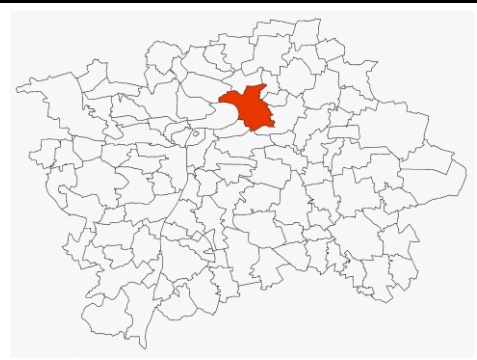


Katastrální území	LIBEŇ	
Připojeno ke Praze	1901	
Městská část	Praha 7, 8, 9	
Správní obvod	Praha 7, 8, 9	
Obvod hl. m. Prahy	Praha 7, 8, 9	
Údaje o linkách k datu 31.12.2024		
Textový popis k roku 2005		Počet obyvatel 2021: 36 151
Poslední úprava obsahu: 19.1.2025 17:28		Rozloha: 737,9 ha

Linky MD LIBEŇ		
Z důvodu vysokého počtu jsou obsaženy pouze linky současné.		
linka	*	†
tr-011	01.09.1845	30.09.1992
tr-070	28.10.1872	30.09.1992
tr-232	04.10.1873	30.09.1992
d-8/III	01.09.1942	
a-151	29.11.1965	
a-177/II	05.02.1975	
d-3/III	13.03.1978	
a-905 (505)	04.11.1984	
d-92/II (52)	03.11.1985	
d-94 (54)	03.11.1985	
d-95 (55)	03.11.1985	
a-183/II	19.12.1985	
m-B	22.11.1990	
ž-S1 (tr-011)	01.10.1992	
ž-S2 (tr-232)	01.10.1992	
ž-S3 (tr-070)	01.10.1992	
a-103	01.11.1997	
d-10/II	09.11.1998	
a-109	09.11.1998	
d-93 (53)	01.09.2001	
a-368/II	15.03.2003	
ž-S49	19.04.2004	
m-C	08.05.2008	
a-911 (511)	30.08.2008	

noční

noční

noční

noční

2002 povodeň

noční

příměstská

noční

ž-S22/II	13.12.2009	
a-166/II	10.10.2010	
ž-S9	12.12.2010	
a-201/IV	01.09.2012	
ž-S34	01.10.2013	
a-348/II	07.04.2015	příměstská
a-349/III	07.04.2015	příměstská
a-369/IV	07.04.2015	příměstská
d-24/III	28.08.2016	
a-152/II	15.10.2016	
a-913	08.10.2017	noční
t-58/II	15.10.2017	pravidelný provoz od 01.02.2024
a-903/III	01.01.2020	noční
a-187/III	31.08.2020	
a-916	04.01.2021	noční
a-X94	11.01.2024	ND noční
d-31/IV	12.01.2024	ND
d-7/VI	17.02.2024	
a-X25	17.02.2024	ND
d-12	29.04.2024	

LIBEŇ

Libeň je poprvé písemně doložena v roce 1363, ale prokazatelně zde existovalo osídlení od pravěku. Pojmenování snad pochází z osobního jména L'uben či Liben, jež je odvozeno ze slova libý. Tvar L'ubeň či Libeň tedy znamená Libenův, Libenova osada či dvůr. Mezi držiteli zdejšího panství se vystřídal mnoho majitelů až se v roce 1662 Libeň stala majetkem Starého Města pražského, které ji drželo až do vytvoření moderních obcí v roce 1849. V té době se obec jmenovala Stará Libeň a zahrnovala další osady a samoty. Jádrem Staré Libně bychom našli přibližně v okolí dnešního libeňského zámku. V roce 1869 šlo o 190 domů s 3450 obyvateli. Nová Libeň se nacházela severněji, především podél dnešní Davídkovy ulice a také podél silnice do Kobylis (v roce 1869 100 domů s 1374 obyvateli). Třetí částí obce byly Malé Holešovice či Holešovičky, ležící na vltavském břehu proti Holešovicím a později se rozrůstající směrem k Nové Libni (v roce 1869 tu bylo 26 domů pro 245 obyvatel). Konečně čtvrtou částí byla tzv. Židovská Libeň jižně od Rokytky, jejíž jádro bylo v místech nynější Koželužské ulice. (Židovské ghetto mělo už od roku 1656 vlastní samosprávu.) Kromě těchto částí existovalo na katastrálním území Libně mnoho samot, vinic a hospodářských dvorů, z nichž mnohé existují dodnes nebo se alespoň zachovaly v názvech ulic či zastávek městské dopravy – např. Palmovka, Bablanka, Bulovka, Hercovka, Kolčavka, Kotlaska, Labuťka, Mazanka, Pelc-Tyrolka, Vychovatelna, Vlachovka, Rokoska, Stírka, Kelerka a další.

Obec Stará Libeň si zachovala i po svém konstituování úzký vztah k hlavnímu městu a zdejší známý zámek zůstal letním sídlem pražských primátorů. Nejvyšším rozhodnutím z 29. září 1898 byla obec Stará Libeň povýšena na město, ale svého nového statutu si užila jen pouhé tři roky, protože byla zemským zákonem č. 57 z 16. dubna 1901 připojena ku Praze jako

její osmá část pod názvem Libeň Stará. V roce 1923 se součástí Prahy VIII staly některé obce připojené v roce 1922: Střížkov, Kobylisy, Troja a Bohnice. V té době se užíval již jen název Libeň. Po vytvoření městských obvodů v roce 1947 nedošlo k žádné změně, nepočítáme-li úpravy katastrálních hranic v celé Praze. V roce 1949 byla Libeň rozdělena v rámci reorganizace městské správy mezi tři obvody, Prahu 7, 8 a 9. Mezi stejné obvody zůstala rozdělena i v roce 1960. Také od roku 1990 patří Libeň mezi tři samosprávné městské části: 16 ha (6 obyvatel) přísluší ku Praze 7, 587 ha (20 479 obyvatel) ku Praze 8 a 136 ha (7 471 obyvatel) je součástí městské části Praha 9.

Ačkoliv se Libeň nacházela na Vltavském břehu, neměla řeka pro dopravní spojení s Prahou žádný zásadní význam. Pravidelná osobní lodní doprava, která byla zavedena v roce 1902 na trati z Prahy do Klecan, měla téměř výlučně rekreační charakter. Důležitou roli však Vltava hrála v nákladní dopravě a v roce 1898 byl v Libni zřízen přístav, přeměněný později na loděnici. Nesmíme ale opomenout, že pro některé části Libně, především pro Holešovičky, představovala řeka velkou komunikační překážku a dopravu do Holešovic (ale také přes ústí přístavu) zajišťovalo několik přívozů. Hlavní spojení Libně s Prahou představovaly státní silnice – dnešní ulice Zenklova, Davidkova a Sokolovská, které se spojovaly v oblasti Palmovky a přes území Karlína vstupovaly do Prahy Poříčskou bránou (zbořena 1875).

K zásadní změně v rozvoji Libně došlo v sedmdesátých letech 19. století. V té době již na teritoriu obce existovalo několik průmyslových podniků, mezi které patřila například známá Rustonka či od roku 1871 První českomoravská továrna na stroje – základ budoucí slavné značky ČKD. K velkému rozvoji obce přispěla nepochybně železnice. Přes Libeň sice už od roku 1845 vedla nejstarší pražská parostrojní železnice, ke které se v roce 1872 přidala trať Turnovsko-kralupsko-pražské dráhy a o rok později i Rakouská severozápadní dráha, zpočátku však v Libni nebylo ani na jedné trati nádraží nebo zastávka, nepočítáme-li nádraží Vysočany, ležící v té době částečně na libeňském katastru. Teprve po velkých snahách První českomoravské továrny na stroje byla v roce 1876 v blízkosti továrny zřízena nákladní stanice, která byla o tři roky později používána také pro osobní dopravu. Tato stanice dostala v roce 1923 známé pojmenování Libeň horní nádraží. Druhá stanice vznikla od 1. prosince 1877 v blízkosti Palmovky na Severozápadní dráze, jednalo se o pozdější Libeň dolní nádraží. Tím obec získala první spojení s hlavním městem veřejnou dopravou.

Z významných podniků městské infrastruktury, které vznikly v Libni, si připomeňme například plynárnu, založenou v roce 1881, která byla podle původu vlastníků společností známá mezi Pražany jako Belgická plynárna, ačkoliv byla od roku 1900 v držení anglické společnosti. (Plyn se zde vyráběl až do roku 1935.) V Libni vzniklo nebývalé velké množství průmyslových podniků různých odvětví, což kladlo značné nároky na zajištění dopravy jejich zaměstnanců. Není tedy divu, že si tuto obec zvolil známý elektrotechnik František Křížík ke stavbě první celoročně provozované pouliční elektrické dráhy v pražské aglomeraci. Od 19. března 1896 spojovala Balabenku s Karlínem a ještě během téhož roku dosáhla až do pražské ulice Na Florenci, kde končila u nádraží Státní dráhy. Zároveň byla postavena odbočka z Palmovky na Libušák, tj. na počátek Prosecké ulice. Je nutné připomenout, že v souvislosti se stavbou odbočky k Libušáku byl přes Rokytku postaven a 28. září 1896 uveden do provozu první český betonový most. Linkami elektrické dráhy získala nejhustěji zastavěná část libeňského katastru přímé spojení s Prahou s návazností na provozované linky koňky, v krátké době pak elektrifikované. Křížík svůj soukromý dopravní podnik ještě rozšířil prodloužením tratí do Vysočan (1898) a k libeňské Českomoravské strojárně (1901).

Cestovní možnosti, i když ne pro veřejnou dopravu, se Libeňským rozšířily od 20. dubna 1903, kdy byl dán do provozu provizorní dřevěný most spojující Libeň s Holešovicemi. Byl dlouhý 449 m a široký 7,30 m a k jeho stavbě bylo použito demontované konstrukce zrušeného mostního provizoria od Národního divadla. Provizorní Libeňský most sloužil veřejnosti čtvrt století – až do roku 1928! Jeho výstavbou se Libeň poprvé dočkala přímého pozemního spojení s ostatními částmi Prahy bez nutnosti překonání vodního toku přívozem.

V roce 1907 zakoupily Křížíkův dopravní podnik (v té době akciovou společnost) pražské Elektrické podniky a v následujících letech všechny tratě zásadním způsobem rekonstruovaly. V roce 1910 bylo postaveno prodloužení tratě od Libušáku na Vychovatelnu, čímž získala do-

pravní spojení i podstatná část Nové Libně. Vzhledem k tomuto spojení neměly pro cesty ve směru do Prahy žádný praktický význam dálkové autobusové linky vedené touto částí města severním směrem, z nichž jako první je zde zaznamenána soukromá linka do Mělníka již v roce 1912, řada dalších pak od poloviny dvacátých let.

Významné rozšíření směrového spojení tramvajové dopravy umožnila výstavba moderního betonového Libeňského (původně Baxova) mostu, který nahradil provizorium z roku 1903 a byl veden přes přeložené koryto Vltavy. Stavebně se jedná o dva mosty o celkové délce 370 m, se zemní rampou mezi nimi měří celá stavba 780 m. Na rozdíl od svého předchůdce byl nový most určen i pro tramvaje. Od 29. října 1928, kdy byl uveden do provozu, však končily tramvaje ve směru od Holešovic dočasně u Voctářovy ulice. Teprve v roce 1931 bylo dokončeno libeňské předmostí až k dolnímu nádraží, což umožnilo zrušit v pravidelném provozu přejížďení tramvajů přes úroňový železniční přejezd na Palmovce, který často nepříjemně narušoval pravidelnost městské dopravy. Od té doby jezdily tramvaje od Nové i Staré Libně do centra přes Holešovice, zatímco průmyslové podniky, rozprostírající se směrem k Vysočanům byly obsluhovány vysočanskými linkami jezdícími přes Karlín.

V roce 1928 byl současně s Libeňským mostem otevřen ještě druhý most, Trojský, který zajistil nové spojení Holešoviček místo dosavadních přívozů. V roce 1929 začaly přes most jezdit na Pelc-Tyrolku autobusy diametrální linky J. V roce 1931 byly pro obsluhu vznikající zastavby zavedeny samostatné spoje Pelc-Tyrolka – Rokoska, označované jako součást linky J, i když na její spoje pouze s přestupem navazovaly. Později byla místo těchto „pendlů“ vytvořena druhá provozní větev J, takže bylo možné z této části Libně cestovat přímo nejen do centra města, ale například až do Jinonic. Autobusová větev linky J na Rokosku zanikla 17. ledna 1936, kdy zahájila provoz tramvajová trať z Pelc-tyrolky na Vychovatelnu a vytvořila tak nejen nové spojení Holešoviček, ale také alternativní spojení části Nové Libně s centrem.

Jen lokální význam měly pro Libeň i další prvorepublikové autobusové linky, jejichž primárním úkolem byla obsluha vzdálenějších oblastí: Proseku (od roku 1931 linka O, obsloužila současně libeňskou Kelerku) a Dáblic (v letech 1932–1944 linka E do Dáblic, obsluhující oblast Slovanky).

Po druhé světové válce zajišťovaly základní obsluhu Libně tramvaje mnoha linek, ale v letech 1952–1965 se zde objevily také trolejbusy – čakovická linka č. 58 místo někdejší linky O.

Od počátku 60. let 20. století přes území Libně začaly opět jezdit i „dálkové“ autobusové linky a jejich počet postupem času vzrůstal především v oblasti Holešoviček a Nové Libně. Libeňského katastru se autobusy dotkly i na dalších místech, ale většinou šlo o linky obsluhující vzdálenější části postupně rozšiřovaného města či vznikající sídliště Severního Města.

Z přelomových událostí z historie libeňské dopravy nelze opomenout zrušení tramvajové dopravy v Holešovičkách, vyvolané v roce 1975 výstavbou severojižní magistrály, spojené s přestavbou mostu Barikádníků (někdejšího Trojského). Od té doby je toto území obsluhováno pouze tranzitními linkami autobusů, od roku 1984 vedenými ke stanici metra C Fučíkova (nyní Nádraží Holešovice). Tento úsek magistrály byl uveden do provozu 28. listopadu 1980, ale mimoúrovňová křižovatka na Vychovatelně byla dokončena až koncem roku 1981. Ve roce 1980 byl obnoven také tramvajový provoz přes železniční přejezd na Palmovce, i když zatím jen dočasně. (Osobní dopravu na zdejší železniční trati byla zrušena již v roce 1972, nákladní v roce 1984.) Přerušen byl opět v letech 1986–1990 při výstavbě stanice metra Palmovka.

Důležitou událostí bylo zprovoznění nového úseku metra linky B Florenc – Českomoravská 22. listopadu 1990. Na území Libně byly předány do užívání dvě stanice, Palmovka a Českomoravská, u kterých vznikly důležité přestupní terminály MHD, u stanice Palmovka krátkodobě i autobusové stanoviště příměstských a dálkových linek jiných dopravců. Současně byla dána do provozu nová tramvajová trať Ohrada – Palmovka, znamenající další rozšíření směrové nabídky linkami do oblasti Žižkova, Strašnic a Vinohrad.

Tradiční libeňskou linkou byla po více než 80 roků linka č. 14, která obsluhovala především bývalou Novou Libeň nepřetržitě v letech 1896–1972 a potom ještě v období let 1977–1985. Přes Palmovku jezdila nejdéle linka č. 5 a to od roku 1908 do roku 1998 a dosud zde je pak provozována nepřetržitě od svého vzniku v roce 1923 linka 19.



*Příteli milí vřelý pozdrav a upřímné blahopřání!
Váš Kefurik.*

*Restaurace
Kofuik*

Husova třída.

Pozdrav z Libně. *Vřelý dík za přání! Děk i za pozdrav od společnosti, která přeje mnoho zdaru a hodně zdraví. Těšili bychom se kdyby šlo nás navštívit na Sousedská Kou. Na fotce dle vás nemůžeme poznat, protože jsme vás neviděli!*