


Katastrální území	KBELY	
Připojeno ke Praze	1968	
Městská část	Kbely	
Správní obvod	Praha 19	
Obvod hl. m. Prahy	Praha 9	
Údaje o linkách k datu 31.12.2024		
Textový popis k roku 2001	Počet obyvatel 2021: 7216	
Poslední úprava obsahu: 15.1.2025 23:30	Rozloha: 600,1 ha	

Linky MD KBELY			
linka	*	†	
tr-071	28.10.1872	30.06.1994	zastávka od 12.11.1932
a-119 (F)	24.01.1927	19.09.1965	
a-110	20.09.1965		
a-903 (310)	28.08.1972	05.03.1981	polonoční
a-184	04.06.1973	22.01.1978	
a-185	04.06.1973		
a-201/II	12.05.1975	22.09.2000	
a-9 (9/Šk)	05.09.1978	30.06.1982	Šk
a-10 (10/Šk)	05.09.1978	30.06.1982	Šk
a-506	06.03.1981	02.01.1989	noční
a-259	23.11.1981	06.04.2015	
a-262	28.12.1981	10.12.2004	
a-263	28.12.1981	10.12.2004	
a-209/III (269)	28.12.1981		
a-403	02.09.1985	27.06.1986	Šk
a-506/II	04.09.1989	22.11.1990	noční
a-278	02.01.1992	23.09.2000	
a-280	03.05.1993	27.06.2008	
a-354	01.11.1993	08.05.2008	příměstská
Ž-S3 (tr-071)	01.07.1994		
a-302/II	03.06.1996		příměstská
a-186	24.09.2000	31.08.2012	
a-375	10.06.2001		příměstská
a-146/II	29.07.2001	25.06.2004	
a-202/II	03.09.2001	01.11.2024	
a-399	30.09.2001	08.05.2008	příměstská

a-513	31.08.2002	28.04.2017	noční
a-349/II	15.12.2002	08.05.2008	příměstská
a-953 (603)	01.07.2004	03.01.2021	noční, příměstská
a-378/III	29.11.2009		příměstská
a-201/IV	01.09.2012		
Ž-S34	01.10.2013		
a-159/II	14.12.2015	14.10.2016	
a-182/II	01.12.2019		
a-159/III	04.01.2021		
a-916/I	04.01.2021		noční

KBELY

Při přemýšlení nad původem jména Kbely každého v první řadě zřejmě napadne kbel či kbelík, původně dřevěný škopek. I to je jeden z možných výkladů původu jména. Stejně slovo znamená také stavědlo rybníka. Snad šlo o místo, kde bylo možné si nabrat vodu (na kbelském katastru pramení Vinořský potok).

Kbely jsou doloženy poprvé v roce 1130. Tehdy kníže Soběslav daroval jedno popluží vyšehradské kapitule. Archeologické nálezy ale dosvědčují, že zdejší osídlení je mnohem starší. Několik století byly Kbely fakticky rozděleny mezi více vlastníků. Například v roce 1360 část, která nepatřila kapitule, vlastnil František ze Kbel a po něm se tu v krátké době vystřídalo několik majitelů z různých rodů. I po husitských válkách se o ves dělilo víc majitelů (část například patřila ctěnickému statku a část nejvyššímu purkrabství). Vlastníky Kbel byli později také příslušníci známých rodů, Slavatové z Chlumu a Košumberka, braniborský kurfiřt Kristián Vilém a v roce 1657 se dostaly do majetku Thunů. Za jejich éry, v roce 1713, v Čechách vypukla morová epidemie a prakticky celé Kbely vymřely. Jan František Thun do pusté vesnice povolal Němce z Děčína, v průběhu století ale jejich jazyk vymizel. Brzy po znovuosídlení se Kbely dostaly do držení Černínů z Chudenic a připadly tak k Vinořskému panství. S Vinoří také nějaký čas Kbely tvořily jednu obec a samostatnost získaly až zemským zákonem č. 27 z roku 1891. Počátkem 20. století bylo ve Kbelích 96 domů s 1322 obyvateli. Okresní hejtmánství i soud byly v Karlíně, fara byla ve Vinoří. Svoji samostatnost si Kbely udržely až do roku 1968, kdy byly připojeny k hlavnímu městu. Velký stavební rozvoj Kbely prodělaly mezi oběma válkami, kdy vyrostlo mnoho rodinných domků, např. v Nouzově. Na přelomu 50. a 60. let vznikly v obci dva nové obytné soubory, které na mapě najdeme nevynalézavými místními názvy Sídliště I. a Sídliště II. („Jednička“ se někdy označovala jménem sídliště Obránců míru.) Až do roku 1990 tu byl v činnosti místní národní výbor, a proto se po přijetí nového zákona o hlavním městě Kbely staly v rámci Prahy jednou z městských částí.

Množství památek ve Kbelích nenajdeme. Nejzajímavější je zřejmě rokoková socha sv. Vojtěcha ze třetí čtvrtiny 18. století a dřevěná zvonice z 19. století. Kostel sv. Alžběty je novodobý, postaven byl v roce 1932.

Kbely byly původně zemědělskou obcí, ale už v roce 1758 zde vznikl pivovar, a to byl počátek zdejšího průmyslu. Vznikla tady také továrna na krycí lepenku a tři cihelny. Velký význam pro Kbely měl vznik továrny PAL na autopříslušenství v roce 1922 (v 80. letech 20. století se uváděla například jako monopolní výrobce volantů v republice) a v novější době i významný komplex Leteckých oprav. Založení tohoto podniku právě ve Kbelích nebylo náhodné, protože obec úzce souvisí s historií českého letectví. Dne 13. července 1919 odtud vzlétlo první letadlo na zkušební poštovní let do Chrudimi, 5. března 1920 se odsud uskutečnil první oficiální poštovní let na trase Praha – Bratislava a 29. dubna 1920 první zkušební mezinárodní let na trase Paříž – Praha – Varšava. Proto tady vznikl 1. dubna 1921 i poštovní úřad pro leteckou poštu. O něco později, 28. října 1923, zahájily prvním letem pro cestující činnost Československé státní aerolinie. Letiště mělo na život obce nebývalý vliv. V jeho blízkosti vyrostly kasárny 1. leteckého pluku

a v roce 1926 i Vojenské telegrafní dílny. Civilní letiště tu bylo v provozu až do roku 1937, kdy zahájilo provoz nové letiště v Ruzyni. Neznamenal to ale konec zdejší letecké dopravy – vojsku slouží dodnes jako základna jeho dopravního letectva. V těsné blízkosti letiště je dnes i známá letecká expozice Vojenského muzea. V souvislosti s výstavbou letištního areálu vyrostli v letech 1927–1928 také věžový vodojem (a současně světelný letecký maják), který se stal známou dominantou obce a je dnes považován za technickou památku. Dokonce se v nedávné době dostal i do znaku této městské části. Pro zajímavost ještě dodejme, že ve Kbelích zahájila 18. května 1923 své vysílání také první česká rozhlasová stanice, Radiožurnál, která stojí na počátku historie dnešního Českého rozhlasu.

Kbely ležely na staré obchodní cestě do Žitavy. Ta zde byla v roce 1797 jako důležitá císařská silnice napřímena, rozšířena a po stranách byla vysázena kaštanová alej, jejíž zbytky jsou v některých místech patrné dodnes. Další okresní cesty propojovaly Kbely s Letňany, Čakovicemi, Satalicemi a další cesta vedla směrem na Kyje. Přes katastr obce vede od 28. října 1872 také železnice (Turnovsko-kralupsko-pražská dráha), ale nejbližší nádraží bylo v Satalicích (1,6 km). Cesta ze Satalic do Vysočan trvala vlakem asi 13 minut, až do Prahy o deset minut déle. Teprve 12. listopadu 1932 byla zřízena zastávka přímo ve Kbelích. Na rozdíl od dnešního stavu vlaky zastavovaly ve směru od Prahy při přejezdu mladoboleslavské silnice. Teprve v roce 1943 bylo rozhodnuto o výstavbě dlouhé výhybny na kbelském katastru a zastávka se přestěhovala na dnešní místo. Na sklonku 30. let ve Kbelích stavělo 11 párů vlaků každý den a další ve všední dny. Kbely měly naději, že se v nich objeví také elektrická místní dráha, ať už v klasické železniční nebo tramvajové podobě, a to v souvislosti s úmyslem spojit Prahu se Starou Boleslaví či Brandýsem. O těchto projektech jsme už v psali prvním svazku Pražského dopravního zeměpisu v kapitole o Víně.

Nejdůležitější a nejsložitější roli v dopravní historii Kbel nakonec sehrála autobusová doprava. O lince Praha – Brandýs nad Labem, která patří mezi nejstarší na území dnešní Prahy a jezdila v letech 1912–1914, toho moc nevíme. Linka provozovaná Československou poštou od 25. září 1920 z Prahy, také do Staré Boleslavi (resp. Sudova Hlavna) představovala v roce 1924 v relaci Kbely – Praha jen tři spoje v pracovní dny, a to ještě v časech, které neměly význam pro případné cesty do zaměstnání. Ani doprava leteckých cestujících na kbelské letiště, provozovaná autobusy leteckých dopravců nejspíše od roku 1924, neměla pro obyvatele Kbel žádný praktický význam.

V roce 1926 se proto kbelský obecní úřad obrátil na pražské Elektrické podniky se žádostí na zavedení autobusové dopravy. Doprava na lince označené písmenem **F** byla zahájena 24. ledna 1927. Jezdila od vysočanské Kolbenky, kde byla konečná tramvaje, po státní silnici tzv. klíčovskou serpentinou a končila ve Kbelích „u rybníčku“. V koncesi, kterou EP dostaly se výslovně upozorňovalo, že nebude vyhověno případné žádosti o další prodloužení do Víně. Hned v prvním roce provozu potkala novou linku smůla. Podle nového zákona o silničním fondu musely EP z této linky, která vedla za hranice Prahy, platit 30% daň a linka tedy byla na nějaký čas zkrácena na hranice obce k úřadu potravní daně. Podobná situace nastala v roce 1932 v důsledku nového zákona o dopravě motorovými vozidly, který zaváděl z předměstských autobusových linek stejnou daň. Protože význam linky byl už značný, jediným možným řešením bylo zachování provozu se zdražením jízdného o 30 %. V té době linka představovala denně už přes čtyři desítky spojů každým směrem. V roce 1933 byla linka pro špatný stav okresní silnice (dnešní Vrchlabské ulice) zkrácena na tzv. kbelskou křižovatku (Mladoboleslavská – Vrchlabská) a na konečnou k rybníčku se vrátila až v roce 1951. Připomeňme ještě, že státní silnice na Mladou Boleslav vedla ve Vysočanech původně přes dnes už neexistující železniční přejezd u Kolbenky. V roce 1939 byly zdejší závory trvale uzavřeny a linka **F** byla i s ostatní silniční dopravou převedena do podjezdu a kolem Odkolkovy pekárny.

Ve třicátých letech jezdilo ve směru do Brandýsa, případně až do Mladé Boleslavi, také několik soukromých linek, některé dokonce bez koncese, které se snažily přebírat zákazníky z linky **F**. Podobné nekalé soutěžení bylo známé i na jiných směrech za hranice města. I státní dopravce, Československá pošta a později ČSD, zde rozšiřoval počty linek a spojů, dálkové linky však obcí pouze projížděly. Některé z příměstských linek zůstaly zachovány i po dobu okupace,

s ohledem na výrazně omezený rozsah provozu však ve Kbelích sloužily pro spojení s mimo-
pražskými obcemi.

Velký zásah do provozu linky **F** znamenala druhá světová válka. V roce 1942 musela být z úsporných důvodů ve směru od Kbel odkloněna (fakticky zkrácena) na Krocínku a jako jediná z tehdejších autobusových linek nenavazovala na žádnou tramvajovou linku. Půlkruhový půdorys tamní křižovatky Klíčovské a Letňanské ulice dodnes připomíná v té době zřízenou autobusovou smyčku. (Nejdříve, v letech 1942–1944, se na konečné obracelo couváním.) Přitom byla linka současně posílena, aby uspokojila intenzivní přepravu do oblastí, kde válečný průmysl vyžadoval nasazení vysokého počtu pracovních sil. Jen kbelský závod Ostmark, bývalé Vojenské telegrafní dílny, zaměstnával pět tisíc lidí. Později se už nedojíždělo ani na kbelskou křižovatku. Nakonec byl v důsledku nedostatku pohonných hmot a náhradních dílů provoz na lince 5. června 1944 úplně zastaven a obnoven byl až 5. března 1946 v odlišné trase přes Nový Hloubětín (kde byla po prodloužení tramvaje v roce 1948 ukončena) a novou výstupní komunikací (Kbelskou). Koncem roku 1951 linka **F** dostala nové označení číslem 119 a v dalších letech doprava do Kbel měla celkem stabilní podobu. Změnu přinesl až rok 1965, kdy byla linka č. 119 zrušena a nahrazena prodlouženou autobusovou linkou č. 110, jezdící do té doby v trase Nový Hloubětín – Kyje. Současně byla ve Kbelích ve špičce prodloužena obousměrně dnešní Bakovskou a Toužimskou ulicí na novou smyčku u Leteckých opraven. Mimo špičku byla ukončena v zastávce Kulturní dům Kbely (dnes Jilemnická) a do Prahy se vracela Semilskou ulicí. Do dnešní trasy Žacléřskou ulicí byla převedena až v roce 1972. V té době byly některé spoje prodlouženy až do Čakovic, a protože také na své kyjské straně byla linka různě ukončena, ukázalo se být přehlednějším rozdělit ji na tři (110, 184 a 185), jezdící v zásadě ve stejné trase, ale v různých úsecích. Později se ve Kbelích objevila i linka 201. Další zásadní změnu pro Kbely znamenalo připojení okolních obcí Vinoře a Satalic ku Praze v roce 1974 a jejich začlenění do systému MHD místo obsluhy dosavadními linkami ČSAD. V roce 1981 tak vznikly linky č. 259, tangenciální 262, 263 a 269, v roce 1992 přibyla linka 278 a v následujícím roce 280 přes Ctěnice. Posledními novinkami jsou některé příměstské linky Pražské integrované dopravy č. 352 a 354 do Přezletic a Podolanky. Kbely dnes mají prostřednictvím autobusové dopravy přímé spojení i na metro (stanice Česko-moravská).

Koncem 70. let patřila tehdejší silnice I/10 na Mladou Boleslav, procházející přes Kbely, k nejzatíženějším pražským výpadovkám, a to jak dopravou autobusovou (linky ČSAD mezi Prahou a Brandýsem n. L., ale i Mladou Boleslaví měly ve špičkách již téměř intervalový provoz a bylo zde vedeno i množství linek dálkových, jejichž význam tehdy kulminoval) tak zejména individuální s výrazným rekreačním charakterem. Teprve uvedení do provozu nové rychlostní komunikace H10, se současným převedením silnice Mladoboleslavské do II. třídy pozemních komunikací se změnou označení na 610, zde intenzitu dopravy podstatně snížilo. Zůstaly zde zachovány do nedávné minulosti nebo až do současnosti pouze některé zastávkové příměstské linky (např. 10060, 10400, 16810) s charakterem dopravy buď tranzitní nebo cílové pro zaměstnance zdejších podniků z příměstské oblasti.

