


Katastrální území	TŘEBONICE	
Připojeno ke Praze	1974	
Městská část	Praha 13, Řeporyje, Zličín	
Správní obvod	Praha 13, 17	
Obvod hl. m. Prahy	Praha 5	
Údaje o linkách k datu 31.12.2024		
Textový popis k roku 1999	Počet obyvatel 2021: 651	
Poslední úprava obsahu: 13.1.2025 17:25	Rozloha: 457,6 ha	

Linky VD TŘEBONICE		
Z historických autobusových obsaženy pouze ob- služné linky cca od roku 1947		
linka	*	†
b-11660	02.06.1957	21.12.1979
b-11720	14.08.1961	26.05.1979
a-249/II	22.12.1979	06.04.2015
a-418 (18/Šk)	22.12.1979	01.11.1985
m-B	11.11.1994	
a-164	12.11.1994	30.06.1995
a-257/II	12.11.1994	02.09.2017
a-357/II	12.11.1994	07.12.2007
a-352	02.09.1995	31.05.1996
a-358	02.09.1995	10.12.2005
a-306	01.06.1996	
a-307/II	01.06.1996	
a-308	01.06.1996	
a-309	01.06.1996	13.12.2003
a-310/II	01.06.1996	
a-311	03.06.1996	
a-380	10.06.2001	
a-384	01.03.2002	12.12.2020
a-100	08.07.2002	
a-309/II	14.12.2003	
a-336/II	15.12.2003	
a-347	11.12.2005	
a-358/III	04.01.2010	

(dř. 01166, 01121a); **Třebonice, Jednota**; viz jízdní řády níže

(dř. 01172); **Třebonice, Jednota, Třebonice, u rybníka**

Třebonice

Šk, Třebonice

příměstská

příměstská

příměstská

příměstská

příměstská

příměstská

příměstská

příměstská

příměstská

příměstská

příměstská

příměstská

příměstská

příměstská

příměstská

příměstská

a-164/II (264)	11.12.2011	02.09.2017	
a-180/III	01.02.2014		
a-179	07.04.2015	30.04.2016	Třebonice
a-174/II	01.05.2016		Třebonice
a-130/IV	28.08.2016		
a-386/III	05.03.2017		příměstská
a-324/II	26.08.2017		příměstská
a-902	08.10.2017		noční, Třebonice
a-246/II	29.06.2019		
a-304/III	15.12.2019		příměstská
a-305/III	15.12.2019		příměstská
a-404/VI	15.12.2019		příměstská
a-249/III	02.03.2020		
a-384/III	13.12.2020		příměstská
a-394/II	14.12.2020		příměstská
a-415/IV (405)	12.12.2021		příměstská
a-904	04.09.1923		noční
<i>a-418/VII</i>	<i>23.10.2023</i>		příměstská, <i>Poncarova</i>
a-417/V	10.12.2023		příměstská

U linek, které obsluhovaly či obsluhují historické jádro obce je připojen název zastávky **Třebonice**.

Poznámka: Na k. ú Třebonice se nacházejí i stanice a zastávky Depo Zličín a Obchodní centrum Zličín a Zličín.

TŘEBONICE

Ves Třebonice písemné prameny připomínají poprvé k roku 1279, kdy ji bratři Volkmar a Vilém z Paběnic prodali břevnovskému klášteru, který ji obratem dědičně propachtoval. Na počátku husitských válek klášter o Třebonice přišel a až do poloviny 16. století se tu poměrně často střídali různí majitelé. Časem se vesnice vrátila do klášterního majetku a bez zásadních změn vydržela až do poloviny 19. století. Chabý byly malou vískou, kterou tvořily vlastně jen dva až tři poplužní dvory. Víme o nich od roku 1360. V roce 1371 je manželka Karla IV. Alžběta darovala krteňskému kostelu, v 15. a 16. století byly majetkem kostela sv. Vojtěcha v Jirchářích. Na území dnešního třebonického katastru kdysi existovala také malá vesnice Krteň. Už v polovině 14. století tu stál pozdně románský kostel sv. Jana a Pavla. Vesnice bývala královským majetkem, a to až do smrti Václava IV. (1419). Po čase se dostala do majetku pražské kapituly. Zanikla někdy v 17. století, možná v důsledku třicetileté války. Kostel, který byl do té doby farním, se stal jen filiálním a zůstal jedinou připomínkou původního osídlení a je dnes nejvýznamnější památkou Třebonic. I když byl v roce 1890 radikálně přestavěn v novorománském slohu, najdeme tu dodnes na východní straně presbytáře románské nástěnné malby z poslední třetiny 13. století. Další třebonickou památkou je malá osmiboká kaple se slepými okny a zvoničkou z roku 1884. Dlouho byl součástí Třebonic i dvůr Mirešice, který dnes patří k Jinočanům. Všechny části dnešních Třebonic byly vždy typickými zemědělskými vesnicemi bez vlastní vybavenosti (na přelomu století příslušely školou do Chrástřan, farou do Ořechu, nejbližší pošta byla v Hostivici) a svůj charakter si podržely až do současnosti. Nedaleko obce býval také malý lom na mramor. Kdo nepracoval v zemědělství, musel za prací dojíždět. Kromě Prahy jistou možnost skýtal i doly na železnou rudu u Nučic.

Když bylo 17. března 1849 v Čechách zavedeno obecní zřízení, staly se Třebonice i Chaby samostatnými obcemi, ale v dalších letech prodělalo jejich uspořádání řadu změn. Po krátké příslušnosti Zličína k Třebonicům se následně naopak Třebonice i Chaby staly osadami Zličína. V roce 1891 se od Zličína opět oddělily, ale tentokrát už jako jedna politická obec pod jménem Třebonice, přičemž i nadále existovala dvě katastrální území (tehdy se jim říkalo katastrální obce) – Třebonice a Chaby. Samostatnost si pak obec zachovala až do svého připojení ku Praze 1. července 1974. Třebonice se staly jednou z mála obcí připojených ke hlavnímu městu, kde byl v této souvislosti (asi v roce 1976) zrušen místní národní výbor a jeho působnost přešla přímo na Obvodní národní výbor v Praze 5. Zároveň byly Třebonice připojeny k matričnímu obvodu Řeporyje. S připojením ku Praze byla současně pod názvem Třebonice sloučena obě katastrální území bývalé obce. Administrativní příslušnost Třebonic se pak neměnila až do 1. ledna 1989, kdy bylo území převedeno do působnosti MNV Stodůlky. Od 24. listopadu 1990 byl územní obvod MNV přeměněn v městskou část Praha-Stodůlky, která byla 28. března 1991 přejmenována na Prahu-Jihozápadní Město a od 19. listopadu 1994 na Prahu 13. Pro úplnost dodejme, že v moderní době došlo v souvislosti s výstavbou sídlišť a nových komunikací v jihozápadním sektoru Prahy také k důležitým změnám třebonického území. S účinností od 1. ledna 1986 byla ke Třebonicím připojena menší část katastru Chrášťan a s Jinočany byla provedena výměna území. Protože tato úprava současně měnila hranice hlavního města Prahy se Středočeským krajem, musela být změna schválena vládním usnesením. Důvodem bylo sjednocení správy nové komunikace (dálničního okruhu H1, dnešní Novořeporyjská), která se tak dostala celá na území hlavního města. ~~K další zásadní změně došlo s účinností od 1. listopadu 1990, kdy se prakticky celý katastr vlastně „posunul“ poněkud na jihovýchod. Od Třebonic bylo odděleno území severně od Rozvadovské spojky, na kterém se dnes nachází depo metra (proto se v některých starších materiálech, které se depa týkají může objevit i označení depo Třebonice), stanice metra a část areálu ČKD. Současně bylo území třebonického katastru rozšířeno o části Stodůlek k Jeremiášově ulici a Řeporyjí jižně od Krtně. Tím se například na území Třebonic ocitnul i významný vodojem Kopanina postavený v polovině 70. let pro zásobování zdejších sídlišť pitnou vodou. *)~~

Jak již bylo naznačeno dříve, dnes třebonický katastr obklopují dvě komunikace nadměstského významu – Rozvadovská spojka (pracovně nazývaná radlická radiála), přecházející v „plzeňskou“ dálnici D5 (od roku 1982) a Novořeporyjská, která byla první částí projektovaného dálničního okruhu kolem Prahy a s navazujícími komunikacemi umožňuje od roku 1985 spojení dálnic D5 a D1. Další významnou komunikací vyššího řádu je ulice Jeremiášova, která zajišťuje sběrnou funkci pro soubory Jihozápadního Města. V minulosti ovšem komunikační síť v této oblasti byla podstatně skromnější. Třebonicemi, procházela spojka mezi okresními silnicemi chrášťansko-chotečskou z Jinočan a jinonicko-kuchařskou z Řeporyjí a dále byly napojeny místními silnicemi či cestami na plzeňskou silnici. V souvislosti s výstavbou již zmíněných nových komunikací se zde silniční schema výrazně změnilo – spojení se silnicí Plzeňskou bylo přerušeno a napojení směrem na Chrášťany (silnice III/0058) vybudováno ve zcela nové podobě. I když přímo do Třebonic nikdy nevedla železnice, mohli si obyvatelé v případě potřeby dojít od 12. května 1873 do Řeporyjí nebo na zastávku do Zbuzan. V obou případech šlo asi o půlhodinku chůze. Nové dopravní spojení slibovaly od roku 1928 autobusy jezdící po plzeňské silnici (berounské a kladenské spoje). Cesta do Košif k tehdejší konečné tramvaje, stála 2 koruny. V téže době získala koncesi na autobusovou dopravu i obec Stodůlky, která zamýšlela provozovat dopravu přes Třebonice. K uskutečnění tohoto záměru však s největší pravděpodobností nedošlo a žádná přímá linka do Třebonic není z této doby doložena. Kromě spojů, vedených po plzeňské silnici bylo však možné s poněkud delší docházkou využívat i linek stodůleckých. První autobusy přímo do vesnice tedy zřejmě přijely až 2. června 1957, kdy tudy začala jezdit linka ČSAD č. 01121a ze Smíchova do Nučic. Šlo však jen o dva páry spojů. Většinou i nadále bylo proto potřebné docházet na zastávku Třebonice, rozcestí, situovanou na plzeňskou silnici a obsluhovanou více průjezdnými linkami. Teprve další linka ČSAD 01172 v roce 1961 přinesla určité zlepšení ve větší četnosti spojů, alespoň ve špičkách pracovních dnů. Její provoz byl koncem 70. let nepříznivě ovlivňován výstavbou dálničního okruhu. Zásadní změnu přinesl až rok 1979, kdy vyjela 22. prosince nová autobusová linka DP Praha č.249 z košířské Kotlářky, kde byl přestup na tramvaj, přes Bílý Beránek, Stodůlky a Řeporyje. Špičkový

interval byl tehdy 68 minut, v sedle, o sobotách a nedělích 80 minut. Není tedy divu, že k zajištění provozu stačil jediný vůz. Až rok 1988 přinesl další zásadnější změnu. Prodloužení metra do dnešní stanice Nové Butovice znamenalo podstatné zlepšení dostupnosti centra Prahy. Určitým paradoxem je, že od roku 1994 jezdí metro i pod třebonickým katastrem. Stanice Stodůlky tu má dokonce i západní vestibul, ale smysl dostane až v budoucnu. Zatím ústí jen do polí.

Nástin historie městské dopravy na území bývalé obce Třebonice by však nebyl úplný, kdybychom nevpomněli také autobusové linky, které zajišťuje spojení od stanice metra Zličín k hypermarketu Globus a k Shopping Park Praha (Ikea, Tesco aj.) a které se nachází také na třebonickém katastru. Tyto kratičké, asi kilometrové linky vozí cestující zdarma a provozují je přímo uvedené společnosti.

Budoucnosti dopravy v připojených obcích jsme se zatím nevěnovali, tady však učiníme malou výjimku. Na třebonickém katastru se stále počítá s novou bytovou výstavbou v souboru nazývaném dnes Západní Město; proti původním představám o více než čtyřiceti tisících obyvatelích v panelové výstavbě dříve předpokládaného (Jihozápadního města II, se má jednat o méně kapacitní zástavbu, přesto však lze očekávat zásadní změny v dopravní obsluze celé této oblasti. Původně se počítalo, že do těchto míst bude vedena samostatná větev metra od stanice Stodůlky, dnes se tu však s metrem zatím nepočítá. Záměr je dodnes patrný na západní straně stanice Stodůlky, kde je vlastně takové řešení stavebně připraveno.

**) Tato katastrální změna, schválená usnesením 19. PZ NVP z 6. září 1990 č. 19/10/P nikdy nevstoupila v platnost, její věcný záměr byl skutečně odlišně změnou hranic správních obvodů, a to až při vydání nového Statutu hl. m. Prahy. k 1. červenci 2001 (vyhl. 55/2000 SbHMP),*

* * * * *

Jízdní řád linky ČSAD 01121a (pozd. 11660) platný od 29. 5. 1960.

01121a Praha – Třebonice – Nučice											
Výpravna: Praha-Smíchov, aut. nádr., tel. 463-39											
Dopravní závod Praha-Smíchov											
	9	47		km	č.č.			8	50		
	b	b						x			
...	11.15	12.35	...	0	1	odj. Praha-Smíchov, nádr. ...	...	8.15	...	...	...
...	11.18	12.38	...	1	2	Praha-Smíchov, Barrandova ul. ...	...	8.12	...	...	...
...	11.24	12.44	...	4	3	Praha-Košře, Jínonická ul. ...	...	8.05	13.40	...	...
...	11.29	12.49	...	6	4	Praha Jínonice, závod. ...	...	8.00	13.35	...	...
...	11.31	12.51	...	7	5	Praha-Jínonice, ...	...	7.57	13.33	...	...
...	11.36	12.56	...	9	6	Malá Ohrada ...	...	7.52	13.30	...	...
...	11.38	12.58	...	10	7	Velká Ohrada ...	...	7.49	13.28	...	...
...	11.40	13.00	...	11	8	Řeporyje, u pomníku ...	...	7.46	13.26	...	...
...	11.41	13.01	...	11	8	Řeporyje, nám. ...	...	7.44	13.25	...	...
...	11.47	13.10	...	15	25	Třebonice „Jednota“ ...	...	7.37	13.19	...	...
...	11.53	13.15	...	17	26	Jínočany, rest. ...	...	7.33	13.15	...	...
...	12.00	...	...	20	27	Dobříč, u pomníku ...	...	7.27	...	...	...
...	12.05	...	...	22	19	Tachlovice ...	...	7.22	...	...	...
...	12.15	...	...	25	13	prij. Nučice, obec ...	...	7.15	...	...	...

Poslední jízdní řád linky ČSAD 11660 před převzetím dopravní obsluhy prostředky městské dopravy (linkou a-249) platný od 27. 5. 1979.

11660 Praha—Praž, Třebonice—Vysoký Újezd—Mořina				Přepřavu zajišťuje: Praž-Smíchov, Nádražní 4, tel. 547691		11660																		
km	TC	ČSAD KNV Praž, n. p.	1	3	5	7	9	11	13	15	17	19	21	23	25	27	29	31	33	35	37	39	41	43
0	0	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
0	0	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
2	2	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
4	4	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
5	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27
6	6	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
8	8	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
9	9	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
10	10	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32
10	10	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32
11	11	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33
14	14	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36
15	15	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37
17	17	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39
19	19	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41
22	22	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44
23	23	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45
24	24	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46
26	26	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48
27	27	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49
32	32	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54
34	34	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56

m spoje 25, 27, 29, 31, 33, 37, 39, 41 vyčkají přijezdu vlaku nejvýše 5 min.
 spoj 17 vyčká v zast. Reporyje, nám. přijezdu spoje 15 nejvýše 5 min.
 Na lince neplatí dělnické a žákovské jízdenky pro jízdy v obvodu MHD Praž

