

Společné prohlášení společenství vlastníků

v rozvojové čtvrti při Kolbenově a Poděbradské na Praze 9 k plánovanému záměru developera Metrostav Development a.s. na tzv. revitalizaci území betonárny v Hloubětíně

Toto prohlášení je **iniciováno zástupci vlastníků bytových jednotek dotčených plánovanou výstavbou** projektu Triangl Hloubětín společnosti Metrostav Development a.s., IČO: 284 40 412 (dále jen "Metrostav") na území stávající betonárny při ul. Na Obrátce. Cílem tohoto prohlášení je **dosáhnout akceptovatelné podoby plánovaného developerského záměru**, který maximalizuje pozitivní a minimalizuje negativní dopady projektu na lokalitu a místní obyvatele.

Prohlášení bude **předáno** zastupitelům MČ Praha 9, vybraným zastupitelům HMP, zástupcům developera Metrostav, případně dalším relevantním subjektům. Je také **trvale zveřejněno na stránkách www.parkzahradky.cz** spolu s aktualizovaným seznamem zástupců vlastníků, kteří se **k prohlášení již připojili**, stejně jako stanovisko místního **spolku Rokytky žije, z. s.**, IČO: 141 20 810, jehož zástupci se snažili v rámci jednání s Metrostavem po mnoho měsíců **bez úspěchu** dosáhnout úpravy záměru **v souladu se zájmy obyvatel** tak, aby nedošlo ke zhoršení kvality života v území.

Pokud se rozhodnete toto prohlášení podpořit, zašlete souhlas za Vaše SVJ/družstvo na pro tento účel zřízenou e-mailovou adresu prohlasenibetonarna@gmail.com. Prohlášení můžete podpořit i individuálně či za skupinu vlastníků.

Současné území betonárny je strategicky umístěno na **spojnici lokálních i dálkových tras** pěší a cyklistické dopravy a je velmi **dobře dostupné** pro obyvatele území bytové zástavby podél Poděbradské i Kolbenovy ulice na rozhraní MČ Prahy 9 a Prahy 14, což z něj vytváří místo setkávání s potřebnou funkcí dosud **chybějícího lokálního centra a náměstí**. **Původní územní plán** zde počítal s částečně smíšenou bytovou výstavbou s koeficienty E a F v souladu s okolními pozemky a rozsáhlou plochou pro sport. V roce 2020 byla schválena změna územního plánu, která mix bytových a sportovních ploch sjednotila na jednu plochu smíšeného využití s navýšeným koeficientem G (viz příloha). **Metropolitní plán** v této transformační ploše **omezuje výšku budov** stejně jako i u okolní výstavby v blízkosti říčky Rokytky na 6 podlaží. V době nákupu svých nemovitostí budoucí vlastníci přirozeně očekávali naplnění těchto podmínek vzhledem k tomu, že Metropolitní plán měl vejít v platnost již před několika lety. Hl. m. Praha se souhlasem MČ Prahy 9 nedávno odsouhlasila **převod strategických částí území v rekreační zóně do rukou developera** bez zajištění využití těchto pozemků v zájmu stávajících obyvatel a ke zlepšení, nebo alespoň nezhoršení kvality života v okolí. V současné době probíhá dlouhodobě chybějící **územní studie rozsáhlého území rozvojové čtvrti** (viz příloha), jejíž první výstupy jsou očekávány ještě tento rok, předpokládáme tedy, že záměr revitalizace klíčového území čtvrti bude jedním z těchto výstupů.

Metrostav jako současný vlastník pozemků zde **navrhuje** výstavbu 9 bytových objektů, přičemž **4 z nich o 5-6 podlažích** umísťuje podél tramvajové trati při Poděbradské a **5 dalších 50 metrů vysokých budov** o minimálně 15 patrech k rekreační zóně Rokytky a stávající nejnižší zástavbě v Suomi Hloubětín a při ul. Modrého. Projekt by měl zahrnovat cca **400 bytů** pro asi **1200 obyvatel** a několik nebytových prostor v části prvních nadzemních podlaží objektů.

Níže uvádíme své zásadní výhrady k projektu dle jejich významu:

- Zvolený koncept a rozmístění výškových budov namísto pozitiv přináší do území převážně dodatečnou zátěž**
 - 5 výškových budov s výškou přes 50 metrů nerespektuje stávající charakter** již téměř zastavěného území, **nerespektuje ani koncept Metropolitního plánu** vycházející ze stávajícího charakteru zástavby a omezující výšku budov u rekreační zóny Rokytky na 6 podlaží (kromě dvou soliterních budov při Kolbenově a Freyově ul. se v území rozvojové čtvrti taková výška budov nevyskytuje a plánována je výhradně při hlavních tazích). Svým rozmístěním namísto očekávaného odstínění rekreačních ploch od hlavních tahů či tramvaje vyvolává obavy ze **zhoršení zátěže** hlukem souvisejícím s leteckým provozem a klimatickými a povětrnostními vlivy (přehřívání, proudění větru). Neustále rostoucí přehřívání lokality je patrné z teplotních map (viz příloha). Výškové budovy příliš zasahují do

- zeleného pásu Rokytky a plánovaná náhradní zeleň (převážně estetické dřeviny zčásti nad plánovanými garážemi) nemůže **klimatické dopady** výstavby v této podobě v území dostatečně kompenzovat.
- Rozmístění budov namísto odlehčení vytváří téměř souvislou “betonovou stěnu” v krajině o výšce **50 metrů a šířce minimálně 100 metrů, a to z pohledu od jihu/severu i od západu/východu**. Dojde tak k významnému zastínění stávající bytové zástavby severozápadně od areálu betonárny a výraznému zásahu do soukromí okolních obyvatel.
 - **Prostor kolem budov nekompensuje zátěž území způsobenou jejich nadměrnou výškou** - je roztržštěný na malé plochy a pohyb navíc omezuje nadměrný počet zídek ohraničujících rozsáhlé plochy areálu. Z velké části se navíc nachází na střeše garáží v soukromém vlastnictví budoucího SVJ, případně v bezprostřední blízkosti rušné křižovatky Poděbradské ulice.
 - Koncept vysokých a úzkých “věží” **minimalizuje půdorysy budov**, a tedy i **prostor pro nebytové funkce**. Není tak řešen nedostatek větších variabilních veřejných prostor v lokalitě.

2. Veřejné plochy jsou nevhodně rozvržené, chybí dostatečný volný prostor v rekreační části území

- Projekt se nachází v bezprostřední blízkosti **hlavních hodnot území** - cyklostezek a rekreačního pásu Rokytky v již po 20 let postupně revitalizovaném obytném území. To také projekt zdůrazňuje a přednostně využívá pro zhodnocení budoucích bytů. Plochy s přirozeným potenciálem stát se funkčním prostorem pro místní obyvatele, a tedy přínosem pro území, mají být však zastavěny, zmenšeny či nevhodně rozděleny.
- **Veřejné náměstí u rušné křižovatky na Poděbradské** postrádá smysl a polohou u hlavní komunikace by odpovídalo spíše funkci parkoviště či komerční zástavby. Využití blízkosti tramvajové zastávky po jejím přesunu již není možné a nově vybudovaná zastávka na Poděbradské ul. postrádá bezpečný přechod v místě. Velmi problematické je umístění **nežádoucích schodů do stráně** směrem k Rokytce v nepřehledné zatáčce cyklostezky a také dalšího (**nadbytečného**) **sezónního bistra** s posezením do malého prostoru na křižovatce cyklostezek, což ještě zhorší prostupnost a bezpečnost už dnes kolizního místa.
- **Většina tzv. „veřejných ploch“** má být dle záměru **střechou garáží**, a tedy **v soukromém vlastnictví** budoucích vlastníků bytů. Na základě zkušeností z lokality se obáváme sporů ohledně kvality a péče o prostranství, nákladů na údržbu či následné omezení vstupu či oplocení.
- Veřejný rekreační prostor by měl být **směřován k rekreačnímu území Rokytky** a funkční tramvajové zastávce Vozovna Hloubětín, a to ideálně mimo střechy garáží.
- **Volnočasový areál** se sportovištěm svou dnešní rozlohou již **nedostačuje aktuální potřebě** místních obyvatel z širšího okolí a je často přetížený. Po **navýšení zátěže v území o dalších cca 1200 obyvatel**, kterou projekt přinese, bude **nezbytné prostory rozšířit**. Územní plán **do r. 2020 počítal** v místě s menší zastavěností a **sportovní plochou cca 5 tis. m²**. Stávající plocha volnočasového areálu (včetně dodatečných ploch na pozemcích města) je zhruba 4 tis. m². Developer jej však v rámci výstavby plánuje dále **zmenšit na pouhé 2 tis. m²** plochy (sportovní prvky fitness stezky mají být přesunuty v rámci areálu, další volnočasové prvky plánovány nejsou).

3. Chybí koncept zajišťující prostory k nekomerčnímu využití

- Projekt je realizován na ploše se smíšenou funkcí, má tedy přinášet i nebytové funkce. V lokalitě dlouhodobě **chybí převážně větší nebytové prostory, které by umožnily aktivity nekomerčního rázu** - nízkoprahové centrum, finančně dostupné dětské skupiny, Dům dětí a mládeže, komunitní prostory, kulturní sál, služby pro seniory a další.
- **Prostory v parteru** mají zůstat ve **vlastnictví developera** nebo pravděpodobně přejdou na nově vytvořená SVJ. Bude tedy velmi složité, až nemožné, následně **ovlivnit jejich podobu, podmínky nájmu i funkci**, což víme již ze zkušenosti z jiných projektů. Pokud nebudou některé prostory **předány do vlastnictví města**, stávající nedostatek nekomerčních prostor pro potřebné služby se ještě prohloubí.

4. Nedostatečné zajištění kapacity prostupnosti a bezpečnosti pěších i cyklistů na hlavních trasách

- **Bezpečnost a dostatek prostoru pro pohyb chodců**, převážně dětí, a **cyklistů** nejsou v návrhu dostatečně zajištěny. Hlavní koridory jsou úzké a kapacitně neodpovídají předpokládanému **budoucímu zatížení** vzhledem k rostoucí zástavbě a po propojení s páteří cyklotrasou A9 (při severní trati).

- Prostor je přeplněn množstvím **zbytečných chodníků ohraničených navíc zídkami** a plochy kolem domů jsou roztržštěné. Prostor navazující na rekreační zónu Rokytky a volnočasový areál i zastávku tramvaje je stísněný a neumožňuje rozptýlení lidí, **hlavní komunikační koridory jsou rovněž stísněné** a mají množství bariér.
- Nevhodně řešené **křížení tras obou cyklostezek a chodců** u přístupové cesty od ul. Modrého v jižním cípu projektu není řešeno vůbec, naopak, developer umísťuje do tohoto kritického místa výškovou budovu obklopenou zídkami a bistro zvyšující nežádoucí koncentraci chodců a cyklistů v již dnes stísněném a kolizním místě.
- Navržené schody ve stráni nad Rokytkou na úkor cenné izolační zeleně jsou nadbytečné, ale i nežádoucí z důvodu negativního dopadu na bezpečnost v nepřehledné zatáčce cyklostezky. Naopak v místě chybí **bezbariérové propojení cyklostezky s Rokytkou** a také úprava úzkého **propojovacího tunelu pod cyklostezkou** podél toku Rokytky.
- Chybějící **přímé propojení cyklotrasy** spojující páteřní cyklotrasu A9 podél severní trati u Klíčova (AFI) s mostem přes Poděbradskou a trasou směr Kyje dramaticky **komplikuje plynulost a bezpečnost pohybu chodců a cyklistů** v nejvytíženější části koridorů a kritické křižovatce s chodci v cípu u ul. Modrého.
- **Dopravní napojení projektu na frekventovanou ulici Poděbradskou** v blízkosti křížení tramvajových tras a křižovatky s pražským vnitřním okruhem považujeme za **další nežádoucí zátěž a zhoršení bezpečnosti**, a to především kvůli omezenému napojení (pouze jedním směrem) na hlavní přístupovou ulici Poděbradská. Předpokládáme časté porušování dopravních předpisů a nežádoucí zhoršení plynulosti dopravy v již tak přetíženém místě z důvodu nedostatečně promyšleného dopravního řešení místa po realizaci výstavby.

5. Zásahy do zeleně a cenného přírodního a rekreačního území Rokytky

- Břehy a okolí Rokytky a cyklostezek jsou pro místní obyvatele i návštěvníky uznávanou, cennou a nenahraditelnou **hodnotou**. Měly by proto být nadstandardně **chráněny před zbytečnými, necitlivými a nevhodnými zásahy**. Zachování zeleně v rekreační a oddychové oblasti je důležité kvůli **přehřívání území** a množství výstavby v okolí. Nová **výsadba nedokáže po desítky let nahradit "klimatizační" efekt již vzrostlé zeleně**, tedy pokud vůbec náročné podmínky v místě výstavby přežije. Vykácení rozsáhlého vzrostlého porostu sousední stráně pod projektem YIT Suomi a stráně podél ul. Modrého a podobný zásah v nedávné době v rámci bytové výstavby podél cyklostezky na Nové Harfě měly nevratné negativní dopady na klima, které projekt ještě dále zhoršuje.
- Developer navrhuje **vykácení většiny zeleně kolem cyklostezky**, a to i v místech, kde zeleň má či může být i v budoucnu. Příkladem je zbytečné vykácení hodnotných vzrostlých stromů na pozemcích dříve patřících městu v blízkosti zastávky tramvaje u vozovny. Zveřejněné vizualizace zeleně budou stěží odpovídat realitě. Také stromy na střeších garáží mohou mít zhoršené podmínky k přežití. Stávající zeleň v místě nepotřebných schodů k Rokytce navíc zakrývá nevzhledné potrubí, což developer ve svém návrhu nezohledňuje.

Na základě výše uvedených výhrad požadujeme

- 1) Úpravu projektu tak, aby **rozložení hmoty budov a veřejných prostor** respektovalo svým charakterem i výškou okolní zástavbu převážně v oblasti Suomi Hloubětín a při ulici Modrého, nezasahovalo do stávajících rekreačních zón (volnočasový areál, cyklostezky a jejich křižovatky), nevznikala obrovská betonová bariéra v krajině o výšce cca 50 m a šířce cca 100 m zastíňující stávající domy a zasahující do soukromí jejich obyvatel.
- 2) **Zvětšení veřejných ploch navazujících na rekreační zónu** mimo střechy garáží, které umožňují **převedení do vlastnictví města, a tak i kontrolu** nad jejich podobou a funkčností. Veřejné plochy rekreačního typu nemají být tříštěny mezi zástavbu či k Poděbradské ulici a přístup omezen velkým množstvím zídek. Prostor má být volný a sjednocený a volné plochy směřovat k intenzivně využívanému rekreačnímu území okolí Rokytky a funkční tramvajové zastávce Vozovna Hloubětín s výhodou minimální zátěže dopravou.
- 3) **Zachování volnočasového areálu** se sportovním zázemím minimálně ve stávající podobě a rozloze, jeho doplnění o případné další prvky na pozemcích ve vlastnictví města při zachování zeleně tak, aby spolu s výstavbou několika set bytů byla **navýšena jeho již dnes přetížená kapacita**. Vytipovat dostatečný rozsah a odpovídající typ nebytových prostor k předání městu pro potřebnou veřejnou vybavenost nekomerčního typu. Podobu nebytové funkce projektu ukotvit **závazně** tak, aby byla garantována její realizace.
- 4) **Nezasahovat do vzrostlé zeleně svahů Rokytky**. Při nutných zásazích do zeleně dbát na **maximální zachování izolační zeleně a stávajících stromů** bez ohledu na jejich nedostatečnou právní ochranu s cílem využít pozitivní klimatický efekt alespoň do doby, než bude funkční nově vysazená zeleň.
- 5) **Zkvalitnění prostupnosti a bezpečnosti pohybu v území**, nahradit zídky jiným řešením a uvolnit tak prostranství a rozšířit a uvolnit prostor kolem stávajících cyklostezek s cílem minimalizovat rizika kolize mezi chodci a cyklisty, a to zejména v prostoru "cípu" u ulice Modrého, a odklonit severojižní cyklotrasu od této přetížené křižovatky.
- 6) Zaměřit se na **kvalitní bezbariérové propojení projektu s Rokytkou** a zlepšení stavu "tunelu" pod cyklostezkou.
- 7) Projekt by měl respektovat probíhající proces tvorby **rozsáhlé územní studie** - podkladu pro územní rozhodování, do níž město investuje nemalé prostředky se záměrem napravit dlouhodobé deficity území způsobené chybějící koncepcí. Stanovisko architekta studie, který v oblasti již dlouhodobě působí jako autor územních studií a architektonických návrhů, by mělo být zohledněno jako podstatný podklad pro rozhodování o budoucí podobě území. Prezentace a participace projektu by se měly zúčastnit a k projektu se podrobně vyjádřit i další **kompetentní osoby s odborným zaměřením v oblasti urbanismu a architektury** města či jiných institucí včetně zástupců Institutu pro plánování a rozvoj a magistrátu hl. m. Prahy jako tvůrců územně plánovacích podkladů.
- 8) **Město** by mělo vypracovat vlastní a nezávislou **analýzu dopravní obslužnosti a bezpečnosti chodců a cyklistů** a aktivně se zapojit do tvorby tak důležitého veřejného prostoru na pomezí významné přírodní a rekreační oblasti s celopražským významem, a zároveň navrhnout **koncepci zajištění potřebné základní infrastruktury a vybavenosti** pro rozsáhlé území, které by projekt revitalizace betonárny měl obsluhovat. Developer by měl předložit **studii** dopadu rozmístění budov na **zastínění, hlučnost, povětrnostní podmínky a tepelné ostrovy**.

*V případě, že se nepodaří najít konsensus a developer bude trvat na stávající podobě projektu, považujeme **dnešní stav v území za akceptovatelnější než výstavbu** v navržené podobě. Zátěž provozem betonárny je minimální, zeleň zůstává nedotčena, výška budov neruší obyvatele, volnočasový areál je zachován v aktuální velikosti, prostupnost územím je srovnatelná. Obytná zóna by navíc netrpěla zátěží terénními a stavebními pracemi po dlouhé měsíce a roky.*

*Za **ideální řešení** však považujeme **získání pozemků v tak důležité části rozvojové čtvrti do rukou města**, a to buď v celém rozsahu jako prostor pro výstavbu prostřednictvím městského developera ze zajištěním chybějících funkcí, nebo alespoň její části primárně podél rekreačních ploch a cyklotras, případně zvláštní smluvní ošetření do doby předání městu tak, aby **město mělo plnou kontrolu nad podobou a funkčností veřejných ploch** již v době přípravy projektu. Vývoj je však opačný - město předalo své pozemky v rekreační zóně do rukou developera bez zajištění respektování zájmů čtvrti a jejich obyvatel.*

Přílohy k dokumentu jsou dostupné také na webu www.parkzahradky.cz spolu s textem tohoto prohlášení:

Aktuální územní plán HMP po změně v roce 2020

Územní plán HMP před rokem 2020

Dílčí změna ÚP pro území betonárny a okolí č. Z2789 z roku 2020 ([odkaz](#))

Metropolitní plán HMP ([odkaz](#)) omezující počet pater v území na max 6 (nebyl dosud schválen)

Půdorys projektu s vyznačením kritických míst

Znázornění stávající a budoucí podoby a rozlohy volnočasového areálu

Rozsah navrženého kácení stávající zeleně

Prostor vymezený zídkami, tedy průchozí plochy bez bariér

Výškový profil projektu (rozložení hmoty projektu, výškové srovnání s okolní zástavbou, hladina Rokytky)

Rozsah garážových střech ve vlastnictví SVJ na území projektu

Znázornění chybějícího propojení pro cyklotrasu spojující páteřní stezku A9 s mostem přes Poděbradskou

Kritické místo - křižovatka cyklostezek a pěších tras s připojením od ul. Modrého (hlavní trasa ke škole)

Kritické místo - chybějící a neřešený bezbariérový přístup od Rokytky k projektu a nevyhovující průchod tunelem

Rozsah území probíhající Územní studie rozvojové čtvrti iniciované HMP v minulém roce, která bude sloužit jako neopomenutelný podklad při rozhodování o území ([odkaz](#))

Teplotní a klimatické mapy Prahy ([odkaz](#))

Případně další vyžádané přílohy