

Katastrální území	HOSTIVÁŘ	
Připojeno ke Praze	1922	
Městská část	Praha 15	
Správní obvod	Praha 15	
Obvod hl. m. Prahy	Praha 10	
Údaje o linkách k datu 31.12.2023		
Textový popis k roku 2004	Počet obyvatel: 18 946	
Poslední úprava obsahu: 24.12.2023 9:40	Rozloha: 800,5 ha	

Linky MD HOSTIVÁŘ			
linka	*	†	
tr-220	14.12.1871	30.09.1992	
a-101 (A)	14.09.1930	14.10.2016	
a-111 (G)	15.02.1943	08.09.1946	
a-118 (M)	09.09.1946	02.01.1954	
ž-Malešice	03.01.1949	(28.09.1957)	
a-116 (K)	17.09.1951	14.09.1952	
a-111	15.09.1952	02.10.1960	
d-24/II	03.01.1954	23.07.1955	
a-122	03.01.1954	28.06.2013	
d-4	24.07.1955	12.08.1978	
a-115	03.10.1960	15.01.1963	
d-2/n	13.03.1961	17.04.1966	noční
a-111/II	16.01.1963		
d-10	29.04.1963	22.11.1990	
a-115	02.12.1963	04.07.1990	
a-54 (226)	13.06.1964	05.09.1976	rekreační
a-136	19.07.1965	11.07.1987	
d-22/n	18.04.1966	12.08.1978	noční
a-145	30.05.1966	18.09.1966	
a-56 (225)	10.07.1966	30.08.1981	rekreační
a-154/II	30.09.1968	31.08.2012	
d-41 (33)	05.06.1971	15.09.1974	rekreační
a-X121	06.11.1972	21.09.1973	
a-X101	19.02.1973	08.05.1974	
a-187	16.04.1973	05.04.1981	
a-177	01.06.1973	08.05.1974	

a-194	07.01.1974	04.07.1990	
a-181	01.04.1974		
a-512	09.05.1974	22.03.1976	noční
a-204	04.05.1975	25.01.2002	
d-6/II	05.07.1975	22.10.1976	
d-22	28.05.1977	29.09.1978	
a-220/II (51)	28.03.1978	26.01.2001	
a-145	03.04.1978	05.10.1997	
d-7/V	13.08.1978	18.12.1980	
d-20/n	13.08.1978	18.12.1980	
d-4	09.06.1979	26.08.1980	
a-212/II	29.10.1979	31.08.2009	
a-226/III	08.11.1980	17.01.1992	
a-242	08.11.1980	06.04.2007	
d-22	19.12.1980		
d-22/n	19.12.1980	02.11.1985	
a-142	20.12.1980	05.04.1981	
a-238	22.12.1980	31.08.2009	
a-417 (17/Šk)	04.01.1982	01.12.1983	Šk
a-227/II	27.11.1982	17.11.1995	
a-429	02.09.1985	27.06.1986	Šk
a-905 (505)	03.11.1985	31.08.2001	noční
d-97 (57)	05.12.1985		noční
a-183/II	19.12.1985		
d-14/II	11.07.1987	04.07.1990	
a-271/II	12.07.1987	31.08.2012	
a-460	16.01.1989	29.06.1990	účelová
a-464	01.02.1989	04.07.1990	účelová
a-194/II	09.07.1990	31.08.2009	
d-26	23.11.1990		
a-237/II	12.03.1991	17.11.1995	
a-240/III	15.10.1991	13.02.1998	
ž-S9 (tr-220)	01.10.1992		
a-553 (404)	14.03.1994	09.09.2002	Šk
a-177/II	18.11.1995		
a-506/III	18.11.1995	27.05.2006	noční
a-911 (511)	01.09.2001		noční
a-277/II	03.09.2001	30.06.2009	
a-572	24.09.2001	31.01.2002	Šk
a-573	24.09.2001	31.01.2002	Šk

d-99 (59)	01.07.2004	13.06.2021	noční
a-909 (509)	30.08.2008	07.10.2017	noční
a-329	14.12.2008		příměstská
ž-S29	14.12.2008	11.12.2010	
a-175/II	01.09.2009		
a-906 (506)	12.12.2010		noční
a-224/IV (296)	12.12.2010	19.11.2012	
a-959 (609)	12.12.2010	07.10.2017	noční, příměstská
ž-S49	12.12.2010		
a-125/II	01.09.2012		
<i>a-330/III</i>	<i>01.09.2014</i>	<i>19.12.2014</i>	příměstská
a-138/III	15.10.2016	02.09.2017	
a-154/III	15.10.2016		
a-182/II	17.10.2016		
a-901	29.04.2017		noční
a-101	03.09.2017		
a-908	08.10.2017		noční
a-254/II	04.03.2018		Šk
a-204/III	01.12.2019		

HOSTIVAŘ

Hostivař patří mezi velmi staré obce pražského teritoria. Je doložena v písemných prame-
nech už k roku 1096, ale už někdy v 8. nebo 9. století leželo na jejím území hradiště, jak doklá-
dají archeologické nálezy. Jméno vsi je obvykle dáváno do souvislosti s *vařením pro hosty*, ať
už vývojem přes osobní jméno Hostivar (Hostivarův dvůr) nebo označující místo pod ochranou
zdejšího hradiště, kde cestující kupci mohli tábořit (a vařit si). V roce 1132 se ves *villam Gostiwar*
dostala do vlastnictví sázavského kláštera, později zde existoval na klášterním majetku nezá-
visle spravovaný vladýcký statek rodiny Rostů a jeden dvůr patřil vyšehradské kapli sv. Vavřince.
Během staletí se tu na jednotlivých dílech vystřídalo mnoho různých vlastníků a hospodářů.
Jedni z majitelů, Koutští z Kostelce v 16. století začali jednu svoji rodovou větev psát Hostivařští
z Kostelce. Ti vlastnili také statek, dnes zvaný Toulcův nebo Toulcovský, ve kterém se dodnes
dochovaly i zbytky staré hostivařské tvrze. V roce 1577 koupil Hostivař nejvyšší purkrabí Vilém
z Rožmberka a ves se tak dostala k purkrabským statkům. Nepřecházela tedy jako rodový ma-
jetek z pokolení na pokolení, ale byla „součástí úřadu“. V roce 1783 se Hostivař dostala pod
administraci zemské správy (purkrabí od té doby dostávali „jen“ důchod). Když byla v roce 1849
vytvořena samostatná politická obec Hostivař, patřila k ní i malá, nepřilíživá významná víska Háje
a dvůr Milíčov. Obec patřila zpočátku k politickému okresu Karlín a od roku 1884 k politickému
okresu Královské Vinohrady. Při vytvoření Velké Prahy k 1. lednu 1922 byly Háje s Milíčovem
od Hostivaře odděleny a nestaly se tedy součástí hlavního města. Hostivař vytvořila společně
s Vršovicemi, Záběhlicemi a Strašnicemi městský obvod Praha XIII. Od roku 1949 byla součástí
obvodu (od roku 1990 samosprávné městské části) Praha 10. K 18. listopadu 1994 bylo kata-
strální území Hostivař připojeno k Horním Měcholupům, s nimiž vytvořilo novou městskou část,
pojmenovanou Praha 15.

Historické jádro Hostivaře najdeme v okolí kostela Stětí sv. Jana Křtitele. Na sklonku
19. století se doposud zemědělská ves začala proměňovat ve významnou průmyslovou obec.
Postupně zde vznikly továrny na váhy, na grafické a knihařské stroje, úzkorozchodné polní
a průmyslové dráhy, betonářské zboží, strojírna Podhájský a další. Mezi světovými válkami, ve

dvacátých letech, vyrostla v Hostivaři kabelovna (dnešní Prakab), pérovna, továrna na obráběcí stroje, velký mlýn s pekárny, továrna na barvy a laky a další. Vznikly zde i známé hostivařské filmové ateliéry. Továrny vznikaly i na území sousedních Dolních Měcholup (např. dnešní Léčiva – původně tzv. Frágnerova továrna) a nezřídka jejich objekty nerespektovaly katastrální hranice. Nové podniky vznikaly i po druhé světové válce a dnes, při redukci průmyslu ve Vysočanech, začíná být Hostivař nejdůležitější pražskou průmyslovou čtvrtí. Existovala zde i první česká laboratoř jaderné fyziky. Na katastrálním území Hostivař leží i areál ústředních dílen pražského Dopravního podniku s opravnou tramvají a dopravně opravárenskou základnou autobusů. Zato depo metra Hostivař leží na katastru Strašnic (a malá část opravárenské základny metra je v Malešicích) a k jeho pojmenování došlo evidentně omylem.

Vznikající průmysl měl pochopitelně za následek i rychlou výstavbu nových obytných souborů. Mezi válkami vznikla především tzv. Nová Hostivař (rodinné domky v oblasti Hornoměcholupské ulice), Nové domky (severně od nádraží), Na Groši (nároží Strašnické a Pražské) a domky Na Košíku. V letech 1969–1974 bylo v Hostivaři postaveno sídliště Hornoměcholupská pro 7200 obyvatel, což vedlo v roce 1976 k připojení části katastrálního území Horní Měcholupy, a v letech 1977–1982 vzniklo sídliště Košík (4600 obyvatel). Menší sídlištní zástavba vznikla i Na Groši.

K rekreaci obyvatel slouží tzv. hostivařská přehrada, jejíž napouštění bylo dokončeno v roce 1964. Břehy Botiče s jeho meandry jsou chráněny jako přírodní památka.

V polovině 19. století zajišťovaly spojení obce s Prahou především okresní silnice záběhlicko-hostivařská (dnešní Práčská) a štěrboholsko-hostivařská (dnešní Štěrboholská, část zanikla při výstavbě Průmyslové). Rozhodující vliv na přepravu obyvatel nakonec získala železnice. Dráha císaře Františka Josefa (dnešní trať ČD 221) byla v provozu od 14. prosince 1871 a přinesla sebou i zřízení pošty již v následujícím roce. V Hostivaři byla původně jen železniční zastávka, která byla teprve v roce 1882 změněna na stanici. Původní výpravní budova byla až do roku 1905 asi o 250 metrů blíž ku Praze. Postupně v Hostivaři vzniklo důležité nádraží, na jehož kolejiště byla železničními vlečkami připojena celá řada průmyslových podniků, včetně areálu DP. Železnice poskytovala hostivařským obyvatelům na svoji dobu časté (v roce 1912 13 párů spojů ve všední dny) a rychlé (21 minut) spojení. Protože přes Hostivař nevedla ani žádná významná silnice, pro jeho spojení s okolním světem se mezi válkami neuplatnila dálková doprava autobusová, jako tomu bylo v mnoha jiných okolních obcích. První příměstská autobusová linka se katastru obce dotkla v roce 1959 a teprve linka 01123 z Čestlic zde měla od roku 1964 zastávku.

Významné postavení začaly poměrně brzy hrát městské autobusy Elektrických podniků hlavního města Prahy. Linka A (první pražská autobusová linka, jezdící od roku 1925 do Záběhlic) byla do Hostivaře prodloužena v neděli 14. září 1930. Protože v té době už jezdila až do centra Prahy, představovala ve dvacetiminutovém intervalu také velmi kvalitní spojení. Konečnou měla původně na dnešním Hostivařském náměstí a už v roce 1931 byla prodloužena do zastávky Nádraží Hostivař (dnešní zastávka U Milionu), čímž přispěla i k obsluze hostivařských továren. Když bylo „áčko“ prodlouženo v roce 1938 až na Malostranské náměstí, trvala celá cesta 51 minut.

Kvalitní autobusové spojení Hostivaře narušila druhá světová válka. Od 1. října 1939 byla linka A zkrácena do trasy Hostivař, nádraží – Čechovo náměstí a cestující městskou dopravou pak museli přestupovat na tramvaj. V roce 1942 byla linka dále zkrácena do zastávky Chodovská a cesta tramvají přes Michli se tak opět prodloužila (v Hostivaři se už nezajíždělo k nádraží). Hostivařská průmyslová oblast byla natolik významná, že i v dobách největšího omezování autobusové dopravy potřebovala dobré spojení. V roce 1943 byla proto zavedena linka G od tramvajové konečné v Nových Strašnicích do zastávky U továren (nároží Štěrboholské a U továren). V roce 1946 bylo „géčko“ odkloněno do Dolních Měcholup a do zastávky U továren začala jezdit nová linka M ze Zahradního Města, ulicí Strašnickou. Přejíždění železničního přejezdu v Hostivaři se brzy ukázalo jako nevýhodné a po necelých dvou měsících provozu byla linka zkrácena k nádraží. Jako významnou zkratku cestující využívali lávku přes železniční trať, obnoveno bylo i spojení linkou A, která v roce 1947 začala jezdit opět na vršovické Čechovo náměstí a od roku 1948 se vrátila na konečnou k hostivařskému nádraží. Nutnost oboustranného napojení

průmyslové oblasti na tramvaj vedla v roce 1951 k zavedení linky K na Černokosteleckou. Na konci roku byly autobusové linky označeny čísly – 101 (A), 116 (K) a 118 (M). Také v dalších letech pokračovalo hledání nevhodnější obsluhy tovární oblasti. Linka 116 byla brzy nahrazena „stojedenáctkou“, která ulicí U továren dojížděla až do Dolních Měcholup.

V té době už bylo jasné, že část Hostivaře jižně od nádraží bude obsloužena tramvají. Výstavba nové tratě, vedené na vlastním tělese uprostřed zcela nové komunikace (dnešní Švehlova) byla dokončena na sklonku roku 1953 a od 3. ledna 1954 po novém úseku začala dočasně jezdit linka č. 24. Z energetických důvodů ale jezdila jen jako „pendlí“ obsluhovaný obousměrnými motorovými vozy mezi Hostivaří a Zahradním Městem, kde se muselo přestupovat na „čtyřku“, na níž již jezdila většina vozů Tl. Ke stejnému datu byla zavedena linka č. 122 z Chodova k hostivařskému Kablu (tedy přes závory). Byla označována jako „tovární linka“ (až do roku 1968 s výjimečným nepřestupným tarifem) a dlouho ji tvořilo jen několik spojů v době začátku a konců směn v hostivařských továrnách. V roce 1955 bylo možné do Hostivaře prodloužit tramvajovou linku č. 4, obsazenou již plně novými vozy Tl.

K dalším významnějším změnám došlo v šedesátých letech. Kromě linky č. 4 začala v roce 1964 do Hostivaře jezdit také „desítka“. Když bylo veřejnosti předáno do užívání koupaliště na hostivařské přehradě, byla k němu zavedena rekreační autobusová linka z náměstí Míru, kterou v roce 1966 posílila další linka od konečné tramvaje, nazývané v té době náměstím J. Marata. (Později do Hostivaře jezdila i rekreační tramvajová linka.) V roce 1966 byla do Hostivaře zavedena také rychlíková autobusová linka č. 136 z Kobylis přes Holešovice, Florenc, Žižkov a Strašnice. V roce 1968 začala jezdit autobusová linka 154 ze Spořilova přes Chodov, Háje a Petrovice (převzatá od ČSAD), zavedená v souvislosti s připojením těchto obcí ku Praze.

Také v dalších letech docházelo k zavádění mnoha nových a úpravě stávajících linek. Například v roce 1973 zajistila obsluhu nového sídliště Hornoměřolupská linka č. 177 (později i 136) a autobusové dopravy se dočkalo i sídliště Košík. Vzrůstající počet autobusových linek (i nárůst individuální a nákladní automobilové dopravy) si vynutil stavbu nových komunikací. V jižní části katastru šlo především o ulici K Horkám, která přispěla ke zklidnění úzkých ulic Chalupnické a Selské, kterými původně jezdily i autobusy. Jednou z nejdůležitějších komunikací celoměstského významu se v Hostivaři stala ulice Průmyslová (původně zde Podjezdová a Příjezdová) s podjezdem pod hostivařským nádražím, zprovozněným 17. července 1976. Další úseky Průmyslové byly předávány do užívání postupně v roce 1977 a 1985.

V roce 1984 byla tramvajová trať prodloužena na novou smyčku Nádraží Hostivař, kde vznikl i důležitý autobusový uzel. Hostivař získala přímé spojení s oblastí Severního Města a postupně i k nejbližším stanicím metra. Z nových směrů v této souvislosti stojí za zmínku zavedení přímého autobusového spojení ke stanici Skalka Rabakovskou ulicí od roku 1990. Na významu v poslední době opět získala díky systému Pražské integrované dopravy opět i železnice, umožňující rychlé spojení s centrem města.

Na závěr připomeňme, že se v tramvajové historii několikrát uvažovalo o propojení konečných u Ústředních dílen a nám. J. Marata i o stavbě tratě přes sídliště Hornoměřolupská.

