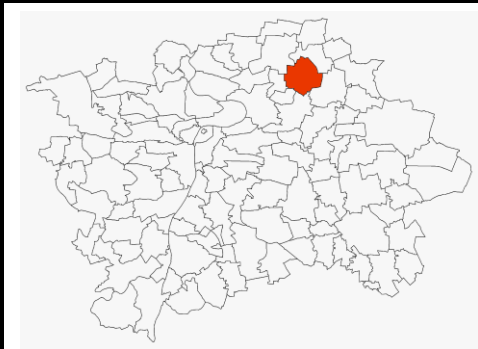


Katastrální území	<b>LETŇANY</b>	
Připojeno ke Praze	1968	
Městská část	Praha 18	
Správní obvod	Praha 18	
Obvod hl. m. Prahy	Praha 9	
Údaje o linkách k datu 31.12.2024		
Textový popis k roku 2001	Počet obyvatel 2021: 21 702	
Poslední úprava obsahu: 16.1.2025 12:43	Rozloha: 560,5 ha	

Linky MD <b>LETŇANY</b>		
linka	*	†
<i>tr-070</i>	<i>28.10.1872</i>	<i>30.06.1994</i>
<b>a-120 (O)</b>	07.04.1947	23.08.1952
<b>a-103 (E)</b>	02.06.1947	31.10.1997
<b>t-58</b>	<b>24.08.1952</b>	<b>08.07.1965</b>
<b>a-58</b>	09.07.1965	28.11.1965
<b>a-141</b>	29.11.1965	31.01.1988
<b>a-152</b>	29.11.1965	20.08.1967
<b>a-153</b>	21.02.1966	20.08.1967
<b>a-154</b>	15.04.1967	25.08.1968
<b>a-158</b>	26.08.1968	08.05.2008
<b>a-140/II (159)</b>	26.08.1968	31.01.2024
<b>a-166</b>	19.05.1969	28.11.2009
<b>a-110</b>	09.06.1969	
<b>a-509 (357)</b>	01.11.1971	29.08.2008
<b>a-184</b>	04.06.1973	11.05.1975
<b>a-195</b>	09.05.1974	
<b>a-202/II</b>	05.02.1975	14.10.2016
<b>a-201/II</b>	12.05.1975	22.09.2000
<i>a-9 (9/Šk)</i>	<i>05.09.1978</i>	<i>30.06.1982</i>
<i>a-10 (10/Šk)</i>	<i>05.09.1978</i>	<i>30.06.1982</i>
<b>a-X158</b>	26.02.1979	05.04.1981
<b>a-233/II</b>	26.02.1979	29.08.2008
<b>a-3/II (3/Šk)</b>	15.10.1979	30.06.1982
<b>a-156</b>	06.04.1981	08.05.2008
<b>a-262</b>	28.12.1981	10.12.2004
<b>a-263</b>	28.12.1981	10.12.2004

noční

Šk

Šk

Šk

<b>a-209/III (269)</b>	28.12.1981		
<b>a-403</b>	01.09.1982	27.06.1986	Šk
<b>a-209/II</b>	03.01.1983	27.09.2001	
<b>a-428</b>	02.09.1985	30.06.1989	Šk
<b>a-403/II</b>	01.09.1986	23.10.1987	Šk
<b>a-410/III</b>	01.09.1986	29.06.1990	Šk
<b>a-403/III</b>	26.10.1987	31.01.1990	Šk
<i>a-458/II</i>	<i>01.04.1988</i>	<i>22.11.1990</i>	úcelová
<b>a-407/III</b>	01.09.1988	30.06.1989	Šk
<i>a-459</i>	<i>01.09.1988</i>	<i>22.11.1990</i>	úcelová
<b>a-351</b>	11.01.1992		příměstská
<i>ž-S3 (tr-070)</i>	<i>01.07.1994</i>		
<b>a-210/III</b>	02.09.1995	29.08.2008	
<b>a-305</b>	01.07.1996	08.05.2008	příměstská
<b>a-274/II</b>	02.03.1998	08.05.2008	
<b>a-365</b>	01.10.1999	06.04.2015	příměstská
<b>a-366</b>	01.10.1999	08.05.2008	příměstská
<b>a-377</b>	24.01.2000		příměstská
<b>a-186</b>	24.09.2000	31.08.2012	
<b>a-146/II</b>	29.07.2001	25.06.2004	
<b>a-368/II</b>	30.09.2001	25.06.2004	příměstská
<b>a-399</b>	30.09.2001	08.05.2008	příměstská
<b>a-513</b>	31.08.2002	28.04.2017	noční
<b>a-349/II</b>	15.12.2002	08.05.2008	příměstská
<b>a-348/II</b>	15.12.2002	12.12.2009	příměstská
<b>a-145</b>	01.12.2005	08.05.2008	
<b>m-C</b>	<b>08.05.2008</b>		
<b>a-185</b>	09.05.2008		
<b>a-259</b>	09.05.2008	06.04.2015	
<b>a-280</b>	09.05.2008	27.06.2008	
<b>a-302/II</b>	09.05.2008		příměstská
<b>a-375</b>	09.05.2008		příměstská
<b>a-376</b>	09.05.2008		příměstská
<b>a-151</b>	30.08.2008	09.10.2010	
<b>a-911 (511)</b>	30.08.2008		noční
<b>a-953 (603)</b>	30.08.2008	04.01.2021	noční, příměstská
<b>a-134/II</b>	30.08.2008	28.11.2009	
<b>a-158/II</b>	29.11.2009		
<b>a-378/III</b>	29.11.2009		příměstská
<b>a-166/II (295)</b>	10.10.2010		

<b>a-151</b>	01.10.2011	
<b>a-201/IV</b>	01.09.2012	
<b>ž-S34</b>	01.10.2013	
<b>a-136</b>	15.10.2016	
<b>t-58/II</b>	10.10.2017	pravidelný provoz od 01.02.2024
<b>a-182/II</b>	01.12.2019	
<b>a-159/III</b>	04.01.2021	
<b>a-916</b>	04.01.2021	noční
<b>a-413/V</b>	02.09.2023	příměstská
<b>a-278</b>	02.09.2024	Šk

## LETŇANY

Letňany známe od roku 1347 a jejich jméno prý naznačuje, že je kdysi osídlili lidé, kteří přišli z Letné. V uvedeném roce patřily měšťanskému rodu Velflovců. Ti ves snad v roce 1376 prodali neznámému majiteli a za husitských válek ji zabrali Pražané. Do roku 1448 patřily Letňany Starému Městu, ale svůj nárok si činilo i Nové Město, kterému na základě dohody skutečně připadly. Některé zdejší jednotlivé dvory se později dostávaly do rukou různých majitelů, včetně pánů z Letňan. V roce 1547 je Novoměstským zabavil Ferdinand I., ale ještě téhož roku jim byly vráceny k vydržování špitálu sv. Bartoloměje. Brzy je získal Jan z Valdštejna, který však musel zmíněnému špitálu také odvádět poplatky. Později Letňany vlastnila Marie Magdalena Trčková, v roce 1622 připadly k císařskému brandýskému panství a v roce 1631 se staly majetkem Albrechta z Valdštejna. Po Valdštejnech tu v roce 1651 nastoupil další známý rod, Černínové z Chudenic, přesněji jeho příslušník Heřman. Součástí černínského vinořského panství byly Letňany až do roku 1849, kdy se staly samostatnou obcí. Toto postavení si udržely až do svého připojení ku Praze od 1. ledna 1968. Dnes tvoří samostatnou městskou část.

Ještě na začátku 20. století byly Letňany zemědělskou obcí, vždyť z 558 hektarů jejich rozlohy tvořila 538 ha pole. V 55 domech bydlelo 707 obyvatel. Fara byla v Třeboradicích a pošta v Čakovicích (od roku 1873). Počet obyvatel poprvé výrazněji vzrostl na sklonku 20. let, když tu přibýly domy v důsledku výstavby prvních průmyslových závodů (1527 obyvatel v roce 1930), podruhé v letech 1975–1983, kdy se stavělo velké sídliště s 1470 byty. Bytová výstavba pak zasáhla i na bývalou starou náves, kde stával rozsáhlý dvůr a rybníček s koupalištěm. Kromě sídliště vznikl menší obytný soubor Za Avii mezi ulicemi Tupolevovou a Novosvětskou a už za první republiky byla postavena kolonie U Proseka, což bylo fakticky pokračování tzv. Prosecké kolonie na letňanském katastru. Dnes v Letňanech žije bezmála 15 tisíc lidí.

Letňany se už ve 30. letech zařadily mezi důležité průmyslové obce v okolí Prahy. Zdejší výroba byla spojena především s leteckou dopravou. Bylo to dáno zdejší výhodnou polohou i blízkostí prvního pražského civilního letiště ve Kbelích. V roce 1927 se do Letňan přestěhoval Výzkumný a zkušební letecký ústav a o čtyři roky později sem byla převedena továrna na letadla Avia, která měla i své vlastní malé letiště; od roku 1960 se zde vyrábějí automobily, letiště bylo v této době zrušeno. V roce 1925 vznikla v obci další důležitá továrna, Letov, původní Československá vojenská továrna na letadla, která zde rovněž vybudovala své letiště, využívané pak i pozdějším Výzkumným a zkušebním leteckým ústavem. Oba podniky významně poznamenaly zdejší život vytvořením značného množství pracovních příležitostí. V nedávné době vznikl na letňanském katastru nový výstavní areál a byl zde otevřen hypermarket TESCO, který si zajišťuje dopravu zákazníků vlastními linkami z oblasti Severního Města.

Letiště Letova dosud existuje. Je to nyní veřejné vnitrostátní letiště s jednou travnatou vzletovou a přistávací dráhou o délce 814 m ve směru 05/23, jeho nadmořská výška činí 278 m, směrovací značka letiště dle ICAO kódu je LKLT. V současné době je využíváno i Aeroklubem Praha-Letňany.

Letňany ležely na okresní silnici vedoucí z Prahy přes Prosek do Čakovic. Z Karlína to bylo pěšky 1 a třičtvrtě hodiny. Používala se také spojka na klíčovskou serpentinu a do Vysočan. Kromě toho existovaly silnice do Kbel a také do Kobylis. Kobyliská cesta už patří minulosti a zanikla v souvislosti s výstavbou sídlišť Severního Města a nového komunikačního systému. Její směr dnes připomínají jen krátká ulice Příborská, která je jejím pozůstatkem a samozřejmě celá dnešní ulice Střelnická. Celkem slušné spojení s Prahou získaly Letňany od 28. října 1872 prostřednictvím železniční tratě, která vedla po katastrální hranici s Čakovici. V Čakovici bylo postaveno i nádraží, na které to bylo z Letňan necelou půlhodinku chůze. Cesta vlakem do Vysočan trvala 22 minut, na některé z dalších pražských nádraží to bylo ještě přibližně dalších deset minut. Po vytvoření Velké Prahy s účinností od počátku roku 1922 zůstaly Letňany mimo hlavní město, bezprostředně s ním ale hraničily. Na křižovatce dnešních ulic Beranových a Příborské byl zřízen úřad potravní daně, zajímavé však je, že část letňanského katastru, kolonie U Proseka, byla zahrnuta do pražského obvodu potravní daně. Správní i daňová hranice na řadu let tvořily překážku pro autobusy Elektrických podniků. Tak tomu ostatně bylo i na jiných místech.

O autobusové dopravě mimo Elektrické, resp. Dopravní podniky platí prakticky veškeré údaje, uvedené u Čakovic, a to z důvodu komunikačního uspořádání v této oblasti, kdy Čakovice i Letňany ležely na stejné okresní silnici v těsné blízkosti. Zopakujme tedy pouze zatím jen obecně doloženou existenci linky Praha – Kostelec na Labem již v roce 1912, působení Auto-dopravní společnosti po celé období první republiky a za okupace a následující období provozu ČSAD. Po celou dobu se jednalo o spojení z Vysočan, resp. přes Vysočany, kdy největší přepravní význam zde měly spoje, resp. samostatná linka Praha – Čakovice. Ta byla ve špičkových obdobích provozována prakticky v parametrech městské dopravy, tj. v pravidelném a nízkém intervalu (až 5 minut) a navíc jsou zde doloženy další vložené spoje ukončované v Letňanech pro odstupňování přepravní nabídky v nejzatíženějším úseku. Význam tohoto spojení zanikl až se zřízením linky DP č. 152 v roce 1965. V roce 1935 se za jízdu z Letňan do Vysočan k elektrické dráze platily na lince ADS 2,20 Kč. Proti dopravě ADS protestovaly tehdy Elektrické podniky, které zavedly vlastní linku z Prosecké ulice k Prosecké kolonii, tedy v odlišné trase, ale měly v úmyslu v případě vyřešení daňových potíží spojených s přejížděním hranice Prahy ji prodloužit až k továrně Avia. K tomu ale nakonec nedošlo.

První autobusová linka Elektrických podniků v této oblasti, zavedená 23. února 1931 bez označení (označení O dostala až po dvou měsících své existence), tedy řešila, s malou docházkovou vzdáleností, jen obsluhu letňanské kolonie U Proseka. Její trasa vedla dnešními ulicemi Proseckou, Na vyhlídce, Na Proseku, Měšickou (dnes už také částečně neexistuje) a končila u ulice Miškovické.

Zaměstnanci letňanských podniků založili v roce 1933 *Sdružení dělníků a úředníků spolumajitelů autobusu pro vlastní přepravu*, které zajišťovalo dopravu svých členů do jejich zaměstnání ze všech částí Prahy do Letňan. O dva roky později mělo sdružení už několik autobusů, ale neznáme údaje dokdy a v jakém rozsahu dopravu provozovalo.

Během druhé světové války, v době katastrofální situace v autobusové dopravě, stály Elektrické podniky před úkolem zajistit dopravu do strategicky významných letňanských továren. Kolem roku 1942 se uvažovala výstavba trolejbusové tratě. Nakonec vznikl projekt tramvajové tratě Kobylisy – Letňany podél okresní silnice. Jednokolejná trať s výhybnami měla být zakončena smyčkou pod dnešní Bolatickou ulicí. Kolejový materiál, kterého byl také nedostatek, měl být získán zjednotněním či úplným zrušením některých „méně důležitých“ tratí. Dokonce se začalo se stavbou (přípravné terénní práce zajišťovala soukromá firma), ale nakonec byly v roce 1944 veškeré práce zastaveny a dopravu se podařilo zajistit kvalitněji až po válce.

V novém směru z Libně byla do Letňan nejdříve prodloužena linka Dopravního podniku **O** (od 7. dubna 1947 k Letovu, od 2. května až k Avii) a jezdila v jiné trase než před válkou – přes oblast Krocínky. Jízdné ze stanice Avia do Libně činilo 5 Kčs, ze stanice Letov o korunu méně. Provoz na lince byl ovšem ještě velmi omezený. Ráno v pracovní dny jezdily autobusy v intervalu 20 minut a mezi 8.00 a 15.00 se jezdilo jen jedenkrát za hodinu. „Óčko“ se tehdy svojí délkou 6,1 km stalo druhou nejdelší autobusovou linkou provozovanou Dopravním podnikem. Dejvická garáž na ni vypravovala ve špičce 6 vozů. Kromě toho získaly Letňany, respektive továrna Avia, další spojení prostřednictvím autobusové linky **E** (později 103) z Kobylis a Dáblic. V době od

června do října 1949 byla linka **O** po dobu předlažby Prosecké ulice odkloněna kobyliskou silnicí do zastávky Střelničná.

Autobusové řešení dopravy do letňanských továren nebylo považováno za definitivní a od 24. srpna 1952 převzaly úkoly bývalé linky **O** (od konce roku 1951 měla číslo 120) trolejbusy linky č. 58. V Letňanech byla vybudována jednostopá trolejová smyčka pro možnost provozování vložených spojů v nejzatíženějším úseku linky. Tím se na řadu let základní dopravní spojení do Letňan ustálilo. Přesto současně s dokončením trolejbusového spojení Dopravní podnik vypracoval projekt tramvajové tratě z Vychovatelny do Čakovic, ale z návrhu sešlo zřejmě pro jeho finanční náročnost a patrně také k tehdejší neochotě skutečně rozšiřovat tramvajovou síť. V roce 1957 linka č. 58 přepravovala více než čtyři tisíce z 6762 cestujících do Letňan, o zbytek se podělily autobusová linka č. 103 a linka ČSAD.

Za zmínku možná stojí kuriózní opatření při výluce mezi Letňany a Čakovicemi, kdy byla linka č. 58 čtrnáct dní ukončena ve směru z města v zastávce U hranic (u dnešní ulice Hořické) aby zajistila i v této podobě obsluhu oblasti U Proseka. Protože zde nebylo žádné vratné zařízení, byl k obracení trolejbusů používán traktor, což bylo v Praze ojedinělé řešení.

V roce 1964 jezdily v ranní špičce trolejbusy v intervalu 2–3 minuty. Na linku bylo nasazováno až 18 vozů a jízdní doba z Čakovic do Libně byla 18 minut. Linka č. 58 vykazovala největší cestovní rychlost z pražských trolejbusových linek (21,73 km/h). Byl na ní zaveden jednoslužný provoz bez průvodčích jako na jediné trolejbusové lince v síti (kromě krátkodobě existující t-62 s jiným charakterem). Na nejzatíženějších zastávkách v Letňanech (např. u Letova) byl v určitém období zaveden pro urychlené odbavování prodej jízdenek zaměstnanci Dopravního podniku ve zvláštních stáncích. Přesto se od počátku 60. let systematicky připravovalo zrušení trolejbusové dopravy v Praze. Likvidaci letňanské linky uspíšilo propadnutí komunikace v ulici Nad Krocínkou 9. července 1965. Náhradní dopravu zajistily zpočátku autobusy s číslem 58, ale 29. listopadu 1965 byla trolejbusová linka zrušena i formálně a dopravní obsluha Proseka, Letňan a Čakovice byla řešena novými linkami č. 141 (Bulovka – Dáblice – Čakovice, ZJD – Letňanské strojírny) a 152 (Vysočany, OÚNZ – Krocínka – Letňany – Čakovice), později přibyla ještě linka 153. V roce 1969 získaly Letňany spojení se sousedními Kbely linkou č. 110 a od 23. ledna 1978 začaly obsluhovat autobusy nové sídliště po nové ulici Tupolevově, což přineslo lepší obsluhu i lokalitě Za Avii. V roce 1979 byla zavedena linka č. 233, která zajistila přímé spojení letňanského sídliště s centrem Prahy s vazbou na stanici metra Sokolovská (Florenc). Větší změnu v dopravě znamenalo uzavření části staré čakovické silnice, když se rozšiřoval závod Avia. Od 1. února 1988 proto jezdí autobusy trvale Veselskou a Tupolevovou ulicí, před Avii bylo postaveno nové autobusové obratiště a úsek mezi zastávkami Avia Letňany a Avia sever byl z veřejné dopravy zcela vyloučen.

Zásadní zrychlení spojení s centrem Prahy pro obyvatele Letňan pochopitelně znamenalo postupné prodlužování linky B metra na Českomoravskou (v r. 1990) a na Černý Most (1998). V nepříliš vzdálené budoucnosti by mělo dokonce přímo do Letňan jezdit i metro, prodloužená linka C. První část nového provozního úseku (Nádraží Holešovice – Ládví) se začala v září 2000 stavět. Jestliže se v minulosti Letňany nedočkaly tramvaje (po letech 1944 a 1953 se ještě studijně prověřovala možnost výstavby tramvajové tratě na sklonku 80. let) ani obnovy trolejbusové dopravy (obsluha Severního města trolejbusy se navrhovala ještě i v 90. letech v souvislosti s prodloužením metra C), přinese jim prodloužení metra nejzásadnější změnu v jejich dopravní historii.

