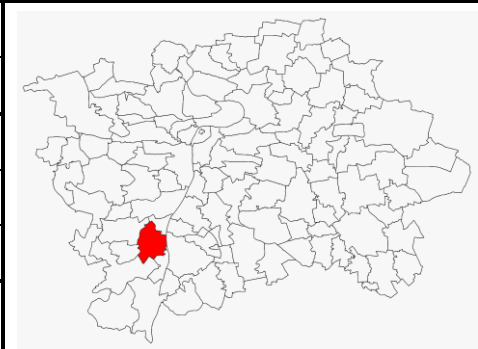


Katastrální území	VELKÁ CHUCHLE	
Připojeno ke Praze	1968	
Městská část	Velká Chuchle	
Správní obvod	Praha 16	
Obvod hl. m. Prahy	Praha 5	
Údaje o linkách MD k datu 31.12.2024		
Textový popis k roku 2001	Počet obyvatel 2021: 2538	
Poslední úprava obsahu: 4.1.2025 12:34	Rozloha: 460,7 ha	

Linky MD VELKÁ CHUCHLE		
linka	*	†
tr-171	15.07.1862	30.09.1992
a-S	11.12.1932	12.02.1933
a-Z	01.06.1936	09.10.1939
t-59	18.04.1954	02.01.1960
a-453 (224)	05.04.1959	29.10.1992
a-129 (59)	03.01.1960	
a-172	30.08.1971	10.12.2011
a-261/II (15/Šk)	01.10.1979	
a-241	29.12.1979	
a-243	29.12.1979	31.08.2012
a-244/III	29.12.1979	
a-255/II	23.11.1981	25.02.2006
a-507/II	27.10.1988	23.12.1991
ž-S7 (tr-171)	01.10.1992	
a-360	18.09.1995	11.12.2004
a-317/II	01.07.1996	
a-318	01.07.1996	
a-321	01.07.1996	05.03.2022
a-322	01.07.1996	11.12.2004
<i>a-330</i>	<i>01.07.1996</i>	<i>11.12.2004</i>
a-338	01.07.1996	13.12.2002
<i>a-165</i>	<i>17.03.1997</i>	<i>31.10.1997</i>
<i>a-320</i>	<i>25.05.1998</i>	<i>11.12.2004</i>
a-907 (507)	27.05.2000	
a-388	24.07.2000	12.08.2002
<i>a-388</i>	<i>28.08.2002</i>	<i>11.12.2004</i>

zastávka od 22.02.1940

rekreační

noční

příměstská

příměstská

příměstská

příměstská

příměstská

příměstská

příměstská

příměstská

příměstská

noční

příměstská

příměstská

a-314/II	01.01.2003		příměstská
a-338/II	01.07.2004		příměstská
a-390/II	01.07.2004		příměstská
a-361/II	01.07.2004		příměstská
a-204/II	01.09.2004	07.03.2009	
a-320/II	03.09.2007		příměstská
a-334/II	01.09.2011		příměstská
a-172/II	03.03.2013		
a-360/II	01.04.2017		příměstská
a-392/II	29.06.2019		příměstská
a-395/II	29.06.2019		příměstská
a-393/II	01.07.2019		příměstská
př-P4/IV	16.05.2022		sezónní
a-407/VII	13.06.2022		příměstská
s-420/V	10.12.2023		příměstská
a-104/II	16.12.2023		
a-319/II	01.09.2024		příměstská
a-961	03.09.2024		noční, příměstská
a-416/V	01.12.2024		příměstská
a-428/IV	01.12.2024		příměstská

VELKÁ CHUCHLE

Chuchli prý daly jméno „kukly mnišské“. Nejstarší zmínka o vsi toho jména pochází z roku 1132, ale až ve 13. století se vedle sebe prokazatelně objevují dvě Chuchle, Malá a Velká. Obě v té době patřily pražskému arcibiskupství a v zásadě také měly většinou společnou historii. V roce 1268 je získal král Přemysl Otakar II. a v roce 1292 předal jeho syn obě vsi zbraslavskému klášteru, kterému byly během husitského hnutí zabaveny. V roce 1436 Velkou i Malou Chuchli předal císař Zikmund Pešíkovi Předborovi z Radešína, pak je vlastnil jistý Jan Krský z Nasetic. Už v roce 1455 je získal zbraslavský klášter zpátky. Ještě jednou došlo k pokusu o získání tohoto církevního majetku. V roce 1620 byly Chuchle zabaveny a prodány Anně Pfefferkornové z Otopachu, ale hned po bělohorské bitvě byly klášteru vráceny. Jako součást jeho majetku zůstaly obě vesnice až do roku 1785, kdy byl klášter zrušen, ale jeho panství přešlo na náboženský fond. V roce 1849 byla z obou vsí vytvořena politická obec Velká Chuchle, zahrnující katastrální obce (území) Velká a Malá Chuchle, takže společná historie pokračovala i v dalších desetiletích. Ještě v 19. století se častěji používalo jméno Chuchly Velké, tvar Chuchle se ustálil až později. Obec tehdy spadala do zbraslavského okresu, na Zbraslavi byla i fara, takže pod vlivem historického vývoje měli zdejší obyvatelé větší vazbu právě tam než ku Praze.

Až vytvoření Velké Prahy s účinností od 1. ledna 1922 mělo za následek oddělení Malé Chuchle a její přičlenění k hlavnímu městu. Velká Chuchle dál existovala jako samostatná obec až do svého připojení ku Praze od 1. ledna 1968. Od roku 1990 obě katastrální území tvoří samosprávnou městskou část Praha-Velká Chuchle.

V roce 1654 bylo ve Velké Chuchli po třicetileté válce jen 9 domů a jeden zbořený. V roce 1843, tedy krátce před vytvořením samostatné politické obce, žilo ve 32 zdejších staveních 286 obyvatel. V roce 1921, v době, kdy se Malá Chuchle stávala součástí Prahy, stálo ve Velké Chuchli už 91 domů se 786 obyvateli. V období první republiky i zde, podobně jako ve většině ostatních obcí v blízkosti Prahy, prudce vzrůstal počet obyvatelstva a v roce 1947 zde žilo už 2074

obyvatel. Dnes je trend právě opačný a v samotné Velké Chuchli bydlelo v roce 1997 jen 1559 obyvatel (a v celé městské části jen 1685).

V Chuchelském háji, vysoko nad řekou, se nachází jednolodní barokní kostel sv. Jana Nepomuckého, postavený v roce 1729 jedním polským šlechticem z vděku za uzdravení v lázních Malá Chuchle.

Velká Chuchle byla vždy převážně zemědělskou obcí, ale pro zaměstnání obyvatel svoji roli sehrála i ložiska vápence. Ten se ve Velké Chuchli těžil například pro kladenské železárny. Byla tu i vápenka a kruhová cihelna. Těžba vápence měla za následek, že je zde u vrchu Holmka v bývalém Žákově lomu odkryt nejvýznamnější geologický profil na území republiky, od siluru až po spodní devon. Přírodní rezervací se stal také Chuchelský háj, jeden z posledních přirozených listnatých hájů na území Prahy.

Pozůstatkem zpracování vápence a významnou technickou památkou je dodnes stará vápenka (č.p. 205) při silnici do Slivence se dvěma Pecoldovými pecemi oválného půdorysu, postavená v 60. nebo 70. letech 19. století, která byla v provozu nejméně do roku 1930. Pecoldovy šachtové pece byly českým vynálezem z poloviny 19. století a jejich předností bylo, že nepotřebovaly vytříděnou surovinu.

Do povědomí veřejnosti Velká Chuchle vstoupila především konáním dostihů. Ty první se na zdejší závodišti konaly 28. září 1906. Znamá secesní tribuna byla zbořena v červnu 1985 a nová moderní tribuna pro 3400 sedících diváků byla otevřena v roce 1991.

Po staletí bylo spojení do Chuchle možné jen od Slivence a od Zbraslavi. Významnou silnici podél Vltavy do Prahy (dnešní Strakonická, I/4) postavila až francouzská vojska v roce 1742. Velký význam ve spojení s okolím měla také řeka. Dne 26. srpna 1865 zahájila provoz Pražská paroplavební společnost, která trvale provozovala pravidelnou dopravu na trase Praha – Štěchovice, pokud jí nebránily extrémní vodní stavy nebo zamrznutí plavební cesty. Kromě základní linky do Štěchovic byly lodě vypravovány na kratší úseky, např. do Zbraslavi a pro spojení Velké Chuchle s Prahou tak bývalo pravidelně k dispozici několik (typicky 5–8) spojů denně. Cesta lodí z Velké Chuchle do Prahy trvala 40 minut a cestující v roce 1918 za jednu jízdu zaplatil ve II. třídě 66 a v I. třídě 90 haléřů. Zpáteční jízdenka stála 1,20, resp. 1,50 K. Ještě v roce 1941, kdy vzhledem k omezení autobusové dopravy opět vzrůstal význam cesty lodí, jezdilo v létě každý pracovní den 7 párů spojů. Délka plavby do Prahy byla stejná jako v roce 1918. Podstatně hustší lodní doprava byla mezi Prahou a sousední Malou Chuchlí, kde byly hojně navštěvované lázně; v letních sezónách od 90. let 19. století do 20. let následujícího století zde byla provozována prakticky intervalová doprava malými loděmi až 4x za hodinu.

Protože ve Velké Chuchli nebyl most, hrál velkou dopravní roli v životě obce i přívoz do Modřan, jejichž průmysl poskytoval řadu pracovních příležitostí. Je doložen už na počátku 90. let 19. století a provozovatelem byla obec Modřany. Jeho poloha byla dána dnešní modřanskou ulicí Pod Bellarií. Poslední spolehlivé informace o tomto přívozu zatím máme z roku 1919, kdy Modřany žádaly o zvýšení tarifu.

V roce 1933 byl zřízen nový přívoz na úrovni modřanské ulice Chuchelské. Zda se jednalo o přeložený starší přívoz nebo o zcela nový (resp. po přestávce obnovený) přívoz zatím nevíme. Jeho provozovatelem byl Josef Borovička, ale v roce 1945 ho převzal do správy modřanský místní národní výbor. V roce 1954 se tento přívoz dokonce stal součástí tzv. povoleného přechodu MHD. V roce 1963 byl spodní vodič nahrazen vrchním vodičem a pořízena byla i nová loď a domek převozníka. Přívoz Velká Chuchle – Modřany vydržel až do poloviny 70. let 20. století a zrušen byl až v souvislosti s výstavbou nového modřanského jezu se zdymadlem.

Svoji roli v životě obce sehrála také železnice. Přes katastr Velké Chuchle sice jezdila už od 15. července 1862 společnost České západní dráhy, ale železniční stanice (později jen zastávka) byla zřízena v Malé Chuchli (pod názvem „Chuchle“), kam to bylo z Velké Chuchle asi 20 minut pěšky. Vlastní cesta osobním vlakem do Prahy na dnešní Hlavní nádraží, kam jezdily vlaky po vybudování tzv. Pražské spojovací dráhy s železničním mostem přes Vltavu od roku 1888, trvala necelou půlhodinku. Na přelomu století zde zastavovalo 7 párů vlaků denně. Některé důvěryhodné podrobné plány Prahy z počátku 20. let 20. století kupodivu vykazují také další železniční zastávku „Chuchle Závodiště“. Její existence v blíže neurčeném období je velmi

pravděpodobná, i když jen pro rekreační dopravu při dostizích. V žádném jízdním řádu totiž uváděna není. Dnešní zastávka ve Velké Chuchli (opět v blízkosti závodiště) byla zřízena pravděpodobně až v roce 1955.

Nejméně v letech 1892–1912 jezdila po státní silnici také poštovní koněspřežná linka od železniční stanice Malá Chuchle na Zbraslav, na území Velké Chuchle zřejmě zastávku neměla.

Počátek historie zdejší autobusové dopravy je úzce spjat se zajišťováním dopravy do Zbraslavi. Dne 27. listopadu 1927 získal koncesi k provozování autobusové linky z pražského náměstí Republiky přes Smíchov, Velkou Chuchli a Zbraslav do Nového Knína podnikatel Vladimír Nedoma, ale ve skutečnosti začal jezdit už 25. června téhož roku. V roce 1931 provozoval fakticky několik linek: z Jungmannova náměstí na Zbraslav, z Karlova náměstí do Štěchovic a z Karlova náměstí do Nového Knína. Nedoma v roce 1931 také využil nejasné formulace koncese a začal provozovat samostatné spoje (tedy linku) jedním autobusem ze Zlíchova (od tramvajové konečné Hlubočepy) přímo do Velké Chuchle, zatímco ostatní linky zastavovaly jen u odbočky ze státní silnice. Spoje vedené do Chuchle se staly předmětem mnoha pozdějších sporů.

Ve stejném směru Praha – V. Chuchle – Zbraslav zahájila v roce 1929 provoz také autobusová linka Československých drah (později prodloužená do Lipan) již o několik málo roků později zde byla velmi intenzivní doprava státní (linky ČSD), polostátní (Jihočeská automobilová společnost) a mnoha soukromníků. Z lokálních linek je například v březnu 1932 doložena nepovolená linka Praha – Velká Chuchle paní Karpíškové, zajišťující 13 párů spojů s jízdným 2 Kč (zprávným 3,- Kč).

V roce 1931 požádaly o koncesi pro autobusovou linku do Velké Chuchle také pražské Elektrické podniky. Měla jezdit od železničního přejezdu ve Velké Chuchli k Andělu a na Malvazinky. Zemský úřad ale odmítl koncesi udělit, protože je prý o dopravu v této oblasti dostatečně postaráno. Přesto se nakonec podařilo po mnoha průtazích zřídit od 11. prosince 1932 autobusovou linku S z Václavského náměstí do Velké Chuchle. Zpočátku končila u železničního přejezdu před hotelem Start, ale už od 13. ledna 1933 byla prodloužena dál do obce na dnešní náměstí Chuchelských bojovníků. Linka pak měla na katastru Velké Chuchle čtyři zastávky – Čára potravní daně (na hranicích Prahy u Malé Chuchle), U Průhonu (křižovatka se státní silnicí), Závodiště (u železničního přejezdu) a Velká Chuchle (u obecního úřadu). V době konání dostihů jezdily autobusy přímo k závodišti. Linka neměla dlouhého trvání a v důsledku zavedení daně z jízdného za hranice města byla už od 13. února 1933, tedy po pouhých dvou měsících provozu, bez náhrady zrušena. V letech 1933–1935 dojížděla alespoň o nedělích za příznivého počasí k závodišti linka M.

Od 1. července 1936 převzaly Elektrické podniky místo ČSD provozování autobusové linky z Karlova náměstí na Zbraslav pod označením Z. Linka sice stavěla ve Velké Chuchli „na křižovatce“, ale do vlastní obce nezajížděla. V říjnu 1939 musela být zrušena v důsledku úsporných válečných opatření, právě tak jako řada dalších linek dálkového charakteru, které Chuchlí projížděly. Nejvýznamnější roli pro místní dopravu začala v tomto období opět hrát soukromá linka V. Nedomy, která zajišťovala denně 43 párů spojů mezi Smíchovem a Zbraslaví, a kromě toho byla stále v provozu i 10 párů jeho linky Praha (Štefánikovo náměstí) – Velká Chuchle, obec. V letech 1943–1944 dopravu na stejné lince obnovily Českomoravské dráhy (ČMD – protektorátní nástupce ČSD). Po válce byla autobusová doprava rychle obnovována, i když v omezeném rozsahu. ČSD opět obnovily silně frekventovanou linku do Lipan, do různých cílů začali jezdit opět soukromí dopravci. Po brzkém znárodnění dopravy pak převzal všechny linky podnik ČSAD. V roce 1950 zde nejvýznamnějšími byly (kromě lipanské 01302) linky 01303 do Jablonné, 01304 do Županovic, 01305 do Nového Knína a 01306 na Dobříš.

Zásadní změnu přinesl rok 1954. Dopravní podnik uvedl 18. dubna do provozu trolejbusovou linku č. 59 z Újezda do Velké Chuchle. Jízda v tomto úseku trvala 24 minut. Až do Malé Chuchle byla trolejbusová trať vedena po zcela nové moderní čtyřproudé komunikaci, ve zbývajícím úseku dál existovala jen stará, pouhých 7 metrů široká silnice. Trať končila smyčkou u chuchelské křižovatky, kde bylo dokonce zavěšeno i několik desítek metrů trolejového vedení pro další pokračování tratě do Zbraslavi, ale k prodloužení už nikdy nedošlo. Trolejbusy měly velké využití především v rekreační dopravě, proto byla linka č. 59 od roku 1956 zkracována na novou

smyčku u zlíčovského lihovaru, zpočátku jen o letních nedělích, v dalších letech v létě celotýdenně. Pokračující stavební práce na rozšiřování strakonické výpadovky vedly k dočasnému nahrazení trolejbusů autobusy od 3. ledna 1960, ale k obnovení trolejbusové dopravy do Velké Chuchle nakonec nedošlo. Pro zajímavost uvedme, že se někdy mezi důvody trvalého zastavení trolejbusové dopravy uvádí provozní obtíže způsobované v zimně namrzáním troleje ve vlhkém vltavském údolí!

Od 1. ledna 1962 začala namísto dočasné linky náhradní autobusové dopravy č. 59 trvale jezdit ve stejné trase (Lihovar – Velká Chuchle) nová autobusová linka 129. Když byly současně s Velkou Chuchlí ku Praze připojeny v roce 1968 i Lahovice, prodloužil pražský DP linku č. 129 až tam.

Přiblížení dopravy přineslo obyvatelům Velké Chuchle zavedení linky č. 172 od 10. srpna 1971. Jezdila od Lihovaru až na náměstí Omladiny. Protože mimořádně silný víkendový provoz na silnici č. I/4 (Strakonické) neumožňoval bezpečné odbočení z Velké Chuchle do centra, byla v pátek a neděli odpoledne linka vedena Radotínskou ulicí až k Přefě, dnešní ulicí Přeštínskou a Výpadovou podjezdem do Lahoviček a do centra. V roce 1974 byla trasa celotýdenně upravena tak, že se z Chuchle jezdilo přes Lahovičky, avšak v obou směrech po Strakonické, od roku 1979 opět Radotínskou kolem závodiště. V roce 1985 byla linka č. 172 prodloužena ke stanici metra Smíchovské nádraží a od roku 1986 je zastávka na náměstí Omladiny průjezdná. Vynecháme-li množství dalších „chuchelských linek“ jezdících po Strakonické a zastavujících v zastávce Dostihová, představuje 35 spojů linky 172 v pracovní dny kvalitní spojení s Prahou.

Historie dopravy do Velké Chuchle by nebyla úplná bez zmínky o rekreační autobusové lince, která v letech 1959–1992 zajišťovala dopravu na chuchelské závodiště v době konání dostihů, každoročně přibližně od dubna do listopadu. Po většinu své existence jezdila z Jiráskova náměstí a několikrát změnila své označení. V letech 1959–1969 jezdila pod číslem 224, 1970–1974 byla označena písmenem F, 1974–1982 č. 53 a od roku 1983 měla číslo 453. V roce 1983 byla prodloužena až na náměstí Míru, aby byla zajištěna návaznost na metro, po zahájení provozu na lince B metra byla zkrácena ke stanici Smíchovské nádraží. Zrušena byla na sklonku jezdecké sezóny v roce 1992. Od té doby bývá podobná linka pod různým označením vypravována pouze při nejvýznamnějších závodech na objednávku závodiště.

