



ÚZEMNÍ STUDIE LETŇANY - KBELY

analytická část
historie území



0

VYHODNOCENÍ ANALÝZ
Hlavní témata a závěry

A

HISTORIE ÚZEMÍ

Úvod	5
Vývoj území	9
Historické plánování	21
Významné urbanistické celky	27
Alternativní urbanistické koncepce	35
Historické stopy v území	43

B

DATA O ÚZEMÍ
Aktuální stav

C

ZÁMĚRY V ÚZEMÍ
Programová analýza

D

LIDÉ
Antropologicko sociologická analýza



ÚVOD

Území mezi Letňany, Kbely a Prosekem bylo historicky využíváno čistě pro zemědělské účely, o čem svědčí i rozsáhlé statky, které jsou zřetelné na mapách stabilního katastru. Změna přišla až s průmyslem, kdy rovina pražské severní terasy byla nejprve na počátku 20. století vytipována jako ideální lokalita pro umístění nového pražského letiště a poté, ve druhé polovině minulého století, k výstavbě panelových sídlišť. Tato rozsáhlá výstavba s sebou přinesla i kapacitní dálniční přivaděče, které rozdělily území na několik samostatných celků s nevyjasněnou urbanistickou strukturou.

Sešit „A“ shromažďuje historická data a podklady, které dokumentují vývoj lokality a vývoj úvah o jejím využití. Dále jsou zmapovány přetrvávající projevy historického vývoje v dnešní podobě území.

Pro potřeby zmapování historického vývoje byla zpracována tato část věnující se vývoji území, historickému plánování a alternativním koncepcím. Cílem sešitu je popsat historické stopy v území a kontext vývoje sousedních celků pro lepší porozumění současné situace a vývoje debat nad osudem VRÚ.

Sešit vychází z dat Územně analytických podkladů hlavního města Prahy (dále jen ÚAP 2020), historických map a dokumentů z archivu Institutu plánování a rozvoje hlavního města Prahy (dále jen IPR Praha) a dobových dokumentů, které popisují úvahy a rozličné představy o osudu lokality.

Pravděpodobný vznik osady na Proseku	10. stol
Výstavba kostela sv. Václava na Proseku	17.9.970 (1. pol 11. stol)
První zmínka o samostatné vesnici Kbely	1130
První zmínka o samostatné vesnici Letňany	1347
Výstavba kapliček na poutní cestě Via Sancta do Staré Boleslavi	70. léta 17. stol
Do provozu uvedena železnice Česká severní dráha Praha-Neratovice -Trutnov	1872
Otevření Letiště Praha - Kbely	12 / 1918
Založení továrny Letov	1918
Založení továrny Avia	1919
Střížkov a Prosek se stávají součástí Velké Prahy	1.1 1922
Založení Letiště Letňany	1923
Vzniká nouzová kolonie Nouzov ve Kbelích a Prosecká kolonie	1926

Spojenecké strategické bombardování Letiště v Kbelích a v Letňanech	03 / 1945	
	1966	Vybudování Vysočansko-Prosecké estakády
	1.1 1968	Připojení Letňan a Kbel k Praze
	1971	Dokončení sídliště Prosek
	1974	Satalice a Vínor se připojují k Praze
	1975	Výstavba sídliště Letňany
	1999	Schválení ÚP a vymezení VRÚ
	2001	Rozhodnutí o vedení trasy metra a její navázání na Pražský výstavní areál v Letňanech
	2002	Výstavba areálu PVA Letňany
	8.5 2008	Otevření konečné stanice metra C Letňany



Sídlště Prosek a sídlště Letňany, 1988 [01]

VÝVOJ ÚZEMÍ

Tato kapitola popisuje a schematicky naznačuje vývoj cestní síť a zástavby na základě nejstarších dostupných map Prahy, tedy přibližně od poloviny 18. století, kdy bylo pořízeno první Vojenské mapování. Jedná se o dokumentaci historického vývoje osídlení na základě zdrojů z veřejně přístupných historických map a leteckých snímků. Zdrojem mapových podkladů byly historické mapy z geoportálu IPR Praha.

Jednotlivé mapové podklady jsou vzhledem k odlišným dobám zpracování a grafickému pojetí, interpretovány formou schémat, která vyzdvihují změnu oproti předchozímu stavu. Je tak přehledně zdokumentován vývoj území od zemědělské krajiny po osídlení kraje města. Pro přehlednost jsou ve schématech červenou barvou označeny změny proti předchozímu období.

VÝVOJ ÚZEMÍ DO ROKU 1900

Před průmyslovou revolucí se řešené území nacházelo v trojúhelníku mezi obcemi Letňany, Prosek a Kbely. Hlavní osou v území je viditelná Brandýská silnice, která začínala za Poříčskou branou a navazovala na obchodní cestu do Žitavy. K ní se pojí i mariánská poutní cesta do Staré Boleslavi Via Sancta ① která byla zbudována ve druhé polovině 17. století z iniciativy pražských jezuitů. Tato cesta je značena na mapách Stablního katastru, kde prochází ve stopě bývalé silnice do Prahy. Z původních 44 kapliček se podnes zachovalo 16. V řešeném území se nacházejí dvě – kaple Kájovská a kaple Jeníkovská.

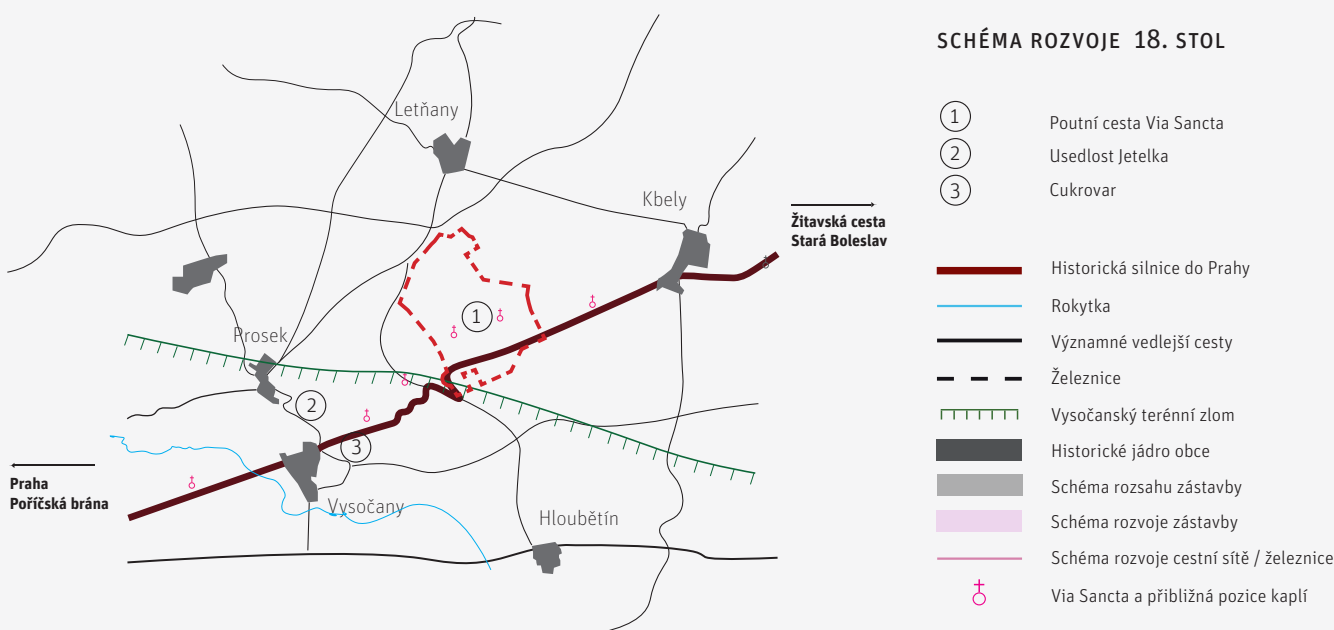
Klíčový svah byl využíván pro pěstování vína a nacházelo se zde několik usedlostí. Podle usedlosti Krocínka je pojmenovaná vilová čtvrť, dodnes je zachována například usedlost Flajšnerka sousedící s již zaniklou usedlostí Jetelka ②. S příchodem industrializace se v severní části Vysočan začala rozvíjet průmyslová výroba. Cihelnu a cukrovar ③, založený už v roce 1835 Bedřichem Freyem, později doplnily továrny průmyslníka Emila Kolbena.

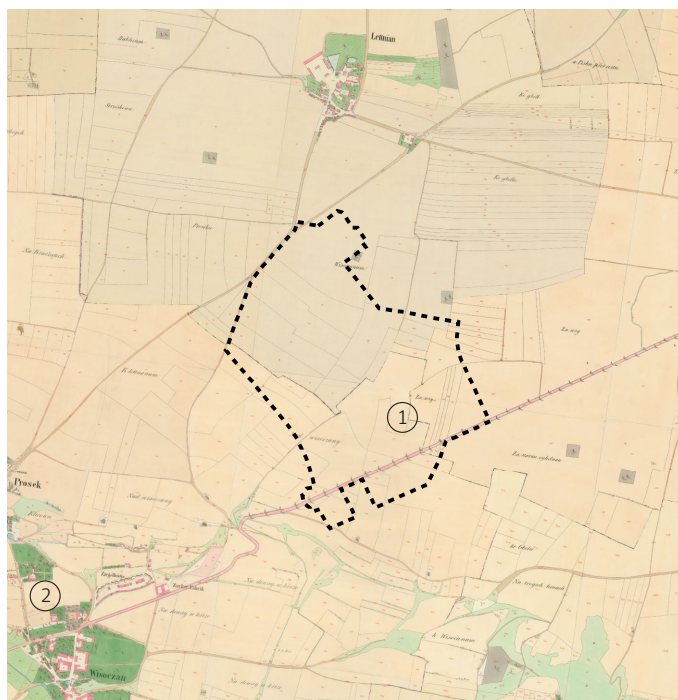
Zhruba mezi Vysočany a Kbely při dnešní ulici Mladoboleslavská se nacházela Černínova cihelna, která sehrála důležitou roli při výstavbě letiště Kbely, kdy dočasně sloužila jako sklad letounů. Zásadním vstupem do území bylo vybudování trasy Turnovsko-kralupsko-pražské dráhy ④, které podpořilo i následný rozvoj průmyslu v okolí. Trať do Neratovic dlouhá 34 km byla otevřena v roce 1872.



1764-1768

I. Vojenské mapování, originální měřítko 1 : 28 800





1842

Stabilní katastr

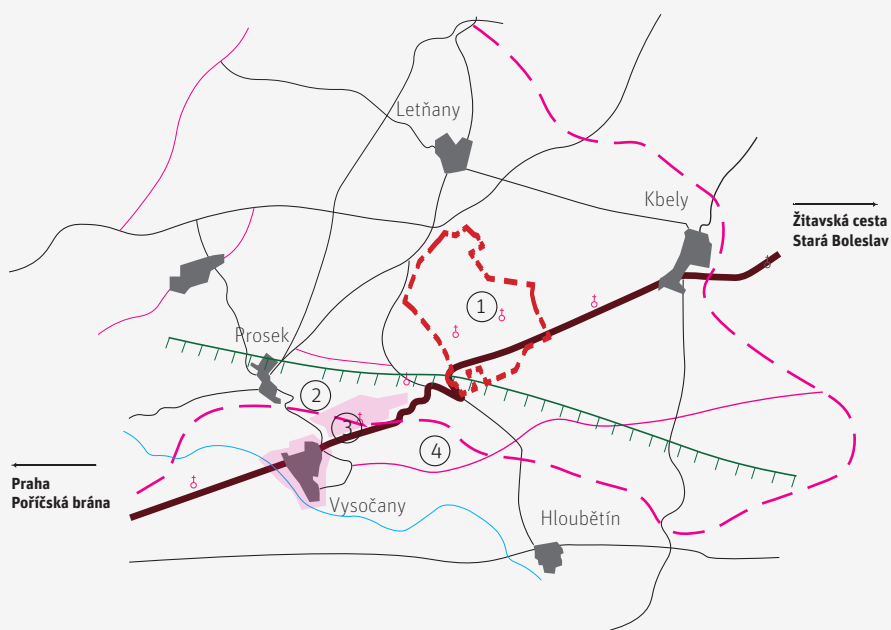


1836-1852

II. Vojenské mapování

SCHÉMA ROZVOJE 19. STOL

- ① Poutní cesta Via Sancta
- ② Usedlost Jetelka
- ③ Cukrovar
- ④ Turnovsko-kralupsko-pražská dráha
- Historická silnice do Prahy
- Rokytka
- Významné vedlejší cesty
- - - Železnice
- Vysočanský terénní zlom
- Historické jádro obce
- Schéma rozsahu zástavby
- Schéma rozvoje zástavby
- Schéma rozvoje cestní sítě / železnice
- ♀ Via Sancta a přibližná pozice kaplí



VÝVOJ ÚZEMÍ 1900 - 1950

Vývoj okolí Letňan a Kbely po roce 1900 znamenal především rozmach v letectví a průmyslu. V roce 1896 založil Emil Kolben ve Vysočanech továrnu Kolben a spol., později známou jako Českomoravská-Kolben-Daněk (ČKD). Továrny prošly několika vlnami rozšíření ve východním směru, což umožnila územní rezerva kolem železniční trati.

V roce 1918 bylo založeno letiště Kbely ⑤, na které v průběhu několika let navázalo letiště Letňany a továrny Letov ⑥. Spolu s rozvojem letectví byly při severní straně dnešní Mladoboleslavské ulice budovány kasárna a zázemí pro rozvíjející se letiště.

V tomto období vzniklo také několik kolonií rodinných domů. Při areálu kbelských kasáren jde o kolonii Kbeličky. Severně od vesnice Prosek vznikl Nový Prosek, který v 70. letech obklopilo prosecké sídliště. Vznikla také vilová čtvrť Krocínka ⑧, kde si nechávali budovat vily vysočanští továrníci a letečtí konstruktéři. Příkladem je funkcionalistická Hajnova vila od architekta Ladislava Žáka.

Rozvoj Letňan je spojen s rokem 1925, kdy se ke kbelskému letišti přestěhovala vojenská továrna na letadla LETOV a spolu s tím zde vzniklo jedno z nejvýznamnějších československých letišť. V roce 1927 zde vznikla civilní část Vojenského leteckého ústavu studijního, dnes známého jako Výzkumný a zkušební letecký ústav, v roce 1931 přibyla další letecká továrna – Avia a nakonec letecká divize koncernu ČKD.



1909-1914

Orientační plán Prahy a sousedních obcí

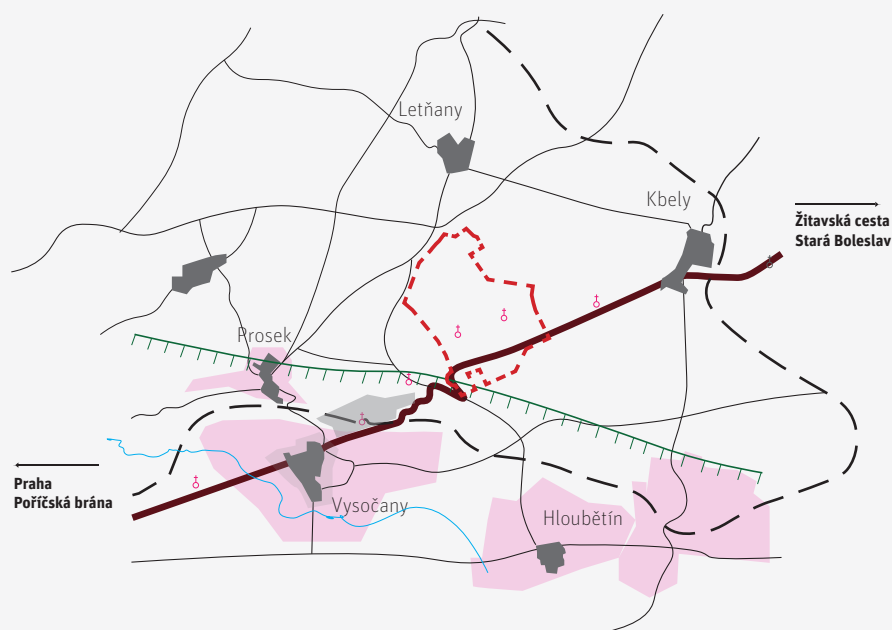
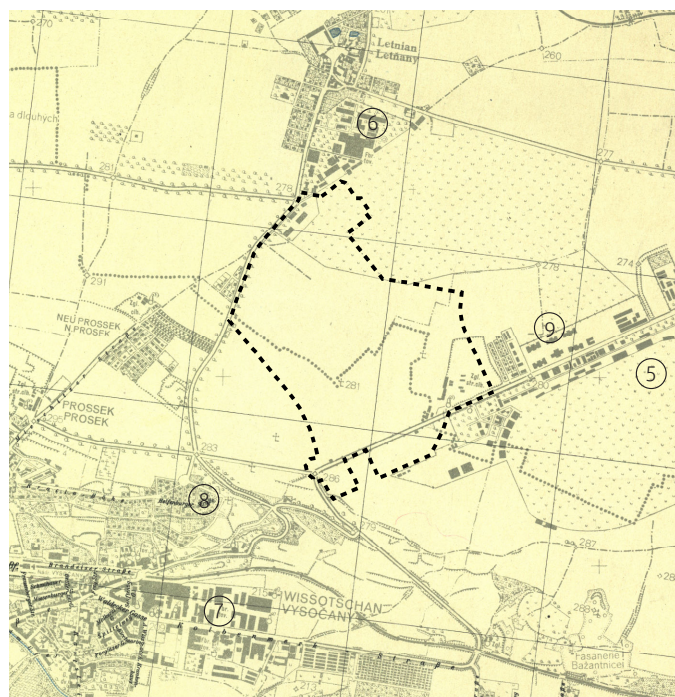


SCHÉMA ROZVOJE KOLEM 1914

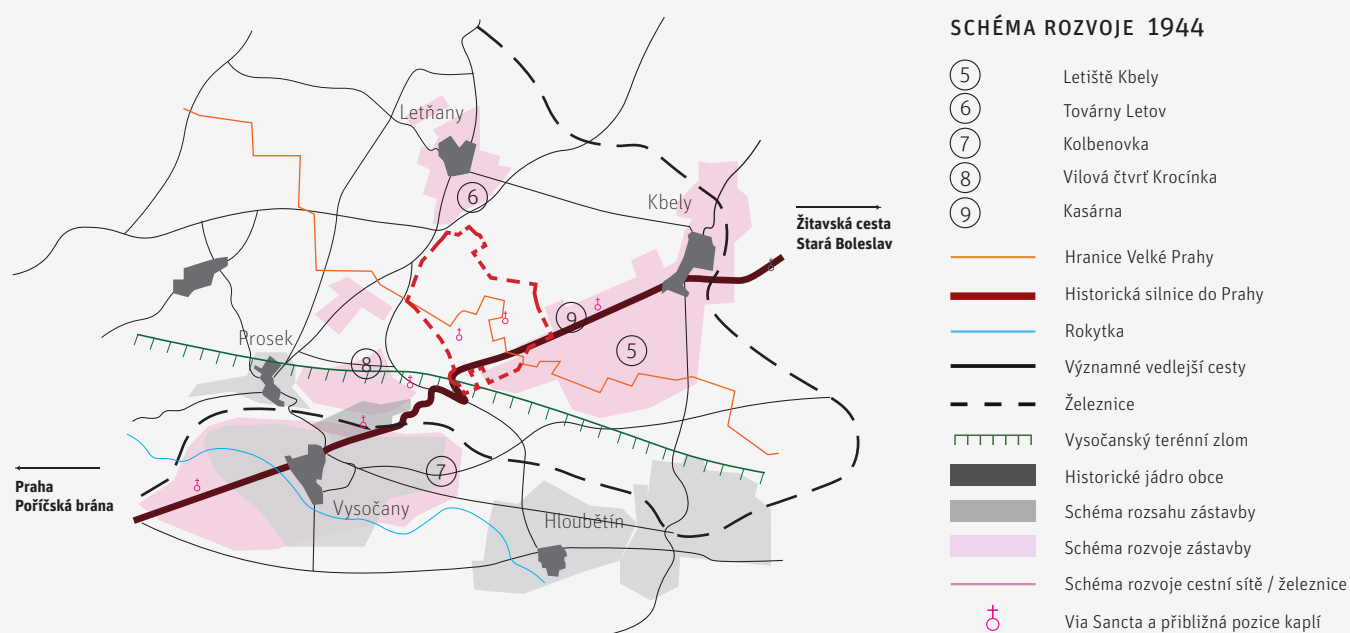
- Historická silnice do Prahy
- Rokytka
- Významné vedlejší cesty
- - - Železnice
- | | | | Vysočanský terénní zlom
- Historické jádro obce
- Schéma rozsahu zástavby
- Schéma rozvoje zástavby
- Schéma rozvoje cestní sítě / železnice
- ♀ Via Sancta a přibližná pozice kaplí



1938
Orientační plán hlavního města Prahy



1944
Plán Prahy



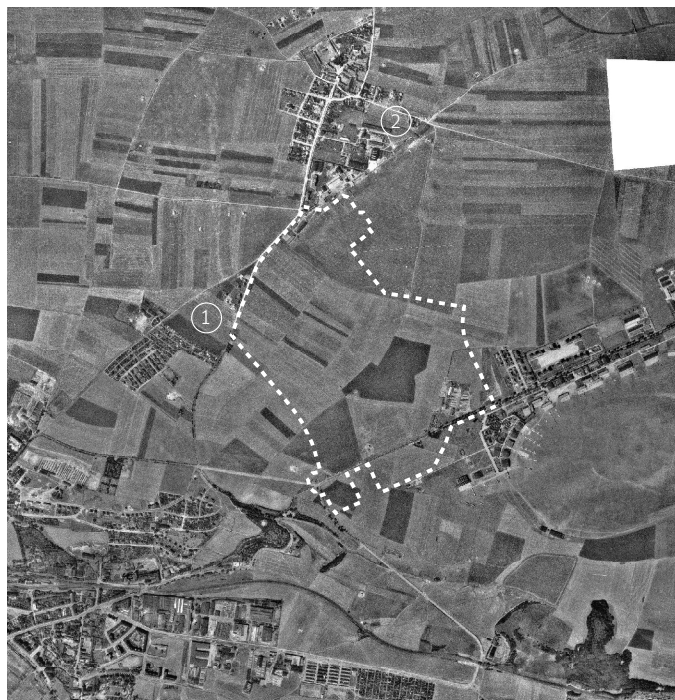
VÝVOJ NA HISTORICKÝCH ORTOFOTOMAPÁCH 1938 - 1953

Letecké snímky z období před druhou světovou válkou a těsně po ní potvrzují vývoj zaznamenaný v historických mapách.

Meziválečné představy o podobě území pražské severní terasy ovlivnil především proud výstavby zahradních měst dle ideálů Ebeneзера Howarda. Před druhou světovou válkou se Letňany a Kbely rozšířily o několik takových celků a paralelně s tím vznikaly nouzové kolonie ① na Proseku a v severní části Kbel (dnešní Nouzov).

Zároveň došlo k rozšíření průmyslu a výrobních areálů Letov ② a Avia a k výstavbě hangárů, které dnes patří k muzeu Stará Aerovka ③.

Ke konci druhé světové války se letiště Kbely a letiště Letňany společně s továrními komplexy staly terčem strategického spojeneckého bombardování, které zasáhlo i část civilního obyvatelstva Letňan a Kbel. Poválečná obnova se území mezi Letňany a Kbely zásadně nedotkla, došlo pouze k dílčím dostavbám v rámci areálů letišť a výstavbě několika bytových domů mezi Krocínkou, Proseckým hřbitovem a Starým Prosekem ④ z období poválečné dvouletky 1947–1948.



1938



1944



1953

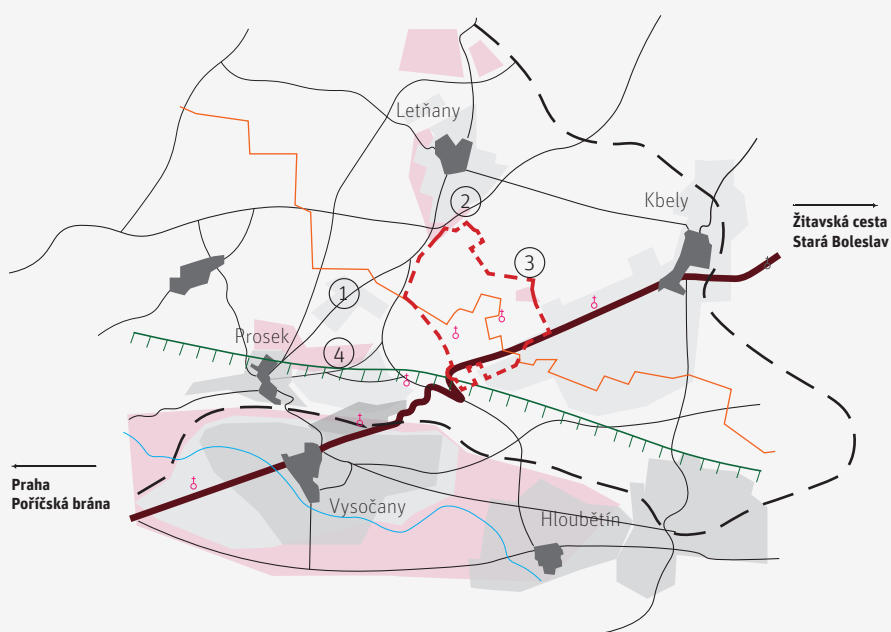


SCHÉMA ROZVOJE K ROKU 1953

- ① Nouzová kolonie na Proseku
- ② Továrny Letov
- ③ Hangáry Letiště Letňany
- ④ Nová výstavba bytových domů kolem hřbitova
- Hranice Velké Prahy
- Historická silnice do Prahy
- Rokytka
- Významné vedlejší cesty
- Železnice
- Vysočanský terénní zlom
- Historické jádro obce
- Schéma rozsahu zástavby
- Schéma rozvoje zástavby
- Schéma rozvoje cestní sítě / železnice
- ♀ Via Sancta a přibližná pozice kaplí

VÝVOJ NA HISTORICKÝCH ORTOFOTOMAPÁCH 1966 - 1989

Druhá polovina 20. století významně ovlivnila podobu území výstavbou tzv. Severního Města, pod které spadají sídliště Prosek ⑤ a Letňany ⑥. V roce 1964 začala výstavba sídliště Prosek se související vysočanskou estakádou. Ta propojila Prosek s Vysočany ⑦. Současně s výstavbou proseckého sídliště probíhala stavba klíčových autobusových garáží ⑧.

V 70. letech se přistoupilo k budování sídliště Letňany, podél západního okraje původní letňanské zástavby. V rámci budování průmyslového polookruhu se do území začíná propisovat budoucí komunikace Kbelská ⑤, která na severu navazuje na Libereckou a Čínoveckou silnici. V průběhu 70. let také došlo k dalšímu rozšiřování průmyslových areálů.



1966



1975



1988-9

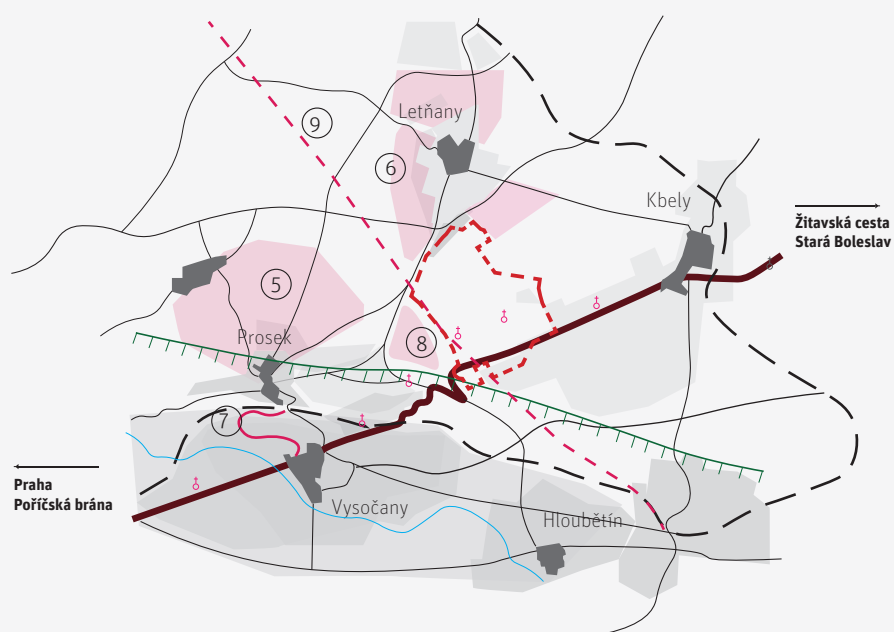


SCHÉMA ROZVOJE K ROKU 1988

- ⑤ Sídlíště Prosek
- ⑥ Sídlíště Letňany
- ⑦ Vysočanská estakáda
- ⑧ Garáže Klíčov
- ⑨ Průmyslový polookruh
- Historická silnice do Prahy
- Rokytka
- Významné vedlejší cesty
- - - Železnice
- Vysočanský terénní zlom
- Historické jádro obce
- Schéma rozsahu zástavby
- Schéma rozvoje zástavby
- Schéma rozvoje cestní sítě / železnice
- ♀ Via Sancta a přibližná pozice kaplí

VÝVOJ NA HISTORICKÝCH ORTOFOTOMAPÁCH 2001 - 2021

V 90. letech byl dokončen úsek kapacitní komunikace Kbelská a u Prosecké ulice byl vystavěn dnešní Technický a zkušební ústav stavební Praha ⑩. V polovině devadesátých let se západně od ulice Tupolevova začalo s výstavbou obchodního centra ⑪, při ulici Beranových poté s výstavbou hal PVA ⑫. Na přelomu tisíciletí se postupně zpřesňovaly úvahy o budoucím využití řešeného území. V roce 1997 byla vypsaná urbanisticko-architektonická soutěž o návrh na nový pražský veletržní areál. S tímto záměrem souviselo i prodloužení linky metra C skrz Prosek do Letňan ⑬ a navázání její konečné stanice na projektovaný areál. V roce 2008 byly otevřeny dvě nové stanice a vybudována ulice Beladova, dle připravovaných plánů výstavního areálu. Areál podle navržené koncepce nebyl dosud zbudován. V roce 2008 byly zahájeny i úpravy budoucího lesoparku Letňany ⑭.

Mezi lety 2010 a 2021 probíhala živelná výstavba podél existujících modernistických celků. V území přibýlo několik rezidenčních souborů na okraji Letňan a výstavba proběhla i na rozhraní Proseku a Střížkova.



2001



2010

2021

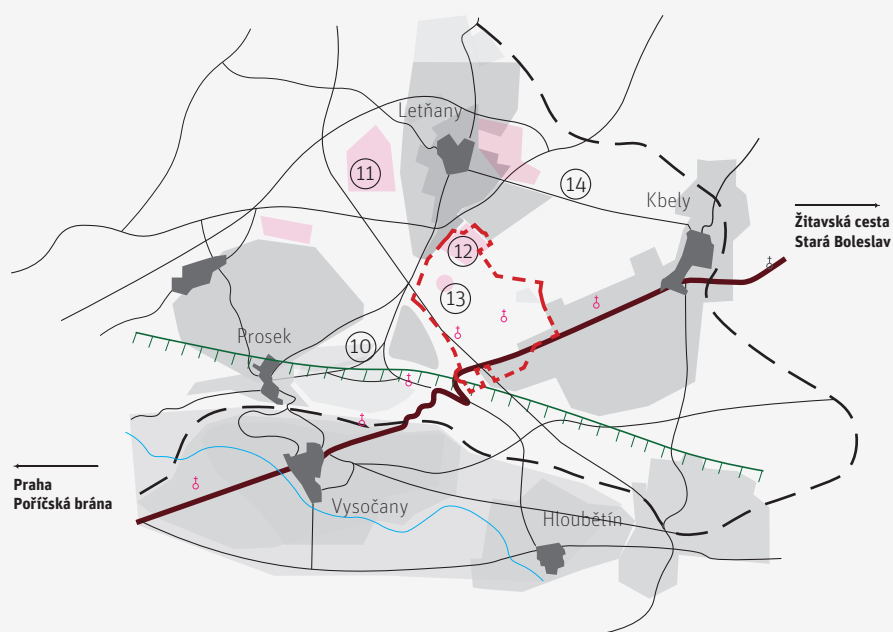


SCHÉMA ROZVOJE K ROKU 1988

- ⑩ Technický a zkušební Ústav stavební Praha
- ⑪ OC Letňany
- ⑫ PVA Letňany
- ⑬ Konečná stanice metra C
- ⑭ Lesopark Letňany
- Historická silnice do Prahy
- Rokytka
- Významné vedlejší cesty
- - - Železnice
- | | | | Vysočanský terénní zlom
- Historické jádro obce
- Schéma rozsahu zástavby
- Schéma rozvoje zástavby
- Schéma rozvoje cestní sítě / železnice
- ♀ Via Sancta a přibližná pozice kaplí

ČAKOVICE KBELY LETŇANY
ÚZEMNÍ STUDIE 1:5000



Územní studie aglomerace Čakovice - Kbely - Letňany, I. varianta
Útvár hlavního architekta hl. m. Prahy
vedoucí ateljiéru: Ing. arch. Jiří Novotný
 1968
 [2]

Obrazová anketa
Anketa pro R. 69/68

územní studie aplomrace č.
I. ETAPA VÝSTAVBY
I VARIANTA

ČAST URBANISTICKÁ	ING. A. Z. WOJNA
ČAST DOPRAVNÍ	ING. Z. KLÍKA
ČAST VOZOVNÁHO	ING. R. ŠIMŠEK
ČAST OBŽALOVACÍ	ING. M. VELAŘ
ČAST KRESCITICKÁ	ING. T. MARTÍNEK

APLOMRACE
KREGLIL

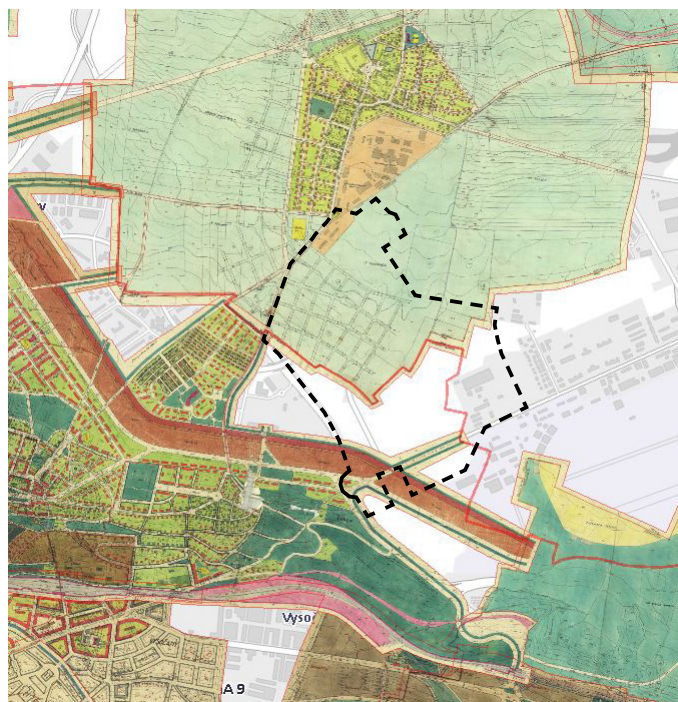
HISTORICKÉ PLÁNOVÁNÍ

Plány na výstavbu v území mezi Kbely a Letňany se objevovaly již v koncepcích Státní regulační komise. V té době byly obce kolem řešeného území malými vesnickými celky, mezi kterými se nacházelo vojenské letiště, první stavby továren Letov a Výzkumného leteckého ústavu. Představy o rozvoji těchto sídelních celků se odehrávaly na základně ideální vize obytné zástavby na periferii města v podobě zahradních měst.

Poválečné uvažování o rozvoji města přineslo i potřebu vystavět na pláních nad Vysočany nové obytné sídliště. V 60. letech tak bylo naplánováno sídliště Prosek projektované architektem Jiřím Novotným, posléze i sídliště Letňany. Řešené území, vzhledem k blízkosti letišť a souvisejícím limitům, dlouho nebylo předmětem zájmu. Uvažovalo se zde vždy o výrobních plochách nebo zemědělství. Výjimkou byl pouze záměr výstavby takzvaného Skladového obvodu Letňany, který projektoval v roce 1966 Vojenský projektový ústav Praha, který však nikdy nebyl realizován.

V této kapitole jsou seskupeny historické územní plány a regulační výkresy, které dokládají dobové uvažování o rozvoji města. Za zmínku stojí i skutečnost, že skrz řešené území probíhala hranice Velké Prahy. K připojení Letňan a Kbel k Praze došlo v roce 1968.

HISTORICKÉ ÚZEMNÍ PLÁNY PRO PRAHU

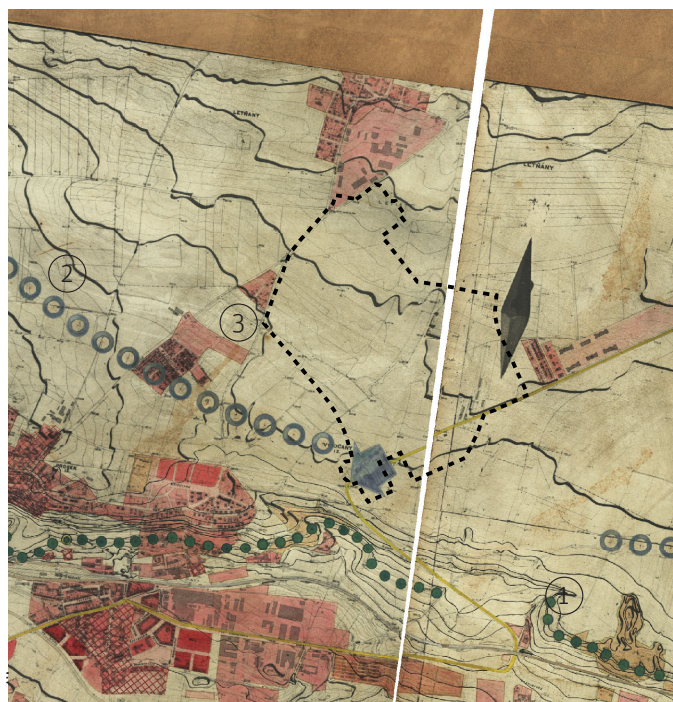
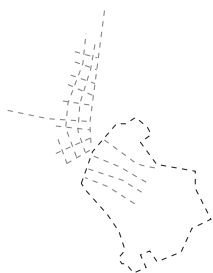


1935

Regulační plán Státní regulační komise

V návrhu přehledného regulačního a zastavovacího plánu pro obec Letňany z roku 1935 je patrná racionální parcelace pro výstavbu zahradního města, které navazovalo na již vystavěné části na Proseku a Klíčově.

Zatímco na území dnešního sídliště Prosek zástavba tvořila kompaktnější a hustší celky, Letňany a Kbely se měly rozšiřovat v podobě drobné zástavby rodinných domů. Přibližně podél tehdejší hranice Velké Prahy měl vyrůst pás zástavby se skladišti a výrobou oddělující město od vesnických celků v zemědělské krajně.

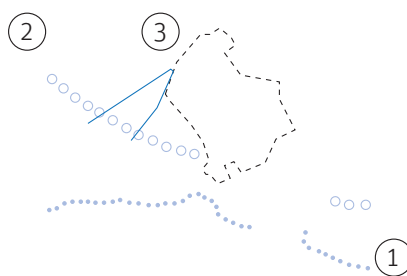


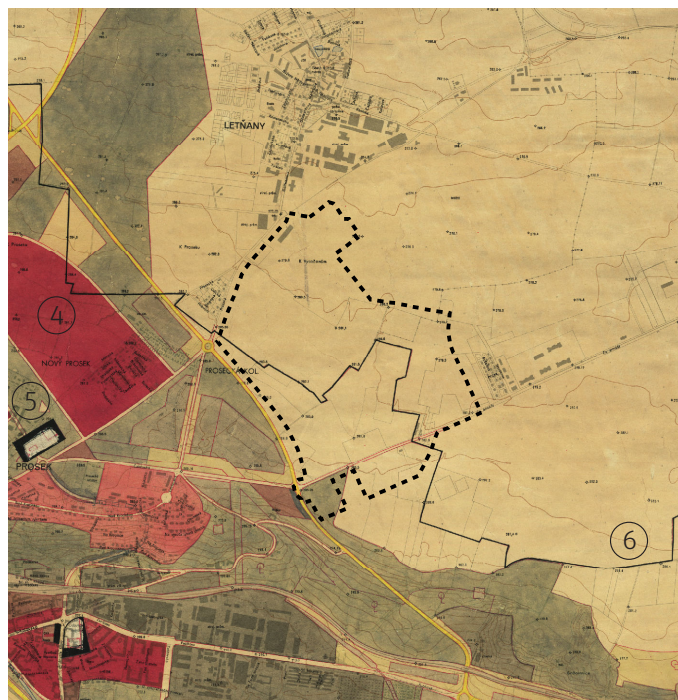
1955

Směrný územní plán hlavního města Prahy

Směrný územní plán hlavního města Prahy pracuje s terénními a krajinnými konfiguracemi a vyznačuje některé důležité linie. Jedním z nich je vysočanský zlom ① jako důležitý pražský panoramatický terénní svah. Severněji, přibližně ve stopě dnešní Kbelské, je vyznačen důležitý „vstupní obzor“ ②.

Rozvoj výstavby je zaměřen na již stávající urbanistické celky a rozšíření kbelského letiště. V případě kolonií rodinných domů jde o rozšiřování vilové čtvrti Krocínka a kolonie Nový Prosek ③, která byla koncipována jako pás podél dnešní Prosecké ulice. Dnes je z tohoto záměru znatelný trojúhelník zástavby rodinných domů mezi ulicemi Opočenská a Beranových a část kolonie Nový Prosek, které jsou dnes rozděleny komunikací Kbelská a částí proseckého sídliště.



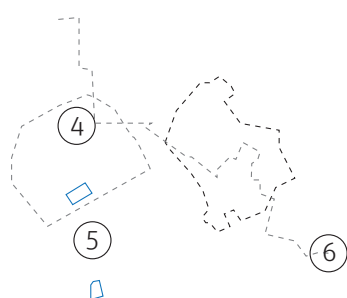


1964

Návrh směrného územního plánu hlavního města Prahy

Návrh územního plánu z roku 1964 vymezuje prostor sídliště Prosek ④ s vyšším společenským centrem ⑤, které se má nacházet u dnešního kruhového objezdu Prosecká–Čakovická. Hranice města Prahy byla vymezena severně od Kbelské ulice a zasahovala i do nově plánovaného sídliště ⑥.

V rámci velkých silničních tahů je vymezena ulice Kbelská s kruhovým objezdem v místech dnešní mimoúrovňové křižovatky Kbelská–Prosecká. Ve vzniklém trojúhelníku byla vymezena plocha pro výrobu a sklady. V roce 1973 zde byly otevřeny autobusové garáže Klíčův.

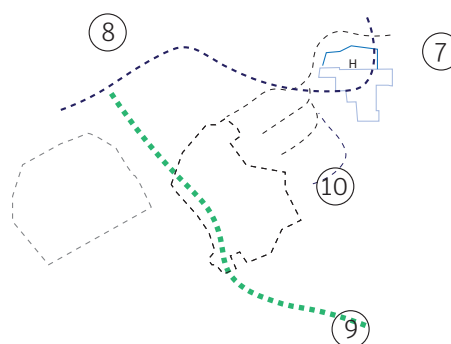


1971

Revize směrného územního plánu hlavního města Prahy

Začátkem sedmdesátých let je vymezeno území pro stavbu sídliště Letňany. Objevuje se zde vedení Městského okruhu s návaznostmi na ulici Kbelskou a s propojením k nové komunikaci, která by vedla vedle areálu letiště Letňany. Mezi Čakovicemi a Kbely na území dnešního lesoparku je vymezena plocha pro novou nemocnici s přílehlou zástavbou ⑦.

Metro je plánováno povrchově skrz Ďáblice, Střížkov, dále severně kolem Letňan, kde mělo přejít pod povrch a navazovat zastávkou u nové nemocnice a konečnou stanicí v Čakovicích ⑧. Oproti dnešnímu stavu by se metro nedotklo sídliště Prosek. Řešeným územím prochází zelený pás při komunikaci Kbelská značený jako „lesy“ ⑨. Zbytek území je dělen na plochy skladů, služeb a technických zařízení, které mají být obsluhované uvažovanou vlečkou ⑩.



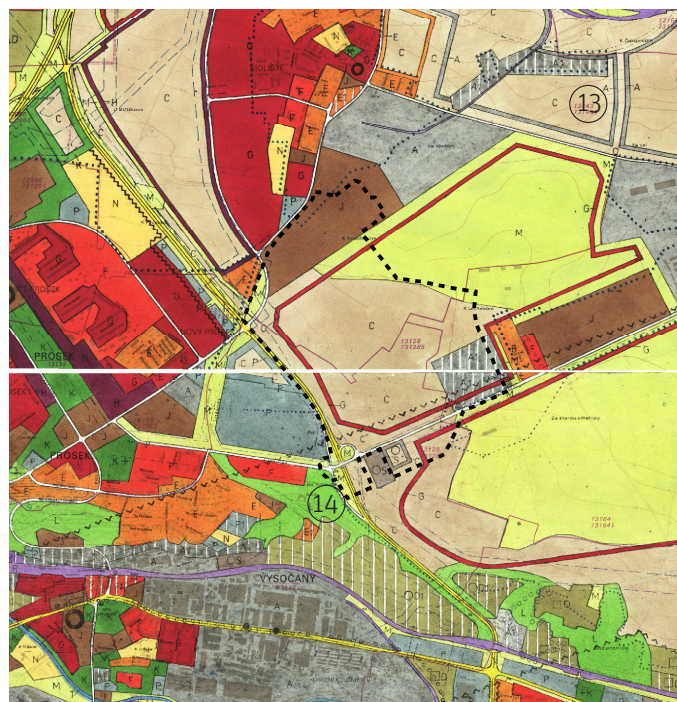
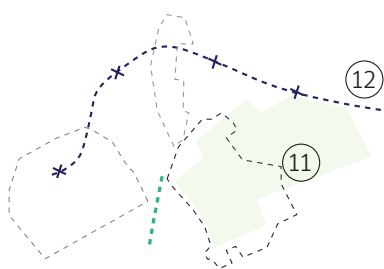


1976

Směrný územní plán hlavního města Prahy

Ve směrném územním plánu z roku 1976 je řešené území oproti předcházejícím úvahám vedeno jako zemědělská plocha ⑪. Plochy bytové výstavby jsou značeny červenou až oranžovou barvou a podle výšek odstupňovány. Od ambiciózního plánu zastavění prostoru mezi Čakovcem a Kbely se upustilo, zůstává však vedení linie metra s rozdílným ukončením, které je řešeno odbočkou do Kbel ⑫.

Touto reorganizací by se nacházely stanice mezi Prosekem, Letňany a Kbely v polích. V prostoru vedle autobusových garáží Klíčov se objevuje izolační zeleň, jsou vytyčeny trasy a ochranná pásma vedení energetických sítí. Řešeného území se dotýká vymezení plochy pro výrobu a sklady severně od Mladoboleslavské ulice.

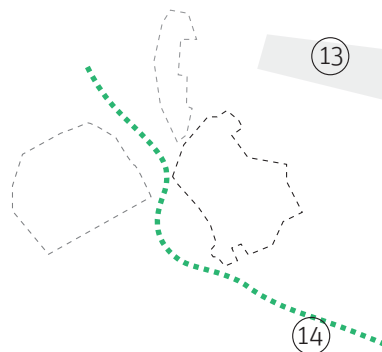


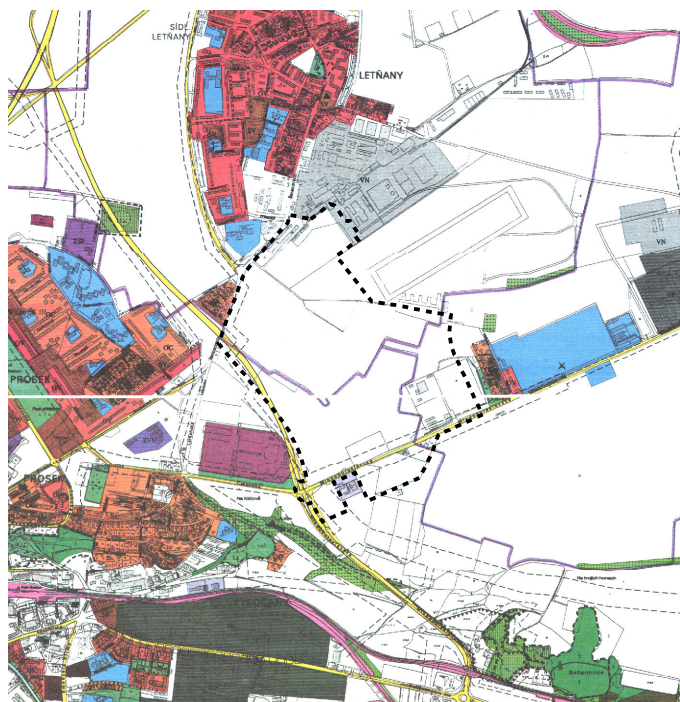
1986

Územní plán hlavního města Prahy

Ve druhé polovině 80. let se začalo uvažovat o prostoru letiště Letňany a přilehlých zemědělských plochách jako o územních rezervách. Rozvoj výrobních ploch se předpokládal severně od řešeného území v prostoru kolem železniční tratě ⑬.

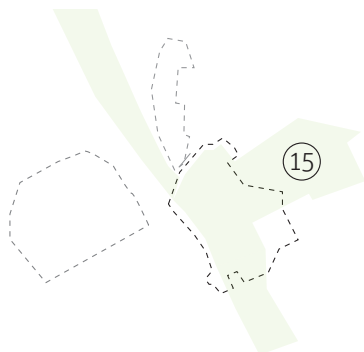
Konečná stanice metra C se přesunula do Kobylis bez výhledu možného propojení směrem k rozvoji v severovýchodní části Prahy. Zelené propojení ⑭ je potvrzeno vedle areálu klíčovských garáží, kde by mělo navazovat na klíčovské sady a dále do Vysočan.



**1994**

Územní plán hlavního města Prahy

Územní plán hlavního města Prahy z roku 1994 do značné míry předznamenává dnešní obraz území. Plocha řešeného území je rozdělena mezi tři městské části – Prahu 18, 19 a 9. Úvahy o prodloužení trasy metra C do Letňan zde nejsou patrné. Plocha řešeného území je vedena jako zemědělská ⑮.





Sídliště Prosek, Park Přátelství, 1988, [01]

VÝZNAMNÉ URBANISTICKÉ CELKY

Jako hodnotné urbanistické celky jsou v kapitole popsány sídliště Prosek a Letňany, letiště Kbely a letiště Letňany. Pro podrobnější popis byly vybrány specificky komponované celky, které mají významný dopad na podobu této části města.

Zdroje použité v kapitole čerpají zejména z archiválií, které jsou dostupné v archivu IPR Praha. Doplňující informace a obrazový doprovod byl čerpán z veřejně dostupných zdrojů na webových portálech nebo z literatury týkající se historie letectví v Československu.

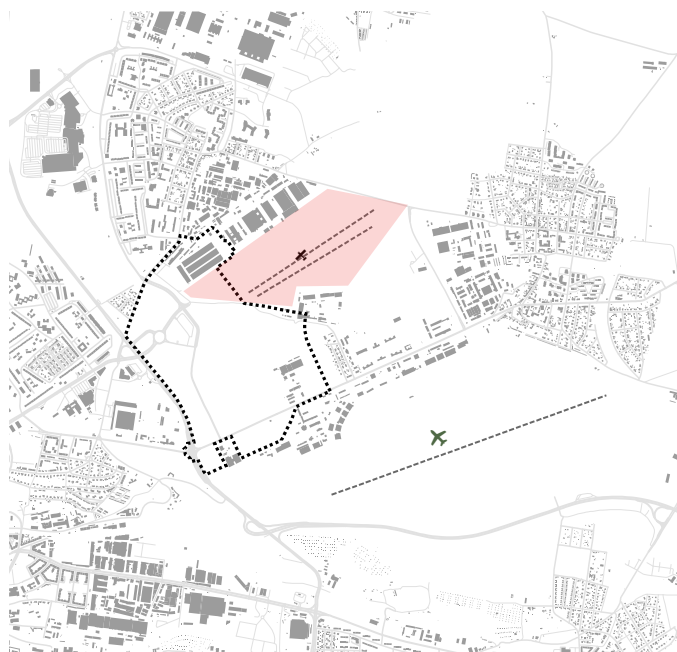
LETIŠTĚ LETŇANY

Založeno 1923

Letiště vzniklo v roce 1923, kdy zde byl postupně vybudován tovární komplex LETOV. Ten byl doplněn o další provozy, které z kapacitních důvodů nebylo možné zajistit na sousedním letišti Kbely. V průběhu druhé světové války byl výrazně rozšířen výrobní provoz a letiště sloužilo i pro zalétávání nových letadel. Na jaře roku 1945 byla celá oblast bombardována spojeneckými vojsky. Od roku 1927 zde sídlí Vojenský letecký ústav studijní, dnes Výzkumný a zkušební letecký ústav.

V roce 2005 byla plocha letiště prohlášena národní přírodní památkou, jejímž předmětem byl biotop a populace kriticky ohroženého sysla obecného. V současnosti jsou v provozu dvě paralelní vzletové dráhy (860 x 25 m) a přistávací plocha pro vrtulníky. Letištní plocha zároveň příležitostně slouží pro pořádání koncertů. Letiště funguje pro veřejné vnitrostátní lety a neveřejné mezinárodní lety.

[3]



Letiště Kbely, 20. léta 20. stol [4]



Továrna Letov, Letňany, [5]

LETIŠTĚ KBELY

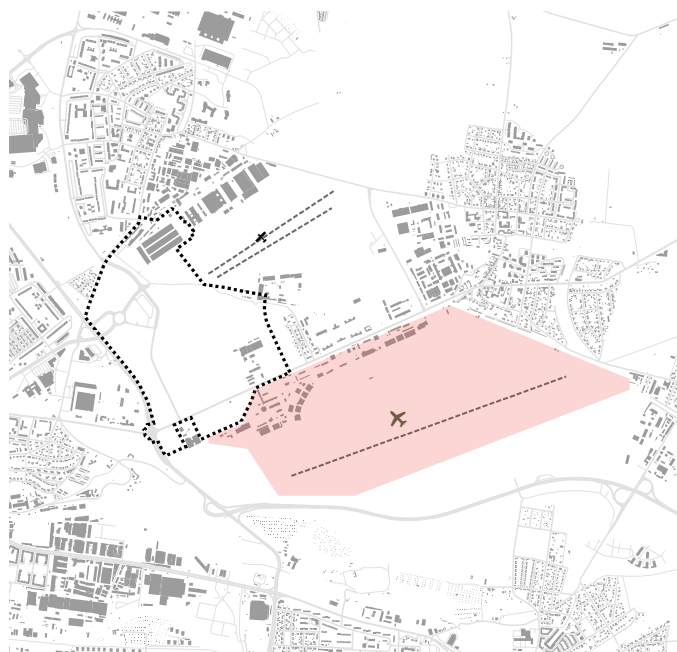
Založeno 1918

Letiště Kbely bylo vybudováno v roce 1918 jako první plnohodnotné letiště na území Čech po 1. světové válce. V roce 1920 zde vznikly takzvané Gočárovovy domky (od roku 1958 zapsané na seznam kulturních památek), které sloužily pro správu letiště. Později byly přemístěny do pražské zoo, kde jsou dodnes. Historie letiště je také spojena s vysíláním Radia Praha, které zde ze stanu začalo vysílat v roce 1923. Ke konci dvacátých let byla také vybudována vodárenská věž dle návrhu architekta Otakara Novotného, která zároveň sloužila k řízení letového provozu. Součástí areálu kbelského letiště je i soubor pěti hangárů, které vznikaly mezi lety 1920 a 1940 a dnes jsou památkově chráněny.

V roce 1968 zde bylo otevřeno letecké muzeum, v letní sezoně je přístupné pro veřejnost.

V současné době zde sídlí 24. základna dopravního letectva, v areálu se nachází také Vojenský technický ústav letectva a protivzdušné obrany (od roku 1922) a Letecké muzeum Kbely (od roku 1968).

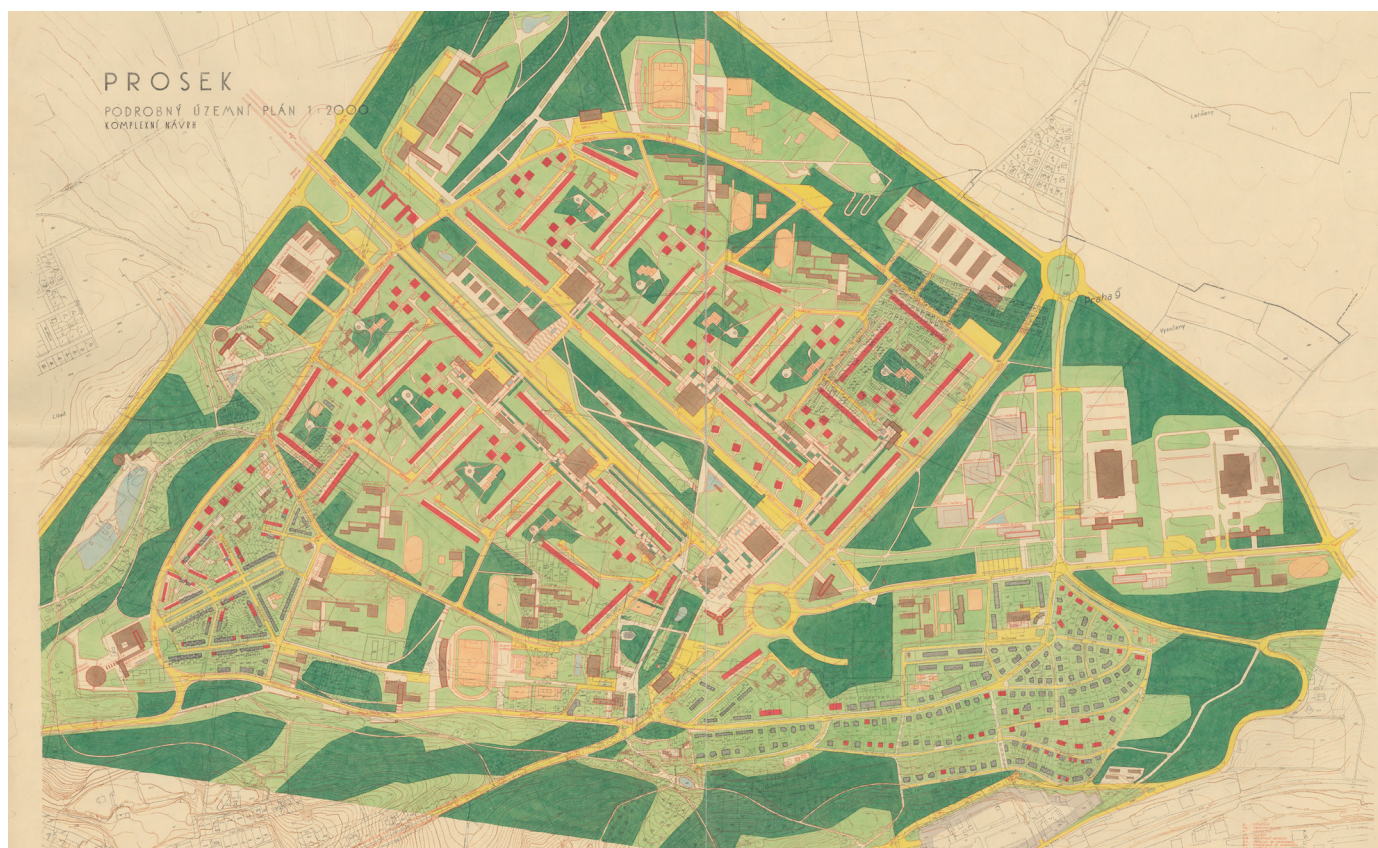
[6]



Letiště Kbely, 30. léta 20. stol.



Gočárovovy domky, [7]



Podrobný územní plán Prosek, 1962 [9]



Sídliště Prosek, 70. léta [10]



Výstavba Vysočanské estakády, 1967 [11]

SÍDLIŠTĚ PROSEK

Výstavba	1964 – 1971
Rozloha	174 ha
Kapacity	cca 10 300 bytů a 22 300 obyvatel

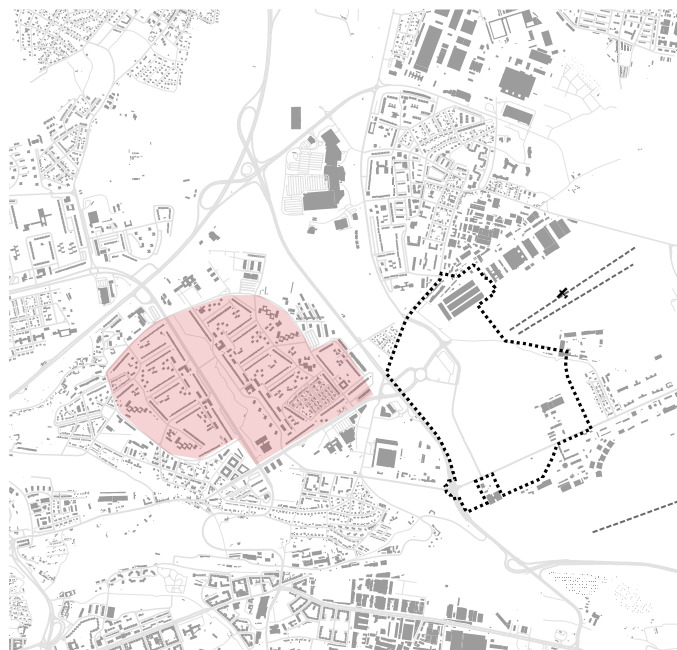
Prosecké sídliště vznikalo v rámci plánování tzv. Severního Města, jehož výstavba se týkala čtyř velkých obytných celků – sídliště Bohnice, Kobylisy, Dáblice a Prosek s celkovou plánovanou kapacitou kolem 100 000 obyvatel. Sídlíště je v současné době dopravně obslouženo linkou metra C. Stanice Prosek a Střížkov byly zprovozněny v květnu 2008.

Sídliště leží v Praze 9 v katastrálním území Střížkov a Prosek. Územně je vymezeno ze severozápadu trasou ulice Liberecké, dále k východu zastavbou kolem ulice Lovosické (směrem ke Kbelské, kromě tzv. Nového Proseku), k jihu pak ulicemi Prosecká – Vysočanská (část) – Litoměřická, dále Střížkovská a opět Liberecká. Na okolní části města je Prosek napojen ulicemi Libereckou a Vysočanskou.

Základem koncepce území byl vítězný návrh kolektivu J. Novotného z veřejné soutěže z roku 1961. Podrobný územní plán z roku 1962 zpracovali J. Novotný, V. Durdík, M. Polívka, M. Vaic a J. Mitáš. Sídlíště se stavělo v letech 1964–1972, autorem projektu byl J. Růžička. Později realizovaný ústřední park Přátelství navrhl O. Kuča.

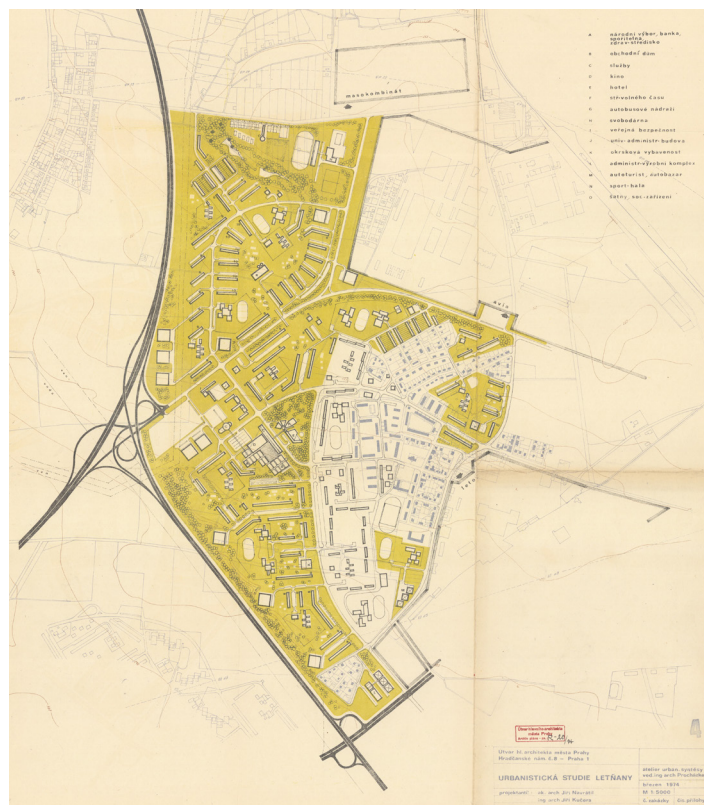
Sídliště se skládá ze čtyř obytných okrsků se základním vybavením soustředěným do lineárních pěších center. Z vyšší čtvrtkové vybavenosti má Prosek polikliniku, střední školy, obchodní dům a sportovní areál. V území jsou některé další funkce (hotel, ubytovna zdravotních sester atd.).

[8]





Stude PÚP Letňany, 1970, [12]



Urbanistická studie Letňany, 1974, [13]

Stude PÚP Letňany, 1971, [14]



SÍDLIŠTĚ LETŇANY

Výstavba 1974 - 1983

Rozloha 35 ha

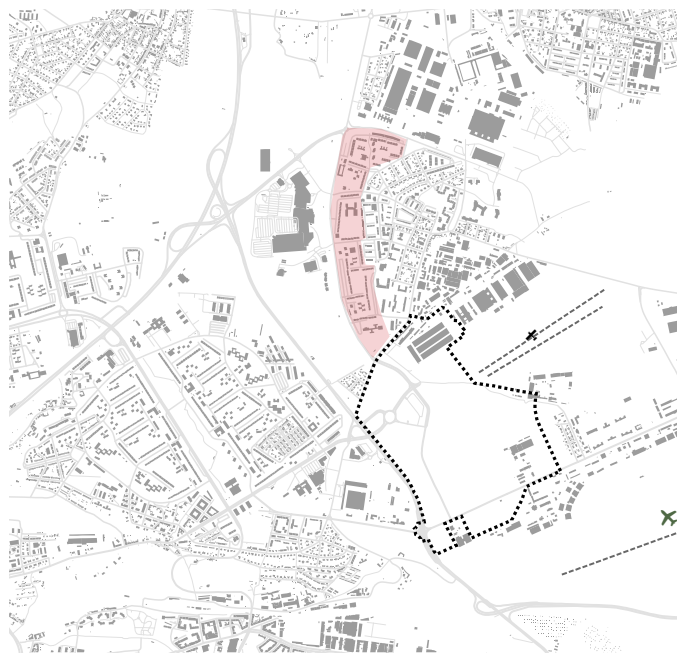
Kapacity cca 1 470 bytů a 4 200 obyvatel

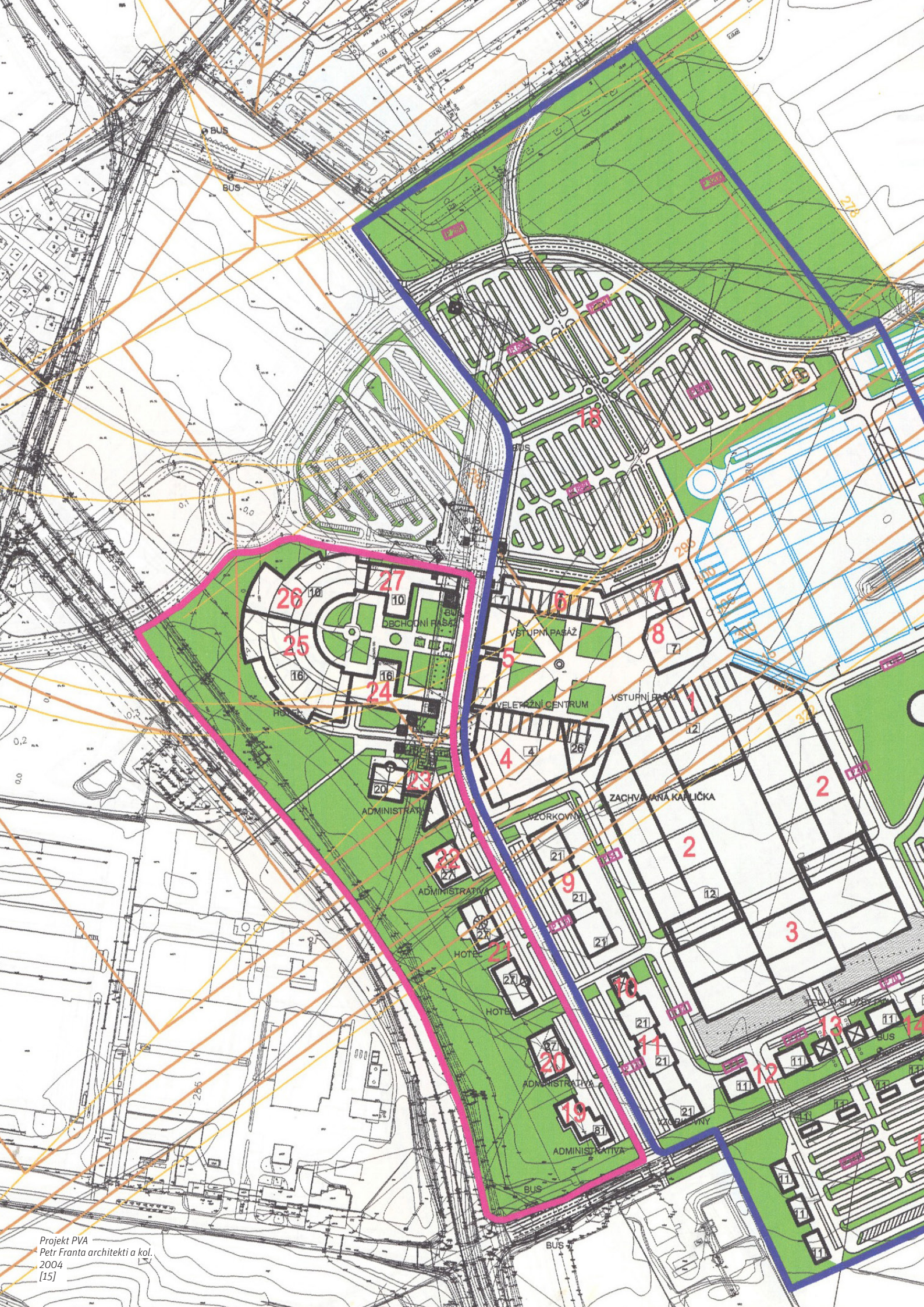
Sídlíště v Letňanech vznikalo v několika etapách v 70. letech minulého století. V roce 1968 byly Letňany připojeny k Praze a krátce na to se zde začalo se stavbou panelového sídlíště. Sídlíště bylo vystavěno na zemědělských plochách západně od Starých Letňan a v rámci sídlíště vzniklo i nové severojižní propojení, dnešní ulice Tupolevova.

Území, kde se dnes nachází letňanské sídlíště, bylo řešeno v 70. letech několika studiemi. V roce 1970 vznikla studie pro podrobný územní plán z iniciativy Útvaru hlavního architekta hlavního města Prahy, autory tohoto dokumentu byli J. Hejtmán, G. Šindelka a L. Vlček. Tato studie řešila území v přibližném rozsahu dnešního sídlíště a pozemky v těsné blízkosti stávající zástavby severním směrem, kde byla navržena zástavba řadových domů. V jižní části pak měla vzniknout rozsáhlá sportoviště. Tato studie byla vypracována ve dvou variantách a jejím účelem bylo vyřešit vztahy mezi nově navrženým dopravním řešením, asanací staré části obce, proběhlou výstavbou mezi lety 1960–1970 a další výstavbou pro potřeby průmyslu.

Druhá varianta od stejného kolektivu autorů byla posléze realizována v rozsahu dnešního pásu podél ulice Tupolevova, plochy podél Kbelské jsou pak uvažovány jako územní rezervy.

V roce 1974 vznikla studie, která si kladla za cíl vyřešit celý pás území kolem dnešní Kbelské a Cínovecké s návazností na stávající zástavbu. Návrh vznikl pod taktovkou architektů Jiřího Navrátila a Jiřího Kučery a představoval velkorysou modernistickou strukturu nového sídlíště s lokálním centrem v místě přibližně dnešního OC Letňany.





ALTERNATIVNÍ KONCEPCE PRO VRÚ LETŇANY

Úvahy o budoucnosti rozvojového území Letňany–Kbely začaly nabývat na významu v 90. letech, kdy bylo území v novém územním plánu označeno jako velké rozvojové území a jeho rozvoj podmiňován podrobnější dokumentací. Na přelomu tisíciletí se připojily debaty o vedení linky metra C a jejím zakončení právě v poli mezi Prosekem a Letňany v návaznosti na výstavbu nového pražského výstavního areálu. Tato vize byla v roce 2003 stvrzena v programovém prohlášení tehdejší rady města a v návaznosti na již zpracované koncepty se začala projektovat stanice metra. Stanice byla v roce 2008 otevřena, nicméně od projektu pražského výstaviště se upustilo. Paralelně se kolem roku 2005 začalo uvažovat o možné kandidatuře na pořadatelství letních olympijských her a spojení výstavby veletržního areálu s dočasnou funkcí pro olympijské hry. Tyto úvahy dospěly do několika studií proveditelnosti, ale Praha od kandidatury záhy upustila.

Kapitola byla zpracována na základě dostupných dat z archivu IPR Praha, veřejně dostupných zdrojů a dobových zpráv v tisku, které mapovaly tehdejší situaci a vize pražské politické reprezentace. Kapitola obsahuje nerealizované záměry (v případě vize pražského veletržního areálu se zrealizovala pouze stanice metra a ulice Beladova).

STÁTNÍ REGULAČNÍ KOMISE PRO PRAHU A OKOLÍ (SRK 1920 - 1939)

NÁVRH PŘEHLEDNÉHO REGULAČNÍHO A ZASTAVOVACÍHO PLÁNU

Schematický regulační a zastavovací plán hlav. města Prahy - 1930

Se vznikem Velké Prahy v roce 1922 vyvstávala stále intenzivnější potřeba koordinovaného plánování celého území města, které vzniklo spojením třiceti sedmi, do té doby nezávislých, obcí a osad [16]. Státní regulační komise, která vznikla na popud řady odborných institucí byla na svou dobu přiměřeně inovativním uskupením, které mělo za úkol do roku 1929 zpracovat a předložit ke schválení regulační a zastavovací plán pro celé území Velké Prahy. Kromě Velké Prahy však působnost komise přesahovala i za hranice města a vztahovala se na další obce v zázemí Prahy. To tehdy odpovídalo přibližně dnešní rozloze hl. m. Prahy.

Komise tak působila jako první metropolitní plánovací orgán, který zpracoval koncepce pro zástavbu Prahy a prostorově vymezil regulaci pro výrazný objem zástavby, která v meziválečném období v Praze vznikla.

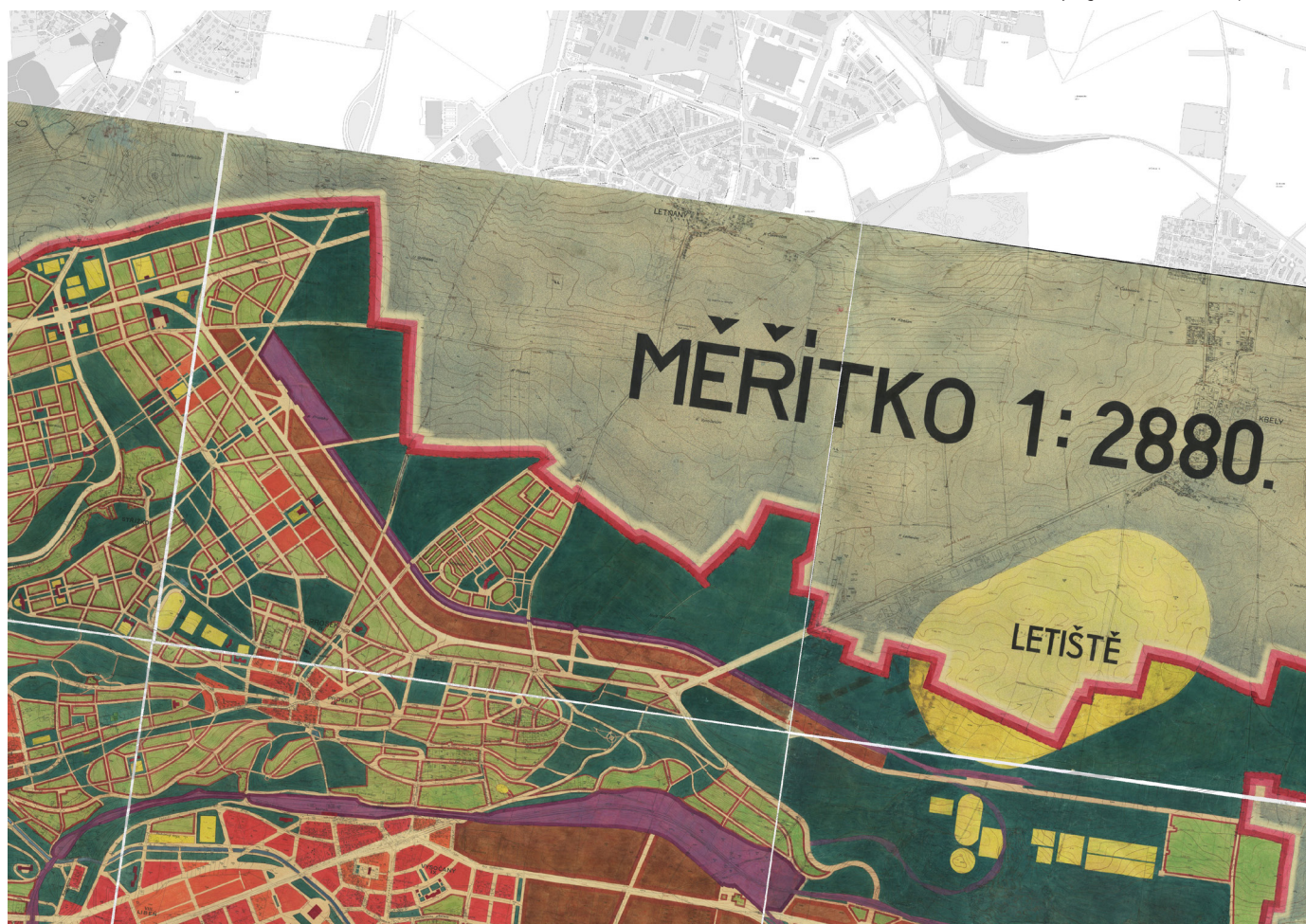
Území dnešního Velkého rozvojového území Letňany-Kbely bylo Státní regulační komisí řešeno v rámci regulačního a zastavovacího plánu pro obec Letňany. Ten vymezuje plochy pro rozšíření Letňan formou zahradního města - izolované zástavby rodinných domů

v blocích. Podobnou formu zástavby navrhuje i pro dnešní VRÚ. Bloky jsou v plánu naznačené, bez bližšího popisu. Jednatlo se tedy patrně o ideové vymezení, či územní rezervu a podklad pro dělení pozemků jako příprava na budoucí zaústavbu území.

Za zmínku stojí pás skladovacích ploch vymezený podél hranice Velké Prahy, který měl patrně oddělit zástavbu obce od jejího zázemí a vytvořit dostatečné rezervy pro rozvíjející se průmysl.

Pražský geoportál umožňuje zobrazení soutisku několika dokumentů zpracovaných Státní regulační komisí pro různé obce a v různých letech. Díky tomu je možné vedle sebe porovnat jednotlivé plány pro rozvoj Prahy zpracované mezi lety 1928 a 1936.

Schematický regulační a zastavovací plán, 1930



Soutisk návrhu přehledného regulačního a zastavovacího plánu pro části území Prahy - VIII (Severní Libeň a Střížkov) s přilehlým územím Prahy - IX (Prosek a Vysočany), 1936, přehledného regulačního a zastavovacího plánu obce Kbely, 1928 a návrhu přehledného regulačního a zastavovacího plánu pro obec Letňany, 1934



ZÁMĚR VÝSTAVBY NOVÉHO PRAŽSKÉHO VÝSTAVNÍHO AREÁLU

PRAŽSKÝ VÝSTAVNÍ AREÁL LETŇANY - KBELY

H + H Havrda Hexner a kolektiv, 1998 - 2002 [17]

Koncem roku 1996 rozhodlo pražské zastupitelstvo o přípravě a výstavbě nového výstavního areálu. V první fázi bylo vytipováno několik lokalit v Praze. Na základě tohoto odborného prověření a v rámci tehdejších prací na konceptu územního plánu Prahy rozpracoval Útvar rozvoje hlavního města Prahy počátkem roku 1997 dvě lokality – v Ruzyni a v Letňanech.

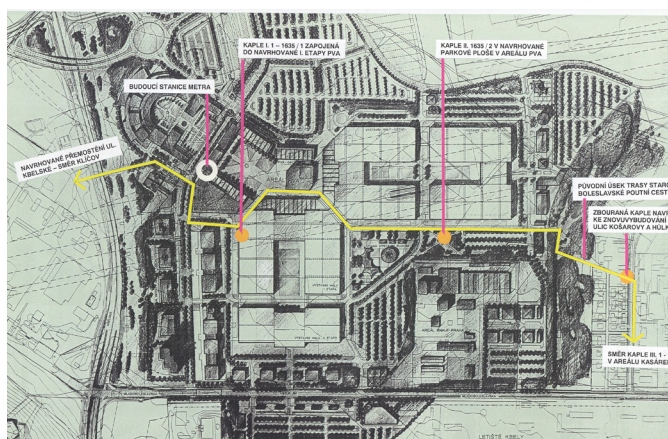
V březnu 1997 vyhlásilo hlavní město dvoufázovou soutěž pro vyhledání strategického partnera k založení obchodní společnosti pro přípravu, realizaci výstavby a provozování nového pražského výstaviště se spoluúčastí hl. m. Prahy. Vítězem soutěže se stala ABF, a.s., která posléze založila s hlavním městem akciovou společnost Pražský výstavní areál (PVA). Autory architektonické koncepce vítězného návrhu byli BRIX a FRANTA ARCHITEKTI, s.r.o., autory urbanistického řešení Havrda + Hexner.



Pražský veletržní areál, Havrda - Hexner architekti, 2002



Pražský veletržní areál, Havrda - Hexner architekti, varianta podoby zástavby 2002

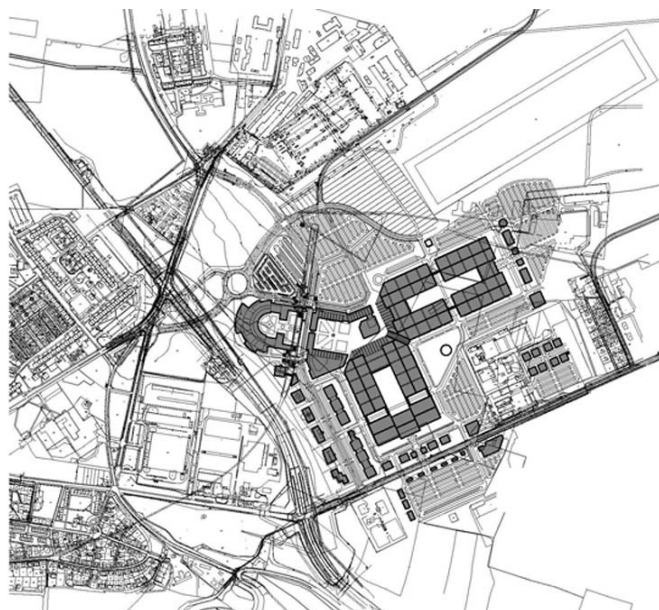


Pražský veletržní areál, Havrda - Hexner architekti, osa Via Sancta 2002

ÚZEMNÍ STUDIE – VELETRŽNÍ AREÁL PRAHA

Petr Franta atchitekti & assoc., s.r.o., 2005 [18,19]

Úvahy o využití řešeného území se pojí s výstavbou prodloužení linky C. Konečná stanice Letňany měla navazovat na pražský veletržní areál, který měl být vystavěn na celé ploše velkého rozvojového území (VRÚ). V roce 2003 byl záměr potvrzen pražskými radními a vznikla územní studie. Projektanty byla studia Petr Franta architekti a H+H architekti. Vestibul metra měl přímo navazovat na vstupní a obchodní pasáž nového areálu, při ulici Kbelská mělo vzniknout několik hotelů. Území mezi autobusovým nádražím a areálem letiště Letňany mělo být kvůli výškovému omezení využito pro rozsáhlá parkoviště.



Situace, Pražský výstavní areál



Vizualizace, Pražský výstavní areál



Vizualizace, Pražský výstavní areál

ZÁMĚR VÝSTAVBY OLYMPIJSKÉ VESNICE

STUDIE VYUŽITÍ ÚZEMÍ PRO LOH 2016

více autorů, urbanistická vize ADNS architekti, 2003 [20]

Úvahy o možnosti být pořadatelskou zemí pro Letní olympijské hry 2016 se začaly veřejně diskutovat kolem roku 2003, kdy v Praze probíhalo zasedání Mezinárodního olympijského výboru. V rámci takzvané „severní varianty“ se uvažovalo o vybudování hlavního ceremoniálního stadionu v Letňanech. V roce 2005 studio ADNS vypracovalo studii možného logistického uspořádání budoucího areálu v Letňanech. Návrh počítal se zpětným využitím areálu pro účely veletrhů.

Projekt řešil postupně budovaný pražský veletržní areál, sestávající z výstavních hal jednotného rozměru navzájem spojených krytou pěší promenádou.



Možná podoba olympijského stadionu, ADNS architekti

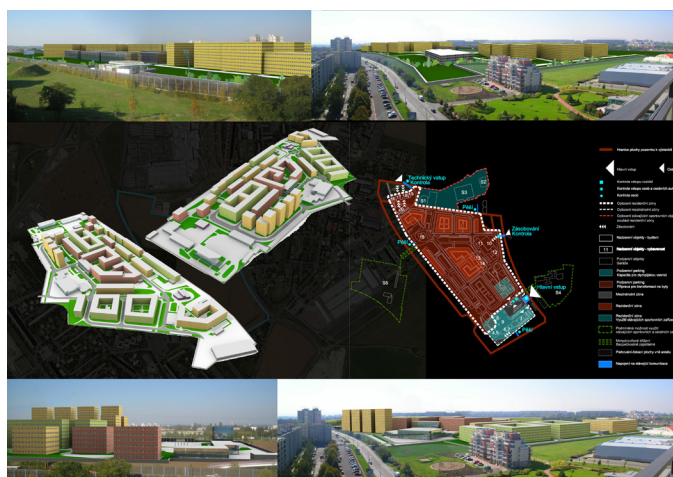


Možná podoba olympijského stadionu, ADNS architekti

OVĚŘENÍ VARIANTNÍHO UMÍSTĚNÍ A PROSTOROVÉHO ROZSAHU OLYMPIJSKÉ NEBO MEDIÁLNÍ VESNICE

D plus, projektová a inženýrská a.s., 2004 [21]

Studie prověřuje možnost umístit mediální či olympijskou vesnici na pozemky mezi ulicemi Tupolevova, Kbelská a Opočenská. Obytné bloky jsou navrženy kolem centrální haly, která je umístěna při ulici Tupolevova. Dominanta je poté umístěna v jižní části pozemku v podobě čtyř bodových objektů.



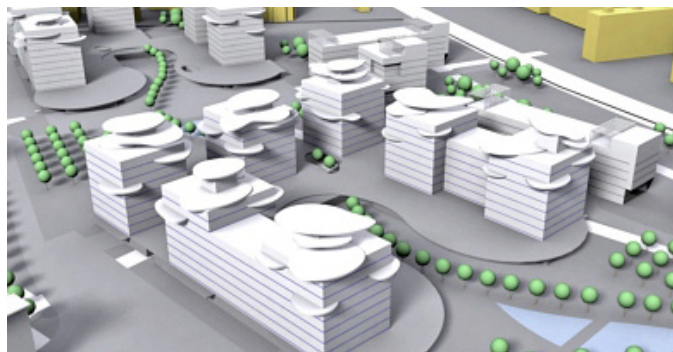
Olympijská vesnice, Letňany - západ

OVĚŘENÍ UMÍSTĚNÍ OLYMPIJSKÉ A MEDIÁLNÍ VESNICE V PRAZE - LETŇANY ZÁPAD

atelier Dům a město, 2007 [22]

Studie olympijské vesnice na pozemcích západně od Letňan byla zpracována z důvodů kapacitního ověření tohoto území. Při návrhu se sledovalo několik zásad, mezi nimi například důraz na budoucí variantní využití. Kapacity počítaly se 16 000 sportovců.

Hlavní výzvou bylo území funkčně napojit na stávající infrastrukturu a vyhovět limitům, které jsou dány ochrannými pásmy letišť.



Hmotové uspořádání, Olympijská a mediální vesnice, Letňany

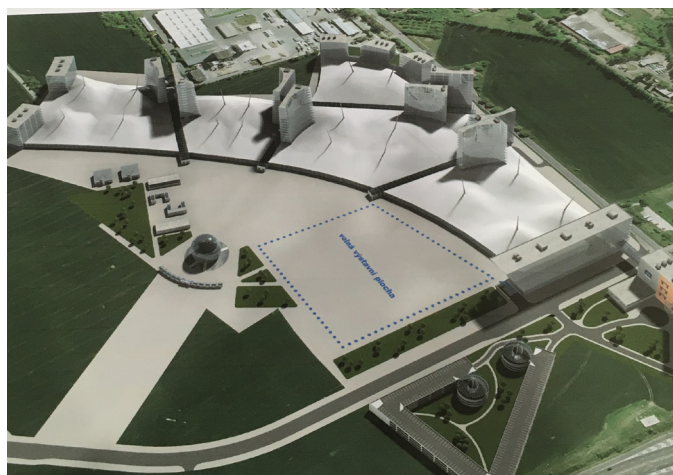


Hmotové uspořádání, Olympijská a mediální vesnice, Letňany

KONCEPT ŘEŠENÍ PRAŽSKÉ SEVERNÍ TERASY PRO LOH A PVA

Metroprojekt a.s., Sportovní projekty s.r.o, 2007 [23]

Návrh Metroprojektu pro PVA (pražský veletržní areál) s možnou transformací na stadion v Letňanech je postaven na kompoziční ose dané předešlým návrhem od studia H+H architekti a Petr Franta architekti. Studie počítá s vedením ulice Beladova dle současného stavu. Kolem Kbelské a areálu PVA jsou umístěna rozsáhlá parkoviště, která jsou doplněna o několik parkovacích domů při křížení ulic Kbelská a Mladoboleslavská. Při severovýchodní hraně řešeného území se nachází ceremoniální stadion a několik tréninkových hřišť.



Hmotové ověření umístění Olympijského stadionu v Letňanech

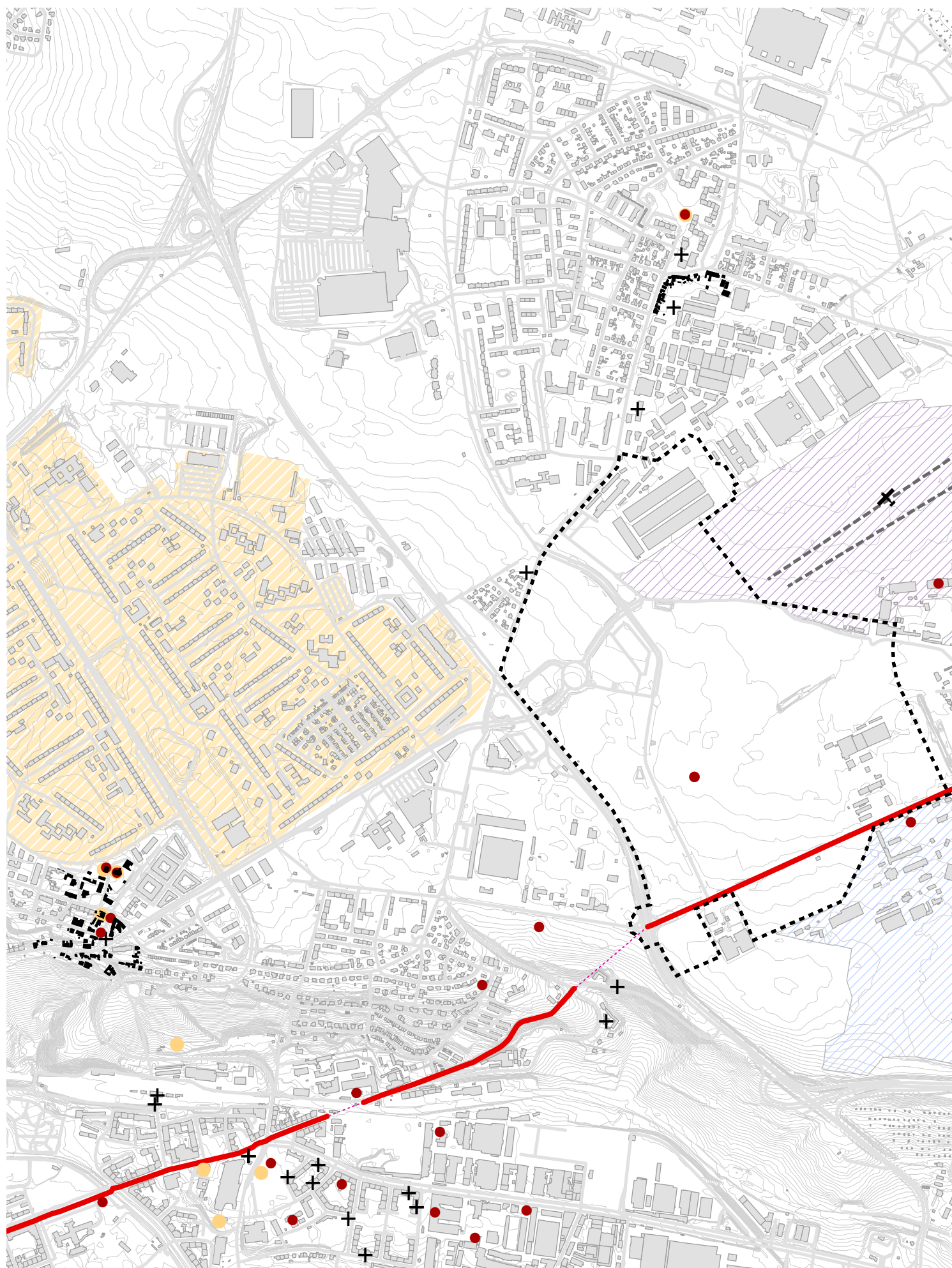


Vinařský sloup, 17. stol.
Náves bývalé obce Prosek, dnes ulice Na Proseku

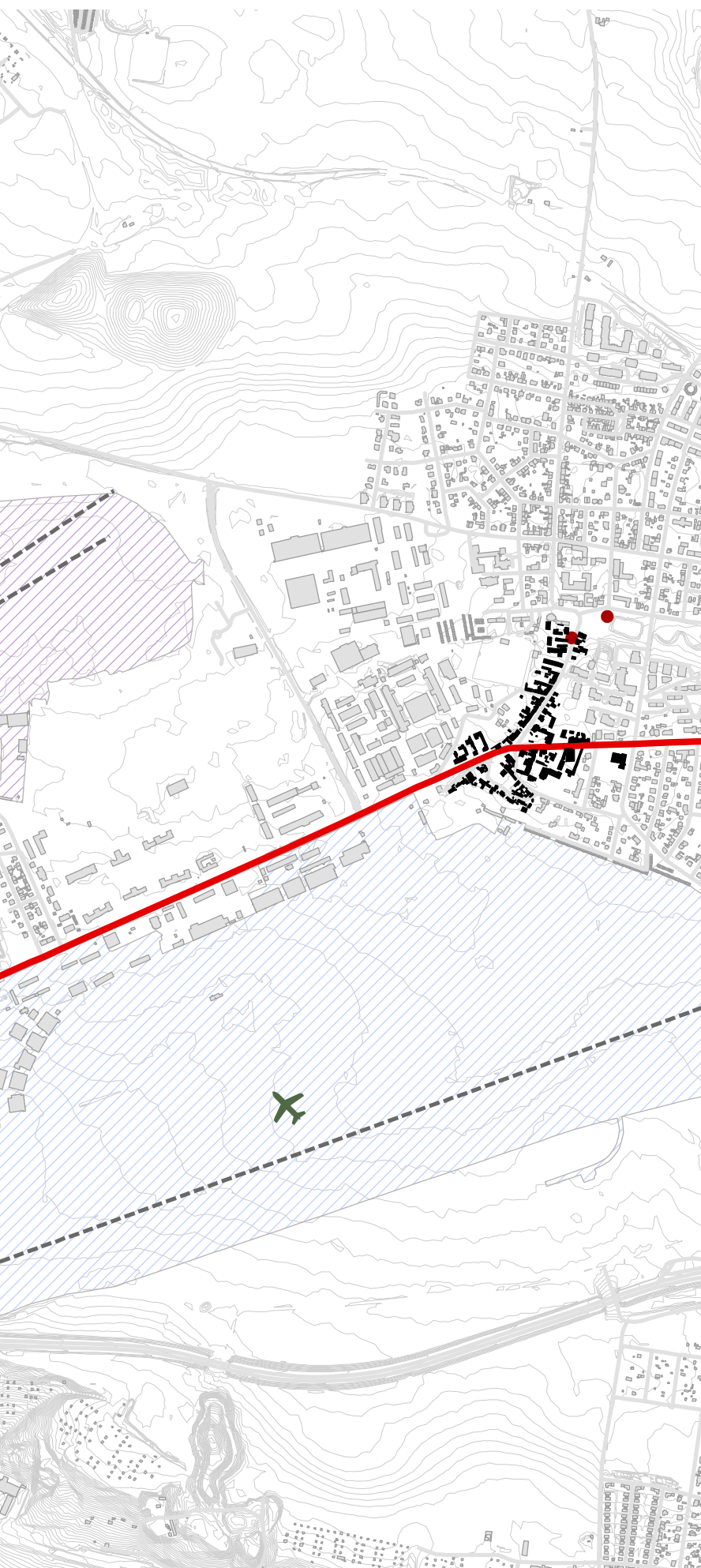
HISTORICKÉ STOPY V ÚZEMÍ

Přes mnohé odvážné koncepce, o kterých se v rámci budoucího rozvoje území uvažovalo, slouží plochy mezi Prosekem, Letňany a Kbely stále zemědělské výrobě. Přestože se v samotném řešeném území v historii neodehrála zásadní změna (kromě vybudování konečné stanice metra C a přilehlého parkoviště P+R), okolní sídla zažívala v průběhu minulého století zásadní proměny. I tak ve Kbelích, Letňanech i na Proseku dodnes nalezneme historické stopy, které dokumentují postupný vývoj severovýchodní části Prahy.

Nejvýznamnější podíl na dnešní podobě území mají zejména vojenské letiště Kbely a sportovní letiště Letňany, které představují dlouhodobý limit pro výstavbu, ale na druhou stranu také silný prvek místní identity. Praha 18 i Praha 19 se ve svých znacích odkazují k významné letecké minulosti, která se odehrávala na jejich území.



HISTORICKÉ STOPY V ÚZEMÍ



Nemovitě kulturní památky

- KP s neprověřenou lokalizací
- KP s prověřenou lokalizací

Historické stopy

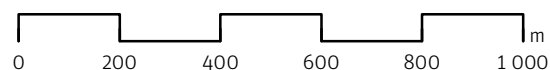
- ✚ Pietní místa a válečné hroby
- Historicky významné stavby
- Historická radiála
- Pozměněná nebo zaniklá trasa
- ▨ Letiště Kbely
- ▨ Letiště Letňany
- ▨ Achitektonicky cenné soubory

Historická jádra obcí

- Vesnická struktura

Podklad

- ▨ Hranice území
- ▨ Stávající zástavba



VESNICKÁ JÁDRA OBCÍ

Významnou stopou v území jsou bývalá jádra obcí Letňany, Kbely a Prosek, která byla v průběhu 20. století různou měrou nahrazena jinou výstavbou. Bývalé historické jádro Letňan bylo v 70. letech asanováno, tudíž z bývalé návsi, statku a rybníka můžeme dnes vidět pouze frontu několika domů v původní stopě obce. Kbely o svůj statek také v průběhu času přišly, poslední křídlo bylo zbouráno v roce 2008. Nejzachovalejší historickou zástavbu lze pozorovat na Proseku, kde se zachovala podélná náves navazující na kostel sv. Václava. V průběhu příprav na výstavbu proseckého sídliště byl vytvořen plán asanace staré části Proseku, avšak tím, že sídliště bylo zbudováno na plošině severněji od bývalé obce, si Starý Prosek strukturu zachoval a asanována byla pouze nouzová kolonie, která kdysi přiléhala k zástavbě rodinných domů dnes obklopených sídlištěm.

PROSEK



Prosecká náves, domy č.p 57 a čp 61 [28]



Hostinec U Brabců, 60. léta [28]



Pohled na viniční Boží muka při Prosecké silnici vedoucí na Prosek, 1953 [29]

LETŇANY



Zaniklý statek č.p. 3 [24]



Letňanské koupaliště zaniklé při asanaci centra obce. [25]



Historická pohlednice zobrazující již neexistující náves v Letňanech [26]

KBELY



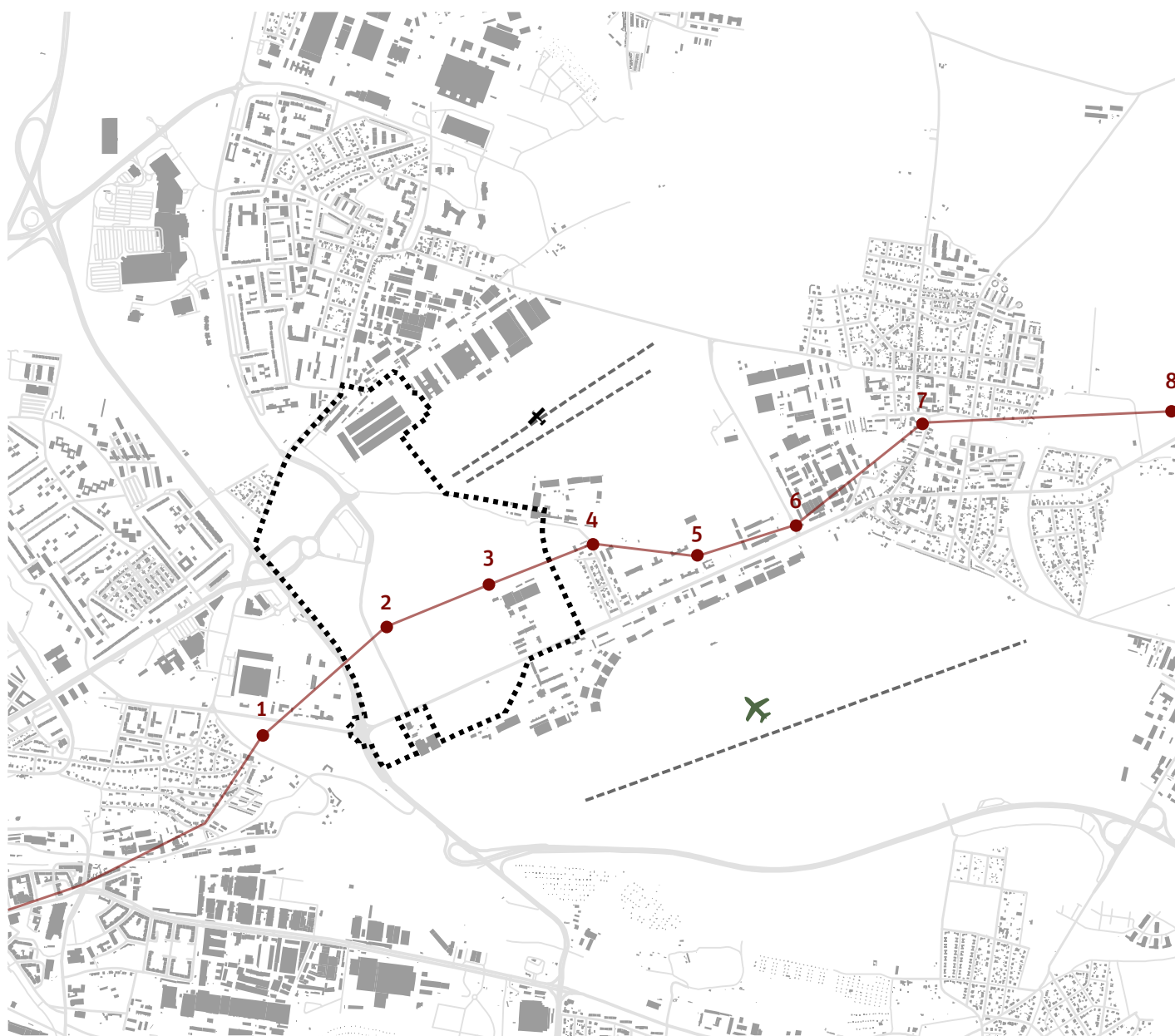
Historická pohlednice zobrazující staré Kbely [27]



m
0 200 400



Pohled „Pozdrav ze Kbel“ [27]



Umístění stávajících zastavení bývalé poutní cesty do Staré Boleslavi v dotčeném území

- 1/ Horažďovická kaple
- 2/ Jeníkovská kaple
- 3/ Kájovská kaple
- 4/ Kříž Via Sancta Mariana 16
- 5/ Krupecká kaple
- 6/ Kříž Via Sancta Mariana 18
- 7/ Kutnohorská kaple
- 8/ Nezamyslická kaple

POUTNÍ CESTA DO STARÉ BOLESLAVI

Soubor 44 barokních kaplí nechali v polovině 17. století vystavět jezuité. Poutníci následovali pravděpodobně trasu, kterou se vydal kníže Václav do Boleslavi, kde byl svým bratrem zavražděn. Historicky vedly do Staré Boleslavi dvě trasy – severní přes Libeň se zastavením u kostela sv. Václava na Proseku a jižní nazývaná Via Sancta. Tato trasa je mladší a vedla od Poříčské brány přes Karlín, Vysočany, Klíčov, Kbely, Vínůž až k brodu u Staré Boleslavi. Kaple byly vystavěny díky jednotlivým donátorům, které ve svém díle zmiňuje Jan Tanner.

Z původního souboru kapliček se zachovalo pouze 16, tři se nacházejí na území Středočeského kraje a zbylých třináct na území Prahy.

V řešeném území se nacházejí kaple dvě, a to Jeníkovská (jižněji) a Kájovská, obě byly v roce 1992 opraveny. V současné době oba objekty stojí uprostřed zemědělských ploch. Směrem na Starou Boleslav pokračuje Via Sancta Krupeckou kaplí, která se nachází v areálu kasáren Armády ČR. Propojení obou kaplí je narušeno uzavřeným areálem. Z jižní strany poté svatá cesta navazuje Horažďovickou kaplí, která je ale od řešeného území oddělena bariérou kapacitní komunikace Kbelské a Čakovické. Horažďovická kaple se taktéž nachází v zemědělské ploše.



Jeníkovská kaple

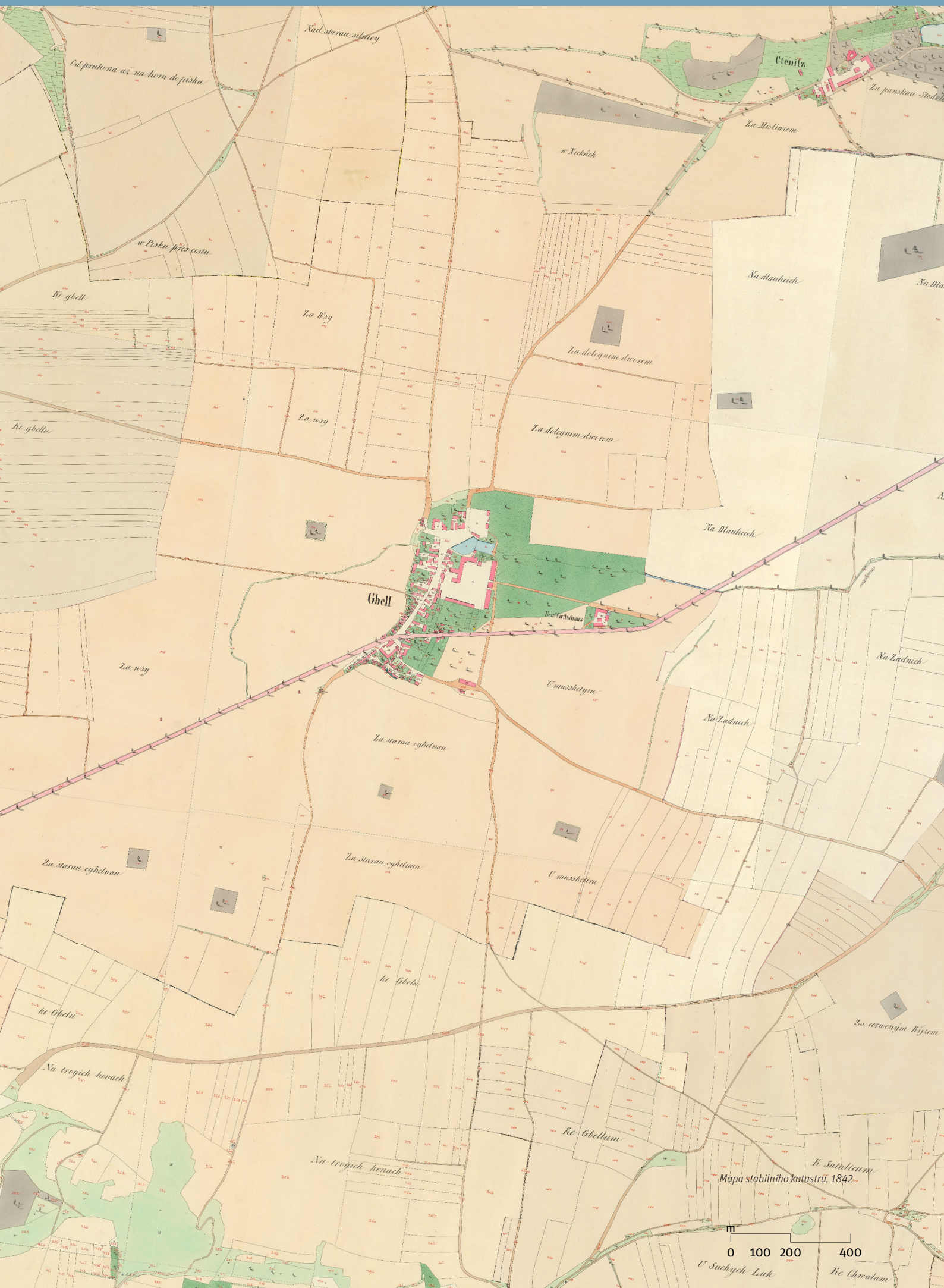


Kájovská kaple



Horažďovická kaple





ZDROJ DAT

Datové sady IPR Praha

REFERENCE

- [1] **WARTHA, Kamil**, *Letecké fotografie*, Praha. 1988, dostupné: Archiv IPR Praha
- [2] **Útvar hlavního architekta hl. m. Prahy**, Územní studie aglomerace Čakovice - Kbely - Letňany, I. varianta, Praha, 1968, dostupné: Archiv IPR Praha
- [3] **Historie | Letiště Letňany**. [online]. Letiště Praha Letňany [cit. 17.02.2022]. Dostupné z: https://www.letnany-airport.cz/?page_id=39&lang=cs
- [4] **PRONĚK, Tomáš**. Letňanské letiště: Letňanské listy. 2017. [online]. Dostupné z: <https://www.letnanskelisty.cz/letnanske-letiste/d-1152>, [cit. 17.02.2022]
- [5] **PRONĚK, Tomáš**. Letov aneb Smutný úděl naší nejstarší letecké továrny: Letňanské listy. Letňanské listy: Titulní stránka [online, cit. 26.01. 2022]. Dostupné z: <https://www.letnanskelisty.cz/letov-aneb-smutny-udel-nasi-nejstarsi-letecke-tovarny/d-1141>
- [6] **MATOULEK, Jaroslav a Tomáš SOUŠEK**. Kbely: letiště na okraji Prahy. 2. vydání. Praha: Ministerstvo obrany České republiky - VHÚ Praha, [2018]. ISBN 978-80-7278-738-8.
- [7] **Stavbaweb.cz** – Gočárový domky v pražské zoo. Stavbaweb.cz – odborný portál o architektuře a stavebnictví [online], Praha: Business Media One, s. r. o. [cit. 26.01. 2022]. Dostupné z: <https://www.stavbaweb.cz/goarovy-domky-v-prazske-zoo-5729/clanek.html>
- [8] **HEXNER, Michal**, 2007. Cenné a pozoruhodné urbanistické soubory z hlediska urbanistického vývoje, založení, architektury a kompozice. Praha, listopad 2007
- [9] **Útvar hlavního architekta hl. m. Prahy**, Podrobný územní plán Prosek, 1962, Atelier územního plánu, Dostupné: Archiv IPR Praha
- [10] Prosek, historické fotografie, 70. léta, 20. stol., Dostupné: Archiv IPR Praha
- [11] Vysočanská estakáda, historické fotografie, 1967, Dostupné: Archiv IPR Praha
- [12] **Krajský projektový ústav Praha**. Letňany, Studie podrobného územního plánu. Praha. Červenec 1970. Dostupné: Archiv IPR Praha
- [13] **Útvar hlavního architekta hl. m. Prahy**. Urbanistická studie Letňany, Praha. Březen 1974. Ak. arch. Jiří Navrátil, Ing. arch. Jiří Kučera. Dostupné: Archiv IPR Praha
- [14] **Krajský projektový ústav Praha Letňany**. Atelier K-19. Studie PÚP. Březen 1971. Ak. arch. J. Hejtmán, Ing. arch. G. Šindelka, Ing. arch. L. Vlček. Dostupné: Archiv IPR Praha
- [15] **Petr Franta architekti a kolektiv**. Situace, návrh - C, Projekt PVA. Pražský veletržní areál, Dokumentace - podklady k ÚR - koncept. Praha. 06/2004, Dostupné: Archiv IPR Praha
- [16] **KUPKA, Jiří**. Státní regulační komise a rozvoj Prahy [online]. Urbanismus a územní rozvoj, ročník XII, číslo 6/2009 [cit. 13.4.2022].
- [17] **H+H Havrda - Hexner a kolektiv**, Čistopis urbanistické studie, Pražský veletržní areál Letňany - Kbely. Praha. Listopad 2002. Dostupné: Archiv IPR Praha
- [18] **Petr Franta architekti a kolektiv**. Situace, návrh - C, Projekt PVA, Pražský veletržní areál, Praha. 06/2004. Dostupné: Archiv IPR Praha
- [19] **Petr Franta architekti a kolektiv**. Vizualizace, Pražský veletržní areál. [online] Praha. 2022. [cit. 18.2. 2022]. Dostupné z: <http://www.petrfranta.eu/>
- [20] **ADNS**. Vizualizace, OH Letňany | ADNS. [online]. Praha. Copyright © 2015 adns [cit. 17.02.2022]. Dostupné z: <https://adns.cz/oh-letnany.html>
- [21] **D plus projektová a inženýrská a.s.** Olympijská vesnice. Praha 18 - Letňany - D plus projektová a inženýrská a.s. Praha. [online]. Copyright © 2014 D plus projektová a inženýrská a.s. [cit. 22.02.2022]. Dostupné z: <https://d-plus.cz/projekty-a-reference/architektura-a-urbanismus/>
- [22] **Atelier Dům a město**. autorský kolektiv: Petr Brzobohatý, Vítězslava Rothbauerová. Urbanistická studie - ověření umístění olympijské a mediální vesnice Praha - Letňany. [online] Praha. 2007. [online, cit. 22.02.2022]. Dostupné z: <http://dumamesto.cz/letnany.php>
- [23] **SPORTOVNÍ PROJEKTY s.r.o**, Ing. arch. Miloš Kopřiva a spol. **METROPROJEKT Praha a.s.**, Ing. arch. Pavel Sýs, Ing. Jan Desat. Koncept řešení pražské severní terasy pro LOH a PVA. Praha. Březen 2007. Dostupné: Archiv IPR Praha
- [24] **PRONĚK, Tomáš**. Od poplužního dvora k Mekce výstavnictví (1): Letňanské listy. [online] Praha. [cit. 23.02. 2022]. Dostupné z: <https://www.letnanskelisty.cz/od-popluzniho-dvora-k-mekce-vystavnictvi-1/d-1149>
- [25] **PRONĚK, Tomáš**. Osmdesátá léta: mizí historické centrum a končí vláda jedné strany: Letňanské listy. [online] Praha. [online, cit. 23.02.2022]. Dostupné z: <https://www.letnanskelisty.cz/osmdesata-leta-mizi-historicke-centrum-a-konci-vlada-jedne-strany/d-2048>
- [26] **ULLRICHOVÁ Natálie**. Vzpomínky ze Staré návsi - Čtvrťák. Úvod - Čtvrťák [online]. Copyright © 2022 Spolek pro rozvoj lokálních médií a komunit, z.s., [cit. 01.03.2022]. Dostupné z: <https://ctvrtak.cz/historie/vzpominky-ze-stare-navsi/>
- [27] **MARELA, Michal**. Historické pohlednice. [online] Praha 19 - foto Historie. Praha. [cit. 23.02.2022]. Dostupné z: <http://foto.praha19.cz/historie.html>
- [28] **PROPROSEK**. Historické fotografie. Prosecká náves. [online]. Praha. [cit. 23.02.2022] Dostupné z: <https://www.proprosek.cz/>, <https://www.facebook.com/proprosek/photos/2204350006503830>
- [29] **HNILÍČKA, Eduard**. Praha-Prosek - Prosecká ulice. [online] Archivní katalog. [cit. 23.02.2022]. Dostupné z: http://katalog.ahmp.cz/pragapublica/VysledekBean.action?show=&sourcePage=waTzKvbvB-jA8OQ3_t6izAVXwfYMEYgZBGwCp2Yxala33uN2UN-foZwUX81DviYUm-75obRp4x52e3HKJCLPBVDXPT4s5TizjeWsRQ6s-Zo%3D&rowPg=4
- [30] **TANNER, Jan**. Heiliger Weeg von Prag nacher Alt-Buntzel [online]. Praha, BV IV 44, 1. německé vydání, Královská kanonie premonstrátů na Strahově, 1680. dostupné z: http://www.manuscriptorium.com/apps/main/mns_direct.php?docId=rep_remake37
- [31] **Národní památkový ústav**. Poutní cesta z Prahy do Staré Boleslavi - Památkový Katalog. [online] Památkový Katalog. [cit. 23.02.2022] Dostupné z: <https://www.pamatkovykatalog.cz/poutni-cesta-z-prahy-do-stare-boleslavi-14848164>

Zpracovatelský tým:**Odborný garant**

Michal Bartošek SRM / KRČ

Vedoucí projektu

Lukáš Houser SRM / KRČ

Autorský tým

Pavčina 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

