhy, neměla pro přímou obsluhu jejich území žádný praktický význam, a to jednak pro nepatrný rozsah osobní dopravy a současně značnou odlehlost stanic a zastávek. Po zrušení zastávky Cibulka v roce 1877 zůstaly nejbližší stanicí Řepy na zličínském katastru. V době rozšíření osobní dopravy na této trati koncem 20. let, spojenému s vybudováním nových zastávek, bylo již výhodnější použití existující dopravy autobusové. I zastávka na vlastním katastru, zřízená teprve 15. května 1938 byla umístěna ve vztahu k zastávbě značně nevhodně. (V roce 1951 se tato zastávka po malé úpravě hranic mezi Prahou a Stodůlkami ocitla mimo stodůlecký katastr. V roce 1989 byla přeložena mnohem blíže ke Smíchovu, a ačkoliv i dnes nese jméno Praha-Stodůlky, nemá s jejich územím už vůbec nic společného). Užitečným železničním spojením v „předautobusovém“ období tak byla od roku 1873 pouze rudenská trať vedená hlubočepským údolím s nejbližší stanicí v Řepojích, nabízející vždy alespoň několik párů vlaků denně. Významným mezníkem veřejné dopravy se stal rok 1978. Od 29. května zahájila provoz autobusová linka č. 219 z Kotlářky přes Bílý Beránek a Stodůlky do Jinonic, která nahradila dosavadní linku ČSAD a ve Stodůlkách začala éra pražského Dopravního podniku. (Pro úplnost dodejme, že první linku, kterou DP začal na stodůleckém katastru byla v roce 1969 linka 164 do Zličína vedená po Plzeňské). Brzy přibýly linky 230 a 249 a s postupným osídlováním nových sídlišť v 80. letech nastalo období různých provizorních přeložek i výstavby nových komunikací, které od základu změnily dopravní poměry v celé oblasti. Opožděování výstavby metra proti původním předpokladům a potřebám již osídlovaných sídlištních souborů rovněž přineslo nutnost řady provizorních opatření, včetně vybudování přestupního uzlu na tramvaje na Kotlářce. Postupně byly během let na autobusovou dopravu napojeny všechny nové sídelní soubory Jihozápadního Města, a to i linkami, rozšiřujícími směrovou nabídku přímých cest do oblasti Prahy 6. Dopravní poměry v oblasti se významně a příznivě změnily po roce 1985, kdy zahájil na Smíchově provoz linka B metra, k níž byl svazek autobusových linek veden po nové komunikaci Radlická. V roce 1988 metro dosáhlo i okraje stodůleckého katastru (dnešní stanice Nové Butovice), což umožnilo zkrátit autobusové linky z celé oblasti do tohoto bodu, kde bylo zřízeno i kapacitní autobusové obratiště. Konečně pak v roce 1994 dalším provozní úsek se zajímavým mostním objektem metro zajistilo i plošnou obsluhu většiny obytných souborů v souladu s původním architektonicko-urbanistickým řešením. Na katastru Stodůlek tak leží i stanice Hůrka, Lužiny, Luka a Stodůlky. Přímá obsluha Stodůlek metrem snad nejlépe svědčí o jejich vzestupu od zemědělské vsi po významnou moderní obytnou čtvrť hlavního města Prahy.

