


Katastrální území	ZLIČÍN	
Připojeno ke Praze	1974	
Městská část	Zličín	
Správní obvod	Praha 17	
Obvod hl. m. Prahy	Praha 5	
Údaje o linkách VD k datu 31.12.2024		
Textový popis z Pražského dopravního zeměpisu je z roku 1999. Část textu z Knihy o Zličínu a Sobínu je z roku 2005.		Počet obyvatel 2021: 7579
Poslední úprava obsahu: 16.1.2025 16:28		Rozloha: 317,6 ha

Linky VD ZLIČÍN		
Z historických autobusových obsažena pouze základní obslužná linka od r. 1952		
linka	*	†
tr-122	16.08.1872	30.06.1994
b-01155/2	03.11.1952	29.06.1969
a-164	30.06.1969	06.04.2015
a-219/II	29.05.1978	28.09.1982
a-230	22.12.1979	28.09.1982
a-249/II	22.12.1979	28.09.1982
a-257/II	30.11.1981	02.09.2017
a-260/II (X700, 456)	01.06.1983	26.10.1988
a-410/II	01.09.1983	14.06.1985
a-412/II	01.09.1983	16.10.1983
a-423	15.10.1984	30.06.1998
a-568 (437)	27.10.1988	28.06.2013
a-462	04.09.1989	26.11.1989
ž-S65 (tr-122)	01.07.1994	
a-357/II	12.11.1994	07.12.2007
<i>a-352</i>	<i>02.09.1995</i>	<i>31.05.1996</i>
a-358	02.09.1995	10.12.2005
a-306	01.06.1996	
<i>a-307/II</i>	<i>01.06.1996</i>	
<i>a-308</i>	<i>01.06.1996</i>	
<i>a-309</i>	<i>01.06.1996</i>	<i>13.12.2003</i>
<i>a-310/II</i>	<i>01.06.1996</i>	
<i>a-311</i>	<i>03.06.1996</i>	

(01159, 01115); viz jízdní řády níže

dř. účelová

Šk

Šk

Šk

Šk

Šk

příměstská

příměstská

příměstská

příměstská

příměstská

příměstská

příměstská

příměstská

příměstská

a-380	10.06.2001		příměstská
a-384/II	01.03.2002	12.12.2020	příměstská
a-100	08.07.2002		
a-309/II	14.12.2003		příměstská
a-336/II	15.12.2003		příměstská
a-952 (602)	01.07.2004		noční, příměstská
a-347	11.12.2005		příměstská
a-957 (607)	10.12.2006		noční, příměstská
a-358/III	04.01.2010		příměstská
a-164/II (264)	11.12.2011	02.01.2024	
a-180/III	11.12.2011		
a-386/III	05.03.2017		příměstská
a-324/II	26.08.2017		příměstská
Ž-S54	14.12.2008	10.12.2022	
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-415/IV (405)	12.12.2021		příměstská
a-904	04.09.2023		noční
a-417/V	10.12.2023		příměstská
a-214/III	03.01.2024		
a-279/II	03.01.2024		Šk

Poznámka: Stanice a zastávky Zličín a Depo Zličín leží v k. ú. Třebonice.

ZLIČÍN, SOBÍN

„Zlýčín jest prastará ves, kdež kníže Břetislav I. dal r. 1045 klášteru Břevnovskému k šibenici odsouzeného člověka Keynu s jeho potomstvem, přidada k tomu potřebnou roli.“ Tak začíná zatím známá historie Zličína. Moc nechybí, aby byl Zličín nejzápadnější městskou částí, ale Praha 6 ji katastrálním územím Ruzyně o něco málo předstihla. Městská část Praha-Zličín vznikla v roce 1990, protože její území, i když už bylo od roku 1974 součástí Prahy, stále spravoval místní národní výbor. Tvoří ji dvě katastrální území, Zličín a Sobín. **Zličín**, jak jsme již uvedli, je poprvé doložen v roce 1045 a jeho pojmenování je dáváno do souvislosti se slovem *zlý*. Má-li jméno souvislost s oním Keynem odsouzeným k smrti, se můžeme jen domnívat. Musíme ale upozornit, že listina, ve které se o Zličínu hovoří, je snad padělkem ze 13. století. Majitelů se tu během staletí vystřídal mnoho a jejich jména většinou nepatřila k neznámějším rodům. Z těch zajímavějších si uvedme alespoň Žďárské ze Žďaru (v 16. a 17. století), v r. 1699 se ves dostala k tachlovickému panství a později se vlastníky Zličína stali majitelé vsutku urozeného původu – v r. 1732 toskánská vévodkyně Marie Anna Františka, 1741 ovdovělá vévodkyně bavorská Marie Anna Karolina a v roce 1805 Zličín od bavorských vévodů odkoupil rakouský arcivévoda Ferdinand, po kterém ho zdědil jeho syn Leopold. Po zavedení obecního zřízení 17. března 1849 se stal Zličín (pod tehdejšími názvy Zlýčín, později Zlejčín) samostatnou obcí politického okresu smíchovského. V letech 1864–1891 byl spojen s Třebonicemi a s Chaby – v počátcích tohoto období jako osada obce Třebonice, později naopak tvořily Třebonice a Chaby

součástí obce Zličín. **Sobín** má historii mladší a první zmínka o něm pochází z roku 1288 a vyplývá z ní, že předtím patřil plaskému klášteřu. I tady se střídali majitelé, patřil také klášteřu sv. Kateřiny na Novém Městě, Hospřidovi z Hostivic, Zikmundovi Chrtínovi z Chrtínova a Žďárským ze Žďáru a býval pak i součástí tachlovického panství. Po vzniku moderních obcí se stal samostatnou katastrální a místní obcí okresu smíchovského, potom krátce existujícího unhošťského a od roku 1893 nového okresu Kladno (jako jediná část současného pražského území). Některé prameny uvádějí krátkodobé sloučení Sobína se sousední obcí Hostivice. Samostatné postavení si udržel až do roku 1960, kdy byl spojen se Zličínem a v jeho rámci v roce 1974 připojen i ku Praze. K Sobínu patří i samota Sobínka, bývalý hostinec, ležící v ostré zatáčce, kde se Hrozenkovská ulice mění v Hostivickou. Ve Zličíně bychom marně hledali nějakou významnější architektonickou historickou památku, a tak jedinou je barokní výklenková kaple z roku 1776 v Sobíně. Sobín byl přifařen k blízkému hostivickému chrámu sv. Jakuba, zato Zličínští museli chodit až do vzdáleného libockého kostela sv. Šebestiána a Fabiána. Také ostatní úřady vlastně obě obce po mnoho let spíše oddělovaly, než spojovaly. Sobínští měli poštu v Hostivici (zřízena 1869) a Zličínští v Řepích (1909), okresní soud měl Sobín v Unhošti, Zličín pak na Smíchově. Na přelomu století žilo ve Zličíně 526 obyvatel ve 44 domech a už stálo i prvních 7 domků pro 113 obyvatel osady zvané Radost. V Sobíně na počátku století stálo jen 14 domů a žilo v nich 139 lidí (včetně samoty Sobínka). V moderní době vyrostlo ve Zličíně i menší sídliště. Zatímco Sobín si dodnes ponechal charakter zemědělské vsi, Zličín se v průběhu let proměnil v průmyslovou obec. Zejména ve východní a později i jižní části katastru vyrostla řada průmyslových podniků.

Zličín těžil z poměrně výhodné polohy na jedné z nejstarších silnic v zemi české (silnice říšská neboli Bavorská). V rámci výstavby sítě státních silnic byl úsek od Bílého Beránka ve Stodůlkách přes Zličín k Hořelícím hotov již v roce 1787, celá trať z Prahy do Plzně, včetně přestavby některých nekvalitně vystavěných úseků, byla dokončena v roce 1812. Už v polovině 18. století tudy jezdily poštovní spoje a formanské povozy zastavovaly u zájezdního hostince Na Radosti, jehož název je dosud zachován v nynějším pojmenování této, nyní již městské ulice. Zatížení plzeňské silnice, označované později I/5 trvale rostlo a její provoz v posledních letech negativně zatěžoval prostředí přiléhající zástavby. Tato situace se výrazně zlepšila po zprovoznění plzeňské radiály a navazujícího úseku dálnice D5 (v roce 1982), kdy tato komunikace (nyní označená jako II/605) dostala prakticky pouze obslužný charakter. Moderní hromadnou dopravu do Zličína ale pochopitelně přinesla, podobně jako v jiných částech Prahy, až železnice. Na trati Buštěhradské dráhy, zvané „pražský Semering“, která prochází i západním okrajem zličínského katastru, byl zahájen nákladní provoz 3.7.1872, pro osobní provoz byla pak trať, včetně železniční stanice ve Zličíně, otevřena 16. září 1872; současná staniční budova pochází ovšem až z roku 1898. Stanice byla ovšem uváděnou v jízdních řádech pod jménem Řepy, neboť železniční správa při pojmenování stanic a zastávek příliš nedbala, na kterém katastru leží a názvy volila zejména podle blízkosti zástavby. A podle tohoto kritéria zvítězily Řepy. Teprve v roce 1924 byl zaveden kompromisní název nádraží: Řepy-Zličín, v roce 1937 se dráhy vrátily k samotnému jménu Řepy a teprve v roce 1951 byla stanice pojmenována podle katastrální příslušnosti – Zličín (od r. 1976 Praha-Zličín). Rozsah osobní dopravy na této železniční trati byl ovšem po celých prvních padesát let její existence velice nízký, jednalo se o jeden, či dva páry smíšených vlaků za den. Teprve motorizace provozu na této trati, již patřící ČSD, přinesla od roku 1929 výrazné zvýšení rozsahu osobní dopravy. V roce 1937 jezdilo již v úseku Zličín – Smíchov 7 párů vlaků, nejvíce vlaků tu jezdilo v roce 1949 (10 párů); v současné době poklesu zájmu o toto spojení zde jsou vedeny 4 páry osobních vlaků denně.

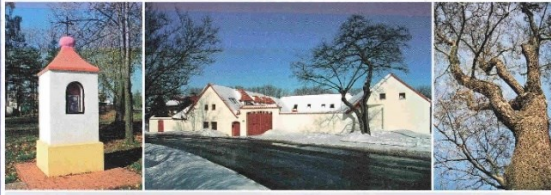
V době rozšíření železniční dopravy i konkurující doprava silniční již Zličínským zajišťovala celkem slušné spojení. Už v roce 1927 je doložena soukromá autobusová linka z Košíř přes Řepy a Zličín do Sobína. Ve stejné době už bylo možné dojít si k Bílému Beránku na autobus stodůlecké obce či na autobus Autodopravní společnosti, jezdící do Prahy z Mořiny přes Ořech, Řeporyje a Bílý Beránek do Košíř. Pozadu nezůstaly ani Československé státní dráhy, které zřídily hned dvě autobusové linky z Kladna a obě mohli Zličínští použít. Obě končily na Staroměstském náměstí, jedna jezdila přímo přes Sobín a Zličín (č. 906d), druhá po Plzeňské přes Hořelice. Podobnou trasou jezdila i soukromá linka J. Müllerové (č. 2032). Kromě těchto spojů tudy jezdily linky do Berouna a Plzně.

O koncesi k provozování autobusové linky alespoň na Radost se ucházely v roce 1930 také Elektrické podniky, ale Zemský úřad jejich žádost zamítl. Jezdily proto jen na lince N v úseku Zámečnice – Motol, později alespoň k Bílému Beránku, od r.1933 jen do zastávky Háje. Petici o prodloužení na Radost v roce 1935 podepsalo 320 lidí. Marně. V souvislosti s prodloužením tramvajové tratě k motolské vozovně jelo „enko“ 30. listopadu 1937 naposledy. Z této doby jsou známy i některé statistické informace o spojení Zličína (ze zastávky Radost) s Prahou. ČSD zajišťovaly 7 spojů na své lince Beroun – Praha a 5 spojů na lince Kladno – Praha (přes Sobín). Kromě toho jezdilo 8 spojů soukromé linky Beroun – Praha, jejímž koncesionářem byl Josef Brabenec. Jízdné na všech linkách z Radosti na Zámečnici stálo 2 koruny. Stejnou částku zaplatili i ti, kteří jeli stodůleckou linkou Autodopravní společnosti od Bílého Beránka. Z mnoha poválečných linek ČSAD uveďme alespoň linku zavedenou v roce 1952 pod číslem 01115, která jezdila ze smíchovské Stroupežnického ulice, tedy od Anděla, přes Motol, Zličín a Řepy na Bílou Horu ke konečné tramvaje, některé spoje až k ruzyňskému letišti. Tato linka vlastně tvořila základní dopravní obsluhu vlastního Zličína až do roku 1969. Dne 30. června 1969 ji nahradila obdobná linka MHD č. 164 (tehdy v trase Bílá Hora – Řepy – Zličín – Motol), zřízená pro obsluhu Řep. Zličín se tak stal jednou z několik málo obcí, které obsluhoval pražský Dopravní podnik, i když ležely za hranicemi města. Svůj směr linka několikrát částečně změnila, dnes končí u stanice metra Nové Butovice. Sobín byl ve válečném a poválečném období obsluhován podstatně hůře než Zličín a převážně byli jeho obyvatelé odkázáni na docházku k prostředkům veřejné dopravy do Hostivice nebo Zličína. Teprve po připojení ke Praze vznikla druhá, později typická zličínská linka „dvěstěpadesátšedmička“, která začala jezdit v roce 1981 a jejímž úkolem bylo právě zajištění dopravy do Sobína. Rovněž několikrát změnila trasu a z někdejšího směru Sobín – Bílá Hora dnes zbyl jen úsek Sobín – Zličín, znamená však pro sobínské obyvatele přímou vazbu na metro. V roce 1983 vznikla linka s neobvyklým označením X700 a zajišťovala spojení mezi stanicí metra Hradčanská a podnikem Stavební stroje Zličín. Měla specifický charakter, a proto byla v roce 1984 zařazena mezi účelové linky pod číslem 456. O dva roky později se změnila v běžnou špičkovou linku č. 260 a byla současně prodloužena až do zastávky Sídliště Zličín. V roce 1988 byla zrušena. Dnes Zličín obsluhuje i několik linek příměstské dopravy v rámci systému Pražské integrované dopravy. Nejdůležitějším dopravním prostředkem Zličína je dnes ale metro. Od 11. listopadu 1994 tu má konečnou stanici jeho linka B a na zličínském katastru vzniklo i důležité třetí depo. U stanice metra vznikl důležitý terminál příměstských, ale i dalších autobusových linek.

Na závěr ještě připomeňme, že ve Zličíně dnes stojí nový závod na výrobu tramvají, původně ČKD Tatra, dnes ČKD Dopravní systémy, a.s. V něm vznikají nejen tramvaje, ale kompletují se i první nejnovější vlaky pražského metra M1. Pro úplnost dodejme, že na území tohoto podniku je i krátká zkušební tramvajová trať, takže vlastně i ve Zličíně jezdí tramvaje. První tramvaje se tu montovaly v roce 1993.

* * * * *

Z Knihy o Zličínu a Sobínu – část kapitoly Po silnicích a kolejích (aut. František Prošek).



**Kniha
o Zličínu a Sobínu**



Po silnicích a kolejích

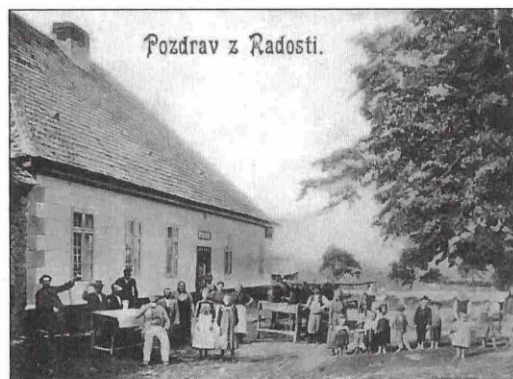


Z hlediska dopravního má území Zličína od nepaměti významnou polohu u jedné z našich nejstarších a nejdůležitějších cest, doložených již v dávném středověku. Již za dob Přemyslovců směřovala z Prahy hvězdovitá síť zemských stezek, které sloužily dálkovému obchodu, do všech světových stran. Cesty nebyly – až na nepatrné úseky – nijak upraveny a jejich trasy se v průběhu doby měnily tak, jak se přizpůsobovaly proměnám krajiny i politickým a ekonomickým podmínkám. Stezka ve směru na Plzeň, vedená s největší pravděpodobností po území dnešního Zličína již v době první písemné zmínky o jeho existenci, zajišťovala několik důležitých obchodních spojení. Na Regensburg pokračovala z Plzně přes Domažlice a Všerubským průsmykem do Fürth im Wald (Brod nad Lesy) nebo kratší, ale méně schůdnou cestou, přes Klenčí do Waldmünchen. Jako spojení na Norimberk pak přes Stříbro a Přimdu, případně přes Tachov. Z nejdůležitějších stezek se dílčími technickými úpravami v raném novověku postupně stávaly částečně zpevněné cesty. Z fiskálních důvodů byly předepsány jako povinné pro obchodníky při jízdách kolem celních stanic v blízkosti zemských hranic.

Kudy cestovali naši předkové

První císařský patent z roku 1737, jenž vyjmenovává v Čechách čtyři takové cesty, obsahoval i Norimberskou silnici z Prahy přes Plzeň, Stříbro a Rozvadov. V této době, zejména z vojenských, ale i komerčních důvodů, se začalo s budováním prvních skutečných silnic. To znamenalo udržované dopravní cesty se zpevněnou vozovkou o určité předepsané šířce a s umělými stavbami, tzn. mosty, propustky, příkopy, násypy a zářezy

s opěrnými a zárubními zdmi. Takové silnice pak umožňovaly celoroční provoz dopravními prostředky, jako byly například kočáry, povozy tažené koňmi, voly, osly a podobně, koněpřežka či dokonce omnibusy. Do státěm řízené výstavby těchto silnic bylo zařazeno spojení Prahy s Plzní jako součást tzv. silnice Říšské (přes



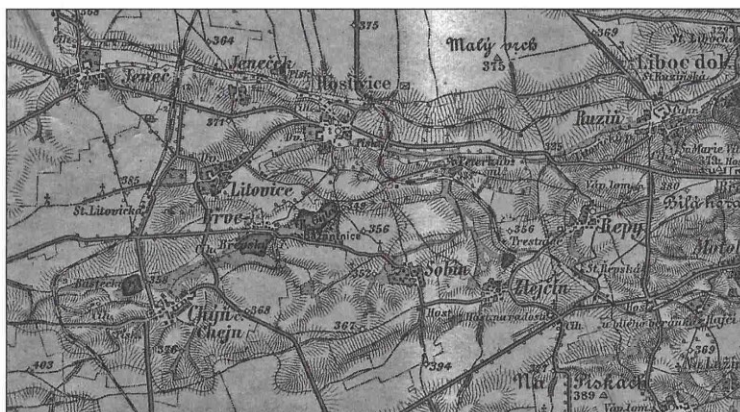
Hospoda Na Radosti bývala častým útočištěm okolo jedoucích formanů

Stříbro) a Bavorské (přes Domažlice). Úsek u Prahy, od Bílého Beránka přes Chrástany k Hořelícím byl dokončen do roku 1787, ale pro špatné provedení musel být v roce 1803 obnoven. Celé spojení do Plzně bylo dokončeno v roce 1812. Teprve později (snad kolem roku 1860) byla vystavěna silnice údolím Motolského potoka ze Smíchova až k Bílému Beránku, a tím byla tato trasa zaústěna do pražské Újezdské brány. Předtím byla plzeňská silniční trať vedena přes dnešní území Řep, kde se k ní připojila cesta Karlovarská, a dále kolem dnešního Vypichu s připojením cesty od Chomutova. Cesty pak společně vstupovaly do Prahy bránou Strahovskou.

Ačkoliv poštovní doprava osob, jako do jisté míry první druh veřejné dopravy, je v našich zemích spolehlivě doložena již v 17. století, teprve až po

zmíněných úpravách cest mohl být zajištěn její pravidelný provoz. Současně také mohly být vydány první jízdní rády se stanovením alespoň základních údajů o odjezdech a příjezdech do poštovních stanic. Až do poloviny 19. století však bylo cestování obecně poměrně výlučnou záležitostí. Navíc se na cesty vydávala převážně jen šlechta se svým doprovodem, která měla vlastní dopravní prostředky (kočáry). Nespěchavší pocestní zase využívali nepravidelné formanské nákladní dopravy. Na trati ve směru na Plzeň jsou poštovní spoje spolehlivě zaznamenány zhruba v polovině 18. století. Přes zličínské území pouze projížděly, první přepřahací stanicí od Prahy byly Dušníky. U zájezdního hostince Radost či Na Radosti, jehož název je dosud zachován v pojmenování této nyní již městské ulice, však zastavovaly k pře-

no-Kralupy již v roce 1855, ale historicky navázala i na osudy starší koněspřežky, která vedla z Kladna do Prahy k Písecké bráně. Tuto trať, původně úzkého rozchodu, přestavěla v roce 1863 na normálně rozchodnou parostrojní dráhu a kromě přepravy dřeva a uhlí, kvůli níž primárně vznikla, získala podstatný význam i pro osobní dopravu. Zejména po roce 1868, kdy byla prodloužena do Buben a napojena tratí Státní dráhy na její nádraží v Praze – dnešní Masarykovo. Svým nádražím v Hostivici, sousedících bezprostředně se sobínským katastrem, přiblížila tento tehdy moderní druh dopravy do přijatelné vzdálenosti od Sobína i Zličína. Dalším, avšak spíše jen zdánlivým zlepšením dopravních možností ve vztahu k Praze se stala výstavba a pozdější zprovoznění další trati Buštěhradské dráhy Hostivice–Smíchov, zvané pro



Výřez z mapy okolí pražského 1:60 000. Nedatováno, odhad vydání r. 1900–1910

nocování formanské a další povozy. Na Schenkově značně schematické mapě pražského okolí, vydané v Amsterdamu pravděpodobně na začátku 18. století, je ubytovací hostinec s názvem Radost u plzeňské silnice zakreslen v dosti odlehle poloze. (V místech odpovídajících středům je pak vlastní obec Sleitzin a Sobín. Shodně jsou tyto lokality zachyceny i na Müllerově mapě Čech z roku 1720. O sto let později Schottky ve svém podrobném popisu Prahy a jejího okolí uvádí zeměpisné souřadnice pro střed obce Zleyčzin $50^{\circ}3'50''$ s. š., $31^{\circ}56'55,3''$ v. d. od Ferra, [= $14^{\circ}17'9,3''$ od Greenwiche], tj. zhruba 200 m severovýchodně od původní návsi, u dnešní ulice Strojírenské. Pro Sobín je uváděno $50^{\circ}4'0''$ s. š., $31^{\circ}56'9,1''$ v. d. [= $14^{\circ}16'23,1''$], tj. asi 400 m východně od křižovatky ulic Hostivická a Ke Břvům.)

Prvním náznakem moderní veřejné dopravy ve Zličíně se stala až železnice, a to tratěmi, vybudovanými společností Buštěhradské dráhy. Tato nejstarší tzv. uhelná dráha u nás postavila svoji první trať Klad-

no-Kralupy již v roce 1855, ale historicky navázala i na osudy starší koněspřežky, která vedla z Kladna do Prahy k Písecké bráně. Tuto trať, původně úzkého rozchodu, přestavěla v roce 1863 na normálně rozchodnou parostrojní dráhu a kromě přepravy dřeva a uhlí, kvůli níž primárně vznikla, získala podstatný význam i pro osobní dopravu. Zejména po roce 1868, kdy byla prodloužena do Buben a napojena tratí Státní dráhy na její nádraží v Praze – dnešní Masarykovo. Svým nádražím v Hostivici, sousedících bezprostředně se sobínským katastrem, přiblížila tento tehdy moderní druh dopravy do přijatelné vzdálenosti od Sobína i Zličína. Dalším, avšak spíše jen zdánlivým zlepšením dopravních možností ve vztahu k Praze se stala výstavba a pozdější zprovoznění další trati Buštěhradské dráhy Hostivice–Smíchov, zvané pro svůj „horský“ charakter od počátku „Pražský Semmering“. Trať prochází i západním okrajem zličínského katastru. Tehdy šlo o technicky velmi náročnou trať, která se zařadila mezi významná díla železničního stavitelství své doby, přestože nemohla pochopitelně dosáhnout parametrů skutečných horských drah. Trať dlouhá necelých 20 kilometrů překonává v obtížných směrových poměrech výškový rozdíl téměř 180 metrů na délce 15,3 km s nejvyšším bodem ve Zličíně, tj. s průměrným spádem skoro 12 promile. Dalejší potok a Prokopské údolí překračuje v Hlubočepích po dvou viaduktech s klenutými oblouky, o délce 170 m a 180 m, druhý navíc ve směrovém oblouku a o výšce až 25 m. Jejich výstavba trvala pouhých 17 měsíců. Nákladní provoz zde byl zahájen 3. 7. 1872, pro osobní dopravu byla pak trať, včetně železniční stanice ve Zličíně, otevřena 16. 9. 1872; její současná staniční budova pochází ovšem až z roku 1898. Výstavba této nové budovy znamenala zrušení vchodu do nádraží z obecní cesty od Zličína, což vyvolalo stížnost obecního zastupitelstva k c. k. okresnímu hejtmanství. Stanice se v té době nazývala Řepy, neboť tuto obec zřejmě železniční správa považovala za významnější. Na trati však po několik desítek let byla doprava osob provozována jen v nepatrném rozsahu, a to jedním párem nákladních vlaků s přepravou osob, později zvaných „smíšené“. Zajištění osobní přepravy spočívalo v připojení jednoho (jen výjimečně většího počtu) osobního vozu

k pomalu jedoucímu nákladnímu vlaku, se kterým se navíc prováděla provozní manipulace, tj. odstavování a připojování vozů v mezilehlé stanici Jinonice.



Tímto motoráčkem bychom dojeli po Buštěhradské dráze do Hostivice, v protisměru na smíchovské nádraží

Na konci 19. století byly tedy dopravní možnosti na zličínském území stále velmi omezené. Pro individuální dopravu v povozu či bryčce bylo možné použít kromě neupravených cest ještě státní Plzeňskou silnici, ve směru k Hostivici pak i okresní silnici „Zlejčínsko-Sobíňskou“. Ta byla v úseku od Radosti na hranici tehdejšího kladenského okresu (tj. k rozhraní Zličín – Sobín) postavena v roce 1879 „pěčí obce zličínské, celkovým nákladem 4458 zl. 14 kr. s příspěvkem okresu smíchovského ve výši 1000 zl. a do jeho správy po dokončení převedena...“. Na území Sobína pokračovala silnice v té době jako skromná obecní cesta, která se jen minimálně upravovala. Později byla jakožto okresní vybudována směrem k Unhošti. Veřejnou dopravu reprezentovala pouze železnice – v té době ve směru přímo do Prahy z Hostivice pěti páry osobních vlaků za den, ze stanice Řepy na Smíchov již zmíněným jedním párem vlaků smíšených. Nutno však poznamenat, že přepravní potřeby našich dvou výrazně zemědělských obcí s celkovým počtem necelých 700 obyvatel byly v té době stále nevelké a směrově nevyhraněné. Zličín totiž „náležel farou k Liboci, školou do Řep, poštou do Hostivice“ a jeho okresní hejtmanství a soud byly na Smíchově. Sobín pak měl faru, školu i poštu v Hostivici, sídlo soudu v Unhošti a patřil (od roku 1893) do nově ustaveného politického okresu Kladno.

V období po první světové válce do vzniku Československé republiky nedošlo v popsané dopravní charakteristice k žádným významným změnám. Podle dochovaných záznamů pouze v roce 1910 byla rekonstruována okresní silnice ve Zličíně, není však znám rozsah prací. Situace se začala měnit až ve dvacátých

letech minulého století. Vytvořením Velké Prahy, zahrnující na západě i bývalou obec Motoly, jež sahala až k dnešnímu motolskému krematoriu (část Háje), se městská hranice přiblížila „nadohled“ Zličína. Ten se tak stal jednou z řady příměstských obcí, na které blízké velkoměsto nepochybně působilo. Městská doprava, jejíž systém se v té době velmi rychle rozvíjel, však zůstávala pro Zličín a Sobín prakticky nedosažitelná. Její nejbližší zastávkou byla konečná linky č. 9 u remízy (vozovny) v blízkosti košířské Demartinky. Téměř celé půlstoletí ještě trvalo, než mohla nahradit mezitím se vyvíjející ostatní druhy dopravy.

Státní silnice Praha–Plzeň získala bezprašný povrch a změnila svůj název (v roce 1934 z Beroun-Haselbašská na Plzeňská) a několikrát své úřední číslo – postupně z XII na XV, 3, 2, 1 a konečně v roce 1937 na 39, směrově ovšem zůstala nedotčena. Okresní silnice, napojená na tuto státní silnici u Radosti, vedla přes Sobín a dále přes Břve směrem k Unhošti, další z ní odbočovala ve Zličíně a zajišťovala napojení přes Řepy na spojovací silnici Bílý Beránek–Bílá Hora a obecní silnice odbočovala v Sobíně k Hostivici. Poslední uvedené spojení k silnici karlovarské i k nejbližšímu nádraží, pro Sobín velmi významné, se dočkalo technického vylepšení ve dvacátých letech. Po dohodě s Hostivicí byl v roce 1922 zadán projekt stavby silnice v trase, na níž obec Sobín poskytla potřebné pozemky a výpůjčkou prostřednictvím členů svého zastupitelstva pánů Kalouse a Tureckého získala chybějící finanční prostředky. Výstavba, průběžně financovaná obcí, proběhla v letech 1924–1928; vybudovaná silnice byla později začleněna do sítě okresních silnic. Nikdy neuskutečněnou zůstala myšlenka této doby na přímé komunikační spojení Sobína (od hospody Sobínky) s Třebonicemi, a tím i rovnou na Plzeňskou silnici, o které usilovalo sobíňské zastupitelstvo nejen po celé období první republiky, ale ještě v akčním plánu MNV v roce 1954! Podařilo se pouze připojení Třebonic na Plzeňskou silnici, to však bylo přerušeno při výstavbě dálnice D5 v sedmdesátých letech 20. století.

O péči i starostech obce s udržováním cest, které měla ve své správě, svědčí i drobné údaje, které nacházíme v úředních záznamech. Pro špatný stav bylo v roce 1925 třeba urychleně přikročit k opravě obecní cesty k třebonické osadě Chaby. Na jednání zličínské obecní rady, která projednávala přípravné práce, byli přizváni i místní rolníci Antonín Stříbrný, Josef Havlůj, František Grund, Antonín Majrich, Josef Chalupa, Josef Čížinský a Josef Starosta, kteří přislíbili zajistit svými potahy dopravu šterku, potřebného k opravě, z nádraží. Za naložení a dopravu na místo měli dostat po 15 Kč za každý krychlový metr šterku. Protože však potřebná položka v obecním rozpočtu nebyla

na rok 1925 zahrnuta, měli rolníci se zaplacením posečkat až po Novém roce 1926. V květnu roku 1928 požádala společnost Pražské akciové cihelny obec o přeložení veřejné cesty spojující Zličín přímo s železniční stanicí. Zastupitelstvo se usneslo, aby cesta zůstala „... jak se v přírodě nachází, a to z důvodu, že obec v budoucnu, až se bude jednat o rozšíření nádraží Zličín-Řepy, bude se ucházeti o to, by cesta ta byla komunikačním prostředkem mezi obcí Zlejščinskou a nádražím. S přeložením této cesty obecní zastupitelé nesouhlasí, jelikož by tím obec Zlejščinská navždy ztratila možnost příchodu ku nádraží“⁶. V srpnu 1930 však nakonec obecní zastupitelstvo výměnu pozemků schválilo.

Na konci dvacátých let minulého století nastal prudký nárůst individuální silniční motorové dopravy, který přinesl i rozvoj souvisejících služeb. Pro zajímavost uvádíme tento údaj: počet registrovaných osobních automobilů a motocyklů v ČSR v roce 1922 činil 7805 (včetně Podkarpatské Rusi), v roce 1930 již 73 551 a v roce 1937 dokonce 161 904.

Distribuci pohonných hmot již nepostačoval dosavadní převažující drogistický prodej a začaly se zřizovat speciální veřejné čerpací stanice, tehdy zvané benzinové pumpy. Na území Zličína, u státní silnice, tak v krátké době vznikly dokonce celkem čtyři



Čerpací stanice Kralupské rafinerie minerálních olejů ve Zličíně

pumpy. V roce 1933 byla Anně Jelínkové povolena stavba stanice se dvěma stojany v sousedství bývalého hostince V kufru na pozemku Jana Stuchlíka. Stanici provozovala Apollo – nafta, obchodní společnost akciová, v roce 1940 pak bylo na tomto místě vystavěno větší zařízení společnosti Bratří Zikmundové, akc. spol. pro výrobu a obchod minerálními oleji. Na stejném místě, ale na jižní straně silnice, byla v tomtéž roce (r. 1933) povolena stavba čerpadla společnosti Vacuum Oil Company a. s. Údaje o jeho uvedení do provozu jsou však až z roku 1938. Další dvě čerpadla vznikla v roce 1934 – u domu čp. 122



Reklama firmy Apollo z třicátých let



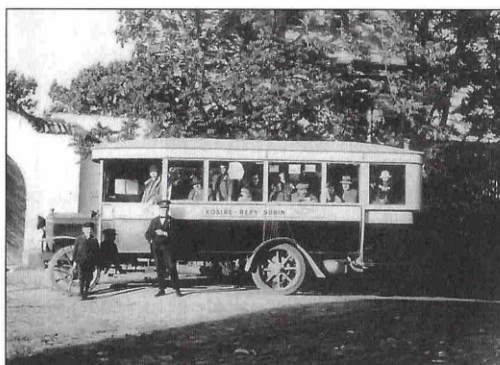
Opuštěná benzinová čerpací stanice v roce 2005

na základě žádosti Bedřicha Lukavského, od roku 1935 vlastněná a provozovaná firmou Union, společnost pro obchod minerálními oleji s r. o. – a v roce 1937 u domu čp. 76 na obecním pozemku při cestě do Řep, provozovaná firmou Kralupská rafinerie minerálních olejů (Kralupol). Zásadní nedostatek pohonných hmot v době německé okupace měl za následek i zánik mnoha čerpacích stanic, zbývající pak byly znárodněny v roce 1948 nebo krátce potom. Ve Zličíně provozoval národní podnik Benzina dvě čerpadla na místě prvních dvou popsaných stanic do

roku 1968, kdy došlo k jejich rekonstrukci. Přitom vznikla jednostranná stanice, jejíž pozdější, dnes již neprovozovaný objekt, dosud existuje.

V době po první světové válce zasáhla poprvé významnějším způsobem do veřejné dopravy i silniční doprava autobusová. Zpočátku obsluhovala převážně ty směry, v nichž vůbec neexistovalo spojení železnicí (nebo jen velmi komplikovaně), postupně se však pro svoji operativnost stala jejím nezanedbatelným konkurentem. První doloženou autobusovou linkou

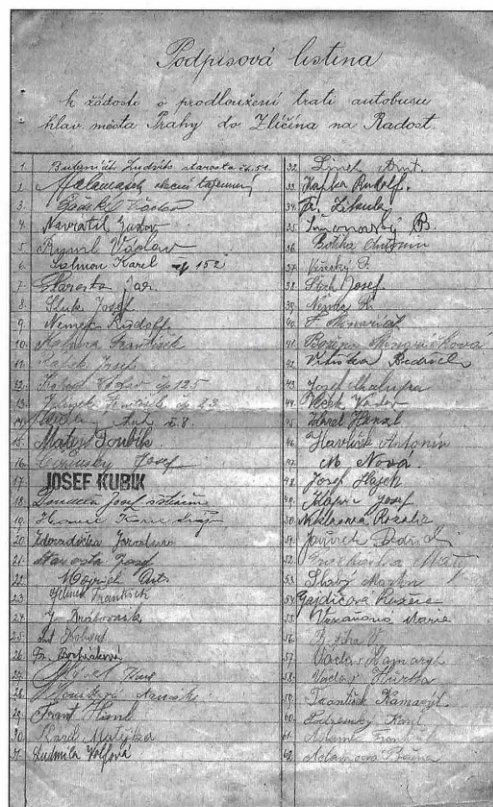
autobusovou dopravu a ještě v témže roce zřídily od 28. 10. i tři autobusové linky z Kladna, z nichž jedna byla vedena přes Sobín, Zličín a dále přes Smíchov až na Staroměstské náměstí. Kromě těchto spojů jezdily přes Zličín nejpozději od roku 1929 po Plzeňské silnici i další linky do Kladna, Berouna, později ještě do Hořovic, Žebráku a Plzně, a to jak soukromé (Josef Müller, později J. Müllerová, Jan Čtyřřoký, Josef Brabenec, Karel Zitta, Anna Němečková), tak státní (ČSD).



Autobus linky Košíře–Řepy–Sobín

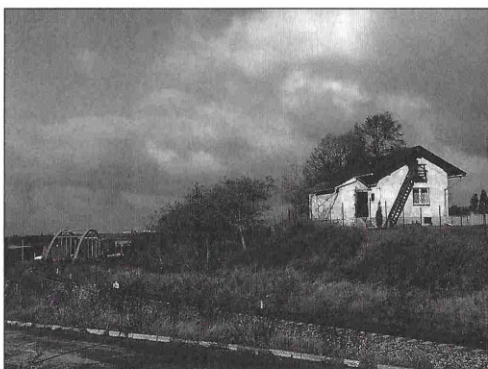
v naší oblasti je dle jízdního řádu linka s číslem 2119 z Košíř přes Řepy a Zličín do Sobína. Provozovala ji Autodopravní akciová společnost se sídlem Praha VII, Jeronýmova 420. Její zřízení projednávala zličínská rada v roce 1926 se závěrem „... (jelikož společnost) hodlá provozovati jízdu mezi Prahou a Sobínem, kde má býti konečná stanice, jest třeba ohledně garážování vozu a umístění řidiče vyjednávat s obcí Sobínskou. S udělením nějaké podpory na pořizovací náklady obecní rada prozatím nesouhlasila, a to z důvodu, že podnik ten, jak se dá očekávat, nebude pasivní. Co se týče nějaké podpory, může tato být poskytnuta, až bude linka otevřena.“

Linka začala být provozována ještě v tomto roce nebo začátkem roku následujícího. Podobně jako u dalších soukromých linek jsou však doposud znalosti o jejím provozu z hlediska trasy, četnosti i rozsahu velice kusé. Je pravděpodobné, že obdobné spojení bylo zajištěno od této doby po celé zbývající meziválečné období. V Košířích bylo z této linky možné přestoupit na linky pražských tramvají č. 9 a 15, jež vedly kolem Anděla a pak dále po odlišných trasách centrem města. Ve stejné době už bylo možné také dojít k Bílému Beránku na autobus stodůlecké obce či na jiný autobus Autodopravní akciové společnosti, jezdící z Mořiny přes Ořech a Řeporyje do Košíř. Pozadu nezůstaly ani Československé státní dráhy, které začaly od roku 1928 také provozovat vlastní



První strana petice občanů Zličína k žádosti o prodloužení autobusové linky. Petice obsahuje pět listů s 320 podpisy

O koncesi k provozování autobusové linky alespoň na Radost se ucházely v roce 1930 také Elektrické podniky, ale Zemský úřad jejich žádost zamítl, protože „místní potřeba podniku není“. Zavedly proto od 3. 8. 1930 novou městskou linku s označením N jen v úseku Zámečnice–Motol. O několik týdnů později byla prodloužena k Bílému Beránku, ale od roku 1933 naopak mírně zkrácena do zastávky Háje. Na rozdíl od ostatních zmíněných linek šlo o provoz výrazného charakteru městské dopravy,

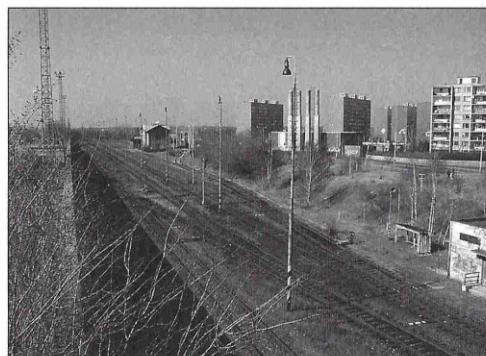
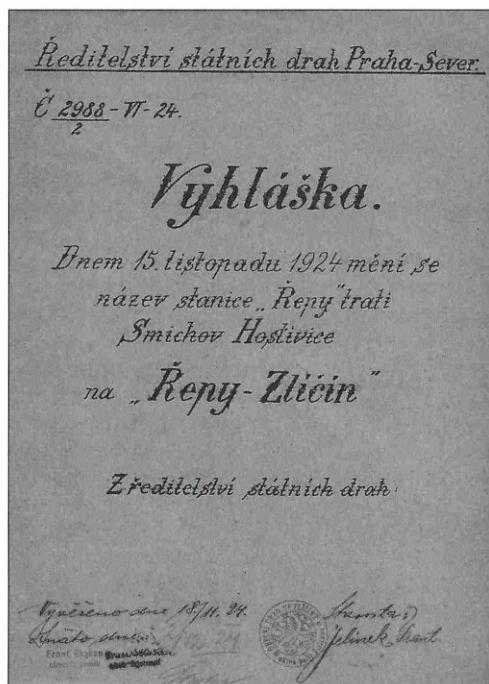


Železniční trať v těchto místech opouští Zličín

tj. s pravidelným intervalem po celý den. Na lince byl nasazen celodenně jeden autobus, ve špičkách dva, které zajišťovaly spojení v intervalu 20 nebo 15 minut. Proto petici Radě hlavního města Prahy o její prodloužení na Radost v roce 1935 podepsalo 320 obyvatel Zličína a 67 z Třebonic, avšak bez pozitivního

bylo ze zastávky Radost zajištěno spojení s Prahou linkou ČSD Beroun–Praha sedmi páry spojů za den, spojení přes Sobín a centrum obce Zličín pěti páry. Kromě toho stále jezdilo ještě osm spojů soukromé linky Beroun–Praha, jejímž koncesionářem byl Josef Brabenec. Jízdné na všech linkách z Radosti na Záměčnici stálo 2 koruny. Stejnou částku zaplatili i ti, kteří jeli stodůleckou linkou Autodopravní akciové společnosti od Bílého Beránka.

Buštěhradská dráha byla na základě smlouvy s Československým státem převzata do jeho majetku ke dni 1. 1. 1923 v plném rozsahu a s celým svým zařízením a provozem. Bezprostřední vliv na rozsah dopravy tento převod neměl, avšak pod novým provozovatelem postupně došlo k jistým zlepšením. To platí zejména o provozu na kmenové trati chomutovské, kde v úseku Kladno–Praha vzrostl počet vlakových spojů z původních předválečných pěti na 17 v pracovních dnech v obou směrech v roce 1938. Pokud se tedy cestující dostal na hostivické nádraží, měl o kvalitní dopravu do Prahy postaráno. Na Pražském Semmeringu došlo ke změnám později,



Kolejiště u nádraží Praha-Zličín

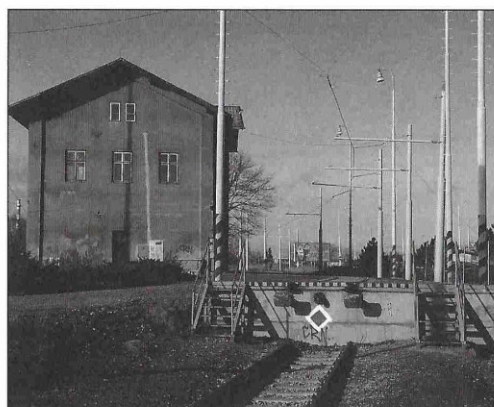
nepočítáme-li k nim přejmenování železniční stanice Zličín na Řepy – Zličín v roce 1924 (a opětovný návrat k samotnému jménu Řepy v roce 1937). Mimochodem, o nedělní jízdě vlakem ze Smíchova do Řep pojednává v lehce ironickém tónu Eduard Bass ve fejetonu *Mexiko*, uveřejněném v *Lidových novinách* v roce 1924.

Československé dráhy přistoupily pod vlivem rostoucí konkurence silniční dopravy koncem dvacátých let minulého století k motorizaci provozu na některých železničních tratích. Ta spočívala v rozšíření osobní dopravy pomocí lehkých motorových vozů poháněných spalovacími motory, které pro své trakční vlastnosti mohly častěji zastavovat i v nepříznivějších sklonových poměrech a současně dosahovat kratších jízdních dob. Na trati mezi nádražím Praha-Smíchov

výsledku. Elektrické podniky totiž tehdy neshledaly provozování v prodloužené podobě jako ekonomicky rentabilní. V souvislosti s pozdějším prodloužením tramvajové tratě linky č. 9 k motolské vozovně jelo „enka“ 30. listopadu 1937 naposledy. V této době



I tuhá zima může mít svůj půvab. V lednu roku 2005



Z nádraží vede vlečka do podniku Siemens

a Hostivíci byly tyto motorové vlaky nasazeny od 1. 8. 1928. Současně byly zřízeny osobní zastávky Hlubočepy zastávka, Konvářka, Cibulka a o rok později ještě Cibulka-kolonie. Kromě jednoho smíšeného vlaku, který zůstal zachován, zde přibylo šest párů motorových vlaků. Ty konečně nabídly podstatně lepší spojení do oblasti Smíchova (už součásti Prahy), kde stále sídlily okresní instituce, s nimiž přicházeli zličínští občané do styku. Koncem třicátých let, pravděpodobně však jen po krátké období, byly tyto motorové vlaky vedeny ze Smíchova přes železniční most na pravý břeh Vltavy a končily v tehdejší stanici (dnes výhybně) Praha-Vyšehrad. Tady mohli cestující přestoupit na tramvaje a pokračovat v několika dalších směrech.

V období německé okupace se všeobecně zvýšila zaměstnanost v průmyslu, a tím i mobilita obyvatel. Rozsah dopravy se však podstatně snížil. Pro nedostatek pohonných hmot a náhradních dílů byl v letech 1940–1942 postupně zásadně omezen autobusový provoz, zůstaly zachovány jen nejdůležitější státní



Nádraží Praha-Zličín hojně využívají nejen zdejší občané, ale i turisté

a městské linky. Úplné zrušení autobusové dopravy pak postihlo ty oblasti, které byly obsluhované železnicí, pro niž však rovněž platila restriktivní opatření. Na trati na Smíchov zůstaly zachovány pouze čtyři páry motorových vlaků, ale i na trati přes Dejvice, provozované v parní trakci, počet vlaků poklesl o třetinu. Zvýšil se tak počet pracujících, kteří museli docházet i do vzdálenějšího zaměstnání pěšky. Proto bylo pro mnohé ulehčením, když mohli použít městskou dopravu alespoň na část cesty. Proto tedy docházeli k nejbližším konečným zastávkám tramvají na Bílé Hoře nebo u motolské vozovny.

Po skončení okupace se železniční doprava poměrně rychle zkonsolidovala. Na smíchovské trati dosáhla dokonce historického maxima deseti párů osobních vlaků za den a také na trati dejvické se vrátila k předválečnému stavu. Od roku 1951 nesla železniční stanice na zličínském katastru konečně správný název Zličín (od roku 1976 Praha-Zličín).

V roce 1946 byly nově očíslovány a do tříd zařazeny státní silnice a od té doby nesla silnice první třídy Praha–Beroun–Rokycany–Plzeň–Stříbro–státní hranice číslo 5 (I/5). Trasa Zličín–Sobín–Hostivice se stala silnicí zařazenou do kategorie „ostatní nečíslované státní silnice II. třídy“ jako součást silničního tahu 240d z Roztok přes Velké Přílepy, Tuchoměřice a Hostivici do Zličína k silnici I/5, který byl později fyzicky přerušen při výstavbě nového ruzyňského letiště. Další okresní silnice, tj. zde spojení Zličín–Řepy a Sobín–Unhošť byly zestátněny v roce 1949 jako silnice nově zavedené třetí třídy. Od roku 1961, kdy byly silnice III. třídy přečíslovány, měla silnice Zličín–Hostivice označení III/0054 a Sobín–Červený Újezd III/0056. Po roce 1990 přešly všechny dřívější státní silnice na území Prahy do majetku města jako místní komunikace, nejsou již číslovány a mají pouze jména jako městské ulice.

Městská doprava se Zličínu nevýznamně přiblížila v roce 1947, když byla prodloužena tramvajová linka č. 9 po nové trati od vozovny Motol do starého Motola. K dalšímu předpokládanému prodloužení



Autobusová linka č. 357 spojuje Sobín a Zličín s okolními obcemi

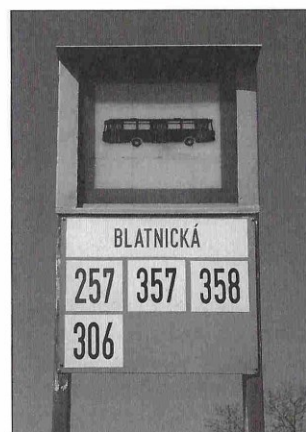
v té době nedošlo, a tak na výrazné zlepšení dopravy bylo třeba ještě počkat. Poměrně velmi kvalitní autobusovou dopravu získal Zličín od 3. 11. 1952. Nová linka ČSAD s číslem 01115 (od roku 1961 č. 01159) jezdila ze Stroupežnického ulice na Smíchově, tedy od Anděla, přes Motol, Zličín a Řepy na Bílou Horu ke konečné tramvaji č. 1, později č. 22. Tato linka končila po celou dobu své existence v centru Smíchova, i když postupně na různých místech – v ulici V lesíčku, v Nábřeží a naposledy na náměstí 14. října, s možností přestupu na řadu návazných tramvajových linek do mnoha směrů. V letech 1954–1960 některé její spoje pokračovaly (vracely se) z Bílé Hory přes starou Ruzyň až k ruzyňskému letišti a tak, kromě přímého spojení se Smíchovem a k břevnovské tramvajové trati, získala celá oblast i přímé spojení s letištěm. Tato linka, na které jezdilo v pracovní dny kolem 20 párů spojů, tvořila základní dopravní obsluhu Zličína až do roku 1969. Ostatní autobusové linky vedené po ulici Plzeňské, jichž postupně přibývalo, tvořily jen doplněk této obsluhy ze zastávky Na radosti. Dálkové linky zde pouze projížděly.

Dne 30. června 1969 nahradila linku ČSAD linka městské dopravy č. 164 v obdobné trase Bílá Hora–Řepy–Zličín–Motol, zřízená pro obyvatele Řep po jejich připojení k Praze. Zličín se tak stal jednou z několika málo příměstských obcí, které plně obsluhoval Dopravní podnik hlavního města Prahy. Proti lince ČSAD se zvýšil počet spojů zejména v mimošpičkových obdobích a o sobotách a nedělích, ale kvůli ukončení v Motole bylo i pro cesty na Smíchov nutno přestupovat na tramvaj. Tehdy se ovšem ještě jezdilo na jednu jízdenku, na níž bylo naopak s využitím pře-

stupů možné dojet nejen do centra, ale až na opačný okraj města. Na smíchovské straně linka několikrát změnila své ukončení s vývojem systému MHD v této oblasti – od roku 1974 končila na Kotlářce a v letech 1977–1979, při rekonstrukci Plzeňské ulice, dočasně až u Anděla. Při výstavbě nové ulice Kovářovy (dnes Jeremiášova), před osídlováním prvních bytových souborů Jihozápadního Města v letech 1978–1982, byly přes zličínské území vedeny po provizorních komunikacích stodůlecké linky městské dopravy č. 219, 230 a 249.

V roce 1983 vznikla – jako svého druhu účelová a tovarní – linka s označením X700 (později 456), která zajišťovala spojení mezi stanicí metra Hradčanská a podnikem Stavební stroje Zličín. Jezdila pouze v ranní špičce do Zličína a odpoledne zpět. Přestože nebyla určena výhradně pro zaměstnance tohoto podniku, byl její význam pro ostatní cesty prakticky nulový. Teprve v roce 1986 se změnila v běžnou špičkovou linku č. 260 s obousměrným provozem, byly na ní zřízeny nácestné zastávky a byla prodloužena až do zastávky Sídlíště Zličín. Tato linka tak přinesla první přímé spojení k síti metra, i když ke stanicí značně vzdálené. Od roku 1983 byla pro přepravu dětí do školy na Petřínách zavedena školní linka č. 410 (v provozu do roku 1985), v následujícím roce pak do škol v Řepích a na sídlíště Homolka ještě linka 423.

Sobín byl i v poválečném období obsluhován podstatně hůř než Zličín. Jeho obyvatelé byli převážně odkázáni na docházku k prostředkům veřejné dopravy do Hostivice nebo do Zličína. Z autobusových linek



jim začala sloužit přímo v Sobíně až od roku 1957 linka 01228 (později 01379, resp. 13790) z Unhoště (od roku 1960 z Kladna) přes Bílou Horu na Florenc (od roku 1979 jen na Hradčanskou) s provozem pouze několika málo spojů v pracovních dnech. Do roku 1969 byly některé její spoje

vedeny i přes Zličín a Řepy, čímž bylo zajištěno spojení Sobína se Zličínem, byť velmi omezené. Podobné spojení pak nabízela v letech 1961–1967 linka 01171 Řeporyje–Zličín–Sobín–Hostivice, avšak charakterem svého provozu byla linkou pouze školní. Pro úplnost

ZLIČÍN

je třeba zmínit ještě rekreační linku, která v letech 1956–1968 jezdila o letních sobotách a nedělích k rybníkům v okolí Břve. Sobín zůstal bez přímé obsluhy městskou dopravou ještě dlouho po připojení k Praze a byl jejím předposledním katastrálním územím, kam byla městská autobusová doprava zavedena. (Posledním místem byly Klánovice, přibližně o necelý měsíc později.) Stalo se tak dne 30. 11. 1981, kdy vznikla druhá zličínská linka č. 257 v trase Bílá Hora–Řepy–Zličín–Sobín.

Poznámka: Při konečném redakčním zpracování této části knihy byly některé pasáže původního textu bez souhlasu autora upraveny, přičemž došlo ke vzniku některých drobnějších nepřesností či k významovému posunu některých uváděných skutečností.

Autor další části kapitoly Po silnicích a kolejích, s názvem Na přelomu 20. a 21. století není v knize uveden a proto ji není možné na tomto místě publikovat.

Jízdní řád linky ČSAD 01115 platný od 22. 5. 1955.

01115 Praha – Zličín – Bílá Hora – Ruzyně, letiště Výpravna: Praha XVI, autobus, nádraží, telefon 463-39

Dopravní závod 103, Praha

km	ř.č.	1	3	5	7	9	11	13	15	17	19	21	23	25	27	29	31					
0	1	Praha-Smichov, Nábřeží ul. odjí.	4.25	...	6.25	6.10	7.30	...	10.30	...	12.00	13.10	14.00	15.00	16.10	17.05	18.05	19.10	19.45	20.15	21.40	
1	2	Praha-Smichov, Barrandova ul.	4.30	...	6.30	6.15	7.35	...	10.35	...	12.05	13.15	14.05	15.05	16.15	17.10	18.10	19.15	19.50	20.20	21.45	
4	3	Praha XVII, „Na Zámečnické“	...	...	5.37	6.22	7.42	...	10.42	...	12.12	13.22	14.12	15.12	16.22	17.17	18.17	19.22	19.57	20.27	21.52	
6	4	Praha XVII, u nemocnice	...	...	5.45	6.30	7.50	...	10.50	...	12.20	13.30	14.20	15.20	16.30	17.25	18.25	19.30	20.05	20.35	21.55	
7	5	Praha XVII, kon. st. el. dr. 9 01112	4.46	5.30	...	5.46	6.31	7.51	...	10.51	...	12.21	13.31	14.21	15.21	16.31	17.26	18.26	19.31	20.06	20.36	22.01
9	6	Praha XVII, „Bílý Beránek“	4.52	5.33	...	5.52	6.37	7.57	...	10.57	...	12.27	13.37	14.27	15.27	16.37	17.32	18.32	19.37	20.12	20.43	22.07
10	7	Zličín, rozc. k nádr.	4.55	...	5.55	6.40	8.00	...	11.00	...	12.30	13.40	14.30	15.30	16.40	17.35	18.35	19.40	20.15	20.45	22.10	
11	8	Zličín, rest. „na Radosti“ 01111, 01211	4.58	...	5.58	6.43	8.03	...	11.03	...	12.33	13.43	14.33	15.33	16.43	17.38	18.38	19.43	20.18	20.48	22.13	
12	9	Zličín, rozc.	5.01	...	6.01	6.46	8.05	...	11.05	...	12.35	13.45	14.35	15.35	16.45	17.40	18.40	19.45	20.20	20.50	22.15	
12	10	Zličín, zádov.	5.02	...	6.02	6.47	8.07	...	11.07	...	12.37	13.47	14.37	15.37	16.47	17.42	18.42	19.47	20.22	20.52	22.17	
13	11	Zličín, středisko	5.05	...	6.05	6.50	8.10	...	11.10	...	12.40	13.50	14.40	15.40	16.50	17.45	18.45	19.50	20.25	20.55	22.20	
14	12	Řepy, zádov.	5.08	...	6.08	6.53	8.13	...	11.13	...	12.43	13.53	14.43	15.43	16.53	17.48	18.48	19.53	20.28	20.58	22.23	
14	13	Řepy, MNV	5.09	5.39	...	6.09	6.54	8.14	...	11.14	...	12.44	13.54	14.44	15.44	16.54	17.49	18.49	19.54	20.29	20.59	22.24
15	14	Bílá Hora, u hřbitova	5.12	5.41	...	6.13	6.57	8.17	...	11.17	...	12.47	13.57	14.47	15.47	16.57	17.52	18.52	19.57	20.32	21.02	22.28
16	15	Bílá Hora, kon. st. el. dr. 1 odjí.	5.15	5.43	...	6.15	7.00	8.20	...	11.20	...	12.50	14.00	15.00	16.00	17.00	17.55	18.55	20.00	20.35	21.15	22.30
17	16	Bílá Hora, u hřbitova	...	...	5.45	...	6.20	7.05	8.25	...	11.25	12.05	13.00	14.05	15.05	16.05	17.10	18.00	19.00	...	...	...
17	17	Ruzyně, rozc.	...	...	5.48	...	6.23	7.07	8.28	...	11.28	12.08	13.03	14.08	15.08	16.08	17.13	18.03	19.03	...	...	...
18	18	Ruzyně, nám.	...	...	5.50	...	6.25	7.10	8.30	...	11.30	12.10	13.05	14.10	15.10	16.10	17.15	18.05	19.05	...	...	...
19	19	Ruzyně, ústav	...	...	5.53	...	6.28	7.12	8.33	...	11.33	12.13	13.08	14.13	15.13	16.13	17.18	18.08	19.08	...	...	...
19	20	Ruzyně, ústav	...	...	5.55	...	6.30	7.15	8.35	...	11.35	12.15	13.10	14.15	15.15	16.15	17.20	18.10	19.10	...	...	...
20	20	Ruzyně, dědina	...	...	5.58	...	6.33	7.18	8.38	...	11.38	12.18	13.13	14.18	15.18	16.18	17.23	18.13	19.13	...	...	...
21	21	Ruzyně, letiště nádr. přijí.	6.00	...	6.35	7.20	8.40	...	11.40	...	12.20	13.15	14.20	15.20	16.20	17.25	18.15	19.15	...	...	...

a zpět

km	ř.č.	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	26	28	30	32	34	36	
0	21	Ruzyně, letiště nádr. odjí.	6.20	6.40	7.25	8.45	...	11.45	12.40	13.40	14.35	15.35	16.45	17.40	18.20	19.20	...	...	...	...
1	20	Ruzyně, dědina	6.23	6.43	7.28	8.48	...	11.48	12.43	13.43	14.38	15.38	16.48	17.43	18.23	19.23	...	...	...	...
2	19	Ruzyně, ústav	6.26	6.46	7.31	8.51	...	11.51	12.46	13.46	14.41	15.41	16.51	17.46	18.26	19.26	...	...	...	...
2	18	Ruzyně, nám.	6.27	6.47	7.32	8.52	...	11.52	12.47	13.47	14.42	15.42	16.52	17.47	18.27	19.27	...	...	...	...
3	17	Ruzyně, rozc.	6.30	6.50	7.35	8.55	...	11.55	12.50	13.50	14.45	15.45	16.55	17.50	18.30	19.31	...	...	...	...
4	16	Bílá Hora, u hřbitova	6.32	6.52	7.37	8.57	...	11.57	12.52	13.52	14.47	15.47	16.57	17.52	18.32	19.32	...	...	...	...
5	15	Bílá Hora, kon. st. el. dr. 1 odjí.	6.35	6.55	7.40	9.00	...	12.00	12.55	13.55	14.50	15.50	17.00	17.55	18.35	19.35	...	...	...	...
6	14	Bílá Hora, u hřbitova	5.20	6.40	7.00	7.45	9.15	...	13.00	14.05	15.05	16.05	17.10	18.00	18.45	19.40	20.20	20.45	21.15	23.00
7	13	Řepy, MNV	5.22	6.42	7.02	7.47	9.17	...	13.02	14.07	15.07	16.07	17.12	18.02	18.47	19.42	20.22	20.47	21.17	23.02
7	12	Řepy, zádov.	5.23	6.43	7.03	7.48	9.18	...	13.03	14.08	15.08	16.08	17.13	18.03	18.48	19.43	20.23	20.48	21.18	23.03
8	11	Zličín, rozc.	5.25	6.45	7.05	7.50	9.20	...	13.05	14.10	15.10	16.10	17.15	18.05	18.50	19.45	20.25	20.50	21.20	23.05
9	10	Zličín, zádov.	5.28	6.48	7.08	7.53	9.23	...	13.08	14.13	15.13	16.13	17.18	18.08	18.53	19.48	20.28	20.53	21.23	23.08
9	9	Zličín, rozc.	5.31	6.51	7.11	7.56	9.26	...	13.11	14.16	15.16	16.16	17.21	18.11	18.56	19.51	20.31	20.56	21.26	23.11
10	8	Zličín, rest. „na Radosti“ 01111, 01211	5.32	6.52	7.12	7.57	9.27	...	13.12	14.17	15.17	16.17	17.22	18.12	18.57	19.52	20.32	20.57	21.27	23.12
10	7	Zličín, rozc. k nádr.	5.35	6.55	7.15	8.00	9.30	...	13.15	14.20	15.20	16.20	17.25	18.15	19.02	19.57	20.37	21.02	21.32	23.17
11	6	Praha XVII, „Na Zámečnické“	5.38	6.58	7.18	8.03	9.33	...	13.18	14.23	15.23	16.23	17.28	18.18	19.05	20.00	20.40	21.05	21.35	23.20
12	5	Praha XVII, „Bílý Beránek“	5.40	7.00	7.20	8.05	9.35	...	13.20	14.25	15.25	16.25	17.30	18.20	19.07	20.02	20.42	21.07	21.37	23.22
14	4	Praha XVII, kon. st. el. dr. 9 01112	5.45	7.05	7.25	8.10	9.40	...	13.25	14.30	15.30	16.30	17.35	18.25	19.12	20.07	20.47	21.12	21.42	23.27
15	3	Praha XVII, u nemocnice	5.47	7.07	7.27	8.12	9.42	...	13.27	14.32	15.32	16.32	17.37	18.27	19.14	20.09	20.49	21.14	21.44	23.29
17	2	Praha-Smichov, Petřinská ul.	6.00	7.10	7.30	8.15	9.45	...	13.31	14.36	15.36	16.36	17.41	18.31	19.18	20.13	20.53	21.18	21.48	23.33
20	1	Praha-Smichov, Nábřeží ul. odjí.	6.05	7.25	7.45	8.30	10.00	...	13.45	14.50	15.50	16.50	17.55	18.45	19.30	20.25	21.05	21.30	22.00	23.45

k ve dnech prac. křídla jede pouze v úseku: Metol, k. st. el. dr. 9, Bílá Hora, k. st. el. dr. 1; spoj 36 nejede 24. 11. h nejede v sobotu, je-li prac. dnem

Poslední jízdní řád linky ČSAD 01155 před převzetím dopravní obsluhy prostředky městské dopravy (linkou a-164) platný od 1. 6. 1969. (S platností jízdního řádu ČSAD pro období 1969/1970 byla základní zličínská obslužná linka 01159 (předtím 01115) na poslední měsíc její existence začleněna do městské dopravy 01155 Praha – Stodůlky, a současně s ní zkrácena do trasy budoucí linky MHD a-164).

**01155 Městská doprava Praha—Stodůlky
Zličín**

Výpravna: Praha-Smíchov, aut. nádr., tel. 546339

01155

Městská doprava je vedena v těchto směrech:

Linka č. 1: **Praha-Košíře, Na Zámečnicki—Praha- Motol, nemocnice—Praha-Motol, k. st. el. dr. 9—Praha-Háje—Praha-Bílý Beránek—Stodůlky, Konstruk-
tiva—Stodůlky, u hřbitova—Stodůlky, MNV—Stodůlky, nám. Lužina—Stodůlky, Na Víduch—Stodůlky, Nová kolonie—Praha-Jinonice, ZPA
—Praha-Jinonice, p. ú.—Praha-Jinonice, závod**

Linka je v provozu: v b od 4.25 do 23.25 hod. v intervalu 05—120 min.
v a od 6.00 do 23.25 hod. v intervalu 120—170 min.

Linka č. 2: **Praha-Košíře, Na Zámečnicki—Praha-Motol, nemocnice—Praha-Motol, k. st. el. dr. 9—Praha-Háje—Praha-Bílý Beránek—Zličín, rozc. k žel. st.
—Zličín, rest. na Radosti—Zličín, křiž.—Zličín, závod—Praha-Řepy, škola—Praha-Řepy, závod—Praha-Řepy, MNV—Praha-Bílá Hora, u hřbi-
tova—Praha-Bílá Hora, kon. st. el. dr. 22**

Linka je v provozu v b od 4.20 do 22.50 hod. v intervalu 30—135 min.
v a od 6.20 do 22.50 hod. v intervalu 40—135 min.

Na těchto linkách se neuznávají slevy dělnického a žákovského jízdného, cestující se přepravují za sazby městské dopravy ČSAD

Bližší informace o odjezdech autobusů městské dopravy na vývšních jízdních řádech

192