

Deset tezí Ducha Metropolitního plánu - reflexe

1. Imploze

Naší snahou je především vyplnit mezery v zástavbě a podél komunikací, abychom docílili městskosti a propojili jednotlivé lokality mezi sebou. Tímto způsobem bychom rádi posílili identitu Prahy 14 jako celistvého prvku, který je v současné době rozdroben na jednotlivé segmenty. Postupnou urbanizací těchto ploch by měli být eliminovány i patologické jevy vyskytující se na volných pozemcích nejen po okrajích, ale i uprostřed obytné zástavby.

Rozšiřování obytné zástavby je pro nás akceptovatelné v případech, kdy do území s malou nebo žádnou vybaveností může přiměřený nárůst obyvatel přinést rozšíření služeb a jejich následnou udržitelnost zejména v převažující bytové zástavbě a nedojde přitom ke zhoršení podmínek stávajících obyvatel (podmínka dostatečné kapacity IS, škol, dopravní infrastruktury atd).

2. Historické město

Na území Prahy 14 se až do počátku 20. Století nacházelo pouze několik samostatných historických obcí. Nejvýznamnější z nich jsou Staré Kyje s kamenným románským kostelem sv. Bartoloměje z 13. století a přílehlou vesnickou zástavbou a Starý Hloubětín s první písemnou zmínkou opět z 13. Století. Pro tyto lokality je nejdůležitější především zachování tradičního měřítka venkovské zástavby. Historická centra obcí jsou také nejčastěji jejich pocitová ohniska.

3. Moderní město

Praha 14 má na svém území rozsáhlou zástavbu z 2. poloviny 20. století. Každá lokalita má svůj specifický charakter, který je dán i dobou vzniku a nejbližší okolní zástavbou. Všeobecným nedostatkem sídliště je špatná veřejná vybavenost a nehierarchizované veřejné prostory. Na sídlištích Prahy 14 (s výjimkou sídliště na Lehovci) se vytvořily centrální veřejné prostory na rozptylových plochách stanic metra. Otevřením nových stanic metra v roce 1998 byla zlepšena nejen dopravní dostupnost této lokality, ale výrazně se také oživil parter v okolí těchto stanic a dále dochází v návaznosti na ně k postupné proměně dříve zanedbaného sídliště. Současně s vybudováním metra bylo na Černém Mostě postaveno velké obchodní centrum, které na jedné straně přináší do území vybavenost a na druhé straně jako konkurence brání rozvoji drobných obchůdků v širokém okolí. Černý Most je také unikátní dostavbou 4. Stavby z konce 20. Století, která v návaznostech klasického sídliště postavila zcela odlišnou blokovou zástavbu se službami v parteru a vnesla tak do uniformity sídliště nový impuls. Bohužel ani této části sídliště se nevyhnula problematika s koncentrací menšin a sociálně slabších. V nových objektech s vnitrobloky naopak tento problém ještě více eskaluje. Posilovat specifičnost a samostatnost jednotlivých lokalit se MČ snaží také prostřednictvím nově budované kulturně - komunitní infrastruktury.

4. Městské parky

MČ P14 má na svém území velké množství zelených ploch. Není tedy naší snahou zakládat nové plochy, ale postupně upravovat a zkulturovat prostředí těch stávajících. Jedním z klíčových plánovaných projektů je Park u Čeňku, který je investicí HMP a kterou by měl vzniknout park o ploše cca 100 ha mezi sídlištěm Černý Most a Dolními Počernicemi. Dalším velkým parkem je Centrální park na ČM, který je velmi příjemným místem uprostřed sídliště a rádi bychom lidi naučili ho plně využívat, zatraktivnit, ukázat lidem, že park není jen dětské hřiště a ptáci na rybníce, případně prostor na venčení psů, ale především prostor pro relaxaci a volný čas všech věkových kategorií. Loni jsme

zahájili cvičením Tai-chi pro veřejnost, rádi bychom zde vytvořili oddělenou psí a piknikovou louku a na jaře zde uspořádali Den Země.

5. Vltava

Na území MČ protéká potok Rokytky, který vytváří překrásné krajinné scenerie v suchém poldru u Hostavic a je místními využíván k procházkám. Jelikož se jedná o rozlivové území, není zde žádná turistická infrastruktura. Na toku Rokytky dále po proudu leží Kyjský rybník s velkým rekreačním potenciálem. Zatím převažuje rybářské využití a rybník má na své ploše chráněnou ptačí rezervaci. V současné době je zvažována možnost využití rybníka pro širší veřejnost v podobě koupaliště. Další mi významnými vodními plochami s převažující funkcí ochrannou jsou rybník Aloisovský v Centrálním parku na Černém mostě a rybník Pařezák v Přírodním parku Klánovice Čihadla.

6. Zelené rozhraní

Zelené rozhraní prochází středem naší MČ v pásu zeleně podél Rokytky a na něj navazuje i rozsáhlý Přírodní park Klánovice Čihadla, který je v současné době divokou neudržovanou krajinou která předěluje Prahu 14 na část více městskou a část jižní, kde jsou lokality vesnického charakteru zapuštěné v zeleni. Park tvoří dnes pro občany P14 téměř nepřekročitelnou bariéru, avšak připravuje se projekt jeho prostupnosti a využitelnosti pro rekreační využití. Záměrem je zachovat ochrannou a dělící funkci, ale současně umožnit lidem ho bez obav využívat i jako spojnicí mezi jednotlivými lokalitami. Čihadla jsou také často vnímána jako zelené srdce či nevyužitá křižovatka Prahy 14.

7. Výšková regulace

Zástavba v území Prahy 14 je tvořena převážně dvěma typy - zástavbou rodinných domů a sídlištní zástavbou. V lokalitách rodinných domů nepředpokládáme žádnou vícepodlažní zástavbu. V sídlištní zástavbě převažuje výšková hladina 6-8 podlažní s osamocenými věžovými domy o 12-14 patrech. Tato výšková hladina může být narušena pouze v ojedinělých případech jako výrazný atypický prvek narušující uniformitu sídliště a upozorňující na ohnisko dané lokality.

8. Mosty a vnitřní spojení

Území Prahy 14 přehrazeno několika železničními tratěmi. Tyto tratě tvoří tvrdou bariéru, která zcela odřezává jednotlivé lokality od okolního světa. Nejpalčivější je tento problém v lokalitě Hutí, které jsou s Prahou 14 propojeny pouze jedním automobilovým mostem a jedním úzkým viaduktem, kde chodníky nejsou vůbec a tunelem projede pouze auto v jednom směru. Další dva podjezdy pod železniční tratí ústí do polí či nevyužívaných území. Tato bariéra rovněž odděluje Hutě od rozumného spojení do centra. Jediná možnost dopravy mimo automobilové a velmi nepřívětivé varianty pěší, je jedna linka autobusu MHD projíždějící touto residenční čtvrtí. V plánech MD a HMP již existuje návrh na zbudování železniční stanice na této trati, která by místním obyvatelům přinesla užitek v zajímavé alternativě k metru, či jako přestupní bod z vlaku na metro pro obyvatele příměstských osad a především by novým pěším mostem propojila Hutě s metrem Rajska zahrada.

Tato bariérovost železničních tratě nejen pro pěší se opakuje po celé Praze 14. Příkladem budiž odříznutí Hostavic od Jahodnice či přepůlení lokality Kyjí na dvě zcela oddělené části.

Podobným příkladem vnitřní bariéry je komunikace Průmyslová a Kbelská, která odděluje Prahu 9 od Prahy 14. Z důvodu velmi špatné pěší prostupnosti (pouze světelný přechod nebo jeden nepříjemný podchod) zde chybí návaznosti a rozvoj obou břehů průmyslového polookruhu probíhá bez jakékoliv kontinuity. Pro obyvatele jakoby druhá strana z pohledu služeb ani neexistovala.

9. Hlavní třídy 1+xx

Městská část Praha 14 leží přímo na Severním diametru. V současné době se jedná o velmi dopravně vytíženou komunikaci, která by se v budoucnu měla stát městským bulvárem. Jedním z předpokladů zklidnění této komunikace a vyrovnání pěších a automobilových sil je její nenapojení na plánovaný Pražský okruh. Jelikož zde pro automobily existuje alternativa v podobě Vysočanské radiály, není utlumování tranzitní dopravy především v ulici Poděbradská žádným drastickým opatřením, zasahujícím výrazně do osobních práv automobilistů. Specifikum rozdvojení Severního diametru v území Prahy 9 a 14 na Českomoravskou a Sokolovskou, respektive Poděbradskou a Kolbenovu umožňuje vytvoření městské třídy v měřítku odpovídajícímu dané lokalitě. Pro Prahu 9 je klíčovým lokálním bulvárem severní větev tedy ulice Sokolovská, naopak pro Prahu 14 je klíčovým bulvárem procházejícím residenčním zástavbou jižní větev, tedy ulice Poděbradská. Tento nesoulad podporuje celkovou změnu charakteru severního diametru, jelikož bude tranzitní průjezd ještě více znevýhodněn. V momentě kdy tranzit jedoucí ve směru z centra ulic Českomoravská - Poděbradská bude řízen k odbočení na mimoúrovňové křižovatce s průmyslovým polookruhem do ulice Kbelská směrem na sever, bude jednodušší přímé navedení na Vysočanskou radiálu a komunikace Poděbradská - Kolbenova potažmo Chlumecká již méně zatížena.

10. Potenciál transformace

Skleníky, Kolbenova, u Kyjského hřbitova, sever Českobrodské u Jahodnice a další - podrobněji v samostatném dokumentu popisujícím rozvojové a transformační plochy na území MČ.