


Katastrální území	<b>RADLICE</b>	
Připojeno ke Praze	1922	
Městská část	Praha 5	
Správní obvod	Praha 5	
Obvod hl. m. Prahy	Praha 5	
Údaje o linkách k datu 31.12.2023		
Textový popis k roku 2004		Počet obyvatel: 1978
Poslední úprava obsahu: 25.12.2023 13:28		Rozloha: 242,2 ha

Linky MD <b>RADLICE</b>		
linka	*	†
<i>tr-122</i>	<i>16.09.1872</i>	<i>30.09.1992</i>
<b>a-E</b>	01.08.1926	13.12.1930
<b>d-15</b>	<b>16.06.1927</b>	<b>01.03.1930</b>
<b>d-6</b>	<b>01.08.1928</b>	<b>02.01.1932</b>
<b>d-16</b>	<b>02.03.1930</b>	<b>02.01.1932</b>
<b>d-12</b>	<b>03.01.1932</b>	<b>30.11.1938</b>
<b>d-18</b>	<b>03.01.1932</b>	<b>04.07.1971</b>
<b>t-52 (W)</b>	<b>01.10.1939</b>	<b>30.03.1969</b>
<b>d-18/n</b>	<b>17.12.1945</b>	<b>04.07.1971</b>
<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>t-60</b>	<b>24.01.1967</b>	<b>30.03.1969</b>
<b>d-7/III</b>	<b>07.11.1967</b>	<b>04.07.1971</b>
<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-X14 (X18)</b>	05.07.1971	20.05.1973
<b>a-508 (353)</b>	06.03.1972	29.08.2015
<b>d-6/II</b>	<b>03.09.1973</b>	<b>01.07.1980</b>
<b>d-14</b>	<b>03.09.1973</b>	<b>20.11.1983</b>
<b>d-14/n</b>	<b>03.09.1973</b>	<b>12.08.1978</b>
<b>d-6/n</b>	<b>13.08.1978</b>	<b>01.07.1980</b>
<i>a-231</i>	<i>26.03.1979</i>	
<b>d-16/n</b>	<b>02.07.1980</b>	<b>18.12.1980</b>
<b>d-14/n/II</b>	<b>19.12.1980</b>	<b>20.11.1983</b>

stanice do 10.12.2016

polonoční

ND  
noční

<b>d-16</b>	<b>06.04.1981</b>	<b>02.10.1983</b>	
<b>a-410</b>	01.09.1982	28.04.1983	Šk
<b>a-184/III</b>	03.11.1985	26.10.1988	
<b>a-142/II</b>	25.01.1986	26.10.1988	
<b>a-420/III</b>	01.09.1986	27.06.1997	Šk
<i>a-211/II</i>	<i>09.12.1986</i>	<i>11.05.1987</i>	
<b>a-211/III</b>	31.08.1987	26.10.1988	
<b>m-B</b>	<b>26.10.1988</b>		
<i>ž-S65 (tr-122)</i>	<i>01.10.1992</i>		
<b>a-271/III (571)</b>	01.10.2001		Šk
<b>a-X14/II</b>	02.10.2001	24.09.2004	ND
<b>a-908 (501)</b>	06.03.2005		noční
<b>a-X6/II</b>	05.04.2008	03.10.2008	ND
<b>d-7/VI</b>	<b>04.10.2008</b>	<b>24.09.2017</b>	
<b>a-904 (504)</b>	30.08.2015		noční
<b>a-153/V</b>	07.01.2017	22.08.2017	
<b>d-21/II</b>	<b>27.03.2017</b>		
<b>d-15/V</b>	<b>25.09.2017</b>	<b>20.02.2018</b>	
<b>d-7/VI</b>	<b>21.02.2018</b>		
<b>a-153/VI</b>	01.12.2019		

## RADLICE

Většinu z nás vybaví při zaslechnutí jména Radlice především součást pluhu, což podporuje i starobylá pověst, podle které zde za vlády kněžny Libuše dva bratři, Domaboj a Haldán, našli při zakládání dvora v zemi velkou radlici, která tak místu dala název. Ve skutečnosti nemá jméno se zemědělstvím pranic společného. Znamená „ves lidí Radlových“ a je odvozeno z osobního jména Radla. Nejstarší písemná zmínka o Radlicích je z roku 1283, kdy je král Václav II. Daroval své chůvě Alžbětě. Ta ves postoupila klášteru sv. Anny, který ji občas pronajímal dalším hospodářům, později se zde objevovali různí vlastníci. Od první poloviny 17. století byla ves opět v majetku kláštera až do jeho zrušení v roce 1785. Pak se Radlice dostaly do rukou Schwarzenberků, kteří byli známí dobrou správou svých panství. Protože jim patřily i Jinonice, bylo celkem logické, že když vznikaly podle obecního zřízení z roku 1849 moderní obce, staly se Radlice jejich součástí. Teprve na základě zemského zákona č. 23 z 19. března 1873 se Radlice oddělily a staly se samostatnou obcí smíchovského okresu.

Na počátku 20. století byly Radlice stále především zemědělskou obcí, ale existovaly zde i menší průmyslové podniky – vápenka, cihelna, porcelánka a parostrojní mlékárna, která se později přestěhovala pod původním jménem na Smíchov. Obec v tomto období prožívala značný rozvoj a žilo tu 3399 obyvatel, z nich dvě tisícovky přibýly během deseti let. Přesto však neměla na přelomu století vlastní školu, faru ani poštu.

Po připojení ku Praze v roce 1922 vytvořily Radlice, Hlubočepy a Malá Chuchle společně se Smíchovem novou městskou čtvrť označovanou jako Praha XVI. Novosmíchovská zástavba, vznikající ve směru od Křížové ulice podél Radlické a směrem ke Kesnerce, plynule přešla i do katastrálního území Radlice, ale neměla na historické jádro Radlic žádný vliv. I když se podle regulačního plánu z konce dvacátých let 20. století počítalo s tím, že bytová výstavba postupně zaplní rozlehlé prostory až nad údolí Prokopského potoka, tyto velkorysé představy se nikdy neuskutečnily. V nejsevernější části Radlic vyrostla mezi válkami kolonie rodinných domků Na

Farkáně. Rodinné domky se stavěly i Pod Vysokou. Po druhé světové válce bylo katastrální území částí městského obvodu Praha 16, ale na několika místech došlo k úpravě jeho hranic – převážná část činžovních domů městského charakteru mezi radlickou školou, Laurovou a Kesnerkou byla nově připojena do katastrálního území Smíchov a Radlice tak přišly o polovinu obyvatel. V roce 1960 se staly součástí nového obvodu Praha 5 a v roce 1990 samostatné městské části téhož jména. Z významnějších ucelených bytových souborů postavených v poměrně nedávné době je nutné vzpomenout Dívčí hrady. Dnes v katastrálním území Radlice žije 1648 obyvatel, méně než v roce 1890. Z jeho celkové plochy 242 ha je zastavěno pouhých 12 ha, zatímco 158 ha, tedy více než polovina, je dále evidována jako zemědělská půda.

Základní silniční spojení vlastních Radlic s Prahou vedlo přes Smíchov. Původní komunikace vedla před výstavbou rozsáhlého areálu smíchovských nádraží kratší cestou přímo k lokalitě Na Knížecí. To se později projevilo i v původním pojmenování dnešní ulice Za Ženskými domovy, která bývala až do roku 1952 součástí Radlické ulice, zatímco úsek Ženské domovy – Plzeňská se jmenoval Divišova.

V roce 1872 začaly přes Radlice jezdit vlaky Buštěhradské dráhy. V nejzápadnější části katastrálního území bylo dokonce postaveno nádraží, ale jak svědčí i jeho pojmenování – Jinonice – mělo význam především pro „mateřskou“ obec. Na přelomu první a druhé dekády 20. století je doložena poštovní koněspřežná linka s přepravou osob v trase Smíchov – Jinonice.

Velkým přínosem pro obyvatele Radlic byla stavba tramvajové tratě na Koulku v roce 1913. I když ještě nedosáhla přímo radlického katastru, už sama skutečnost, že měla administrativní pojmenování Plzeňská třída – Radlice svědčí, že byla určena i pro obsluhu této části pražské aglomerace. První linkou, která na Koulku jezdila, byla od 23. března 1913 „devítka“, zajišťující v intervalu 4 a půl minuty spojení až do centra Prahy, případně na Žižkov.

První linka městské hromadné dopravy, která se alespoň dotkla katastrálního území Radlice, resp. jela po jeho hranici, byla autobusová s písmenným označením **E**. Od 1. srpna 1926 zajišťovala spojení jinonické Walterovy továrny (později i vlastních Jinonic) přes Malvazinky se Smíchovem. Tím měla dostatečně zajištěnou dopravu i budoucí kolonie Na Farkáně (její výstavba začala kolem roku 1930). Dne 16. června 1927 byl slavnostně zahájen tramvajový provoz na trati od Křížové ulice k radlické škole. Jako první do Radlic začala jezdit tramvajová linka č. 15, která do té doby jezdila na Koulku. V dopravní špičce na této lince jezdilo 18 vlaků. V Radlicích bylo postaráno i o tzv. „noční provoz“, který však ve skutečnosti v té době končil brzy po půlnoci. Zajíždělo sem několik spojů linky č. 6, která v té době přes den jezdila ke smíchovskému nádraží. V poměrně krátké době se tu vystřídal několik linek a teprve 3. ledna 1932 se tu jako typická linka objevila „osmnáctka“, která tu vydržela bez půl roku 40 let.

V oblasti Farkáně také docházelo ke změnám v obsluze. Už v roce 1930 zde vystřídala „éčko“ autobusová linka **J**, kterou bylo od roku 1932 možné dostat se přímo až do zoologické zahrady v Troji. Za cestu z Farkáně k Andělu zaplatil cestující 1,50 Kč, zatímco za jízdu tramvají od radlické školy do téhož místa jen 1,20 Kč. Bylo to tím, že na tramvajích platil jednotný tarif, zatímco na autobusech linky **J** byla stanicová sazba. Cesta autobusem z Farkáně k Národnímu divadlu stála 2,50, zatímco tramvají stále jen 1,20 Kč.

Změnu přinesl na Farkáně 1. říjen 1939, kdy byly autobusy vystřídány trolejbusy linky **W**. Byl to teprve druhý případ trolejbusové dopravy na území Prahy. V roce 1947 byla tato linka nově označena číslem (52) a po krátkodobé existenci linky č. 56 se tu v roce 1954 druhou trolejbusovou stálicí stala linka č. 60. Obě linky obsluhovaly Farkán až do zrušení trolejbusové dopravy v této části Prahy v roce 1969, kdy byly nahrazeny autobusy linek č. 128, 137 a 153. „Stosedmatřicítka“ představuje základní obsluhu Farkáně dodnes, tedy už 34 let.

Vraťme se nyní k jádru Radlic. Tramvajová trať končila smyčkou před školní budovou. Koncový úsek tratě byl v délce 155 metrů jednokolejný, protože hlavní silnice zde byla velmi úzká – mezi svahem na její severní straně a většinou přízemními domky na jižní straně bylo jen sedm metrů pro vozovku i chodníky. Tramvajovou dopravu řídila světelná signalizace. Když došlo po druhé světové válce k posunutí katastrální hranice Radlic, dostala se jednokolejná část tratě administrativně na Smíchov a v katastrálním území Radlice zůstala jen koncová smyčka. V historickém jádru Radlic se chodilo vždy jen pěšky. Od tramvajové konečné sice jezdila

autobusová linka, na jejíž provozování měla koncesi obec Stodůlky a pronajímala ji soukromým zájemcům, neměla však pro obyvatele Radlic z hlediska spojení s Prahou žádný význam, protože v obci neměla žádnou další zastávku. Bylo ji ovšem možné použít pro cestu do jinonických továren. Tato linka a její nástupkyně zde byly provozovány až do roku 1954 (naposledy pod číslem 01310), ale v poválečném období již s výchozí zastávkou v oblasti Anděla.

Jak již bylo řečeno, typickou zdejší linkou byla po čtyři desetiletí „osmnáctka“, která od sklonku roku 1945 jezdila již celonočně. V listopadu 1967 začala do Radlic jezdit také tramvajová linka č. 7, ale uspokojení radlických obyvatel netrvalo příliš dlouho. Od 5. července 1971 probíhala velká rekonstrukce Radlické ulice mezi Plzeňskou a Křížovou, spočívající především v rozšíření komunikace a nové vrchní stavbě tramvajové tratě, kterou bylo nutné přizpůsobit k provozu těžších tramvajů řady T. Výluka trvala přes dva roky až do začátku září 1973 a cestování do Radlic bylo tehdy velmi komplikované. Osmdesátá léta přinesla do Radlic zásadní změny. Poslední říjnový den 1983 přijely tramvaje na smyčku před radlickou školu naposledy. V souvislosti s rekonstrukcí dalšího úseku Radlické, která se měla stát hlavní silnicí do budoucího Jihozápadního Města, musela tramvajová trať a část domů ustoupit nové silnici, brzy poté byly v souvislosti s výstavbou stanice metra zbořeny i staré Radlice, po kterých zůstala jako památka jen kaple sv. Jana Nepomuckého z roku 1722. Obyvatelé několika domů, které na radlickém katastru v této oblasti byly, se museli spokojit s pěší docházkou na zastávku Laurová, kde byl pro obrácení tramvajových vozů postaven kolejový trojúhelník. Po dokončení rekonstrukce začaly Radlickou jezdit autobusy zajišťující dočasně obsluhu Jihozápadního Města, v Radlicích ovšem nezastavovaly. Jednalo se o dočasné řešení, protože od 26. října 1988 začalo pod Radlicemi jezdit metro, čímž se městská doprava vrátila i do nitra Radlic. V místech bývalé obce byla otevřena stanice Radlická, která měla sloužit obyvatelům připravované sídlištní zástavby v této oblasti. Ke stavbě dodnes nedošlo, a tak Radlická patří mezi nejméně zatížené stanice pražského metra. Několik nových domů, postavených na Dívčích hradech, bylo obslouženo autobusovou linkou č. 231, která se však radlického katastru tady vlastně ani nedotýká.

Od roku 2001 je tramvajová doprava v Radlické ulici opět dlouhodobě přerušena, důvodem je výstavba tunelu pod Mrázovkou. V poslední době se často hovoří o možném prodloužení tramvajové tratě ke stanici metra Radlická. Zda k tomu opravdu dojde, to ukáže teprve budoucnost.

