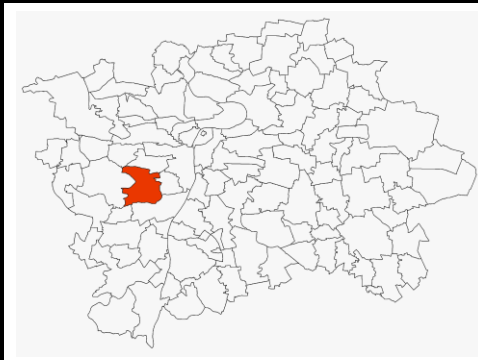


Katastrální území	<b>JINONICE</b>	
Připojeno ke Praze	1922	
Městská část	Praha 5, 13	
Správní obvod	Praha 5, 13	
Obvod hl. m. Prahy	Praha 5	
Údaje o linkách k datu 31.12.2024		
Textový popis k roku 2004	Počet obyvatel 2021: 7556	
Poslední úprava obsahu: 13.1.2025 17:14	Rozloha: 616,8 ha	

Linky MD JINONICE		
linka	*	†
<i>tr-122</i>	<i>16.09.1872</i>	<i>30.09.1992</i>
<i>tr-173</i>	<i>12.05.1873</i>	<i>30.06.1994</i>
<b>a-E</b>	01.08.1926	13.12.1930
<b>a-112 (J)</b>	14.12.1930	30.09.1939
<b>t-52 (W)</b>	<b>01.10.1939</b>	<b>30.03.1969</b>
<b>a-G/II</b>	01.10.1939	31.01.1942
<b>a-02</b>	23.07.1951	22.09.1951
<b>t-56</b>	<b>09.03.1953</b>	<b>31.10.1954</b>
<b>t-60</b>	<b>01.11.1954</b>	<b>30.05.1966</b>
<b>a-130</b>	03.07.1961	21.09.1961
<b>a-130/II</b>	09.07.1962	22.07.1962
<b>a-132</b>	10.02.1964	17.12.1967
<b>a-130/III</b>	16.03.1964	31.08.2012
<b>t-60</b>	<b>24.01.1967</b>	<b>30.03.1969</b>
<b>a-149</b>	18.12.1967	31.08.2012
<b>a-128/II</b>	31.03.1969	31.03.1988
<b>a-137</b>	31.03.1969	
<b>a-153/II</b>	31.03.1969	02.11.1985
<b>t-153</b>	<b>09.04.1969</b>	<b>30.05.1969</b>
<b>a-508 (353)</b>	06.03.1972	29.08.2015
<b>a-219/II</b>	29.05.1978	26.10.1988
<b>a-230</b>	22.12.1979	02.11.1985
<b>a-418 (18/Šk)</b>	22.12.1979	01.11.1985
<b>a-256/II</b>	23.11.1981	
<b>a-410</b>	01.09.1982	28.04.1983
<b>a-184/III</b>	03.11.1985	26.10.1988

zastávka 01.04.1933–01.10.1942

ND

ND

ND

noční

Šk

Šk

<b>a-249/II</b>	03.11.1985	25.09.1999	
<b>a-142/II</b>	25.01.1986	11.11.1994	
<b>a-420/III</b>	01.09.1986	27.06.1997	Šk
<b>a-211/II</b>	09.12.1986	11.05.1987	
<b>a-211/III</b>	31.08.1987		
<b>m-B</b>	<b>26.10.1988</b>		
<b>a-230/II</b>	27.10.1988	25.09.1999	
<i>a-422/II</i>	<i>03.09.1990</i>	<i>30.06.1993</i>	Šk
<b>a-225/V</b>	23.11.1990	06.04.2015	
<b>a-352</b>	11.01.1992	25.09.1999	příměstská
<b>ž-S65 (tr-122)</b>	<b>01.10.1992</b>		zastávka od 11.12.2016
<b>a-235/III</b>	18.12.1993	06.04.2015	
<i>a-457/II</i>	<i>25.04.1994</i>	<i>11.11.1994</i>	účelová
<b>ž-S6 (tr-173)</b>	<b>01.07.1994</b>		
<b>a-301/II</b>	22.12.1995	25.09.1999	příměstská
<b>a-908 (501)</b>	06.03.2005		noční
<b>a-214/II</b>	11.12.2011	06.04.2015	
<b>a-266/II (566)</b>	12.12.2011		Šk
<b>a-176</b>	01.09.2012		
<b>a-143</b>	15.09.2014	30.10.2015	
<b>a-904 (504)</b>	30.08.2015		noční
<b>a-149/II</b>	31.10.2015		
<b>a-153/V</b>	07.01.2017	22.08.2017	
<i>a-394/II</i>	<i>12.12.2021</i>		příměstská

## JINONICE

Jihozápadní část Velké Prahy vytvořila rozlohou velká zemědělská obec Jinonice, jejíž součástí byla i osada Butovice. Obě patří na dnešním území hlavního města mezi velmi staré vsi. Jsou doloženy už zakládací listinou vyšehradské kapituly v roce 1088, které panovník přiřkl část zdejších pozemků. Část pozemků kolem vrchu Vidoule daroval v roce 1207 klášteru v Plasích. V pozdějších letech mělo v Jinonicích svůj majetek po určitou dobu také Staré Město, ale pak se v obou vsích střídali četní soukromí vlastníci. Součástí společného panství se obě vsi staly v době, kdy je koupil Albrecht Pfefferkorn z Otopachu (Jinonice získal v roce 1598 a Butovice přikoupil v roce 1610) a pod společnou správou zůstaly i poté, co mu byly po nezdařeném stavovském povstání zabaveny. V roce 1685 zdejší majetek a ves Smíchov koupil Jan Adolf kníže ze Schwarzenberka a jeho rod Jinonice s Butovicemi vlastnil až do vytvoření politických obcí v roce 1849. Obě vsi vytvořily jedno katastrální území nazvané Jinonice a součástí nově ustavené obce byla do roku 1873 také osada Radlice.

Zastavme se ještě na okamžik u jména Jinonice. Nejstarší zápis, který potvrzuje existenci obce (již zmíněná zakládací listina vyšehradské kapituly), uvádí tvar Ninonice, což znamená „ves lidí Ninoňových“. Nezvyklé a dnes zcela zapomenuté jméno Ninoň bylo domácím tvarem osobního jména Ninoslav či Ninohněv (*nino-* znamenalo něco ve smyslu „prudký, ohnivý“). Pod jménem Ninonice ves existovala téměř půl tisíciletí, tvar Jinonice dokládají dobové dokumenty až v roce 1542. Starý název byl v německé části dvojjazyčného pojmenování použit za německé okupace (Ninonitz – Jimonice).

V roce 1922, kdy byly Jinonice připojeny k hlavnímu městu, mělo katastrální území rozlohu 765 hektarů a bylo větší než dnes. Patřily k němu i pozemky, na kterých dnes leží větší část sídliště Nové Butovice, součástí Jinonic bývaly také usedlosti Bulovka a Měchurka a katastrální území dosahovalo téměř k Malvazinkám, protože k němu patřily i pozemky severně od dnešní Peroutkovy ulice. Součástí Jinonic byl i úzký pruh území na jihovýchodě, dosahující až k Novému Zlíchovu. Katastrální hranice byly na východní straně upraveny do dnešního stavu pravděpodobně v roce 1946, stejně jako v jiných částech Prahy. Západní hranice se Stodůlkami byla změněna až v od 1. ledna 1989 v souvislosti s výstavbou sídliště. Dnes je součástí katastrálního území Jinonice i celá Nová Ves, která původně byla součástí Řeporyjí, ta je ale administrativně součástí městské části Praha 13 (jde o 12 % území Jinonic).

Po svém připojení ku Praze vytvořily Jinonice společně s Košířemi a Motolem Prahu XIX. Toto označení vydrželo do roku 1949, kdy tyto katastry a část Smíchova vytvořily městský obvod Praha 4 a v roce 1960 se Jinonice při další reorganizaci městských obvodů staly součástí Prahy 5, což platí i v současnosti, kdy je Praha 5 samosprávnou městskou částí (vyjma výše uvedené Nové Vsi).

Počet obyvatel Jinonic rostl poměrně pomalu. Na počátku 20. století v nich žilo 2053 obyvatel, z toho ve vlastních Jinonicích jen 658 (44 domů) a 1274 v Butovicích (99 domů). Zbytek připadal na různé usedlosti a samoty (například v Bulovce bydlelo 87 obyvatel a v Dalejích 20 obyvatel). Poštovní úřad zde byl otevřen poměrně pozdě, až v roce 1907. Počet obyvatel prudce vzrostl až mezi světovými válkami, především díky výstavbě nových rodinných domků poblíž Hutmanky a Vidoule. Maximálního počtu obyvatel Jinonice dosáhly v roce 1950 (i přes ztrátu území) – 5459. V dalších letech už počet obyvatel rychle klesal a v roce 1997 v Jinonicích žilo pouze 1955, tedy méně než o sto let dříve.

O meziválečný rozvoj Jinonic se zasloužila i slavná „Waltrovka“, jinak továrna na automobilové a později letecké motory, založená už v roce 1911. Po většinu poválečného období jsme ji znali jako Motorlet (resp. s přídomkem Závody Jana Švermy). Další významný jinonický průmyslový podnik, Závody průmyslové automatizace (ZPA), zahájil provoz až v roce 1965. Přeskočili jsme ovšem rozlehlé vápencové lomy a vápenky v Prokopském údolí, které se v našem podvědomí objevují zřejmě spíše jako hlubočepské. Ve skutečnosti opravdu vždy ležely na katastru Jinonic i se známou železniční vlečkou a průmyslovými úzkorozchodkami. Bohužel těžbě vápence ustoupila slavná jeskyně sv. Prokopa a na počátku 50. let 20. století také stejnojmenný neméně slavný poutní kostel z roku 1711. Těžba vápence v Prokopském lomu skončila v roce 1966.

Z architektonických památek dnes najdeme v Butovicích původem románský kostel sv. Vavřince z poslední čtvrtiny 11. století. Starou historii Jinonic připomíná barokní zámek, postavený Schwarzenberky na místě někdejší tvrze, a který byl fakticky součástí velkého komplexu hospodářských budov.

Ve směru od Prahy bylo možné se do Jinonic dostat okresní silnicí od Radlic, která v úseku kolen nádraží byla rekonstruována (spíše z vystavěna) v roce 1877. Později byly upraveny i silnice z Košíř a Malvazinek, které se setkávaly u Waltrovky a pokračovaly přímo na jih k železničnímu přejezdu. Tento úsek je dnes součástí továrního areálu, pozůstatkem staré silnice u železničního přejezdu je dnešní ulice Do polí. Za přejezdem se k ní připojila silnice radlická a současně se větvila na silnici do Jinonic (dnešní Puchmajerova) a do Butovic (tu dnes připomíná jen ulice Mezi lány, převážná část zanikla při výstavbě prodloužení Radlické ulice v 80. letech).

Přes Jinonice vedou dvě železniční tratě. Starší je větev Buštěhradské dráhy Hostovice – Smíchov, předaná do provozu 3. července 1872. Nádraží Jinonice bylo pro osobní dopravu otevřeno až 16. září téhož roku. Celá železniční stanice Jinonice ovšem vždy ležela na katastru Radlic a jinonický úsek tratě měřil jen asi 450 metrů. Přesto představovala železnice pro jinonické obyvatele dlouho jediný prostředek veřejné dopravy, i když tu mnoho let zastavoval jen jediný pár spojů denně. Druhá zdejší železniční trať byla postavena v roce 1873 Prokopským údolím, pro dopravní obsluhu Jinonic ale žádný význam neměla, nepočítáme-li oblast Dalejích a zdejších vápenek. V letech 1910–1912 je doložena silniční koněspřežná linka Smíchov – Jinonice, informací o ní je ale jen velmi málo.

Už od roku 1919 se zavedením městské hromadné dopravy do Jinonic a Butovic zabývaly pražské Elektrické podniky. Počítaly se stavbou dvou tramvajových tratí, které by vycházely z tradičních směrů, tedy přes Malvazinky a přes Radlice. Obě byly podmíněny značnými terénními a komunikačními úpravami a přicházely proto v úvahu až po výstavbě dalších bytů v této oblasti. V duchu své tehdejší dopravní politiky proto EP zavedly do Jinonic nejdříve autobusovou linku **E**. Jezdila od 1. srpna 1926 od křižovatky Anděl přes Malvazinky k Walterově továrně a část spojů končila na Malvazinkách, kde byla větší přepravní poptávka. Od 7. listopadu téhož roku byla linka prodloužena přes Butovice do Jinonic a autobusy se vracely velkou smyčkou kolem jinonického rybníčku a přes Vidouli. Od 14. prosince 1930 bylo „éčko“ zrušeno a nahrazeno prodlouženou linkou **J**, která tak od toho dne jezdila v trase Jinonice (Butovice) – Staroměstské náměstí – Pelc-Tyrolka. Jinoničtí se tak autobusem mohli dostat přímo do centra Prahy, ale cesta na Staroměstské náměstí stála 4,50 Kč. Prodloužením linky **J** si Jinoničtí značně zlepšili, protože původní linka **E** k nim jezdila v půlhodinovém intervalu, zatímco linka **J** ve špičce po 10 minutách, mimo špičku po 20 minutách. V roce 1934 byl zrušen úsek Waltrovka – Butovice a autobusy od té doby jezdily obousměrně přes Jinonice a konečnou měly v Butovicích.

Kromě Elektrických podniků zajišťovaly dopravu do Jinonic i jiní provozovatelé. Obec Stodůlky získala koncesi na čtyři autobusové linky, z nichž dvě zároveň byly navrženy pro spojení do Jinonic (Radlice – Jinonice – Stodůlky – Motol – Košíře a Košíře – Bulovka – Waltrovka – Jinonice – Stodůlky). Provoz pro stodůleckou obec od 2. září 1928 zajišťovala Autodopravní akciová společnost, není však jasné, zda přesně v koncesovaných trasách, protože v květnu 1931 jsou doloženy linky Radlice – Jinonice – Stodůlky a Košíře – Waltrovka – Stodůlky. V roce 1933 je místo ADS začal provozovat soukromník Antonín Boháč. Jeho živnost skončila pravděpodobně na začátku války.

Zásadní změnu v jinonické dopravě přinesl rok 1939. Od 1. října sice byly z úsporných zrušeny všechny vnitroměstské úseky autobusových linek a linka **J** se dokonce omezila jen na trasu Pelc-Tyrolka – ZOO (opravdu, historie dnešní linky 112 je přímo spjata s minulostí dopravy do Jinonic!), Jinonice však o městskou dopravu nepřišly. V trase Anděl – Waltrovka začala jezdit druhá pražská trolejbusová linka **W**. Ve zbývajícím úseku byla zavedena nová autobusová linka **G**, která o několik dní později byla prodloužena od Waltrovky Jinonickou ulicí do Košíř a vytvořila tak nový dopravní vztah. Díky významu Waltrovky byly trolejbusy velmi vytížené. Další omezování autobusového provozu ovšem mělo za následek trvalé zrušení linky **G** od 1. února 1942 a vlastní Jinonice i Butovice tak ztratily přímé spojení s Prahou a zdejší obyvatelé museli docházet k Waltrovce na přetížený trolejbus.

Zlepšení přinesl až rok 1948, kdy byla trolejbusová trať prodloužena nově vybudovaným podjezdem pod železniční trať u Hutmanky Klikatou ulicí přes Vidouli k jinonické sokolovně. Linkou č. 52 se v té době dalo jet přímo až na Václavské náměstí. Od roku 1953 byl posílen zřízením další linky i trolejbusový úsek Motorlet – centrum. Trolejbusy zajišťovaly dopravu do Jinonic jako jediný dopravní prostředek až do roku 1964, kdy byl obnoven přepravní vztah bývalé linky **G**, tentokrát linkou č. 130 (ta se už objevila jako náhradní doprava už v letech 1951 – tehdy ještě bez označení, 1961 a 1962 při rekonstrukcích komunikací). Od roku 1965 „stotřicítka“ zajišťovala spojení k nové továrně ZPA. Jezdila sem ve špičkách i část spojů linky 132, z nichž v roce 1967 vznikla dnešní linka 149.

Další přelom v historii jinonické dopravy znamenalo zrušení trolejbusových linek 52 a 60 v roce 1969 a jejich nahrazení autobusovými linkami 128 a 137. V roce 1978 začaly pražské DP zajišťovat dopravu do Stodůlek a převzaly v této souvislosti pod číslem 219 linku ČSAD č. 11550 Košíře – Stodůlky – Jinonice, která silně připomínala předválečnou koncesi stodůlecké obce.

Další četné úpravy autobusové dopravy v oblasti Jinonic proběhly v období výstavby sídliště Jihozápadního Města, tou zásadní změnou bezpochyby bylo prodloužení metra (B) od 26. října 1988. Na novém provozním úseku byla zřízena stanice Švermova (místopisně nic neříkající pojmenování připomínalo doplněk názvu nedalekého Motorletu) a také stanice Dukelská, od roku 1989 ležící na katastru Stodůlek, měla pro Jinonice přepravní význam. V roce 1990 byly obě stanice přejmenovány na Jinonice a Nové Butovice. Základní přímou místní obsluhu Jinonic dnes zajišťují autobusové linky č. 130 (Na Knížecí – Košíře – Sídlíště Stodůlky), 137 (Na Knížecí – Malvazinky – U Waltrovky) a 149 (Dejvická – Koleje Strahov – Klamovka – Nové Butovice).

