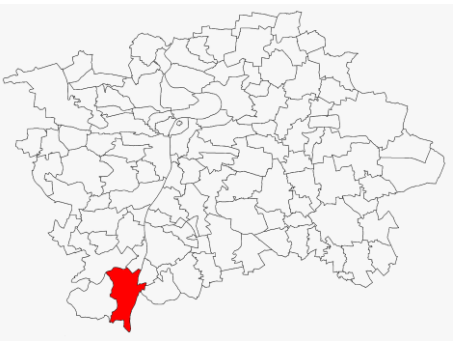


Katastrální území	ZBRASLAV	
Připojeno ke Praze	1974	
Městská část	Zbraslav	
Správní obvod	Praha 16	
Obvod hl. m. Prahy	Praha 5	
Údaje o linkách k datu 31.12.2024		
Textový popis k roku 1999	Počet obyvatel 2021: 9759	
Poslední úprava obsahu: 14.1.2025 21:23	Rozloha: 782,5 ha	

Linky VD ZBRASLAV		
Z historických autobusových obsaženy pouze základní linky obslužené od roku 1939		
linka	*	†
př-00320	(1159)	(1950)
př-06610	(1720)	(1943)
I-01	27.08.1865	26.10.1997
I-03	(1883)	(1888)
pk-013	(1892)	(1912)
tr-210	22.03.1897	30.06.1997
př-06765	1897	(1955)
pk-824 (692)	(1902)	(1933)
pk-826 (693)	(1902)	(1933)
př-06925	1923	(1965)
a-Z	01.06.1936	09.10.1939
b-11430	(1939)	28.12.1979
b-11431	31.05.1964	28.12.1979
b-11420	28.05.1972	31.05.1997
b-11432	27.05.1979	28.12.1979
a-129	29.12.1979	
a-240	29.12.1979	30.04.1986
a-241	29.12.1979	
a-243	29.12.1979	31.08.2012
a-245/II	29.12.1979	09.05.1995
a-255/II	23.11.1981	25.02.2006
a-165	04.11.1984	09.05.1995
a-261/II (415)	01.09.1987	12.09.1988

Berounka

Vltava

(dř. 01143, 01102, 01302, 3488, 1506j, 1026); *jízdní řád viz Lipence*

(dř. 01143A)

(dř. 01142)

viz jízdní řád níže

Šk

a-507/II	27.10.1988	23.12.1991	noční
a-261/II (415)	01.09.1992		Šk
Ž-S8 (tr-210)	01.07.1997		
a-465	10.05.1995	14.07.1995	ND
a-165	15.07.1995	16.03.1997	
a-360	18.09.1995	11.12.2004	příměstská
<i>a-317/II</i>	<i>01.07.1996</i>		příměstská, <i>Strakonická</i>
a-318	01.07.1996		příměstská
<i>a-321</i>	<i>01.07.1996</i>	<i>05.03.2022</i>	příměstská, <i>Strakonická</i>
a-322	01.07.1996	11.12.2004	příměstská
<i>a-330</i>	<i>01.07.1996</i>	<i>11.12.2004</i>	příměstská, <i>Strakonická</i>
<i>a-338</i>	<i>01.07.1996</i>	<i>13.12.2002</i>	příměstská, <i>Strakonická</i>
a-466	17.03.1997	31.10.1997	ND
a-165	01.11.1997	26.05.2023	
<i>a-320</i>	<i>25.05.1998</i>	<i>11.12.2004</i>	příměstská, <i>Strakonická</i>
a-907 (507)	27.05.2000		noční
<i>a-388</i>	<i>24.07.2000</i>	<i>11.12.2004</i>	příměstská, <i>Strakonická</i>
a-572/II	01.03.2002	28.06.2002	Šk
a-727 (117)	15.08.2002	27.08.2002	ND povodeň!
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
<i>a-320/II</i>	<i>03.09.2007</i>		příměstská, <i>Strakonická</i>
Ž-S88 (80)	14.12.2008		
a-960 (610)	01.07.2011	05.03.2022	noční, příměstská
a-246/II (255)	01.09.2012		
a-360/II	01.04.2017		příměstská
a-247/II	01.09.2018		
<i>a-395/II</i>	<i>29.06.2019</i>		příměstská, <i>Strakonická</i>
<i>a-393/II</i>	<i>01.07.2019</i>		příměstská, <i>Strakonická</i>
a-242/II	01.12.2019		
<i>a-407/VII</i>	<i>13.06.2022</i>		příměstská, <i>Strakonická</i>
a-917	01.09.2022		noční
<i>a-420/V</i>	<i>10.12.2023</i>		příměstská, <i>Strakonická</i>
a-319/II	01.09.2024		příměstská, <i>Strakonická</i>

ZBRASLAV

Nejjihnější městskou částí hlavního města Prahy je Zbraslav. Kromě vlastní Zbraslavi ji dnes tvoří ještě také Lahovice. Ty však byly ku Praze připojeny už v roce 1968, a proto se historii tamní dopravy věnovat nebudeme. I samotná Zbraslav však skýtá veliké množství zajímavých

údajů. Zbraslav je doložena spolehlivě od roku 1115. Uvádí se v opisu zakládací listiny kladrubského kláštera mezi dalšími vesnicemi jako jeho majetek. V té době tu existoval už i kostel sv. Havla. V roce 1239 získal Zbraslav výměnou biskup Jan III. z Dražic a poměrně brzy, v roce 1268 získal zdejší panství král Přemysl Otakar II. a nechal tady vystavět pevný lovecký hrádek. Jeho syn Václav II. založil v roce 1297 nad soutokem Berounky a Vltavy cisterciácký klášter, který byl v následujících staletích znám především pod názvem Aula Regia (Královská síň). Ve slavném klášteře našli místo svého posledního odpočinku i někteří členové královského rodu. Několikrát Zbraslav i s klášteřem zažila těžké chvíle. V roce 1420 klášter vypálili husité, v 17. století byl i s vesnicí několikrát poničen během třicetileté války. Už od poloviny 17. století bývala Zbraslav označována za městečko, ale žádné privilegium o takovém povýšení neznáme. V roce 1785 byl zbraslavský klášter zrušen císařem Josefem II. a jeho rozsáhlé panství připadlo náboženskému fondu. Už do této doby ale spadají první pokusy o vytvoření průmyslu. V roce 1764 vznikl ve Zbraslavi pivovar, avšak tradice zdejší výroby piva snad sahají až do doby vzniku kláštera. V roce 1787 zakoupil budovy kláštera belgický šlechtic Bedřich Souvaigne, který zde zřídil rafinérii třtinového cukru. Pak nějaký čas konvent sloužil jako sklad obilí a v roce 1813 v něm byl zřízen první český řepný cukrovar. Kromě pivovaru a cukrovaru vznikla ve Zbraslavi řada dalších podniků, například závod na výrobu kyseliny sírové a dalších chemikálií, lihovar, továrna na cikorku a další. Posledním majitelem zdejšího panství byl od roku 1827 Bedřich z Oettingen-Wallersteinu. Po zavedení obecního zřízení od 17. března 1849 se Zbraslav stala samostatnou místní a katastrální obcí. Její význam vzrůstal i v dalších letech, a tak není divu, že se stala na krátký čas sídlem politického a dlouhodobě soudního okresu. Kolem roku 1897 bylo ke Zbraslavi připojeno i malé území na pravém břehu Vltavy, patřící původně ke Lhotě a označované později jako Zbraslav – Závist. Důvodem této územní změny byla pravděpodobně výstavba železničního nádraží. Zbraslav se tak stala jediným katastrálním územím dnešní Prahy, které se rozkládá na obou vltavských březích. Vedle Zbraslavi se nacházela ves Záběhllice, která je poprvé doložena v roce 1268. Byla součástí klášterního majetku, a tak po celá další staletí sdílela i jeho osudy. Po roce 1849 se Záběhllice staly samostatnou místní a katastrální obcí. Součástí Záběhlic byla i ves Žabovřesky, která tvořila také katastrální území, dále byla uváděna i osada Strnad (Strnady), která však samostatným katastrem nebyla. Žabovřesky se, stejně jako Zbraslav, uvádějí v zakládací listině kladrubského kláštera a sdílejí většinou společné osudy s ostatními „zbraslavskými“ vesnicemi. Jen v krátkém období let 1421–1455 byly klášteře zkonfiskovány. V době, kdy v Praze začala jezdit koňka, bydlelo ve Zbraslavi 1618 obyvatel, v Záběhlicích 545 lidí a v Žabovřeskách 205. V roce 1924 byly Záběhllice, včetně Žabovřesk, připojeny ke Zbraslavi. K další změně zbraslavského území došlo v roce 1950, kdy k němu byla připojena osada Báně, která do té doby patřila k Lipencům. Ačkoliv se ve druhé polovině 19. století Zbraslav často označovala za město, nebyl jí tento statut zřejmě nikdy udělen. Pravděpodobně se stala kolem přelomu století městysem, tato kategorie obcí však pozdějšími zákonnými úpravami zanikla; proto zde byl po druhé světové válce zřízen jen místní národní výbor. Až usnesením Středočeského KNV byl od 1. 10. 1967 i ve Zbraslavi vytvořen městský národní výbor a obec bylo možné od té doby za město oficiálně považovat. Městského statutu si ale Zbraslavští neužili ani deset let, protože 1. července 1974 se Zbraslav stala součástí hlavního města Prahy. V této souvislosti byla stávající tři katastrální území sloučena v jedno. V roce 1990 vytvořila spolu s katastrálním územím Lahovice samostatnou městskou část, která má přes 7 a půl tisíce obyvatel.

Jak už z předchozího povídání vyplývá, je bezesporu nejvýznamnější zbraslavskou památkou bývalý cisterciácký klášter s kostelem sv. Jakuba Většího. Původní gotický klášter byl zničen za třicetileté války, ale v 18. století se začal stavět podle plánů J. Santiniho nový rozsáhlý barokní areál. Bohužel v době, kdy po zrušení kláštera byly zdejší objekty užívány k průmyslovým účelům, vznikly na budovách velmi vážné škody. Původní gotický kostel sv. Jakuba Většího, doložený v roce 1418, byl v polovině 17. století raně barokně přestavěn. Po původním kostele Panny Marie z r. 1297 nezůstalo prakticky nic. Do románských dob sahá historie hřbitovního kostela sv. Havla, přestavěn byl v roce 1660.

Nejstarší komunikační tepnou Zbraslavi je řeka Vltava. Ve starých kronikách je doložena plavba královských rodin i církevních hodnostářů mezi Prahou a Zbraslaví již ve 13. století v souvislosti s již zmíněnými držbami. Splavnění střední Vltavy pro nákladní lodě však bylo problémem

ještě po několik století. Práce probíhaly podle momentálních potřeb a ekonomických možností v několika etapách či vlnách a to jednorázově, bez následného důslednějšího udržování. Druhé splavňovací práce jsou spojeny s jménem opata strahovského kláštera Kryšpína Fuka a jejich výsledkem bylo od roku 1641 vytvoření podmínek i pro protivodní plavbu prázdných lodí – sloužících převážně pro dopravu soli z Rakouska – pomocí koňských potahů. Pro hromadnou dopravu osob získala však lodní doprava větší význam až po vynálezu parního stroje. První pokusy o zřízení osobní dopravy na Vltavě v pražském okolí skončily v roce 1857 z důvodu technické nedokonalosti plavidla nezdarem, avšak o několik let později již byly tyto snahy úspěšnější.

Dne 26. srpna 1865 zahájila pravidelný provoz mezi Prahou a Štěchovicemi Pražská společnost pro paroplavbu na řece Vltavě, dnešní Pražská paroplavební společnost. Od následujícího roku, po dodání druhé lodi, byl zesílen provoz mezi Prahou a Zbraslaví. Doprava byla provozována celoročně s výjimkou období zámruzu řeky nebo nízkého vodního stavu v letních měsících. Na území dnešní Zbraslavi se časem ustálila dvě přístaviště. Jedno neslo pojmenování Zbraslav-Závist a bývalo na pravém břehu Vltavy v místě kde je dnes most Závodu míru. Druhé vzniklo asi 400 metrů severněji na levém břehu a bylo pojmenováno Zbraslav. Jeho polohu zhruba udává dnešní ulice K přístavišti. Existuje dodnes. V novější době pak ještě přibýlo celkově třetí přístaviště, na levém břehu, přibližně na úrovni ulice U loděnice. Paroplavba hrála v dopravní historii obce po dlouhou dobu velký význam. Ze Zbraslavi a jejího okolí pomocí ní dopravovali ve všední dny zemědělci své produkty na pražské trhy, o nedělích a svátcích sloužila pak převážně Pražanům k rekreačním a turistickým návštěvám míst kolem řeky. Jízda ze Zbraslavi k Palackého mostu trvala obvykle asi hodinu. S rozvojem jiných dopravních prostředků se komerční význam plavby postupně snižoval, rekreační účely plnily pravidelné linky donedávna. V současné době existuje lodní doprava již pouze jako sezónní nepravidelná.

Nemalou roli v životě Zbraslavi a jejích řek hrály také přívozy. Jeden existoval mezi Strnady a Jarovem, druhý v Záběhlicích proti kopci Hradiště a třetí, zřejmě nejstarší, býval přibližně v místech přístaviště PPS. Význam přívozů poklesl po vybudování silničního mostu přes Vltavu v roce 1896, ale přesto se ještě mnoho let udržely. Čtvrtý přívoz, u Vraného, sice leží mimo Prahu a dnešní Zbraslav, měl v minulosti význam mimo jiné i proto, že zajišťoval spojení s vranskou farou, ke které patřily Záběhlice. se vzhledem ke svému významu udržel až do současnosti. Zbraslav, jak víme, obtéká ještě také Berounka. Na ní vznikl vůbec nejstarší historicky doložený pražský přívoz (a vlastně první pražský prostředek veřejné dopravy ...), který je doložen už v roce 1159. Spojoval Zbraslav s Radotínem a ležel na tehdejší hlavní cestě z Prahy na jih do Bavorska. Dnes místo něho slouží chodcům lávka.

Díky dvěma řekám najdeme ve Zbraslaví i mosty. Nejstarší, dřevěný, postavili v roce 1742 francouzští vojáci současně s novou pobřežní silnicí a vedl přes původní koryto Berounky. Když si řeka při velké povodni v roce 1826 vytvořila nové hlavní koryto, překonával pak zmíněný most už jen její slepé rameno, zvané dnes Krňov. V roce 1913 povolily úřady výstavbu nového železobetonového mostu. Jeho kolaudace se uskutečnila v roce 1920. V šedesátých letech pak byly zahájeny práce na přeložce strakonické silnice (I/4) z trasy, v níž existovala jako státní silnice od roku 1817. Přitom byly vybudovány v místech mimoúrovňových křížení celkem 3 nové mostní stavby. Celý úsek čtyřproudové komunikace byl uveden do provozu 1. 12. 1966. V jižním směru navazovala ve Zbraslaví na tuto státní silnici cesta, později okresní silnice, po levém břehu Vltavy do Štěchovic a dále do Slap. V souvislosti s výstavbou přehrady ve Vraném byla na náklady státu zcela přestavěna a v roce 1939 zestátněna. V úseku Zbraslav – Záběhlice byla přeložena na vltavský břeh v roce 1963, současně se stavbou nového mostu. V roce 1896 byl dán do provozu železný silniční most i přes Vltavu, snad pod vlivem probíhající stavby železnice na pravém břehu řeky. Vydržel až do roku 1964, kdy byl předán do užívání dnešní most Závodu míru, postavený o něco málo po proudu. Jedná se první železobetonový obloukový most na světě, postavený metodou samonosné svařované výztuže; užitečná délka přemostění je 180 m, hlavní oblouk má délku 86 m.

Na sklonku 19. století se Zbraslavští dočkali i železnice. Modřanská lokálka byla totiž prodloužena do Dobříše a na pravém břehu Vltavy proti Zbraslaví u nového mostu bylo postaveno malé nádraží. První cestující tady nastoupili k jízdě do Prahy 22. září 1897. Ke stejnému datu

vznikla i mimopražská zastávka Jarov, kterou díky přívozu mohli využívat také obyvatelé Strnad. V dnešní době tudy do Prahy jezdí dvě desítky vlakových spojů.

S železnicí jsou spojeny i silniční linky animální trakce, kterých je na současném území Prahy doložen jen velmi omezený počet a 3 z nich se týkají právě Zbraslavi. Jednalo se o poštovní jízdy s omezenou přepravou cestujících od dvou do čtyřech osob. První existovala prokazatelně již začátkem 90. let minulého století v trase Malá Chuchle (železniční zastávka) – Zbraslav (pošta); jezdila zde asi do roku 1912. Další dvě byly vedeny od zbraslavského nádraží a jejich existence je prokázána minimálně v období od roku 1902 do roku 1932. Jedna jezdila ve směru na Zbraslav (k poště), druhá pak do Dolních Břežan.

Blížkost Prahy měla za následek, že zbraslavští radní brzy obdivovali tamní začínající tramvajový provoz. I když se tedy stavěla železnice, začal se o stavbu tramvajové tratě z Prahy na Zbraslav zajímat František Křížík a získal v roce 1897 povolení předběžných technických prací. Ve stejném roce požádala o stejné povolení také rada královského hlavního města Prahy a Křížík tedy od svého záměru ustoupil, protože to Praha se stavbou tehdy myslela velmi vážně. Elektrické podniky vypracovaly dokonce podrobný projekt. Jednokolejná trať s výhybnami měla vést po tehdejší zbraslavské silnici. Staříčké dřevěné mosty v Lahovicích a na Zbraslavi pochopitelně provoz elektrické dráhy neumožňovaly a počítalo se s výstavbou nových železných mostů jen pro tramvaje. Na konci Zbraslavi (snad někde v místech dnešní zastávky U Včely) měla být jedna stará sýpka adaptována na malou vozovnu o třech kolejích. Zásadní překážkou se ale staly železnice na levém břehu Vltavy, které bylo zapotřebí třikrát úrovňově křížit – před Zlíchovem (kde ještě neexistoval nadjezd), v Hlubočepích a v Chuchli. Stavba se proto oddalovala. V roce 1899 s podobným záměrem přišla také Elektrotechnická akciová společnost dříve Kolben a spol. v Praze, ale ani ona nakonec své záměry nerealizovala. Později, ve dvacátých letech se uvažovalo alespoň o propojení tramvajové sítě a nuselské lokálky prostřednictvím železniční vlečky do podolské cementárny, ale i tady zůstalo jen u představ. Jen málokdo si dnes v této souvislosti vzpomene, že téměř přesně před sto lety, 5. dubna 1899, přijel na zbraslavské nádražíčko vlastní silou tramvajový vůz. To František Křížík prováděl pokusy s akumulátorovým vozem své libeňské elektrické dráhy a napsal tak první odstavec nové kapitoly v dějinách české železnice. Pokusy se konaly několik dní a ve Zbraslavi byla k tomu účelu dokonce zřízena dočasná nabíjecí stanice. To však bylo jediné setkání Zbraslavi s tramvají. Zbraslavským tak později nezbylo nic jiného než vzít zavděk autobusovou dopravou.

Zřejmě nejznámějším soukromníkem se stal Karel Nedoma ze Zbraslavi. Dne 25. června 1927 zahájil provoz na lince Praha – Zbraslav – Nový Knín. V roce 1931 se ale dostal do nucené správy, ale to samozřejmě neznamenalo zánik důležité linky. V praxi Nedomovy autobusy vlastně jezdily na třech dílčích linkách: Jungmannovo náměstí – Zbraslav, Karlovo náměstí – Štěchovice a Karlovo náměstí – Nový Knín. Linka byla trnem v oku Elektrickým podnikům, které se od roku 1927 marně ucházely o koncesi. O frekvenci cestujících do Prahy svědčí například dopis zbraslavské městské rady z 8. března 1927, ve kterém se uvádí, že vlakem dojíždí denně ze Zbraslavi 962 osob, v neděli až 1500 a v létě dokonce až 6000. V roce 1929 zahájilo vlastní autobusový provoz z Jungmannova náměstí na Zbraslav ČSD a koncesované i nekonesované linky přes Zbraslav do Dobříš, Příbrami, Županovic a řady dalších cílů provozovali i jiní soukromníci a společnosti (J. Tichota, F. Růžička, K. Zitta, A. Radník, F. Chýla, Jihočeské autodopravní podniky a. s.). Někteří však na Zbraslavi, nesměli zastavovat, ale praxe bývala nezřídka jiná a Elektrické podniky proto často sledovali nekalé praktiky jednotlivých provozovatelů a vznášely proti nim stížnosti na nedodržování koncesních podmínek, aby se v případě zrušení některé z koncesí samy mohly o provozování dopravy ucházet. Teprve když v roce 1936 ukončily dopravu do Zbraslavi autobusy ČSD, zahájily od 1. června 1936 Elektrické podniky dopravu na lince **Z** z Karlova náměstí na Zbraslavské náměstí a ke zbraslavským jatkám. Následující léta byla ve znamení nepříjemných sporů mezi Nedomou a EP a ukončila je vlastně až válka. V létě 1939 jezdily na lince **Z** ve všední dny čtyři autobusy EP (mimo špičku dva) a provozovaly „62 jednoduché jízdy tam nebo zpět“. Přibližně stejný počet spojů zajišťovaly čtyři Nedomovy vozy s jízdním řádem proloženým s linkou Z. EP od 1. října 1939 linku **Z** zkrátily do úseku Hlubočepy – Zbraslav a 10. října 1939 přestaly „zetko“ z úsporných důvodů provozovat úplně. Nedomova linka od stejného dne omezila provoz na novoknínské lince jen na dva spoje v celé trase denně. Z Prahy

(v té době ze Štefánikova náměstí či z Hlubočep od konečné tramvaje) ale jezdilo stále mnoho spojů, většinou do zastávky Zbraslav III, u Kostrounek. Jak dlouho Nedoma provoz udržoval zatím nevíme. Snad v roce 1943 se pokusily spojení Zbraslavi s Prahou (Hlubočepy) opět zajistit protektorátní Českomoravské dráhy, ale za rok jejich linka 1056j přestala jezdit. A tak značné procento cestujících stále přepravoval i vlak (ve všední dny v roce 1944 jezdilo 11 párů, v neděli a v létě posilové spoje) a parníky Pražské paroplavební společnosti. Po květnu 1945 byla autobusová doprava podle možností obnovována postupně v zásadě na jednotlivých předválečných linkách. V omezeném rozsahu jezdily pravděpodobně autobusy na Zbraslav a do Lipenců již v létě 1945. Od roku 1947 byly linky ČSD ukončeny na novém autobusovém nádraží na Smíchově, včetně kmenové linky 3488 Praha – Zbraslav – Lipence. V roce 1950 po nové organizaci veřejné autobusové dopravy ve státě převzalo i její provozování ČSAD. Linka několikrát změnila označení (01302, 01102 – pod tímto číslem jezdila 21 let, 01143 a konečně 11430) a představovala celé poválečné období základní dopravní obsluhu mezi Prahou a Zbraslaví. Počet dalších spojů na průjezdných linkách, jejichž počet se až do 80.let trvale zvyšoval, dosahoval počtu mnoha desítek denně. Zbraslavským svitla v první polovině padesátých let dokonce naděje, že budou obslouženi pražskou trolejbusovou dopravou. Byl vypracován a schválen projekt tratě mezi Újezdem, Velkou Chuchlí a Zbraslavským náměstím, vedené z velké části po nové (resp. průběžně rekonstruované pobřežní komunikaci). Nejdříve se počítalo s tím, že začne jezdit v roce 1953, ale teprve 18. dubna 1954 vyjela trolejbusová linka alespoň do Velké Chuchle, tam bylo zavěšeno a výhybkami připojeno několik desítek metrů trolejového vedení směrem ke Zbraslaví na znamení, že se bude plynule pokračovat s výstavbou, pak byla realizace odložena na rok 1958, ale čekalo se na rekonstrukci zbraslavské výpadovky. Nakonec právě v důsledku její výstavby byl od ledna 1960 na trolejbusové lince přerušen provoz a nebyl už nikdy obnoven. Dopravu do Chuchle převzala linka 129, obsluha Zbraslavi byla z koncepcí DP vypuštěna, nadále zde jezdily autobusy ČSAD, a to ještě pět roků po připojení Zbraslavi ku Praze. Dokonce ještě v roce 1979 musela být zavedena nová linka 11432 pro obsluhu osídlovaného zbraslavského sídliště; v této době již měla doprava mezi Smíchovem a Zbraslaví charakter městské dopravy, i když tak nebyla oficiálně označována.

Zatím poslední kapitola městské dopravy na Zbraslaví se začala psát na sklonku roku 1979. K 29. prosinci zahájily Dopravní podniky hl. m. Prahy dopravní obsluhu obcí připojených ku Praze na jihozápadě, mezi nimiž byla i Zbraslav. Tam byla jednak prodloužena chuchelská „stodevěadvacítka“ (až na Baně) a zavedeno několik nových linek: 240 (Nádraží Braník – Zbraslavské nám. – Lipence), 241 (Lihovar – Zbraslavské nám. – Lipence), 243 (Lihovar – Sídliště Zbraslav), 245 (Nádraží Braník – Zbraslavské náměstí – Cementárna Radotín). V roce 1981 přibyla ještě linka č. 255 (Lihovar – Strnady) a v roce 1984 také některé spoje linky 165 (Jižní Město – Nádraží Radotín). Linky končící na smíchovském břehu byly v roce 1985 prodlouženy až ke stanici metra Smíchovské nádraží, což představovalo významný zlom ve spojení s centrem hlavního města. Linka 245 byla zrušena v roce 1995. K úplnému výčtu linek, které je dnes možné k cestě na Zbraslav použít patří v nejnovější době také linky příměstské dopravy č.318 (Smíchovské nádraží – Mníšek pod Brdy), 322 (tamtéž v odlišné trase) a 360 (Smíchovské nádraží – Trnová), které provozuje firma Martin Uher.

* * * * *

Jediný jízdní řád nové linky ČSAD 11432 bezprostředně před převzetím dopravní obsluhy prostředky městské dopravy platný od 27. 5. 1979.

11432 Praha—Praha, Zbraslav—Praha		Převzato zajišťuje: Praha-Smíchov, Nádražní 4, tel. 547691																				
km	Tě	ČSAD KNV Praha, n. p.	1	3	5	7	9	11	13	15	17	19	21	23	25	27	29	31	33	35	37	39
0	1	Praha-Smíchov, aut. nádr. MHD ... od	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
10	2	Praha-Zbraslav, nám. ...	4:20	4:45	5:15	5:20	5:55	6:30	7:10	7:45	8:00	8:30	8:45	9:15	9:30	9:45	10:15	10:30	10:45	11:15	11:30	11:45
11	3	Praha-Zbraslav, Dětský domov ...	4:32	4:57	5:27	5:32	6:07	6:42	7:22	7:57	8:12	8:42	8:57	9:27	9:42	9:57	10:27	10:42	10:57	11:27	11:42	11:57
11	4	Praha-Zbraslav, sídl. Paškova ul. ...	4:35	4:55	5:05	5:35	6:10	6:45	7:10	7:25	8:00	8:15	8:45	9:00	9:15	9:30	10:00	10:15	10:30	10:45	11:15	11:30
12	5	Praha-Zbraslav, náměstí ... Y	4:59	5:04	5:34	5:39	6:14	6:49	7:14	7:29	8:04	8:19	8:49	9:04	9:19	9:34	10:04	10:19	10:34	10:49	11:19	11:34
22	6	Praha-Smíchov, aut. nádr. MHD ... př	5:13	5:18	5:48	5:53	6:28	7:03	7:28	7:44	8:18	8:34	9:04	9:19	9:34	9:49	10:19	10:34	10:49	11:19	11:34	11:49

