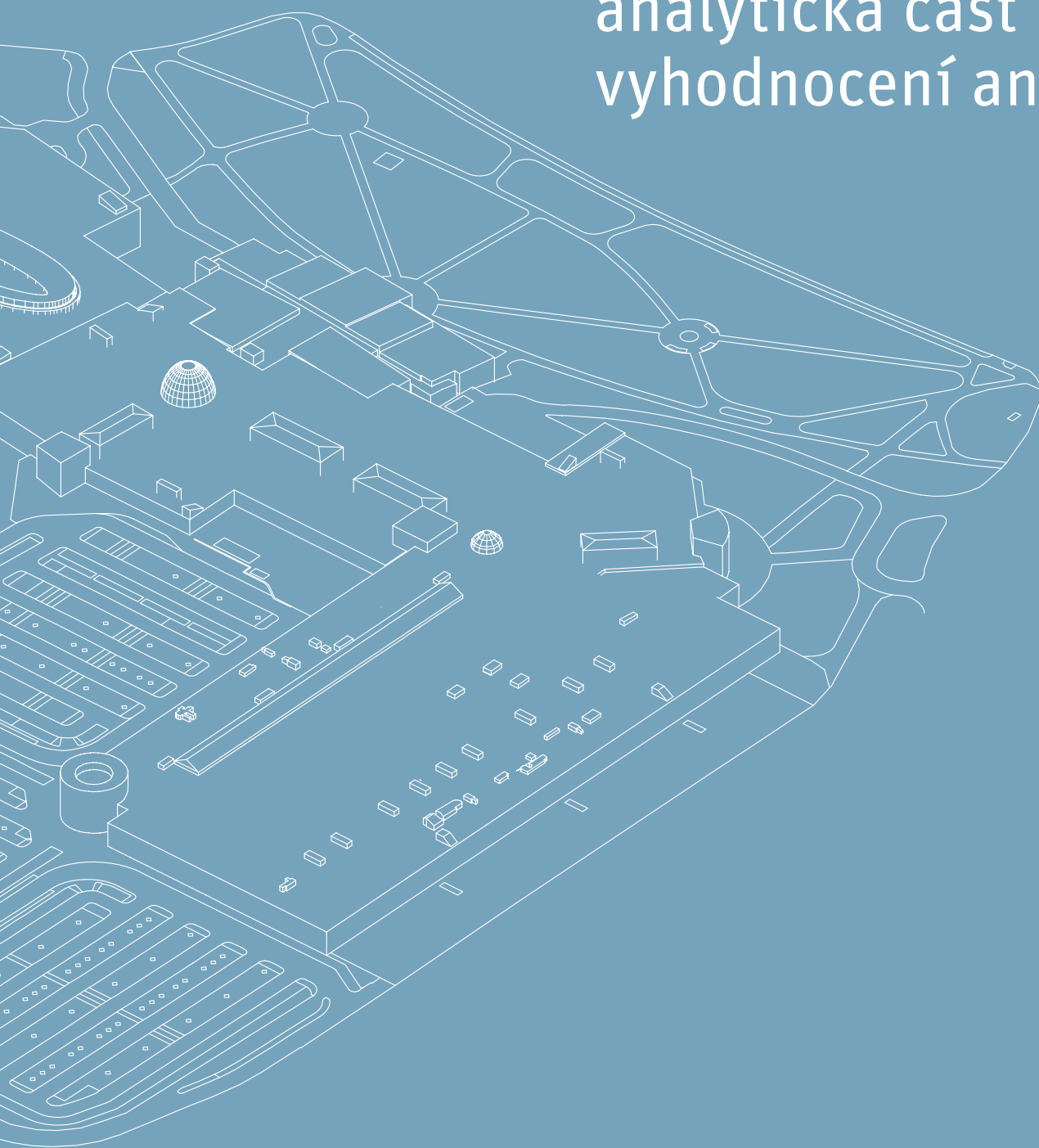


0

ÚZEMNÍ STUDIE LETŇANY - KBELÝ

analytická část
vyhodnocení analýz



0

VYHODNOCENÍ ANALÝZ

Úvod	5
Vyhodnocení dat a analytická témata	7
Hodnoty a potenciály	9
Limity a problémy	13

A

HISTORIE ÚZEMÍ
Historické mapy a plány

B

DATA O ÚZEMÍ
Aktuální stav

C

ZÁMĚRY V ÚZEMÍ
Programová analýza

D

LIDÉ
Antropologicko sociologická analýza



ÚVOD

Část „O“ analytické části pro územní studii Letňany–Kbely (ÚSLK) shrnuje a vyhodnocuje provedené analýzy. V souladu se zadáním předkládáme k územní studii problémový výkres, před který přidřazujeme výkres potenciálů a hodnot, neboť věříme, že v území je vždy nejprve zapotřebí vyhledávat hodnoty k posílení. Nad rámec zadání doplňujeme shrnutí do tří hlavních analytických témat, a to syntézy jednotlivých pozorovaných jevů, jejich zatřídění a zasažení do kontextu řešeného území. Analytickým tématům pracovně přiřazujeme názvy, avšak jako mnohem důležitější vnímáme jejich textovou podobu, která propojuje všechny aspekty, jichž se dané téma dotýká.

Podkladem pro zpracování kapitoly jsou jednotlivé sešity analytické částí: [A – Historický vývoj], [B – Stav území], [C – Záměry v území] a [D – Lidé].

Cílem této části je identifikovat a popsat hlavní výzvy v území, které poslouží jako základ návrhové části územní studie. Důsledné pojmenování problémů a limitů, stejně jako hodnot a potenciálů je důležitým základním kamenem pro úvahy o budoucím rozvoji území. Popsání stanovených témat pomůže lépe pochopit kontext a utvořit komplexní obraz o dané části města a na základě toho přesně formulovat hlavní výzvy pro vlastní návrh dalšího vývoje v území.

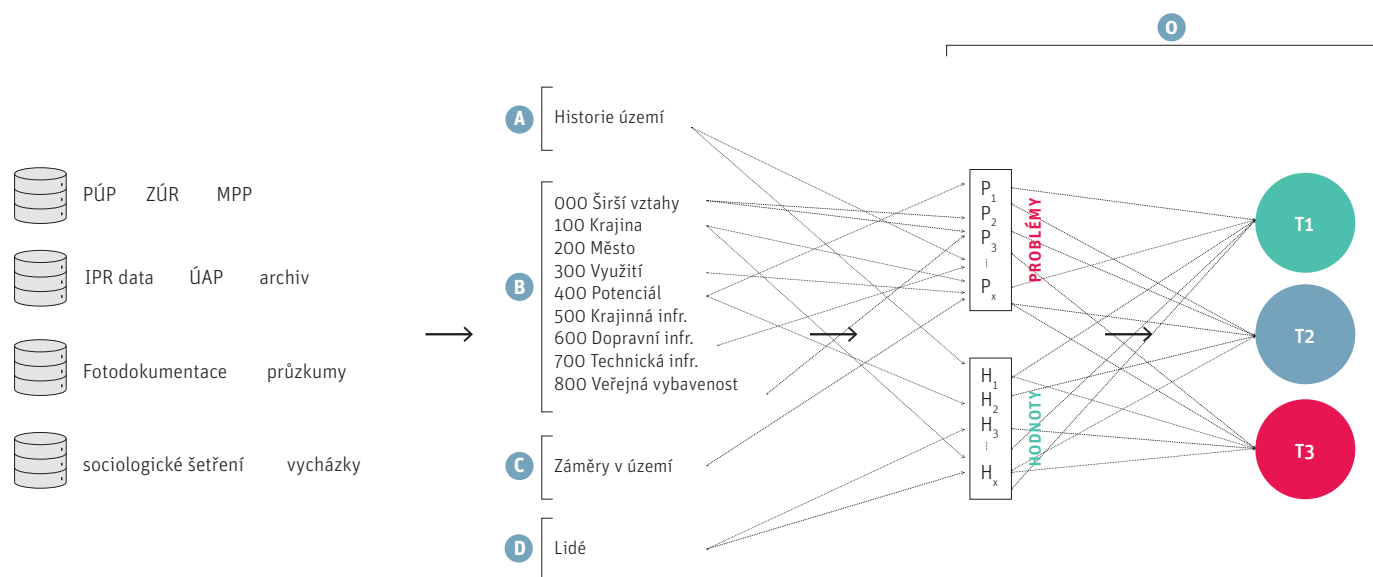
VYHODNOCENÍ DAT

Práce na analytické části územní studie představuje téměř badatelskou činnost, která předpokládá dobrou orientaci ve strategických městských dokumentech, vyžaduje širokou datovou základnu a je doplněna o terénní průzkumy, zakreslování skutečností, fotodokumentaci a práci s lidmi.

Takto získaná data představují v případě tzv. velkého rozvojového území (VRÚ) Letňany-Kbely značný objem informací, jež je zapotřebí roztřídit do jednotlivých sešitů a kapitol, které přehledně a maximálně objektivně dokumentují aktuální stav území a popisují jej v potřebném měřítku pro práci na návrhu územní studie.

Z takto utříděných dat vyextrahujeme ty nejpalčivější jevy, které označujeme jako potenciály a hodnoty nebo jako limity a problémy. Doporučujeme na tyto jevy v území se zaměřit při řešení návrhové části. Tento sešit dodává k takovému vyhodnocení další krok, který spočívá v opětovném odstupu a znovu utřídění takto extrahovaných jevů.

V rámci výstupů analytické části studie pojmenováváme tři souhrnná témata. Tyto tematické okruhy mají za cíl vytvořit komplexní obraz území. Umožňují transversální propojování jednotlivých problémů, kombinují tyto jevy a vsazují je do širšího kontextu sebraných informací, čímž přispívají i ke komplexním řešením těchto problémů, která nebudou jednostranná a povedou tak k větší udržitelnosti výsledného návrhu.



ANALYTICKÁ TÉMATA

Téma krajiny popisuje rozhraní městské a otevřené krajiny, které se zhmotňuje na okraji sídla. Úvahy o pochopení oblasti na pomezí Letňan, Kbel a Vysočan se vždy vrací k otázce periferie. Krajině návaznosti zde představují často nenaplněný potenciál limitovaný vedením dopravních a inženýrských koridorů. Z hlediska využití nezastavěných ploch se zde setkáme s převažujícím podílem obhospodařovaných produkčních polí, které mohou být vnímány jako rezervy pro rozrůstání vystavěného prostředí. Ačkoli je řešené území obklopeno městskou krajinou, a tudíž jej lze vnímat jako „ve městě“, nelze zde v případě zástavby mluvit o zahušťování města, ale o ukrajování ploch z otevřené krajiny, která tvoří cenné vazby. Pokud tedy vnímáme řešené území jako rozhraní, bude nutné klást hlavní důraz spíše na propojení odlišných typů struktur skrz území než se soustředit pouze na jeho zaplňování.

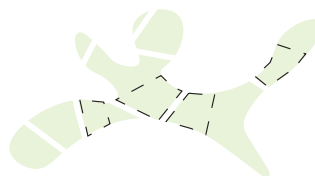
Z hlediska vystavěného prostředí se území nachází v mezilehlé pozici mezi zástavbou Vysočan, Proseku a jednotlivých oddělených celků v otevřené krajině – Letňan a Kbel. Vzhledem k neobvyklé poloze mezi dvěma plochami letišť se území historicky neplánovalo intenzivně zastavět, až na drobné výjimky ve 20. a 70. letech minulého století. Okrajová poloha jak v kontextu celé Prahy, tak jednotlivých městských částí předurčovala toto území dlouhou dobu ke stagnaci. Přelom nastal až s úvahami o umístění veletržního areálu, potažmo olympijského stadionu. Tyto úvahy vyústily v rozhodnutí o protažení linky metra C do polí mezi Letňany a Kbely, vybudování parkoviště P+R a autobusového nádraží. Nicméně k výstavbě areálů nikdy nedošlo. Vznikla tak paradoxní situace, kdy velmi kapacitní kolejová doprava ústí do ekonomicky málo aktivní plochy. Z hlediska městské ekonomie zde vzniká výrazná disproporce, která není dlouhodobě udržitelná.

Na celé území je třeba z hlediska infrastruktury nahlížet v kontextu metropolitního regionu a vazeb zejména na Starou Boleslav a širší území středních Čech, odkud sem proudí mnoho obyvatel za vyšší vybaveností nebo využívají Letňany jako přestupní uzel při cestě do centra hlavního města. Tato zejména dopravní vazba narázově generuje velké množství tranzitujících aut, která představují velkou zátěž pro území. Tomu odpovídá i charakter hlavních komunikací a dopravních tepen, které jsou orientovány především na individuální automobilovou dopravu. Dobré napojení na páteřní silniční síť a množství nezastavěných ploch generuje velký tlak na novou rezidenční výstavbu. Jako důsledek vznikají nekoordinovaně rostoucí nové obytné soubory, které podporují periferní charakter území a v principu se ke svému okolí chovají podobně jako průmyslové či skladové areály s jedním vjezdem a výjezdem do veřejného prostoru.

Území mezi Letňany a Kbely má potenciál stát se významným, nejen dopravním uzlem v severovýchodní části Prahy. Stanovení významu a role pro tuto lokalitu bude zásadní pro její budoucí koordinovaný rozvoj.

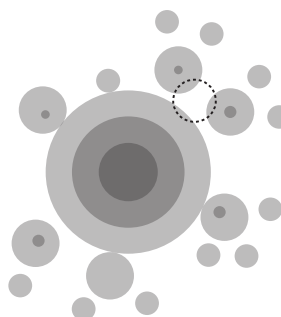
T1

Krajina



T2

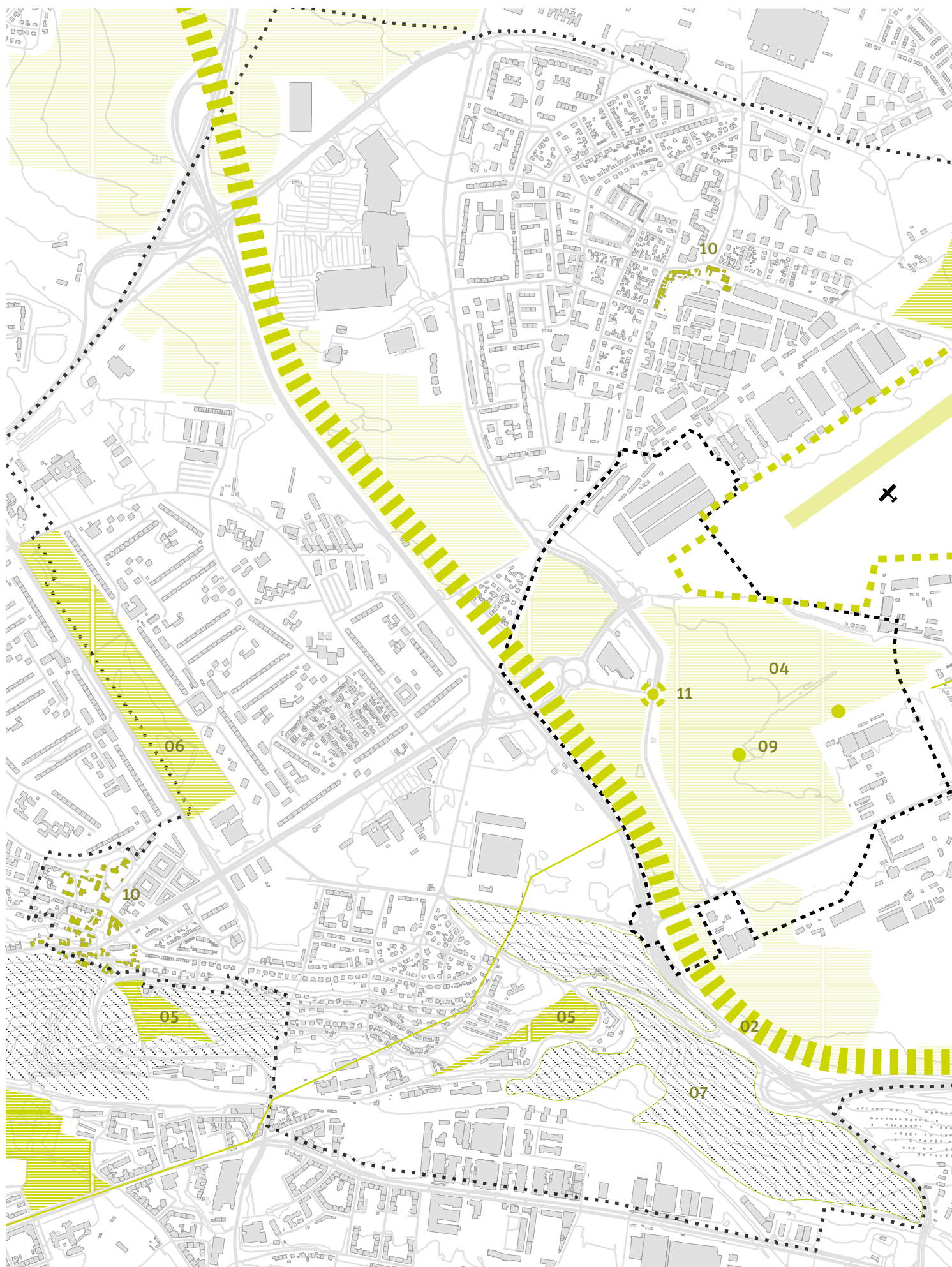
Město



T3

Infrastruktura





VÝKRES POTENCIÁLŮ A HODNOT

1 : 15 000



- Hranice řešeného území
 Významné komunikace

HODNOTY A POTENCIÁLY

- | | | |
|----|---|--|
| 01 | Národní přírodní památka Letiště Letňany | |
| 02 | Krajinná osa otevřené krajiny procházející kolem Kbelské | |
| 03 | Propojení a průhledové osy do otevřené krajiny | |
| 04 | Zemědělská půda I. a II. tř ochrany v otevřené krajině | |
| 05 | Parky metropolitní | |
| 06 | Parky čtvrtové | |
| 07 | Parky k obnově | |
| 08 | Historické vedení svaté poutní cesty do Staré Boleslavi, NKP Via Sancta | |
| 09 | Kaple Jeníkovská a Kájovská | |
| 10 | Jádra bývalých obcí jako historická stopa a lokální centra v území | |
| 11 | Stanice metra C, v současné době podlimitně využívaná | |
| 12 | Historická stopa letectví | |
| 13 | Silná komunita aktivních občanů | |

POTENCIÁLY A HODNOTY

01 NÁRODNÍ PŘÍRODNÍ PAMÁTKA LETIŠTĚ LETŇANY

Předmětem ochrany je biotop a populace kriticky ohroženého sysla obecného na travnaté ploše letiště v Letňanech o rozloze 50,99 ha. Území je zvláště chráněno od 1. 6. 2005.

02 KRAJINNÁ OSA PROCHÁZEJÍCÍ KOLEM KBELSKÉ

Zemědělská krajina v rovině, která zasahuje z velké části do řešeného území, představuje souvisle propojený celek převážně zemědělských produkčních ploch. Hlavní osa prochází podél komunikací Novopacká – Kbelská – Cínovecká, podél kterých se nachází vedení významných inženýrských sítí.

03 PROPOJENÍ A PRŮHLEDOVÉ OSY DO OTEVŘENÉ KRAJINY

Na tuto osu je napojen pás otevřené krajiny probíhající mezi Letňany a Kbely a dále mimo oblast Prahy, jehož propojení tvoří v současné době také letiště Letňany. Tyto osy představují významnou návaznost na otevřenou krajinu a potenciál pro propojení města s širším okolím.

04 HODNOTNÁ BONITNÍ ZEMĚDĚLSKÁ PŮDA

Na ploše celého řešeného území se nachází hodnotný zemědělský půdní fond třídy I. a II. Ochrana zemědělského půdního fondu vyplývá ze zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů.

05 PARKY METROPOLITNÍ

V okolí řešeného území se nacházejí parky celoměstského charakteru označené jako metropolitní. Jde o park Klíčov a park u usedlosti Flajšnerka .

06 PARKY ČTVRŤOVÉ

V okolí řešeného území se nachází několik parků, které plní úlohu významného místa pro rekreaci zejména pro obyvatele a návštěvníky této části města a bezprostředně sousedících částí, jsou označovány jako čtvrtkové parky. Jde o park Přátelství a lesopark Letňany.

07 METROPOLITNÍ PARKY K OBNOVĚ V LOKALITĚ KLÍČOV A VINICE MÁCHALKA

Parkové plochy k obnově nacházející se v řešeném území jsou navázány na stávající fungující parková prostranství Flajšnerka a Klíčov. Celek nacházející se na svazích vysočanského hřbetu tvoří přírodní osu probíhající až k vltavskému meandru. Propojení těchto ploch tvoří potenciál pro celoměstsky významnou rekreační oblast.

08 HISTORICKÉ VEDENÍ SVATÉ POUTNÍ CESTY DO STARÉ BOLESLAVI

Soubor výklenkových kaplí tzv. svaté cesty z Prahy do Staré Boleslavi Via Sancta byl vybudován v letech 1674–1679. Z původních 44 kaplí se jich dochovalo pouze 16. Výklenkové kaple poutní cesty z Prahy do Staré Boleslavi se nacházejí na území hl. města Prahy a na území Středočeského kraje na katastrálních územích Vysočany, Kbely, Vinoř, Podolanka, Dřevčice a Brandýs nad Labem. Situovány jsou na severní (levé) straně podél hlavní komunikace ve vzdálenosti mezi 400 až 600 m.

09 KAPLE JENÍKOVSKÁ A KÁJOVSKÁ

Na polích mezi ulicemi Beladova a Hůlkova se nacházejí dvě barokní poutní kaple, které jsou součástí souboru kaplí poutní cesty z Prahy do Staré Boleslavi.

10 JÁDRA BÝVALÝCH OBCÍ JAKO HISTORICKÁ STOPA

Jádra historických vesnic Prosek, Letňany a Kbely tvoří jedny z nejstarších stop v území. Nejucelenější soubor tvoří historická zástavba Proseku, která unikla celkové asanaci díky své poloze ve svahu nad Vysočanským údolím, jež nebyla vhodná pro výstavbu nového sídliště Prosek. Historická zástavba Kbel je patrná kolem ulic Mladoboleslavská a Vrchlabská. Letňany přišly o svou historickou zástavbu největší měrou, velká část byla asanována při stavbě letňanského sídliště. Z původní vesnice a rozsáhlého statku se zachovala pouze fronta budov v ulici Beranových.

11 STANICE METRA C, V SOUČASNÉ DOBĚ PODLIMITNĚ VYUŽÍVANÁ

Počet odbavených cestujících ve stanici metra Letňany je přibližně 32 tisíc cestujících za den. Proti tomu například stanice Kobylisy na stejné lince obslouží kolem 78 tisíc cestujících denně. Počet obyvatel v docházkové vzdálenosti od stanice metra C Letňany je 0.

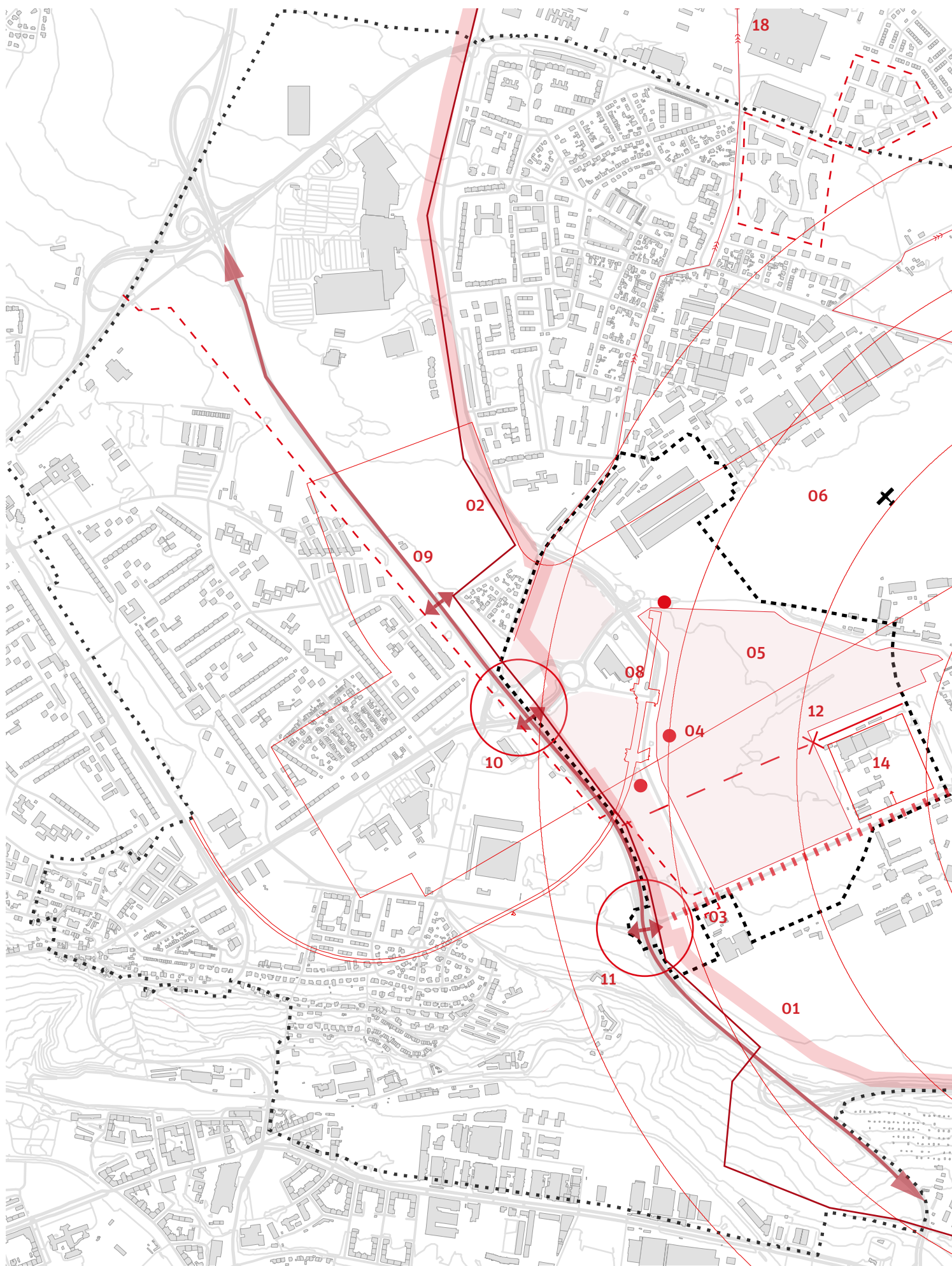
12 HISTORICKÁ STOPA LETECTVÍ – LETIŠTĚ LETŇANY, LETIŠTĚ KBELY

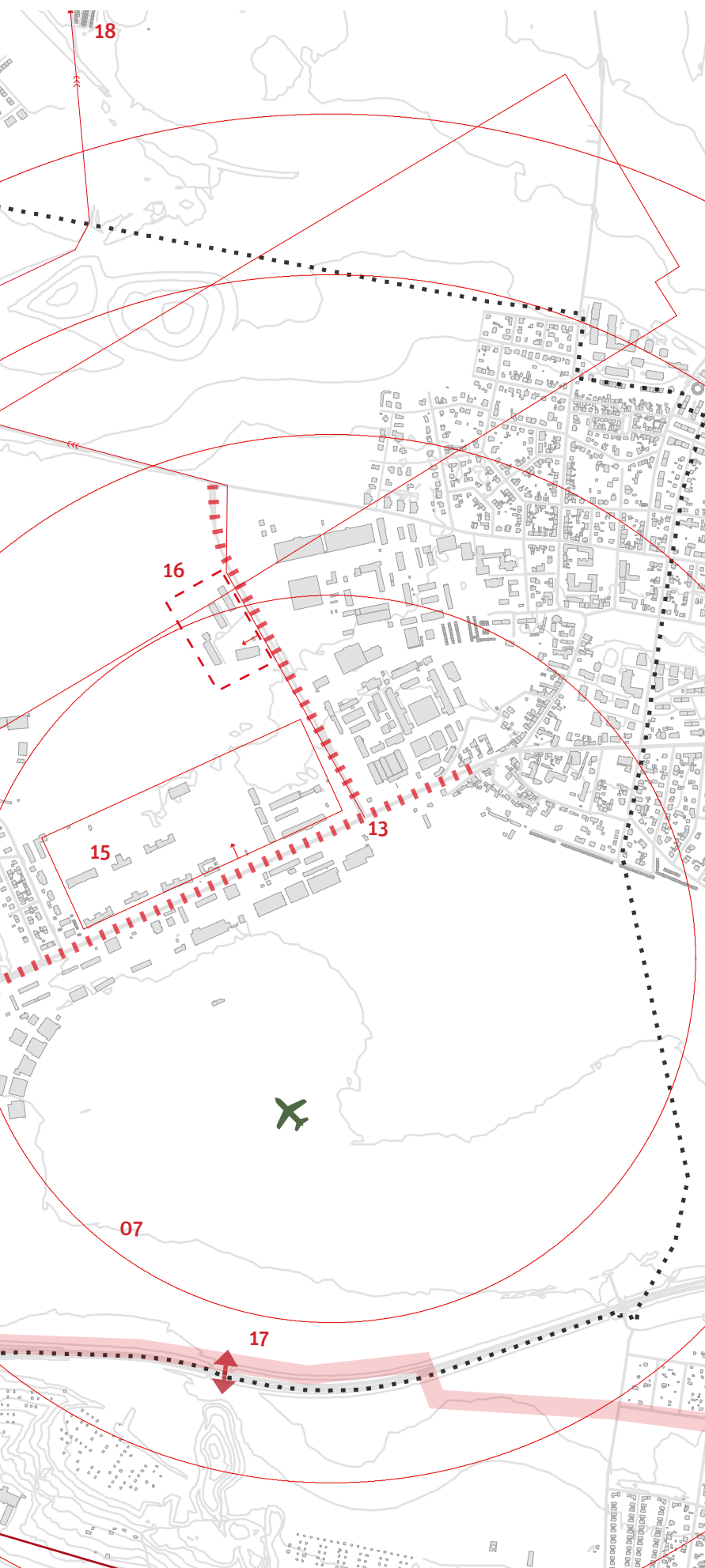
Význam tohoto území pro Prahu je úzce spjat s rozvojem letectví v Čechách. Historicky bylo místo spojeno s létáním a výrobou letadel, což je reflektováno ve vizuální identitě MČ Praha 18 a MČ Praha 19.

13 SILNÁ KOMUNITA AKTIVNÍCH OBYVATEL VE KBELÍCH

V městské části Praha Kbely žije řada aktivních obyvatel se zájmem o své okolí a o tvorbu zdravého městského prostředí.







VÝKRES LIMITŮ A PROBLÉMŮ

1 : 15 000

- Hranice řešeného území
 Významné komunikace

PROBLÉMY A HROZBY

- | | | |
|----|--|--|
| 01 | Vedení VTL plynovodu, bezpečnostní pásmo | |
| 02 | Vedení horkovodu, bezpečnostní pásmo | |
| 03 | Vedení vodovodu, ochranné pásmo | |
| 04 | Vsakovací objekty při ulici Beladova | |
| 05 | Zemědělská půda I. a II. tř ochrany v otevřené krajině | |
| 06 | Vzletové dráhy koridor Letiště Letňany | |
| 07 | Dosah radaru Letiště Kbely | |
| 08 | Uložení vestibulu stanice metra C Letňany | |
| 09 | Komunikace Kbelská, hlukové zatížení, emise | |
| 10 | Mimoúrovňové křížení Kbelská – Prosecká, špatná pěší prostupnost | |
| 11 | Mimoúrovňové křížení Kbelská – Mladoboleslavská, špatná pěší prostupnost | |
| 12 | Přerušená návaznost cyklostezky za areálem Knauf | |
| 13 | Komunikace neměstského charakteru, Mladoboleslavská, Polaneckého | |
| 14 | Bariéra uzavřeného areálu Knauf | |
| 15 | Bariéra uzavřeného areálu kasárna | |
| 16 | Nově vznikající volná hybridní struktura při okraji Letňan a Kbel, špatná pěší prostupnost | |
| 17 | Bariéra komunikace Kbelské, nízké množství přechodů pro pěší | |
| 18 | Limitní kapacita ČOV Miškovice | |
| 19 | Obavy místních z dopadů nekoordinované zástavby | |

LIMITY A PROBLÉMY

01 VEDENÍ VTL PLYNOVODU, BEZPEČNOSTNÍ PÁSMO.

Řešeným územím prochází VTL plynovod. Ochranné pásmo v části, kde probíhá řešeným územím, je 40 m.

02 VEDENÍ HORKOVODU, BEZPEČNOSTNÍ PÁSMO

Řešeným územím prochází horkovod. Ochranné pásmo tepelného napaječe v řešeném území je 10 m.

03 VEDENÍ VODOVODU, OCHRANNÉ PÁSMO

Částí řešeného území prochází vodovodní řád z vodojemu Klíčov, jehož ochranné pásmo je 5 m.

04 VSAKOVACÍ OBJEKTY PŘI ULICI BELADOVA

Stávající vsakovací objekty při parkovišti P+R a autobusovém nádraží slouží jako retence pro odvod dešťových vod z této stavby.

05 ZEMĚDĚLSKÁ PŮDA I. TŘÍDY OCHRANY

Ochrana zemědělského půdního fondu vyplývá ze zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů.

06 VZLETOVÉ DRÁHY KORIDOR LETIŠTĚ LETŇANY

Vzletová dráha letiště Letňany – řešeného území se dotýká ochranné pásmo 290 m n. m. a 300 m n. m.

07 DOSAH RADARU LETIŠTĚ KBELY

řešeného území se dotýká pásmo s výškovým omezením 301,00 m n. m. až 306,00 m n. m.

08 ULOŽENÍ VESTIBULU STANICE METRA C LETŇANY

Vstupy do vestibulu se nacházejí v ulicích Beladova a Listova, celkem je zde sedm vstupů. Stanice je hloubená s ostrovním nástupištěm a dvěma vestibuly. Nástupiště je v hloubce 10, 3 m pod úroveň terénu.

09 KOMUNIKACE KBELSKÁ, HLUKOVÉ ZATÍŽENÍ, BARIÉRA V ÚZEMÍ

Intenzita dopravy na komunikaci Kbelská je 72 000 vozidel za průměrný pracovní den 0–24 h.

10 MIMOÚROVNŇOVÉ KŘÍŽENÍ KBELSKÁ – PROSECKÁ, ŠPATNÁ PĚŠÍ PROSTUPNOST

Propojení jihovýchodní části sídliště Prosek se stanicí metra C Letňany je v území řešeno chodníkem při čtyřproudové ulici Prosecké.

11 MIMOÚROVNŇOVÉ KŘÍŽENÍ KBELSKÁ – MLADOBOLSLAVSKÁ, ŠPATNÁ PĚŠÍ PROSTUPNOST

Přechod přes Čakovickou je řešen bez světelné signalizace, chybí bezpečná návaznost cyklostezky, přechod na straně Mladoboleslavské chybí.

12 PŘERUŠENÁ NÁVAZNOST CYKLOSTEZKY ZA AREÁLEM KNAUF

Cyklostezka navazuje na stopu historické poutní cesty, avšak při areálu stavebnin končí a zaniká v poli. V současné době je zde vyšlapaná cesta podél nově vysazeného stromořadí.

13 KOMUNIKACE NEMĚSTSKÉHO CHARAKTERU, MLADOBOLSLAVSKÁ, POLANECKÉHO

Obě významné komunikace propojující Kbely a Letňany, potažmo stanici metra C Letňany jsou řešeny bez chodníku pro chodce. Pěší propojení zajišťuje cyklostezka vedoucí po jedné straně komunikace. Podél ulic se nacházejí rozlehlé areály letiště, kasáren i nových obytných celků, které disponují pouze utilitárními vjezdy.

14 BARIÉRA UZAVŘENÉHO AREÁLU KNAUF

Areál stavebnin Knauf představuje rozlehlý uzavřený areál, který odděluje obytný celek Kbeličky od řešeného území, potažmo stanice metra C Letňany.

15 BARIÉRA UZAVŘENÉHO AREÁLU KASÁRNA

Areál kasáren Armády ČR tvoří rozsáhlý pás podél ulice Mladoboleslavská a odděluje od této ulice a zastávek MHD budoucí výstavbu.

16 NOVĚ VZNIKAJÍCÍ VOLNÁ HYBRIDNÍ STRUKTURA PŘI OKRAJI LETŇAN A KBEL, ŠPATNÁ PROSTUPNOST

Na hranici zastavěného území Letňan vznikají rezidenční komplexy solitérního charakteru bez návaznosti na okolní území. Některé jsou přístupné pouze jedním vjezdem a oploceny protihlukovými stěnami.

17 BARIÉRA KOMUNIKACE KBELSKÉ, NÍZKÉ MNOŽSTVÍ PŘECHODŮ PRO PĚŠÍ

Možnosti pěšího překonání kapacitní komunikace Kbelské mezi Letňany, Kbely a Prosekem jsou tři. Dvě propojení představují hlavní křižovatky, další představuje lávka spojující sídliště Prosek s obytným souborem při ulici Beranových.

18 LIMITNÍ KAPACITA ČOV MIŠKOVICE

Limitní stav na ČOV Miškovice, v níž jsou čištěny odpadní vody nejen Miškovice také z Třeboradic, Čakovic, starých Letňan a z části Kbel.

19 OBAVY MÍSTNÍCH Z DOPADŮ NEKOORDINOVANÉ VÝSTAVBY

Obyvatelé okolních městských částí vnímají tlak na zástavbu volných ploch a mají obavy z dopadů zástavby v případě její nekoordinace s potřebnými službami, vybaveností a infrastrukturou.

T1

KRAJINA

T2

MĚSTO

T3

INFRASTRUKTURA



T1 KRAJINA

Projevy krajiny v území můžeme sledovat v několika úrovních. V rámci širšího kontextu severovýchodní části Prahy to je zejména návaznost na otevřenou krajinu, kterou představuje probíhající krajinná osa otevřené zemědělské krajiny. Tento pás produkční krajiny je zde zachován i vzhledem k vedení kapacitních inženýrských sítí a průběhem komunikací, které navazují na průmyslový polookruh. Tato osa byla historicky podpořena v územních plánech, nyní je zanesena do nového Územního plánu hl. m. Prahy – Metropolitního plánu jako nezastavitelná lokalita zemědělské krajiny s potenciálním rekreačním využitím. Krajinné vazby v rovinatém území zároveň představují důležité průhledy do otevřené krajiny.

Na širší krajinné vazby navazuje i systém ÚSES, v současné době z velké části nefunkční. S tím souvisí i zprerhané vazby mezi krajinnými prvky v území, zejména v návaznosti na vysočanský hřbet, který tvoří zelený pás nad vysočanským údolím a přirozeně navazuje na vltavský meandr. Neexistující pěší propojení podél těchto os a chybějící propojení mezi parky představují komplikaci při pohybu v tomto území. Terénní konfigurace do velké míry utvářela osud tohoto území – díky rovinaté plošině nad údolím Rokytky byla nejprve vybrána pro výstavbu letištních ploch, posléze panelových sídlišť.

V menším měřítku vidíme v analyzovaném území několik parků nadlokálního charakteru. V Letňanech, Kbelích a na Proseku se nacházejí centrální parky pro jednotlivé čtvrti. Centrální park ve Kbelích představuje lokální centrum pro místní obyvatele, park Přátelství je významným pražským parkem z hlediska své kompozice a umístění na sídlišti Prosek. Lesopark Letňany představuje významnou rekreační plochu pro obyvatele Kbel a Letňan. Velkým potenciálem pro území je propojení těchto ploch a jejich navázání na významné rekreační oblasti na svazích nad Vysočany, kde se nachází několik fragmentů parků metropolitního charakteru, které jsou vyznačeny k obnově.

Letiště Letňany je od roku 2005 chráněným územím díky výskytu sysla obecného. V současné době je území pod ochranou jako národní přírodní památka. Letiště je cenné i z hlediska jeho provázání s otevřenou krajinou na okraji Letňan, Kbel a Čakovic. Chráněná území nalezneme také podél vysočanského hřbetu.

V řešeném území se nachází nejhodnotnější zemědělský půdní fond třídy I. a II., což představuje kolizi s územním plánem, který zde umožňuje výstavbu, ale zároveň je výzvou pro nakládání s městskými zemědělskými pozemky. V současné době jsou pole využita z části pro ekologické zemědělství. Součástí plánu je vytvořit stromořadí a meze, aby byly narušeny velké plochy polí a došlo k jejich fragmentaci. Ekologické zemědělství je zde smluvně zajištěno na 5 let do roku 2025.

Tyto plochy jsou z části využívány neformálně jako zkratky a místa pro venčení psů. V území se to projevuje množstvím vyšlapaných cestiček a stezek kolem letiště, které jsou i oblíbeným stanovištěm pro pozorování leteckého provozu. Plochy otevřené krajiny jsou zároveň „ukrajovány“ sousedícími areály a jejich návaznost je přerušena kapacitními komunikacemi. Jde o souvislý celek, který je prakticky neprostupný. Souběh velkých kapacitních dopravních koridorů představuje hrozbu pro životní prostředí v jejich okolí a velkou hlukovou zátěž.

V území nejsou dobré vsakovací poměry, nachází se zde tři retenční nádrže umístěné při okraji Beladovy ulice, jde o otevřené nádrže v přilehlých polích. Špatné vsakovací podmínky a rovinatý terén jsou předpokladem pro nutné řešení strategie hospodaření s dešťovou vodou.

Z HLEDISKA KRAJINY DOPORUČUJEME:

- Propojení přirozených zelených os v území a zachování jejich návaznosti na otevřenou krajinu
- Posílení sítě propojení a pěšin
- Komplexní řešení hospodaření s dešťovou vodou
- Využití hodnotné zemědělské půdy jako potenciálu pro dočasné využití a případnou integraci drobného komunitního zemědělství



T2 MĚSTO

Z pohledu historických stop je v území nejčitelněji zachována svatá poutní cesta v podobě dvou kaplí uprostřed polí, které jsou kulturní památkou. Historická stopa poutní cesty je dnes znatelná, ale netvoří souvislý celek. Na území Kbel jsou rozmístěny informační tabule ve stopě jejího původního vedení. Podél Jeníkovské a Kájovské kaple je vyšlapaná stezka k ulici Beladova, která je poměrně využívána a navazuje na cyklostezku končící v polích za areálem Knauf. Obnovení poutní cesty představuje potenciál pro spojení širšího centra Prahy s Mladou Boleslaví prostřednictvím významné cyklo-/pěší trasy.

Potenciál konečné stanice metra a nevyužitě přepravní kapacity stanice jsou dlouhodobě diskutovány, stanice metra umístěná v polích je důsledkem nerealizované koncepce pro toto území. Přes mnoho úvah o výstavbě celoměstsky významných areálů v minulých letech zůstává okolí letňanské stanice až na několik málo obchodů ve vestibulu metra stále nevyužito. Nabízí se zde potenciál pro výstavbu nové městské čtvrti s vybaveností nadlokálního charakteru, což je zaneseno i v dokumentu Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy. Téměř polovina pozemků je v současné době ve vlastnictví hlavního města, což umožňuje v budoucnu výstavbu městského bydlení v kombinaci s vybaveností navázanou na stanici metra. Zbylé pozemky ve vlastnictví státu, právnických či fyzických osob představují výzvu pro vzájemnou dohodu v území.

Význam území pro Prahu byl historicky daný umístěním vojenského letiště. V průběhu let zde vzniklo několik průmyslových areálů navázaných na letecký provoz a několik obytných souborů rodinných domů, které taktéž obsluhovaly letiště. Historicky bylo místo spjata s létáním a výrobou letadel, což je reflektováno v identitě Kbel a Letňan (znaky obou městských částí nesou odkaz k letecké minulosti). Mimo funkční areály letišť se zde nachází pražský výstavní areál Výstaviště Letňany, který má také celoměstský dosah a příležitostně se zde pořádají koncerty.

O daném území by se dalo uvažovat jako o periferii hlavního města, ale zároveň jako o periferii jednotlivých městských částí. K řešení území se všechny obytné celky otáčejí zástavbou v podobě velkých areálů, dopravních koridorů a průmyslových hal, což vytváří vysokou míru bariér v území, tím i zhoršenou prostupnost územím. Zhoršená je také orientace a intuitivní návaznost veřejných prostranství a četnost cílů na jednotlivých propojeních.

Území nemá vyjasněnou urbanistickou strukturu, pouze je z něj příležitostně „ukrajováno“ pro areály. Neukotvená struktura a návaznost veřejných prostranství způsobuje špatnou orientaci v území a preferenci automobilové dopravy.

Stanice metra C Letňany je dnes definována jako přestupní uzel z metra na autobus. Docházková vzdálenost do Letňan, Proseku a Kbel je dlouhá, což umocňuje četné bariéry v území a stanice metra tak obsluhuje prakticky pouze zastávky autobusu. S tím souvisí chybějící lokální centrum, které by se přirozeně v blízkosti metra vytvořilo, avšak nedokončenou koncepcí areálu pražského výstaviště zůstala stanice v poli osamocená, bez návaznosti na obytnou zástavbu a významná veřejná prostranství v okolních čtvrtích.

Na hranici zastavěného území Letňan vznikají rezidenční komplexy solitérního charakteru bez návaznosti na okolní území, což vytváří míru nestability, zejména ale představují zátěž pro stávající infrastrukturu bez koncepčního uvažování o jejím rozšíření. Příkladem extrémní formy tohoto typu zástavby jsou uzavřené obytné areály za vysokým plotem. Tento fenomén zároveň přitahuje do území mnoho nových mladých obyvatel, kteří mohou představovat novou energii, která oživí okolní území. S tím souvisí nutné posílení infrastruktury a podpora preference jiných druhů dopravy než automobilové. Velkou výzvou pro toto území jistě bude stanovení nové role Letňan nejen v měřítku Prahy, ale i celé spádové oblasti.

V analyzovaném území se v oblasti Kbel nachází několik komunit místních občanů, kteří mají zájem o stav svého bezprostředního okolí. V Letňanech je naproti tomu složení obyvatel a jejich zájmů více heterogenní. V obou částech však byly zaznamenány obavy z možného nekoordinovaného budoucího rozvoje navazujících ploch.

Z HLEDISKA MĚSTA DOPORUČUJEME:

- Využití potenciálu přepravních kapacit metra,
- Ověření možnosti výstavby vybavenosti celoměstského charakteru
- Ukotvení identity a významu Letňan pro Prahu a širší metropolitní region
- Podpora místní identity v návaznosti na historické stopy
- Předefinování a posílení urbanistické struktury místa
- Důraz na prostupnost území a intuitivní orientaci v rámci funkčních návazností hlavních veřejných prostranství
- Posílení propojení mezi třemi městskými částmi



T3

INFRASTRUKTURA

Letňany disponují nejlépe obsluženými zemědělskými plochami s přímým spojením metrem do centra Prahy, cesta do centra trvá přibližně 15 min. Na konečnou stanici metra jsou navázány příměstské linky autobusů, které obsluhují zejména Letňany, Čakovice, Kbely a Vinoř. Na konečné stanici metra lze využít parkoviště P+R a B+R. Toto spojení představuje obrovský potenciál pro budoucí rozvoj. V současné době, zejména z důvodu umístění stanice bez návaznosti na okolní zástavbu, mnoho cestujících preferuje cestu do Vysočan a navazující linku metra B. Dobrá dostupnost a blízkost velkých dálničních přívaděčů pro území zároveň znamená zátěž v podobě velké koncentrace automobilové dopravy a tlaku na parkovací stání.

Rovinatý charakter území a síť cyklostezek umožňuje rozvoj cyklistické dopravy namísto automobilové. Kolem areálů letišť se nachází několik významných cyklotras s potenciálem propojit přímou trasu ze Staré Boleslavi do Prahy. Z důvodu vyústění kapacitních komunikací do tohoto území je mnoho pěších a cyklopropojení přerušeno nebo vedeno nechráněnými cestami.

Největší bariérou pro řešené území představuje komunikace Kbelská. Tato tepna tvoří hranici velkého rozvojového území pouze se třemi možnostmi překonání na úseku dlouhém přibližně 4 km. Kbelská, v širším pohledu celý průmyslový polookruh představují významné rozhraní, které bezprostředně ovlivňuje okolí. Jde o přesně definovaný předěl mezi kompaktní zástavbou a otevřenou krajinou, který ale zároveň neumožňuje prolínání těchto dvou struktur.

Významným limitem pro výstavbu jsou ochranná pásma a vzletové dráhy letiště Letňany a dosah radaru letiště Kbely. Blízkost letišť představuje výzvu i z hlediska akustických poměrů v území.

Celková orientace na automobilovou dopravu je dána charakterem hlavních komunikací a nízkým počtem uličních propojení mezi jednotlivými soubory. V praxi to znamená, že na kapacitní komunikaci jsou navázány vjezdy do areálů v poměrně velkém rozestupu bez prostoru pro pěší. Příkladem může být komunikace Mladoboleslavská, která svým charakterem připomíná mimoměstskou silnici.

Komunikace Kbelská je v současné době součástí průmyslového polookruhu a částečně plní zástupnou funkci za Pražský okruh – úsek č. 519 a úsek č. 520. Po celé délce jde o čtyřproudou oddělenou komunikaci, kde intenzita dopravy převyšuje 70 000 vozidel za den, z velké části jde o tranzitní kamionovou dopravu. Komunikace přetíná městskou část Praha - Letňany a odděluje její část.

Významným deficitem v území jsou nedostatečné kapacity kanalizačních stok a nutnost komplexního hodnocení sítí technické infrastruktury v rámci celého severovýchodu Prahy. Z hlediska odkanalizování by bylo vzhledem k přirozené spádovosti terénu nejpříjemnější svádět odpadní vody do ČOV v Miškovicích nebo ČOV v Kbelích. Kapacity obou těchto čistíren jsou však již naplněny, tudíž bude pravděpodobně nutné čerpat splašky do Ústřední čistírny odpadních vod. Jeden z možných připojovacích bodů na stávající kanalizaci se nachází v ulici Prosecká, kde by se kanalizace napojovala na sběrač EF – Prosecký II, a druhý pak v ulici Čakovická s napojením na sběrač EF – Prosecký I. Vzhledem k plánované a rozsáhlé výstavbě v širší oblasti je nutné posoudit stávající kanalizační síť na podstatně větším území.

Dalšími potenciálními limity jsou napojení na vodojem Klíčov, u kterého je potřeba prověřit kapacitní možnosti z hlediska dalších záměrů v širším území a uzel vodovodních šoupat, ze kterého je napojeno zásobování městské části Praha - Kbely vodou.

Příležitostí může být výstavba datové centra v sousedství. To, podobně jako třeba průmyslové provozy generuje značné množství zbytkového tepla, které lze využít pro vytápění přilehlé zástavby.

Z HLEDISKA INFRASTRUKTURY DOPORUČUJEME:

- Klást důraz na alternativy k automobilové dopravě
- Využít rovinatého terénu pro posílení preference pěší a cyklo dopravy
- Brát v potaz limity dané blízkostí letišť a kapacitních komunikací
- Posílit propojení přes Kbelskou ulici
- Ověřit uspořádání stávajících mimoúrovňových křižovatek
- Ověřit kapacity zásobování pitnou vodou a odkanalizování pro severovýchod Prahy



Zpracovatelský tým:

Odborný garant

Michal Bartošek SRM / KRČ

Vedoucí projektu

Lukáš Houser SRM / KRČ

Projekční tým

Pavlína Suchá SRM / KRČ

Lukáš Houser SRM / KRČ

Grafická úprava:

Barbora Listíková SVV / KOM



IPR —
PRAHA

Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy

Sekce rozvoje města

Kancelář rozvoje čtvrtí

říjen 2022

