Katastrální území	**KOŠÍŘE**
Připojeno ke Praze	1922
Městská část	Praha 5
Správní obvod	Praha 5
Obvod hl. m. Prahy	Praha 5
Údaje o linkách k datu 31.12.2024	
Textový popis k roku 2004	
Poslední úprava obsahu: 16.1.2025 12:09	

Počet obyvatel 2021: 16 145
Rozloha: 323,0 ha

Linky MD **KOŠÍŘE**			
linka	*	†	
tr-122	16.09.1872	30.09.1992	stanice16.09.1872–20.06.1877 zastávka od 01.08.1928
d-02	13.06.1897	11.08.1901	
d-9	12.08.1901	01.10.1903	
d-12	02.10.1903	13.07.1913	
d-9	21.01.1911	22.03.1913	
d-14	14.07.1913	01.03.1930	
d-9	29.07.1923	04.09.1977	*(→ výluka)*
a-E	01.08.1926	13.12.1930	
d-15	02.03.1930	04.09.1977	*(→ výluka)*
a-N	03.08.1930	30.11.1937	
a-112 (J)	14.12.1930	30.09.1939	
a-C/n	27.11.1932	30.09.1939	noční
t-52 (W)	01.10.1939	30.03.1969	
a-G	01.10.1939	31.01.1942	
d-E	30.11.1942	17.01.1945	noční
d-9/n	17.12.1945	04.09.1977	noční; *(→ výluka)*
a-02	23.07.1951	22.09.1951	ND
t-56	09.03.1953	31.10.1954	
t-60	01.11.1954	30.05.1966	
a-304	08.02.1959	(1961)	noční, plesová
a-123	31.05.1959		
a-130/I	03.07.1961	21.09.1961	ND
a-130/II	09.07.1962	22.07.1962	ND
a-132	10.02.1964	26.05.2000	
a-130/III	16.03.1964	31.08.2012	

t-60	24.01.1967	30.03.1969	
a-120/IV	08.11.1967	01.11.1985	
a-149	18.12.1967	31.08.2012	
a-128/II	31.03.1969	20.04.1986	
a-137	31.03.1969		
a-153/II	31.03.1969	02.11.1985	
t-153	09.04.1969	30.05.1969	ND
a-167	29.08.1971		
d-32	30.08.1971	04.09.1977	
a-508 (353)	06.03.1972	05.03.2005	noční
a-164	14.01.1974	26.10.1988	
a-179	14.01.1974	26.10.1988	
a-252 (52)	01.04.1975	25.11.1985	účelová
a-X9	05.09.1977	07.11.1979	ND
a-219/II	*29.05.1978*	*26.10.1988*	*Motorlet*
a-217	13.08.1978	31.08.2012	
a-11 (11/Šk)	04.09.1978	30.06.1982	Šk
a-12 (12/Šk)	04.09.1978	30.06.1982	Šk
d-4	08.11.1979	28.11.2009	*(výluka →)*
d-9	08.11.1979		*(výluka →)*
d-15	08.11.1979	02.11.1985	*(výluka →)*
d-16/n	08.11.1979	01.07.1980	noční
a-225/IV	08.11.1979	26.10.1988	
a-230	*22.12.1979*	*02.11.1985*	*Motorlet*
a-249/II	22.12.1979	26.10.1988	
a-418 (18/Šk)	*22.12.1979*	*01.11.1985*	Šk, *Motorlet*
d-9/n	02.07.1980	02.11.1985	noční
a-265/II (21/Šk)	01.09.1980		Šk
a-256/II	*30.08.1982*	*26.10.1988*	*Motorlet*
a-184/II	01.09.1983	02.11.1985	
a-423	15.10.1984	30.06.1998	Šk
d-7/VI (27)	03.11.1985	03.10.2008	
d-98 (58)	03.11.1985		noční
a-191	03.11.1985		
a-420/III	01.09.1986	27.06.1997	Šk
a-451/III	03.07.1989	31.07.1989	účelová
d-6/III	23.11.1990	26.03.1992	
ž-S65 (tr-122)	01.10.1992		
d-34	29.05.1995	08.11.1998	
d-10/II	09.11.1998		

d-6/III	23.09.2003	28.11.2003	
d-99 (59)	01.07.2004		noční
a-908 (501)	06.03.2005		noční
d-6/III	04.10.2008	29.06.2012	
a-723	01.11.2008	31.08.2010	ND
d-16	29.11.2009		
d-4	30.06.2012	28.08.2016	
a-176	01.09.2012		
a-143	15.09.2014	30.10.2015	
a-149/II	31.10.2015		
d-15/V	28.08.2016	24.09.2017	
d-21/II	29.08.2016	26.03.2017	
a-153/V	07.01.2017	22.08.2017	
d-7/VI	25.09.2017	20.02.2018	
d-15/V	21.02.2018		
a-153/VI	01.12.2019		
a-253/III	01.09.2022		Šk

KOŠÍŘE

Podíváme-li se na historický znak někdejšího města Košíř, spatříme v něm tři srpovitě zahnuté nože zvané *kosíře*. Připomínají prý dávnou činnost zdejších obyvatel, kteří takovými noži řezali vrbové proutí a vyráběli z něho košíky. Jenže spojení se staročeským slovem *košieř* (košíkář) možná vzniklo nepochopením staršího jména osady. První zmínka o ní pochází z roku 1185, kdy byla uvedena v listině svatojiřského kláštera jako *Cossur*, později *Chossur* a v roce 1227 *Kosur*. To však podle odborníků svědčí o tom, že se možná jedná o jméno předslovanského, snad dokonce praevropského původu. Četné archeologické nálezy dokazují, že košířská oblast byla osídlena velmi dávno.

Za Karla IV. zde byly zakládány četné vinice (v té souvislosti připomínáme, že výše zmíněný kosíř je také vinařským nožem). Nebyla zde jen jediná osada či dvůr, ale území bylo rozdrobeno mezi více majitelů. Za Václava IV. se stal vlastníkem košířských pozemků Bok z Valdštejna a po jeho smrti se tu opět vystřídalo mnoho jiných držitelů. Válečné události v letech 1611 a zejména 1620 Košíře značně poničily a v roce 1742 je francouzská vojska zcela vypálila. V dalších desetiletích se zdejší usedlosti jen velmi pomalu vzpamatovávaly.

Část Košíř se v roce 1849 stala samostatnou obcí, vinice (spravované perkmistrovským úřadem Viničných hor) k ní byly připojeny až v roce 1851 a současně byly Košíře připojeny ke Smíchovu. Už po osmi letech se podle literatury Košíře opět staly samostatnou obcí. Patrně ne na dlouho, protože zákonem č. 14 z. z. ze 2. února 1867 bylo Košířím (opět) povoleno oddělení od Smíchova a ustavení samostatné obce. Blízkost Smíchova měla na rozvoj obce i nadále velký a příznivý vliv. Začaly se stavět činžovní domy podél Plzeňské třídy a v její blízkosti a obyvatel rychle přibývalo. Vyhláškou c. k. místodržitelství z 10. března 1895 bylo dáno na vědomí povýšení obce na město, o kterém rozhodl císař 18. února 1895. Od roku 1888 měly Košíře vlastní poštu. Na počátku 20. století už stály i velké městské domy v oblasti dnešních ulic Musílkovy a Slávy Horníka. Především mezi válkami vznikla vilová zástavba podél ulice V Cibulkách. Po druhé světové válce vyrostly další domy v oblasti Vidoule.

V roce 1922 byly Košíře připojeny ku Praze a vytvořily správní obvod XVII, který zahrnoval ještě Motol a Jinonice. Hranice mezi Smíchovem a Košířemi byla značně komplikovaná a Plzeňská třída ji mezi Andělem a Demartinkou několikrát přetínala. Východní hranice Košíř

dosahovala jen přibližně do oblasti Šmukýřky a dál se do smíchovského teritoria zakusoval dlouhý úzký pás košířského území podél Plzeňské třídy a Motolského potoka až k bývalému Malostranskému hřbitovu. Dokonce tramvajová vozovna Košíře ležela tehdy na katastru Smíchova. Západní a východní část Košíř propojoval mezi usedlostí Turbová (tehdy smíchovská) a vozovnou jen pouhých třicet metrů široký koridor košířského území. Po druhé světové válce byly katastrální hranice změněny a v oblasti Plzeňské třídy zarovnány. Součástí Košíř se v té době stalo také poměrně velké území oddělené od Smíchova a Jinonic (severně od dnešní ulice Peroutkovy). Rozloha Košíř se tak značně zvětšila ze 231 na 329 ha. Počet obyvatel této části Prahy překročil 17 tisíc (na počátku 20. století dosahoval „jen" 7247). Od 60. let 20. století počet košířských obyvatel už jen klesal. Dnes na katastrálním území Košíře, které je součástí městské části Praha 5, žije kolem 13 a půl tisíce obyvatel.

Ačkoliv je historie Košíř velmi dlouhá, příliš mnoho památek na jejich území nenajdeme. Za košířský se považuje malý kostelík Nanebevzetí Panny Marie na Klamovce (v dnešní podobě z roku 1752; leží na katastrální hranici) a další košířský kostel, sv. Jana Nepomuckého, byl postaven nedávno – v roce 1938 ve funkcionalistickém stylu. Dávné doby pamatují některé staré usedlosti, Kavalírka, Kotlářka, Šmukýřka, Turbová, Šalamounka a další. Mezi nejzajímavější patří Cibulka s velkým parkem, pojmenovaná podle rodu Cibulkovských z Veleslavína, jimž svého času patřily zdejší vinice. V letech 1817–1826 celý areál nechal přestavět pasovský biskup Leopold Linhart Thun-Hohenstein. Přitom vznikla v upraveném parku celá řada různých romantických objektů (ve skutečnosti účelové hospodářské stavby – psí boudy, holubníky apod.). V parku najdeme také umělou zříceninu, pseudogotickou hájovnu, rozhlednu, studánku a několik klasicistních plastik. I dnes park stojí za procházku.

Na území Košíř existovalo v 19. století několik menších průmyslových podniků a také pivovar. Dominantu Košíř při pohledu od Strahova dnes představuje budova Závodů průmyslové automatizace.

Jak již bylo naznačeno, Košíře měly velmi výhodnou polohu přímo na Plzeňské třídě, dříve též označované jako *silnice Berounsko-Haselbašská*. Ještě v polovině 19. století se do Prahy jezdilo jen přes Smíchov a Malou Stranu a do města se vstupovalo Újezdskou branou. Bylo možné použít také přívoz spojující Smíchov s Novým Městem. Teprve v roce 1878 byl otevřen Palackého most, který zásadně změnil tradiční komunikační vztahy. Kromě Plzeňské třídy byla důležitou cestou dnešní Podbělohorská ulice, zřízená také v roce 1878, která spojovala Košíře s Vypichem a Břevnovem. Směrem na jih měly Košíře spojení s Jinonicemi (dnešní Jinonická ulice).

Přes košířské území vede od 3. července 1872 železniční trať bývalé Buštěhradské dráhy. Hned od počátku na ní byla zřízena zastávka Cibulka, která se nacházela zhruba v místě dnešní zastávky Praha-Stodůlky. Pro Košíře byl její význam zcela nepatrný a určena byla především pro obyvatele Stodůlek. Zřejmě pro malé využití byla už v roce 1877 zrušena. Obnovena byla 1. srpna 1928 (s malým nástupištěm určeným jen pro krátké motorové vlaky, tehdy nazývané „kolejové autobusy"), ale po deseti letech byla opět zrušena. Dnešní zastávka Praha-Stodůlky byla zřízena přibližně na místě původní zastávky Cibulka roce 1989. V souvislosti s novou vilovou zástavbou byla od 15. května 1929 zřízena druhá, dodnes existující železniční zastávka, která se původně pro odlišení od té první nazývala Cibulka-kolonie (dnes Praha-Cibulka). V době vzniku zde zastavovalo 6 párů vlakových spojů.

Pro obyvatele Košíř bylo jistě jednodušší dojít přibližně dva kilometry pěšky na Smíchov k Andělu a použít od roku 1876 koněspřežnou tramvaj k řetězovému mostu císaře Františka I. Od roku 1883 byla k dispozici druhá linka koňky jezdící přes Palackého most přímo do centra Prahy. Ještě před koňkou ze Smíchova jezdily také omnibusy různých soukromých společností. Známý košířský starosta Matěj Hlaváček také provozoval krátce v 90. letech 19. století omnibusy, ty ale měly jen rekreační charakter a navážely z různých míst návštěvníky jeho zábavního parku na Klamovce.

Matěj Hlaváček se významně zapsal do historie městské hromadné dopravy v Praze především tím, že nechal na svůj náklad postavit elektrickou dráhu z Klamovky k Andělu, která obyvatelům jeho města významně zrychlila cestování do Prahy. Do provozu byla uvedena

13. června 1897 a Košíře se staly jedním z prvních měst v Čechách, ve kterém jezdily elektrické tramvaje. Tramvajová trať v Plzeňské se stala natrvalo základem dopravní obsluhy Košíř. Původně byla jednokolejná s výhybnami. V roce 1900 ji zakoupily Elektrické podniky a o dva roky později ji prodloužily k novostavbě tramvajové vozovny, která nahradila původní malou vozovnu na Klamovce. Během dubna a března 1910 byla postupně zdvoukolejněna. V roce 1924 byla tramvajová trať prodloužena do zastávky Zámečnice, kde byla v roce 1930 vybudována kolejová smyčka. Tramvajová konečná bývala také u košířské vozovny. V letech 1924–1934 existovaly koleje v dnešní ulici Pod Klamovkou, které sloužily jako obratiště a až do roku 1953 před vozovnou existovala třetí kolej pro odstavování vlečných vozů. V roce 1937 byla tramvajová trať prodloužena až k novostavbě motolské vozovny. V roce 1952 byla postavena nová smyčka v zastávce Kotlářka.

Na jaře roku 1956 byla tramvajová trať (i celá ulice) v oblasti Klamovky napřímena. Původně vedla mnohem blíž ke kostelíku Nanebevzetí Panny Marie, osa tratě byla přibližně o 40 metrů severněji než dnes. Také trojice domů na nároží Jinonické a Plzeňské dodnes připomíná původní vedení komunikace. Další významnou proměnu zaznamenala Plzeňská třída v letech 1977–1979, kdy prošla velkou rekonstrukcí, po které byla pro silniční dopravu zjednosměrněna. K jízdě do centra Prahy slouží od té doby ulice Vrchlického. Z mnoha tramvajových linek, které Košířemi během jejich historie projížděly, je nutné vzpomenout především „devítku“. která po Plzeňské třídě jezdí nepřetržitě od roku 1923.

Veřejnou autobusovou dopravu přes Košíře provozovalo v meziválečném období (prvně od roku 1927) několik soukromníků, Autodopravní akciová společnost i Československé státní dráhy. Jednalo se o linky do Sobína, na Kladno, do Berouna, do Stodůlek (a na Mořinu) apod. Význam těchto linek byl s ohledem na kvalitní tramvajovou dopravu celkem malý, přesto při jejich zřizování Elektrické podniky proti jejich trase zásadně protestovaly. Další linka jezdila z Košíř do Jinonic. (V části věnované Jinonicím jsme zmínili i obsluhu té části dnešního košířského území, která původně patřila Jinonicím a Smíchovu a byla obsluhována autobusy a trolejbusy přes Malvazinky.) Elektrické podniky začaly autobusovou dopravu na košířském území provozovat 3. srpna 1930 linkou **N** ze Zámečnice do Motola a později až do zastávky Bílý Beránek. Ani ta neměla pro samotné Košíře příliš velký význam. Důležité spojení do průmyslových Jinonic znamenala v letech 1939–1942 autobusová linka **G**. Zrušena byla z úsporných důvodů a svého trvalého obnovení se dočkala až 16. března 1964 pod číslem 130. Zásadní význam pro Košíře měla autobusová linka č. 123, která od 31. května 1959 zajistila spojení do oblasti Vidoule, v roce 1961 prodloužená do zastávky Šmukýřka. Od 10. února 1964 nabídl Dopravní podnik obyvatelům Košíř spojení přes Strahov do Střešovic a Dejvic linkou č. 132. Na sídliště Homolka byla zavedena 29. srpna 1971 linka č. 167. Později se v Košířích objevily i další autobusové linky.

Tak jako pro jiné části města, i pro Košíře má velký význam metro, i když přímo na jejich území nevede.

Jako zajímavost připomeňme, že kromě trolejbusové tratě v dnešní Peroutkově ulici, kterou Košíře „získaly“ s novým územím při změně katastrálních hranic v roce 1946, existovala v Košířích ještě jedna trať. Vedla z Podbělohorské ulice do staré tramvajové vozovny, kde byly v letech 1958–1972 dílny těžké údržby trolejbusů. Když se na začátku 90. let 20. století krátce vážně uvažovalo o obnovení trolejbusové dopravy v Praze, počítalo se, že se trolejbusy do staré remízy opět vrátí.

Vina