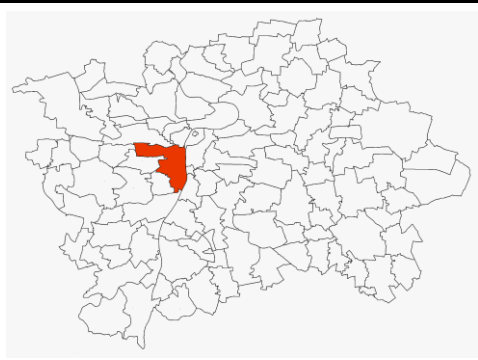


Katastrální území	<b>SMÍCHOV</b>	
Připojeno ke Praze	1922	
Městská část	Praha 5	
Správní obvod	Praha 5	
Obvod hl. m. Prahy	Praha 5	
Údaje o linkách k datu 31.12.2024		
Textový popis k roku 2004		Počet obyvatel 2021: 34 987
Poslední úprava obsahu: 20.1.2025 10:26		Rozloha: 705,1 ha

Linky MD <b>SMÍCHOV</b>		
Z důvodu vysokého počtu jsou obsaženy pouze linky současné.		
linka	*	†
<b>tr-171</b>	15.07.1862	30.09.1992
<b>tr-122</b>	16.09.1872	30.09.1992
<b>tr-173</b>	12.05.1873	30.09.1992
<b>d-9</b>	17.06.1901	
<b>d-12</b>	02.10.1903	
<b>d-4</b>	30.09.1951	
<b>d-7/VI (27)</b>	13.03.1961	
<b>a-137</b>	31.03.1969	
<b>a-167</b>	29.08.1971	
<b>a-176</b>	16.10.1972	
<b>a-191</b>	03.12.1973	
<b>a-231</b>	26.03.1979	
<b>a-265/II (421, 21/Šk)</b>	01.09.1980	
<b>a-197/II</b>	15.12.1983	
<b>m-B</b>	02.11.1985	
<b>d-98 (58)</b>	03.11.1985	
<b>a-120/V</b>	03.11.1985	
<b>a-129</b>	03.11.1985	
<b>a-241</b>	03.11.1985	
<b>a-244/III</b>	03.11.1985	
<b>a-190/VI (253)</b>	31.08.1987	
<b>a-196</b>	01.09.1988	
<b>ž-S6 (tr-173)</b>	01.10.1992	
<b>ž-S7 (tr-171)</b>	01.10.1992	

Šk

noční

<b>ž-S65 (tr-122)</b>	<b>01.10.1992</b>		
<b>a-317/II</b>	01.07.1996		příměstská
<b>a-318</b>	01.07.1996		příměstská
<b>a-907 (507)</b>	27.05.2000		noční
<b>d-94 (54)</b>	<b>01.09.2001</b>		noční
<b>a-271/III (571)</b>	01.10.2001		Šk
<b>a-314/II</b>	01.01.2003		příměstská
<b>d-20/II</b>	<b>29.11.2003</b>		
<b>a-338/II</b>	01.07.2004		příměstská
<b>a-390/II</b>	01.07.2004		příměstská
<b>a-361/II</b>	01.07.2004		příměstská
<b>d-99 (59)</b>	<b>01.07.2004</b>		noční
<b>a-908 (501)</b>	06.03.2005		noční
<b>a-320/ii</b>	03.09.2007		příměstská
<b>a-910 (510)</b>	30.08.2008		noční
<b>d-16</b>	<b>29.11.2009</b>		
<b>a-125/II</b>	01.10.2010		
<b>a-334/II</b>	01.09.2011		příměstská
<b>př-P5</b>	11.03.2012		sezónní
<b>a-105/III</b>	01.09.2012		
<b>a-118/II</b>	01.09.2012		
<b>a-123</b>	15.08.2015		
<b>a-904 (504)</b>	30.08.2015		noční
<b>a-172</b>	01.05.2016		
<b>d-15/V</b>	<b>28.08.2016</b>		
<b>d-5</b>	<b>28.08.2016</b>		
<b>d-21/II</b>	<b>29.08.2016</b>		
<b>a-360/II</b>	01.04.2017		příměstská
<b>a-901</b>	29.04.2017		noční
<b>a-392/II</b>	29.06.2019		příměstská
<b>a-395/II</b>	29.06.2019		příměstská
<b>a-393/II</b>	01.07.2019		příměstská
<b>a-153/VI</b>	01.12.2019		
<b>a-407/VII</b>	13.06.2022		příměstská
<b>a-253/V</b>	01.09.2022		
<b>a-232/III</b>	09.10.2023		
<b>a-420/V</b>	10.12.2023		příměstská
<b>a-319/II</b>	01.09.2024		příměstská
<b>a-961</b>	03.09.2024		noční, příměstská
<b>a-416/V</b>	01.12.2024		příměstská
<b>a-428/IV</b>	01.12.2024		příměstská

## SMÍCHOV

Pokud si myslíte, že místní jméno Smíchov má něco společného se smíchem, máte pravdu jen částečně. Jazykoví odborníci se domnívají, že pojmenování vzniklo od starobylého osobního jména Směch (Smiech) a znamenalo „Směchův (Smiechův) majetek“. Jde o stejný případ jako u nedalekého Zlíchova (Zlech – „Zlěchův majetek“). Ale samotné osobní jméno Směch má skutečně svůj základ ve slovech „smích, veselí“. Kromě tohoto oficiálního výkladu existuje ještě několik dalších, spadajících do oblasti legend. Například zde údajně žili neustále veselí lidé, podle jiné verze se tu smál bájný Horymír po svém skoku přes vyšehradské hrady. Ani skutečnost, že jméno Smíchov pochází od slova „smíchatí“ (smíchalo se zde obyvatelstvo z různých částí Prahy) se nezakládá na pravdě. Jisté je však jedno – místní jméno Smíchov, ve tvaru Smiechov, je poprvé v písemných materiálech doloženo poměrně pozdě, až v roce 1406. To ovšem neznamená, že tato oblast byla do té doby neobydlená. V severní části dnešního Smíchova existovala osada Újezd, jejíž část byla pojata Karlem IV. do pražských hradeb, zatímco druhý díl zůstal vně města. V této části existoval původně románský kostel sv. Filipa a Jakuba, který byl bohužel zbořen v 19. století. Okolí kostela se stalo jádrem pozdější smíchovské zástavby. Významnou roli v dějinách Smíchova hrál rozlehlý kartouzský klášter, založený v roce 1341 Janem Lucemburským a vypleněný za husitských válek. Kartuziáni v roce 1386 rozparcelovali své pozemky, a to vedlo ke vzniku četných nových hospodářských usedlostí. Zdejší správa byla poměrně složitá. Ačkoliv po pádu kláštera patřila většina území Pražanům, vinice spadaly pod jurisdikci perkmistra hor viničných. Z pozdějších významných držitelů zdejších statků připomeňme alespoň rod Schwarzenberků, který držel Smíchov s dalšími obcemi od roku 1684.

Smíchov získal na počátku 19. století významné postavení a 15. ledna 1838 byl císařským reskriptem povýšen na předměstí. Stal se tak po Karlínu druhým pražským předměstím, aniž by tento pojem měl nějaký konkrétní právní význam. Byla jím pravděpodobně vyjádřeno jakési přiblížení k pojetí obce, které se stalo všeobecným jinak až po přijetí obecního zřízení a vzniku obcí jako samostatných správních a územních jednotek. Přestože nebyl městem, stal se Smíchov v roce 1850 sídlem politického a soudního okresu. Do roku 1867 byly součástí Smíchova také Košíře. V letech 1881, 1885, 1896 a 1900 došlo k úpravám smíchovsko-pražských hranic. Statutu města se Smíchov dočkal až na základě císařského nejvyššího rozhodnutí z 22. února 1903, což bylo oznámeno vyhláškou c. k. místodržitelství 6. března téhož roku. První poštovní úřad byl na Smíchově otevřen již kolem roku 1841, druhý pak na nádraží v roce 1870 a před připojením ke Praze ještě další dva.

Součástí hlavního města Prahy se Smíchov stal od 1. ledna 1922 a vytvořil společně s Radlicemi, Hlubočepy a Malou Chuchlí část města (od roku 1947 městský obvod) Praha XVI. V roce 1946 došlo k úpravě katastrálních hranic s okolními částmi města. Při reorganizaci správy Prahy v roce 1949, která nebrala ohled na historické hranice obcí, byl Smíchov rozdělen mezi obvody Praha 4 (zahrnující dále Jinonice, Košíře a Motol) a Praha 16 (zbytek původní Prahy XVI.). V roce 1960 se stal téměř celý Smíchov součástí obvodu Praha 5, jen malá část připadla ku Praze 6 (usedlosti Spiritka a Hybšmanka s okolím), která se později stala součástí katastrálního území Břevnov. Od roku 1990 je Smíchov základem samosprávné městské části Praha 5. V současnosti žije na katastrálním území Smíchov přes 34 tisíc obyvatel. Ještě po druhé světové válce tu však bydlelo přes 60 tisíc lidí!

Výčet historických památek Smíchova, zaniklých i současných, by byl velmi pestrý. Vzpomeňme proto symbolicky alespoň novorenesanční kostel sv. Václava, postavený v letech 1881–1885 v době velkého stavebního rozvoje obce.

Smíchov se stal v průběhu 19. století významnou průmyslovou obcí. Mezi nejznámější podniky své doby patřily dvě kartounky, Przi Bramova (1815) a Porgesova (1816). Z četných továren dále uvedme především Ringhofferovy závody, které na Smíchově zahájily činnost v roce 1852 a po roce 1876 se staly hlavním dodavatelem tramvají pro Prahu. Továrna (později ČKD Tatra) byla zbořena při přestavbě Smíchova ve druhé polovině devadesátých let 20. století. Významnou stavbou městské infrastruktury se stala v roce 1857 smíchovská plynárna, která stála

v místech dnešních Ženských domovů. Zrušena byla až v roce 1926. V roce 1897 na Smíchově zahájila činnost městská elektrárna. Potravinářský průmysl proslavil především pivovar Staropramen, ve kterém byla uvařena první várka v roce 1871. V roce 1907 byl postaven zlíchovský lihovar (leží na katastru Smíchova). A tak bychom mohli ve výčtu továren a továrniček, zaměstnávajících stovky a tisíce lidí nejen ze Smíchova, dál pokračovat. V době, kdy ještě neexistoval systém místní veřejné dopravy, byla pro smíchovské dělnictvo významným počinem stavba kolonie Mrázovka v roce 1869, sestávající z několika řad jednopatrových domků s celkem 136 byty (později přistaveno dalších 60), která jim umožnila – na svou dobu kvalitní – bydlení v blízkosti pracovních příležitostí.

Ještě v prvních desetiletích 19. století nebylo cestování do nedaleké Prahy jednoduché. Na západě oddělovala obě obce řeka Vltava, na severu barokní fortifikace. Do Prahy se vstupovalo Újezdskou branou. Původní brána byla postavena v roce 1694. Před ní byl na smíchovské straně pro zlepšení obrany předsunut ještě tzv. ravelin, samostatná hradba. Mezi ní a vlastní branou vedla silnice po mostě přes hradební příkop. V roce 1862 byla západně od původní brány postavena nová honosná brána ve stylu anglické tudorské gotiky. Hradební příkop zde byl zasypán a komunikace do Prahy přeložena a rozšířena. Újezdská brána přetrvávala až do roku 1891, kdy byla zbořena. U brány se vybírala až do vytvoření Velké Prahy také potravní daň.

Povozy se na druhý břeh Vltavy dostaly až přes Karlův most. teprve v roce 1841 byl dokončen řetězový most císaře Františka I., na jehož místě od roku 1901 stojí most Legií.

Jinak bylo možné dostat se na druhý břeh jen pomocí četných přívozů. Nejvýznamnější z nich vedl ze Smíchova do Podskalí (proto se mu často říkalo „podskalský“), který vznikl už v roce 1429. V roce 1581 se zde přívozní loď potopila a utonulo 156 osob! V roce 1798 prodala pražská obec přívoz soukromníkovi a odkoupen byl zpět až v roce 1878 v souvislosti s výstavbou Palackého mostu, který byl předán do užívání 23. prosince 1878 a významně přispěl ke zlepšení spojení Smíchova a Prahy. Další přívozy vedly od zlíchovského lihovaru do Podolí, z Císařské louky do Podolí a z Císařské louky na Vyšehrad.

Smíchov se stal důležitým výchozím bodem železniční dopravy. To mělo pochopitelně také zásadní vliv na vznik městské hromadné dopravy. Vznikl zde rozlehlý komplex nádraží tří železničních společností. Nejstarší nádraží zřídila Česká západní dráha, která začala s přepravou cestujících 15. července 1862. Nádraží se původně jmenovalo Praha a teprve v roce 1895 se začalo používat jména Smíchov. Běžně se však po celá desetiletí, a to i pro označení stanic MHD, používal název „nádraží Západní dráhy“ či jen „Západní nádraží“. Z počátku mělo nádraží význam výlučně pro vnější cesty z Prahy. Od 15. srpna 1872 byla uvedena do provozu Pražská spojovací dráha, spojující smíchovské nádraží s dnešním Hlavním nádražím (a od roku 1882 i s vršovickým nádražím), ale teprve 1. října 1888 byl na ní zahájen osobní provoz. Do té doby všichni cestující České západní dráhy museli svoje cesty vlakem končit na Smíchově. Tato trať překonávala Vltavu po samostatném železničním mostě. Původní most byl nahrazen 1. října 1901 novým, současným. Po obou jeho stranách byly od 2. prosince 1902 v provozu lávky pro pěší, které nabídly další pěší spojení Smíchova a Prahy.

Od 16. září 1872 sloužilo veřejnosti nádraží Bušehradské dráhy (dnešní Severní nástupiště) a od 21. května 1873 se do nádraží zaústila také trať Pražsko-duchcovské dráhy. Nádraží vytvořila tak rozsáhlý komplex, že později, asi v roce 1927, musela být ve směru od Radlic zřízena lávka pro pěší. Z areálu nádraží vedlo několik železničních vleček do různých průmyslových objektů, například do Ringhofferovy továrny či do vorového přístavu (otevřen v roce 1903). Na přístavní dráhu byla napojena řada dalších podniků a železniční koleje vedly po břehu řeky téměř až k železničnímu mostu.

Jak již bylo řečeno, vznik smíchovského nádraží významnou měrou přispěl k rozvoji městské hromadné dopravy, a to nejen na území Smíchova, ale celé Prahy. Současně s otevřením nádraží České západní dráhy v srpnu 1862 začal provozovat omnibusovou linku soukromý podnikatel Jindřich Ballaben. Brzy přibýly také tzv. hotelové omnibusy. V roce 1870 zahájilo činnost Karlínské podniknutí omnibusův, které provozovalo linky Karlín – Malá Strana a Karlín – Smíchov. Za cestu se platilo jednotné jízdné 10 krejcarů bez ohledu na projetou vzdálenost.

O dva roky později této firmě začala ve stejných směrech konkurovat První pražská společnost pro omnibusy.

Nová kapitola městské dopravy se začala psát 16. května 1876. Toho dne zahájila na Smíchově provoz pouliční koněspřežná dráha – koňka. Jezdila od malostranské strany řetězového mostu císaře Františka I. k nádraží Západní dráhy. Po čase se byla pravidelná konečná zřízena u hostince U jelena, kde byla i první vozovna a k nádraží se jezdilo jen v době příjezdu či odjezdu vlaků. Koňka z technických důvodů nejezdila přes řetězový most, takže cestující, kteří chtěli pokračovat dál do centra Prahy, museli přecházet pěšky ke staveništi Národního divadla. Jízda po smíchovském území stála pět krejcarů, na území Prahy 10 krejcarů a mezi Smíchovem a Karlínem 15 krejcarů. Koleje koňky vedly Újezdskou branou. Cestující měli povinnosti platit potravní daň, pokud přepravovali věci, které jí podléhaly. Pěší platili mýtné na řetězovém mostě. Přestože se u řetězového mostu přestupovalo, podařilo se koňce zvítězit v těžkém konkurenčním boji a omnibusové linky na Smíchov byly brzy zrušeny. Výrazného zlepšení dopravy se Smíchovští dočkali od 28. června 1883, kdy byla otevřena nová trať přes Palackého most, takže se do Prahy konečně cestovalo bez přesezení. Linka, označená žluto-bíle čtvrceným terčem, zajistila současně spojení k pražskému nádraží Státní dráhy (dnešní Masarykovo). Na Smíchově byla otevřena nová vozovna koňky v dnešní ulici Na Valentince. K Západnímu nádraží po čase jezdila tato nová linka, zatímco linka od řetězového mostu končila na křižovatce Anděl. Koňku provozoval belgický podnikatel Eduard Otlet, který musel se smíchovskou obcí uzavřít smlouvu o používání uličních pozemků.

V dalších letech byla smíchovská doprava beze změn. O vzruch se postaral v roce 1897 košířský starosta Matěj Hlaváček, který postavil elektrickou pouliční dráhu v Plzeňské třídě od Klamovky k Andělu. Zahájila provoz 13. června 1897. Ačkoliv jejím základním úkolem bylo zajistit spojení Košíř s okolím, postarala se o kvalitní dopravní obsluhu západní části Smíchova, po jehož území převážně vedla. Pro cesty do Prahy ale dál byla k dispozici jen koňka. Protože Otletově firmě začala na pražském území vznikat těžká konkurence v podobě Elektrických podniků královského hlavního města Prahy, musela koňka nabídnout něco víc než tomu bylo dosud. Generální ředitelství Pražské tramvaje zavedlo od 1. září 1897 novou linku od řetězového mostu k Andělu a přes Palackého most a Jindřišskou ulici do Havlíčkovy, žlutobílá linka v té době jezdila o stanici dál – až k Poříčskému sadu. Nejstarší linka od řetězového mostu začala o nedělích opět jezdit k Západnímu nádraží k železničním spojům. Ani to koňku ale nezachránilo. V roce 1898 ji odkoupily Elektrické podniky a začaly připravovat její elektrifikaci.

Pro vývoj dopravy na Smíchově byly mimořádně významné roky 1900 a 1901. V roce 1900 pražská obec zakoupila od dědiců Matěje Hlaváčka elektrickou dráhu Smíchov – Košíře, čímž se pražské Elektrické podniky v tomto předměstí staly jediným provozovatelem tramvajové dopravy. Během roku se uskutečnila přestavba tratě koňky vedoucí z Poříčí přes Palackého most k Andělu a Západnímu nádraží. Původní konečná koňky byla těsně za jižnějším železničním viaduktem u Plzeňky. Aby bylo nádraží lépe obslouženo, byla při elektrifikaci tramvajová trať současně prodloužena až do zastávky Slavojova ulice (později byla ulice přejmenovaná na Rozkošného). Provoz elektrické tramvaje tady byl zahájen 18. prosince 1900. Linka, kterou se cestující mohli svést až na Těšnov, v té době nebyla ještě označena číslem; její vozy byly červené a měly žluté tabulky a žluté reflektory. Na jízdenkách byla označena písmenem T. V roce 1901 byly červené vozy vyměněny za zelené. O několik let později dostala tato linka číslo 6. V následujícím roce byla přestavba smíchovských tratí koňky završena elektrifikací úseku Újezd – Anděl. Do provozu byl uveden 17. června 1901 současně s novým mostem císaře Františka (dnešním mostem Legií), který nahradil starý, moderní dopravě naprosto nevyhovující řetězový most. Elektrický provoz byl zahájen také na Malostranské náměstí. Protože probíhala současně rekonstrukce trolejového vedení na trati do Košíř, mohl být brzy nejstarší smíchovský úsek elektrické tramvaje propojen provozně s ostatní sítí. Po těchto tratích pojížděla linka s červenými vozy se zelenými tabulkami a reflektory, na jízdenkách označovaná písmenem S, pozdější „devítka“. V roce 1901 tak byly obslouženy elektrickými tramvajemi hlavní smíchovské ulice, dnešní Štefánikova, Nádražní, Plzeňská a Lidická. (V dalším textu používáme pro snazší orientaci jen dnešní názvy ulic.) V roce 1902 bylo postaveno prodloužení podél nádraží Západní dráhy až k usedlosti Červená zahrada, tj. na úroveň pozdějšího autobusového nádraží. Jezdit se zde

ovšem začalo až v roce 1906, protože v ulic probíhaly další stavební práce. V úseku Anděl – Červená zahrada bylo celkem 9 stanic a zastávek, mezi Újezdem a Andělem jich bylo 7! Pro zajímavost ještě dodejme, že se našim předkům zdála dnešní Lidická ulice poblíž Anděla příliš úzká na to, aby zde tramvaje jezdily obousměrně, a tak se na Smíchov z centra Prahy jezdilo ulicemi Staropramennou a Na Bělidle. Teprve v roce 1907 se začalo jezdit oběma směry Lidickou, zpočátku ale ještě jednokolejně. Také trať na Plzeňské třídě byla ještě od dob Matěje Hlaváčka jednokolejná s výhybnami a teprve v roce 1910 byla téměř celá zdvoukolejněna. Linkové vedení tramvají se v jednoduché smíchovské síti poměrně často měnilo, protože se Elektrické podniky snažily záměnami konečných střídaně vyhovět obyvatelům té či oné části Smíchova. Už v roce 1910 se začaly zabývat myšlenkou kolejové smyčky před Západním nádražím, aby se urychlilo obracení souprav v konečné stanici, kde vlaky obracely na přejezdu v průběžné trati, po níž jezdila linka od Červené zahrady. Smyčka, první v historii této lokality byla dána do provozu až v roce 1914.

Stavební rozvoj Smíchova si brzy vynutil, aby se Elektrické podniky zabývaly dopravní obsluhou dalších míst. V roce 1913 byly dokončeny dvě nové tramvajové tratě. První vedla Radlickou ulicí ke Koulce (konec trati byl v Křížové ulici, přibližně na úrovni dnešní ulice Nad Koulkou; teprve v roce 1927 se začalo jezdit do Radlic). Druhá trať obsloužila kopcovitou oblast Santošky a vyznačovala se ve svém koncovém úseku před zdejší školou sklonem 64,19 ‰. Po první světové válce vznikl požadavek na prodloužení této tratě až na Malvazinky. Elektrické podniky vypracovaly projekt, který byl v roce 1924 dokonce schválen ministerstvem železnic k realizaci, ale nakonec, po zvážení všech bezpečnostních rizik se od stavby na poslední chvíli ustoupilo. Ulice poblíž Václavky totiž dosahovala sklonu až 95,8 ‰. Dopravu v této části Smíchova nakonec zajistily autobusy.

Od 1. srpna 1926 zahájila provoz autobusová linka **E** od Plzeňské třídy (z křižovatky Anděl) přes Santošku a Malvazinky k jinonické Walterově továrně. Předznamenala tak poměrně velký rozvoj nového dopravního prostředku v této části města. Od 11. března 1928 byla doprava na Malvazinky posílena druhou autobusovou linkou **J**, která jezdila přes střed Prahy na Těšnov. Ani zřízení druhé autobusové linky přes Santošku ovšem nevedlo ke zrušení zdejší strmé tramvajové tratě! V listopadu téhož roku na Smíchov pronikla další vnitroměstská autobusová linka, **H**. Jezdila z Hřebenek na Jungmannovo náměstí a přes Vinohrady na Žižkov. O rok později byla na smíchovské straně prodloužena až na Klikovku. Obsluha Smíchova autobusovou dopravou se v dalších letech ještě částečně změnila. Autobusová linka **E** byla v roce 1930 zrušena a v roce 1932 začala na Malvazinky, ke smíchovskému hřbitovu, jezdít autobusová linka **M**. Ve stejné době začala jezdit také autobusová linka **S** na Barrandov, která jezdila v úseku mezi Andělem a Hlubočepy v nezvykle dlouhém souběhu s tramvajemi. Vývoj autobusové dopravy na Smíchově dosáhl prvního vrcholu v roce 1936, kdy do zmíněného souběhu kolem smíchovského nádraží přibyla ještě zbraslavská linka **Z**.

Aby poměrně rychlou autobusovou dopravu cestující nepřetěžovali, byla významně regulována tarifem. Zatímco na tramvajích platilo jednotné jízdné (nejdéle 1,20 Kč), byl na autobusových linkách uplatněn od roku 1932 tarif stanicový. Když chtěl jet někdo od Anděla na Žižkov autobusem linky **M**, zaplatil 3 koruny, zatímco cesta tramvají stála 1,20 K. Interval mezi jednotlivými autobusovými spoji byl obvykle delší než u tramvají.

Přínosem pro obsluhu Smíchova se stalo otevření Jiráskova mostu. Uskutečnilo se po etapách. Dne 6. prosince 1931 byl otevřen střední pruh mostu pro pěší a automobilovou dopravu na Smíchov, 25. června 1932 byla otevřena druhá třetina mostu a konečně 27. listopadu 1933 byl zahájen definitivní provoz celého mostu. Ačkoliv na něm byly položeny i tramvajové koleje, nebyly nikdy napojeny na ostatní síť a po válce, v roce 1947, byly odstraněny.

V roce 1937, tedy v době vrcholícího meziválečného rozvoje městské dopravy v Praze, jezdilo na Smíchově 7 tramvajových linek (č. 9 a 15 po Plzeňské, č. 5, 12 a 16 po Nádražní, z nichž linka č. 5 jezdila až do Hlubočep, č. 18 do Radlic a č. 6 na Santošku). Autobusových linek jezdilo na Smíchově 5: **H**, **J**, **M**, **S** a **Z**.

Od 1. září 1939 zanikly z úsporných důvodů všechny vnitroměstské úseky autobusových linek v Praze, a tak prakticky veškerou tíhu dopravní obsluhy Smíchova převzaly jen tramvaje.

Významnou novinkou se od stejného data stalo zavedení trolejbusové linky **W** od Anděla k Walterově továrně. Nahradila nejen zrušené autobusové linky **J** a **M**, ale také převzala od tramvají definitivně dopravní obsluhu Santošky, kde byla tramvajová doprava z důvodu rekonstrukce komunikací pro trolejbusy zrušena už v závěru roku 1938 a dočasně nahrazena autobusovou linkou č. 26. Trolejbusy pak další tři desítky let hravě zvládaly stoupání kolem Václavky. Zpočátku bylo jejich nevýhodou proti původním autobusovým linkám, že končily u Anděla. Teprve po válce, v roce 1947 byla trolejbusová linka **W** (nově pod označením č. 52) prodloužena až do centra Prahy na Václavské náměstí. O rok později začaly trolejbusy (linka č. 53) jezdit do oblasti Hřebenek, které zůstaly během válečných let bez dopravy. Rozšiřování trolejbusové dopravy na Smíchově vyvrcholilo v roce 1954, kdy byla uvedena do provozu trať pro linku č. 59 do Velké Chuchle. Ke konci roku 1954 bylo tedy možné použít k cestám z různých částí Smíchova čtyř trolejbusových linek – č. 52 a 53 na Václavské náměstí, 54 na Újezd a 60 do Strašnic. Linka č. 59, která jezdila do Chuchle, byla zrušena za necelých 6 let a její úlohu převzaly autobusy. Na rozdíl od trolejbusů neměla nová linka č. 129 pro vlastní obsluhu Smíchova žádný význam, protože byla ukončena jako návazná doprava u tramvajové smyčky Lihovar, postavené v roce 1951 pro tramvajovou linku č. 4.

Tramvajový provoz v Nádražní ulici byl velmi silný. Od roku 1961 bylo smíchovské nádraží obsluhováno už pěti tramvajovými linkami (4, 5, 12, 16 a 27). Tramvajová smyčka, v podobě z roku 1954, zde představovala nejlépe a nejbezpečněji řešený přestupní uzel mezi železnicí a městskou dopravou.

V roce 1964 začal na Smíchově nový rozvoj autobusové dopravy. Autobusová linka č. 132 nabídla v trase od dejvické Bořislavky přes Strahov a Klamovku k Andělu zcela nové spojení mezi obvody Praha 5 a Praha 6. Později tato linka poskytovala spojení i na sídliště Pankrác I. Autobusová linka č. 130, prodloužená rovněž v roce 1964 také Plzeňskou třídou k Andělu, měla význam především pro dopravu do Košíř. Z významných autobusových linek jezdících po Plzeňské třídě připomeňme ještě linku č. 120 z Petřín na Jarov, zavedenou v roce 1967.

Autobusovými linkami byl nahrazen postupně i provoz trolejbusů. V roce 1969 přestaly jezdit přes Malvazinky do Jinonic a místo nich začaly kopcovitý terén zdolávat autobusy linek č. 128, 137 a 153 (pro obtíže s rozjížděním v kopci musela být na krátký čas dokonce obnovena trolejbusová doprava linkou č. 153) a v noci z 15. října 1972 se nejen obyvatelé Smíchova, ale všichni Pražané, rozloučili s trolejbusy i na zbývající trati na Strahov, čímž byl ukončeno jejich provozování v Praze. Do oblasti Strahova začala přes Hřebenky jezdit linka č. 176.

Teprve v roce 1976 se městské dopravy dočkala Křížová ulice (v té době linkou č. 211) a v roce 1979 začaly jezdit autobusy i do kopcovité oblasti Kesnerky a Dívčích hradů (231).

Zásadní změnu do dopravní obsluhy Smíchova přinesla výstavba prvního provozního úseku tratě B metra. Od 2. listopadu 1985, kdy byla trať uvedena do provozu, jsou na smíchovském katastru v provozu dvě stanice metra – Smíchovské nádraží a Anděl (původně pod ideovým názvem Moskevská), u kterých vznikly významné terminály městské dopravy, ze kterých je možné cestovat do různých částí hlavního města.

Na Smíchově v současné době vrcholí přestavba komunikačního systému. Od 2. prosince 1997 je v provozu Strahovský tunel a 28. října 2002 byla dána do provozu nová komunikace v úseku Křížová – Lihovar. Od roku 2004 jsou oba úseky propojeny tunelem Mrázovka. Ačkoliv tyto stavby jako takové mají mimořádný význam pro individuální automobilovou dopravu, nejsou využívány pro městskou dopravu.

Na Smíchově končilo a později i přes jeho území bylo vedeno mnoho linek meziměstských. První jejich větší stanoviště bylo od roku 1947 u Štefáníkových kasáren. Na autobusovém nádraží Smíchov, určeném pro linky ve směru přes Zbraslav, byl zahájen provoz 13. září 1947 a trval do 3. listopadu 1985, kdy byly prodlouženy je stanici metra Smíchovské nádraží, případně Moskevská. Linky, vedené po Plzeňské silnici, byly ukončeny postupně na různých místech v blízkosti Anděla – v ulici Stroupežnického, Nábřežní, na nám. 14. října, od roku 1985 pak Na Knížecí u stanice metra. Smíchovské nádraží se s rozvojem Pražské integrované dopravy stalo i konečnou zastávkou řady jejich linek.

