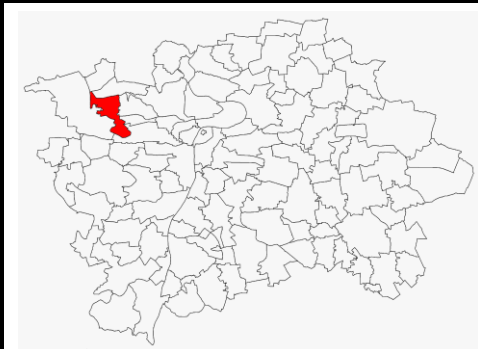


Katastrální území	LIBOC	
Připojeno ke Praze	1922	
Městská část	Praha 6	
Správní obvod	Praha 6	
Obvod hl. m. Prahy	Praha 6	
Údaje o linkách k datu 31.12.2024		
Textový popis k roku 2004	Počet obyvatel 2021: 4980	
Poslední úprava obsahu: 21.1.2025 22:20	Rozloha: 425,0 ha	

Linky MD LIBOC		
linka	*	†
tr-120	04.11.1883	30.06.1994
a-T	11.12.1932	04.05.1940
a-l	16.07.1938	(14.12.1938)
a-108 (I)	18.12.1939	
d-11	20.07.1947	12.08.1978
d-11/n	20.07.1947	12.08.1978
a-119/II (125, 225)	15.05.1959	06.03.2024
d-30	05.06.1971	20.09.1974
d-25/II	17.01.1972	01.01.1975
a-179	30.04.1972	06.04.2015
d-30	02.01.1975	12.08.1978
a-910 (510)	13.01.1975	
d-2/IV	13.08.1978	20.04.1986
d-2/n/II	13.08.1978	18.12.1980
d-25/II	13.08.1978	02.11.1985
a-236/II	05.03.1979	02.05.1983
d-26/n/II	19.12.1980	02.11.1985
a-218	01.02.1982	08.12.2012
<i>a-558 (411)</i>	<i>01.09.1982</i>	<i>01.09.1991</i>
d-26	03.11.1985	
d-91/II (51)	03.11.1985	
d-20/II	21.04.1986	25.03.1991
a-254	01.05.1987	07.06.1987
a-225/V	23.11.1990	06.04.2015
d-2/IV	21.11.1991	02.07.1993

koněspřežka od 21.07.1831
zastávka do 01.06.1985

noční

noční

noční

noční

Šk

noční

d-20/II	03.07.1993	02.11.1995	
<i>ž-S5 (tr-120)</i>	<i>01.07.1994</i>		
d-2/IV	03.11.1995	11.07.1996	
d-20/II	12.07.1996	19.06.2015	
a-563 (418)	02.05.1997	29.06.2007	Šk
a-184/IV	04.09.2000	09.12.2011	
d-2/IV	02.09.2002	22.12.2002	
d-31/III (XA)	23.12.2002	17.01.2003	ND povodeň
d-36	13.05.2008	02.11.2009	
d-15/IV	01.09.2010	20.02.2011	
a-218/II (206)	21.11.2010	06.04.2015	
d-36/II	21.02.2011	31.08.2012	ND
d-5	01.09.2012	28.06.2013	
d-2/IV	29.11.2013	06.04.2015	
a-142/IV	07.04.2015	30.06.2017	
a-191	07.04.2015		
a-168/IV	31.10.2015		
d-20/II	28.08.2016		
<i>ž-S54</i>	<i>11.12.2016</i>		
a-225/VI	01.07.2017	22.10.2023	
a-322/II	26.08.2017		příměstská
a-399/II	26.08.2017		příměstská
a-330/IV	26.08.2017		příměstská
a-300	26.08.2017		příměstská
a-323/II	26.08.2017		příměstská
a-342/II	24.08.2019		příměstská
a-388/II	24.08.2019		příměstská
a-389/III	24.08.2019		příměstská
a-414/III	01.09.2023		příměstská
t-59/II	06.03.2024		
a-319/IV	01.09.2024		příměstská
a-280/II	02.09.2024		Šk

LIBOC

Nejzápadnější obcí, která byla připojena ku Praze 1. ledna 1922, byla Liboc. Podle odborníků byla původní podoba názvu Ľuboc, což bylo odvozeno z osobního jména Ľubota (Ľubotův dvůr). Existuje také úvaha, že dnešní jméno pochází ze staršího názvu Hluboc, který připomínal polohu vsi pod Bílou horou. Nejstarší zmínka o Liboci se váže k zakládací listině břevnovského kláštera z roku 993, ale tento dokument je falzem z 12. století. Přesto se o pravdivosti obsahu listiny nepochybuje. Liboc zabavili v roce 1420 klášteru Pražané, ale o 72 roků později klášter koupil libocký dvůr zpět. V roce 1790 byla severně od stávající zástavby založena nová vesnice a od té doby se původní obec nazývala Horní (Hořejší) Libocí a nová Dolní Libocí. Když byly

podle obecního zákona z roku 1849 zřízeny politické obce, stala se Horní Liboc součástí Břevnova, zatímco Dolní Liboc byla samostatnou obcí. Při sčítání lidu v roce 1890 už je Horní Liboc doložena jako osada Dolní Liboce. Zákon o vytvoření Velké Prahy z roku 1920 uvádí jen jméno Liboc. Přesto se rozdělení Liboce na Horní a Dolní používá dodnes, i když většina Pražanů zřejmě vztahuje pojmenování Dolní Liboc jen na zástavbu severně od železniční tratě, ačkoliv ta vznikla především až v meziválečném období.

Po připojení k hlavnímu městu vytvořily bývalé obce Liboc, Břevnov a Střešovice městskou část Praha XVIII. Zajímavé je, že vládní nařízení z roku 1947, kterým bylo zavedeno nové správní členění Prahy, se vrací k názvu Dolní Liboc. V roce 1949 byla tato část Prahy rozdělena mezi nové městské obvody Praha 5 (Horní Liboc) a Praha 6 (Dolní Liboc) a po další územní reorganizaci, uskutečněné v roce 1960, připadlo celé katastrální území do obvodu Praha 6. Součástí Dolní Liboce se zároveň stala také skupina domů Na Padesátníku, která do té doby patřila k Přední Kopanině. Od roku 1968 se opět uvádí název katastrálního území Liboc, stejně jako v meziválečném období. Dnes je Liboc součástí městské části Praha 6. Kromě historického jádra pokrývají většinu zastavěné plochy rodinné domky z druhé až čtvrté dekády 20. století, poválečná vícepodlažní, avšak rozsahem nevelká je zástavba lokality Nová Šárka a z ještě pozdější doby pocházejí řadové domky kolem ulice Navigátorů; současný počet obyvatel činí čtyři a půl tisíce.

Na území Liboce prakticky neexistoval žádný průmysl. Z hlediska celé pražské aglomerace měla obec výrazný rekreační význam, protože na katastrálním území leží známé výletní lokality Divoká Šárka a Hvězda. Divoká Šárka je romantické hluboké skalnaté údolí Šáreckého potoka, do něhož se vstupuje soutěskou Džbán a v němž se nacházely koupaliště s výletními restauracemi. Na místě dnešní Hvězdy byl les Malejov, který v roce 1534 koupil od břevnovského kláštera Ferdinand I., aby na jeho místě založil Novou královskou oboru. V letech 1541–1563 byla obora ohrazena zdí a v letech 1555–1557 byl na jejím území vystavěn známý letohrádek ve tvaru šesticípé hvězdy. Letohrádek Hvězda patří mezi významné renesanční stavby u nás a od roku 1958 je národní kulturní památkou. Od roku 1951 je v něm Muzeum Aloise Jiráska a Mikoláše Alše. O významu Hvězdy pro libockou obec svědčí i dobový název poštovního úřadu otevřeného v roce 1887 – Liboc-Hvězda.

Z libockých památek vzpomeňme ještě pozdně empírový kostel sv. Fabiána a Šebestiána z roku 1844, který byl postaven na místě staršího kostela doloženého už v roce 1318.

Další zajímavostí je Libocký rybník, založený za vlády císaře Rudolfa II., z něhož byla odváděna voda k zásobování pražského Hradu. Proto bývá někdy označován jménem Hradní rybník.

Dolní i Horní Liboc spadaly před připojením ku Praze do politického a soudního okresu Smíchov. Ještě v 60. letech 19. století, kdy byla postavena spojovací silnice od Hvězdy k rovněž nové silnici dejvicko-vokovické, se uvádělo, že cesta na Smíchov trvá půldruhé hodiny. Protože se na hranicích původní Prahy (v městských branách) vybírala potravní daň, bylo pro některé cestující výhodné při cestách na Smíchov se hlavnímu městu vyhýbat a jet přes Košíře. Pro cesty do Prahy vedla nejkratší cesta k Vypichu na říšskou silnici (dnešní Bělohorskou) a skrz Strahovskou bránu.

Už od roku 1830 vedla přes libocké území jedna z nejstarších železničních tratí u nás – koněspřežná železnice do Lán. První přeprava dříví v celé trase se uskutečnila 21. července 1831. Počátkem června 1861 byla na koňce zavedena také pravidelná přeprava osob, ale protože v Liboci nebyla zastávka, neměla pro zdejší obyvatele význam. Zásadní změna nastala po přestavbě koňky na parostrojní provoz. Současně se zahájením provozu na přestavěné trati (od 4. listopadu 1863) byla v Liboci zřízena i železniční zastávka. Nejlevněji se cestovalo ve vagónech IV. třídy, které byly k stání a s jízdným 12 krejcarů za jednu míli (7,5 km). Vlaky nejezdily příliš často, jen dvakrát denně. Z nádraží v Brusce (dnešní Praha-Dejvice), kde dráha končila, jezdila do Prahy na Příkopy omnibusová linka. Od roku 1868 byla železniční doprava prodloužena přes Bubny až na nádraží Státní dráhy (dnešní Masarykovo). Jízda z Liboce do Prahy trvala 40 minut a jízda III. třídou stála 27 krejcarů. Provoz na trati zajišťovala až do roku 1922

Výhradně privilegovaná buštěhradská železnice, pak byla tato společnost zestátněna. Přesto i dnes je pojem Buštěhradská dráha ještě poměrně dost známý.

Cestování velkého množství výletníků do Divoké Šárky a Hvězdy si v letní sezóně vynutilo zavedení zvláštních vlaků do zastávky Liboc. První „rekreační“ vlaky jsou zde doloženy už v roce 1864 a prokazatelně jezdily i v roce 1914 („každodenně několik vlaků mezi Libocí a Prahou“). Društvo rozhledny na Petříně v roce 1892 iniciovalo myšlenku parní místní dráhy od petřínské rozhledny ke Hvězdě a 7. října 1892 byl při místním šetření schválen i příslušný projekt. Pro nedostatek finančních prostředků nakonec z celého záměru sešlo. Tramvaje pražských Elektrických podniků se k Liboci významněji přiblížily až v roce 1923, kdy byla trať z Pohořelce prodloužena před břevnovský klášter do zastávky U Markéty. V roce 1928 začaly tramvaje dojíždět až na Vypich, což bylo v tehdy celkem běžné docházkové vzdálenosti (1,2 km) alespoň pro obyvatele části Horní Liboce. Bez zajímavosti není srovnání jízdních dob železnice a tramvaje. Z Vypichu na Masarykovo nádraží trvala cesta tramvají 34 minut, zatímco vlakem z libocké zastávky to bylo o čtyři minuty méně. Železniční zastávka Praha-Liboc byla zrušena v roce 1985 po 122 letech služby pro téměř nulové využití ve zcela odlišných podmínkách.

Na přelomu 20. a 30. let 20. století začala nabývat na významu také autobusová doprava. Dne 30. srpna 1932 získal podnikatel Jan Holub koncesi k provozování autobusové linky v trase Vypich – Malý Břevnov – Ruzyně – Liboc – Vypich. Provoz však zahájil mnohem dříve, už 30. listopadu 1931, ale podle dostupných zpráv jezdil v rozporu s koncesí jen v atraktivním úseku Vypich – Bílá Hora. Od 11. prosince 1932 zahájily Elektrické podniky hlavního města Prahy provoz na nové městské autobusové lince označené písmenem T mezi Bílou Horou, Vypichem a Libocí, která na libockém katastru měla stanice Hvězda, Horní Liboc, Škola a Libocká ulice (konečná). Provoz zajišťoval jeden autobus v intervalu 25–30 minut, který ve stanici Vypich vyčkával 3 až 4 minuty. Jízdné od Libocké ulice na Vypich bylo 1 korunu. Protože úsek vedený úzkou Libockou ulicí se ukázal pro tehdejší autobusy jako poměrně nebezpečný a ani počet přepravených cestujících nebyl proti očekávání příliš velký, byla už od 13. ledna 1933 linka odkloněna ze zastávky Hvězda na Petřiny. Současně bylo sníženo i jízdné v tomto úseku na 50 haléřů. Linka T, od roku 1937 jezdící jen mezi Vypichem a Petřinami, se udržela v provozu až do roku 1940, kdy byla z úsporných důvodů zrušena. Další autobusové linky jezdily také po kladenské silnici. Už 30. listopadu 1927 získal koncesi k provozování autobusové linky Praha – Kladno Matěj Bendák, jehož autobusy měly zastávku Liboc „Nad Šárkou“ a dojížděly, opět v rozporu s koncesí, až do centra Prahy. Z Prahy na Kladno jezdilo také několik linek ČSD (nejstarší od 28. října 1928), které u Liboce zastavovaly. V roce 1938 začala přes libocký katastr jezdit také autobusová linka I (pozdější 108), zřízená především pro obsluhu nového ruzyňského letiště. Od roku 1933 dojížděly tramvaje také k vokovické vozovně, což bylo v docházkové vzdálenosti z Dolní Liboce.

V roce 1942 byl schválen projekt tramvajové tratě po kladenské silnici na Dlouhou míli, ale válka znemožnila jeho realizaci. Po válce (v roce 1947) byl postaven už jen krátký úsek se smyčkovou Divoká Šárka. I když šlo jen o nepatrné torzo původního projektu, toto prodloužení významně zkvalitnilo dopravu jak obyvatelům Dolní Liboce, tak výletníkům do šárecké oblasti. Když byla v roce 1950 postavena tramvajová trať na Petřiny s koncovou smyčkou v katastru Břevnova (svého času nesprávně označovanou jako Horní Liboc, Petřiny), měla zásadní vliv na cestování z Horní Liboce a v zásadě tato traťová větev převzala přepravu těch cestujících, kteří do té doby cestovali přes Vypich.

V roce 1960 byly vybrané spoje autobusové linky č. 108 prodlouženy z Divoké Šárky Libockou a Ruzyňskou ulicí přes Ruzyň na Bílou Horu. Tato změna měla omezený význam jen pro malou část libockého katastru na hranici s Ruzyní (zastávka Ruzyňská). Podobně měla malý praktický význam i rychlíková linka č. 225 (pozdější 119).

Zásadní přelom v novější dopravní historii Liboce znamenal především zavedení autobusové linky č. 179 od 30. dubna 1972. Po téměř 40 letech se tak opět objevily městské autobusy v historickém jádru bývalé obce. Linka jezdila od nového ruzyňského letiště přes Divokou Šárku a Libockou ulicí kolem Hvězdy na Petřiny a Mackovou ulicí na Vypich a do Motola. Obyvatelům Liboce poskytla spojení na všechny tři dosavadní tramvajové větve v blízkosti katastrálního území Liboc, a navíc představovala spojení i na čtvrtou tramvajovou trať v Motole. Prvotními úkoly linky bylo kratší spojení Petřin a letiště a také případné zajištění rekreační dopravy

ze sídliště Petřiny na koupaliště Džbán. V roce 1995 byla na této lince zřízena další zastávka, Litovický potok, a proto můžeme „stosedmdesátdevítku“ i dnes považovat za základní libockou linku.

Směrovou nabídku obyvatelům Liboce rozšířily ještě dvě autobusové linky, č. 218 v oblasti nové zástavby mezi Ruzyňskou a Brodeckou ulicí (zavedena v roce 1982 pro spojení sídliště Na Dědině s linkou metra A), a č. 225, která jako první obsloužila ulici Vlastinu.

V průběhu let došlo v Liboci k několika dílčím změnám tras autobusových linek, motivovaných především zlepšením obsluhy sídliště Na Dědině, ležícím na ruzyňském katastru. Vzhledem k poměrně úzkým ulicím byly po určitou dobu autobusové linky č. 108, 179 a 218 vedeny určitými částmi Dolní Liboce jednosměrně, například ulicemi Jenečskou, Libockou či Litovickou. Dnes jsou jednosměrné úseky omezeny jen na oblast úrovněvého železničního přejezdu v Litovické ulici a podjezdu v Libocké ulici.

