

Katastrální území	LIBUŠ	
Vznik, změny	1841 (SK)	
Připojeno ke Praze	1968	
Městská část	Libuš	
Správní obvod	Praha 12	
Obvod hl. m. Prahy	Praha 4	
Údaje o linkách k datu 31.12.2024		
Textový popis k roku 2001		Počet obyvatel 2021: 5540
Poslední úprava obsahu: 22.1.2025 15:44		Rozloha: 157,7 ha

Linky MD LIBUŠ		
linka	*	†
a-113 (B)	16.02.1933	26.09.1943
a-113 (B)	28.05.1945	
a-165	01.06.1970	26.05.2023
a-205	29.09.1975	22.12.1975
a-198/II	29.08.1977	30.06.1987
a-239	10.11.1980	15.04.1985
a-501	01.11.1981	02.11.1985
a-197/II	15.12.1983	
a-272/II (455)	05.11.1984	
a-904 (504)	03.11.1985	
a-171	06.01.1987	31.08.2009
<i>a-429/II</i>	<i>01.09.1987</i>	<i>03.09.1989</i>
a-150	14.01.1989	16.10.1989
a-466	17.03.1997	31.10.1997
a-331/II	01.07.1998	31.08.2022
a-333	01.07.1998	
<i>a-389/II</i>	<i>28.01.2002</i>	<i>30.06.2004</i>
a-153/IV	01.09.2009	05.03.2010
a-913	08.10.2017	
d-17	27.05.2023	09.01.2024
a-154/III	27.05.2023	
a-274/III	04.09.2023	
a-960	10.12.2023	
d-27/II	10.01.2024	24.11.2024
d-17	25.11.2024	

noční

Šk

noční

Šk

ND

příměstská

příměstská

příměstská

noční

noční, příměstská

LIBUŠ

Další z obcí připojenou ku Praze v roce 1968 je Libuš, kdysi nazývaná také Ljubuš. Už před staletími se vyprávělo, že právě někde tady byla pohřbena legendární kněžna Libuše, což prý vysvětluje i jméno této městské části. Nejstarší zmínka o vsi toho jména pochází z roku 1321 a týká se dobytí zdejší tvrze Staroměstskými. Tvrz stávala u domu č.p. 1 a ještě koncem 18. století tu bývala válcová věž. Dnes už ji nenajdeme. Ve 14. a 15. století se v Libuši vystřídalo mnoho majitelů, jeden z nich se dokonce psal Mikuláš z Libuše. V letech 1470 až 1671, tedy celá dvě staletí, o vesnici není žádných zpráv. Pravděpodobně v roce 1671 už patřila ke kunratickému panství, které zakoupil novoměstský hejtman Václav Karel Čeblický ze Soutic. V dalších letech mají tedy Libuš a Kunratice společné majitele. Když v roce 1849 vznikaly nové politické obce coby základní územní jednotky země, stala se Libuš součástí Kunratic.

Už v roce 1918 se Libuš mohla díky kunratické žádosti stát součástí hlavního města, ale návrh kunratického zastupitelstva byl odpovědnými úřady zamítnut. Teprve výnosem z 30. března 1930 byly Kunratice rozděleny na dvě samostatné obce – Kunratice u Prahy a Libuš. Jak jsme již uvedli v části věnované Kunraticím, katastrální (a nově i administrativní) hranice obou samostatných obcí neměla ideální průběh. Vznikla totiž poměrně velká skupina domů, která urbanisticky zcela splývala s Libuší, avšak ležela na kunratickém katastru. Přitom od vlastní obytné zástavby Kunratic byla vzdálena asi jeden kilometr. Až 7. listopadu 1950 bylo téměř 43 hektarů této části Kunratic, kde už bylo 108 domů, připojeno k Libuši. Dne 7. června 1951 schválilo ministerstvo vnitra menší úpravu hranic s Prahou. Další změna, významnější, se uskutečnila s účinností od 1. ledna 1953, kdy byla z Prahy oddělena část katastrálního území Lhotka o rozloze 6,8 ha se sedmi rodinnými domky, jinak však většinou nezastavěná, a byla připojena k Libuši. Nepočítáme-li drobné úpravy (spíš upřesnění) pražských hranic, uskutečněné většinou na počátku 50. let, jde o ojedinělý případ, kdy byla samostatným právním aktem oddělena část území hlavního města Prahy a připojena k jiné obci. Také po připojení Libuše ku Praze v roce 1968 došlo k některým úpravám libušských hranic. Když byla například po roce 1984 zahájena výstavba sídliště Písnice (jižně od dnešní ulice Výletní), byla tato část katastrálního území připojena k Písnici. Protože však obě území už byla součástí Prahy, nešlo o změnu zásadního rázu. V blíže neurčeném období, patrně v 80. letech 20. století, bylo do územního obvodu libušského MNV zahrnuto také katastrální území Písnice, připojené ku Praze v roce 1974, kde také ještě nějaký čas vlastní MNV přetrvával.

Mnohem významnější ale byla územní změna uskutečněná k 1. lednu 1989, kdy bylo z územního obvodu libušského místního národního výboru vyčleněno rozsáhlé území sídliště Lhotka-Libuš postaveného v letech 1972–1986 a připojeno k územnímu obvodu Místního národního výboru v Praze-Modřanech. Současně ještě s částmi oddělenými od Lhotky a v malé míře od katastrálního území Modřany vytvořilo toto sídliště nové katastrální území nazvané Kamýk. V listopadu 1990 vznikla z území Libuše a Písnice městská část Praha-Libuš.

Na počátku 20. století měla Libuš 633 obyvatel bydlících v 68 staveních. V době připojení Libuše ku Praze zde bydlelo už kolem 1900 obyvatel. Zástavba, kromě již uvedené části kunratického katastru, se rozrůstala především podél silnice na Dolní Břežany, a to především směrem jižním, ale i severním do blízkosti Jalového Dvora. V 50. letech se stavěly rodinné domky v oblasti dnešních ulic K hájovně, Lojovické a K lesu. (Po vytvoření katastrálního území Kamýk je tato část Libuše propojena se svým "mateřským územím" jen asi stometrovým pruhem území Novodvorské ulice mezi ulicemi Mírotickou a Zbudovskou.) Později v Libuši vyrostlo již zmíněné sídliště Lhotka-Libuš.

Libuš nemá žádné významné architektonické památky, pokud nepočítáme stopy po tvrzi. Do povědomí veřejnosti však vstoupila v posledních dvou desetiletích 19. století díky zdejšímu chovu husí. Právě drůbežářský průmysl vyvolal větší stavební růst obce. Husy tu byly vykrmovány nejen pro Prahu, ale také na vývoz do Německa. Husy byly v té době do Libuše dováženy k dokrmování nejen z jiných částí Čech, ale také z Polska a Rumunska. Nejznámějšími byly „továrny na husy“ J. Davidka a Fr. Šťastného. V roce 1951 zde byly založeny Pražské drůbežářské závody, které se v roce 1984 přestěhovaly do nových rozsáhlých objektů (ještě dnes

najdeme na některých plánech Drůbežářský podnik Libuš). V té době šlo o největší drůbežářský podnik v Československu!

Doprava do Libuše má po dlouhé období mnoho prvků společných se sousedními Kunraticemi a především Písnicí. Na vlak do Krče nebo do Modřan to bylo poměrně daleko, a proto byli Libušští odkázáni především na silniční dopravu. První spojení veřejnou dopravou představovaly poštovní dostavníky z Vyšehradu do Jesenice, jezdící po benešovské silnici. Také první veřejnou dopravu mechanickou trakcí zajistila pošta. Od 1. května 1920 jezdil její autobus v podobné trase po stejné státní silnici. V roce 1924 měla linka číslo 624 a tvořily ji ve všední dny 4 páry spojů z Vršovic či Nuslí do Jesenice nebo až Kamenice u Strančic. Od 30. května 1924 ale začala jezdit přímo přes Libuš soukromá autobusová linka Karla Svědínka z Karlova náměstí do Jílového a Netvořic. Linka byla tvořena zpočátku dvěma páry spojů, který se brzy rozšířil na pět. Mezi Karlovým náměstím a Libuší stálo jízdné 5 Kč a jízdní řád zde neuvádí žádnou mezipřistávku. Ve stejném směru zavedly od 3. října 1932 vlastní autobusovou linku z nuselského Riegrova náměstí (nám. bří Synků) Československé státní dráhy.

Městská doprava, provozovaná ve své době Elektrickými podniky hlavního města Prahy, se Libuši poprvé přiblížila 4. října 1925. Od toho dne jezdila nová autobusová linka označená písmenem **B**, která patří mezi nejstarší autobusové linky dnešního DP. Zajišťovala spojení od konečné stanice tramvaje na Pankráci k Zeleným domkům na čáru potravní daně (10 spojů) a 17 spojů dojíždělo až na křižovatku ke Třem svatým. Zdejší konečná se v té době nazývala Kunratice-Libuš. Odtud se do Libuše docházelo pěšky. Úspěšná autobusová linka musela být v důsledku daňových zákonů dvakrát zkrácena na hranici Prahy a čáru potravní daně k Zeleným domkům, nejdříve na několik týdnů v roce 1927 a znovu v letech 1933–1935. Toto druhé omezení kunratického „béčka“ už libušskému obyvatelstvu příliš nevadilo, protože 16. února 1933 zavedly Elektrické podniky samostatnou (již třetí) větev této linky z Kačerova dnešními ulicemi Zálesí a Sulickou na severní hranici Libuše k čáře potravní daně. Autobusy byly označovány černým písmenem **B** v bílém poli, t. j. negativně proti větvi do Kunratic a ostatním autobusovým linkám. Lince zůstalo označení tímto písmenem i po roce 1935, kdy byla původní část linky do Kunratic přeznačena na **U**. Od 1. srpna 1936 bylo „béčko“ prodlouženo přes celou obec až k sokolovně, kde se obracelo couváním do dnešní ulice U libušské sokolovny. První spoje z Kačerova do Libuše vyjížděly už ve 4:52 ráno, první spoj z Libuše odjížděl ve 4:56 h. Ve špičce byl na lince **B** interval 12 minut, jinak 20 minut. Nového kvalitního spojení si ale obyvatelé Libuše příliš neužili, protože se natolik zhoršil stav zdejší silnice, že musela být autobusová linka v roce 1938 zkrácena do původní konečné k potravní dani. V důsledku omezujících válečných opatření byla linka **B** v roce 1943 nejdříve zkrácena jen ke kolonii Tempo, v roce 1944 úplně zrušena a městské autobusy dojížděly s linkovým označením **P** z Kačerova pouze k Sociálním ústavům (dnešní Thomayerova nemocnice). Od 28. května 1945 byla alespoň v pracovní dny obnovena původní linka **B**, zatím opět jen k někdejšímu (v roce 1942 zrušenému) úřadu potravní daně, protože stále ještě nebyla opravena libušská silnice. Od 6. října 1946 jezdilo „béčko“ i v neděli. Od 1. října 1948 se pak konečně mohlo opět jezdit až k sokolovně. V té době cesta od libušské sokolovny na Kačerov stála 4 koruny. V roce 1951 byla linka **B** prodloužena až do Písnice a 31. prosince téhož roku dostala nové číselné označení – 113. Tato linka pak řadu let představovala jediné, ale stabilní spojení s Prahou, stále s přestupem na tramvaj na Kačerově. Pouze v letech 1970–1974 při výstavbě dálnice a metra byla dočasně odkloněna na Budějovické náměstí, po zahájení provozu metra (9. května 1974) se vrátila na Kačerov, ale byla ukončena na novém přestupním terminálu. Umožněním přestupu na metro získali Libušští velmi kvalitní spojení s centrem města.

Další léta už znamenala jen zlepšování dopravy. Od 1. června 1970 začala přes Libuš jezdit autobusová linka č. 165, která dnes umožňuje spojení s Radotínem na straně jedné a Jižním Městem na straně druhé. Další linkou byla „stodevadesátosmička“, která zajišťovala od 29. srpna 1977 dopravu k novému písnickému masokombinátu, nejdříve v trase linky č. 113 (jako její posila), od 13. října 1980 převedená do nové trasy přes zastávku Přírodní, aby zajistila dopravní obsluhu sídliště Lhotka-Libuš. Později přibýly ještě další autobusové linky, včetně regionálních linek Pražské integrované dopravy 331 do Jílového u Prahy či č. 333 z Budějovické do Dolních Břežan a Oleška.

