

# **Zpráva z veřejné konzultace návrhu revitalizace betonárny Hloubětíně**

únor 2022



**Revitalizace  
betonárny  
Hloubětín**



**Metrostav  
Development**

### **Objednatel**

Metrostav Development, a. s.  
Koželužská 2450/4, Praha 8, 180 00

### **Organizátor konzultace návrhu**

ONplan lab, s. r. o.  
Karmelitská 18/379  
118 00 Praha 1 – Malá Strana

Kontaktní osoba:

Ing. Petr Návrát, MSc., MRTPI

[navrat@onplanlab.com](mailto:navrat@onplanlab.com)

+420 608 705 405

## OBSAH

<b>1</b>	<b>VEŘEJNÁ KONZULTACE NÁVRHU</b> .....	<b>4</b>
1.1	Co je cílem této zprávy? .....	4
1.2	Jak probíhala konzultace s veřejností? .....	4
<b>2</b>	<b>ODPOVĚDI NA VAŠE NEJČASTĚJŠÍ OTÁZKY</b> .....	<b>5</b>
1.	V jaké fázi se projekt nachází a jaký je další harmonogram projektové přípravy?.....	5
2.	Co může veřejnost v projektu skutečně ovlivnit? .....	5
3.	Jaké bude funkční využití území, jaká bude náplň budov? .....	5
4.	Kolik vznikne v území nových bytů a kolik přibude nových obyvatel? .....	5
5.	Jaká je výška plánované zástavby?.....	5
6.	Jak bude nová zástavba dopravně napojena a jak bude řešeno parkování? .....	6
7.	Jak se zlepší prostupnost území? .....	6
8.	Bude v areálu dostatek zeleně? .....	6
9.	Vznikne i hřiště pro starší děti a teenagary? .....	6
<b>3</b>	<b>ZPRACOVANÉ KOMENTÁŘE</b> .....	<b>7</b>
	Klára Hanyková .....	7
	Kristýna Tomečková .....	9
	Marie Kynčlová.....	10
	Tomáš Gajdůšek.....	11
	Michal Krajsa .....	13
	Michal Vlach.....	15
	Radka Janouškovcová .....	16
	Martin Dominec .....	18
	Lukáš Příbramský .....	20
	Ondřej Šafář .....	23
	Kateřina Devlin.....	25
	Jarmila Řehořková.....	27
	Monika Domincová .....	28
	Ing. arch. Rostislav Matrka.....	31
	Tomáš Hříbek .....	33
<b>4</b>	<b>Zohlednění komentářů v návrhu</b> .....	<b>36</b>

# 1 VEŘEJNÁ KONZULTACE NÁVRHU

## 1.1 Co je cílem této zprávy?

Zpráva z konzultace návrhu revitalizace areálu betonárny v Hloubětíně s veřejností shrnuje proces a formu konzultace. V druhé kapitole dokument předkládá odpovědi na nejčastější otázky veřejnosti, které zazněly v rámci konzultačního odpoledne. Ve třetí kapitole jsou uvedeny odpovědi na komentáře, které jsme během online konzultace obdrželi.

## 1.2 Jak probíhala konzultace s veřejností?

Návrh revitalizace byl představen formou panelové výstavy v blízkosti areálu betonárny v Hloubětíně, během konzultačního odpoledne 11. listopadu 2021. V průběhu celého odpoledne bylo možné se ptát a diskutovat se zástupci investora i autory návrhu. Návrh revitalizace byl vystaven také na webových stránkách [www.revitalizacebetonarny.cz](http://www.revitalizacebetonarny.cz) a po konzultačním dnu i na panelech, které jsou umístěny na plotě betonárny při cyklostezce A26.

Sběr komentářů k představenému návrhu revitalizace probíhal v období od 11. listopadu 2021 do 30. listopadu 2021. Komentáře bylo možné podávat formou online dotazníku na stránkách [www.revitalizacebetonarny.cz](http://www.revitalizacebetonarny.cz). Předmětem konzultace s veřejností byla především návaznost návrhu na okolí, řešení veřejných prostranství, dopravy a mobility nebo doplnění občanské vybavenosti.

Reakce na komentáře byly zpracovány spolu se zástupci investora Metrostav Development, a. s., projektanta CUBOID ARCHITEKTI s. r. o., a organizátorů veřejné konzultace plánovací kanceláře ONplan lab, s. r. o.

*Fotografie z konzultace návrhu revitalizace betonárny v Hloubětíně 11. listopadu 2021*





## 2 ODPOVĚDI NA VAŠE NEJČASTĚJŠÍ OTÁZKY

V této části dokumentu jsou uvedeny odpovědi na nejčastější otázky, které zazněly v průběhu veřejné konzultace návrhu.

### 1. V jaké fázi se projekt nachází a jaký je další harmonogram projektové přípravy?

Návrh, který byl v rámci konzultace představen, vychází ze studie zpracované architektonickou kanceláří CUBOID ARCHITEKTI, s.r.o. Na studii naváže zpracování projektu pro územní řízení, který investor nechá zpracovat v roce 2022.

### 2. Co může veřejnost v projektu skutečně ovlivnit?

Zapojení veřejnosti do přípravy revitalizaci areálu tzv. betonárny Hloubětín bylo připraveno na základě dohody investora s MČ Praha 9 a MČ Praha 14. 14. září 2021 proběhlo sousedské setkání nad mapou, během kterého přítomní definovali hodnoty a problémy území jeho okolí a potřeby místních obyvatel. Následně bylo snahou investora zohlednit v návrhu hodnocení území obyvateli, tedy především přispět k řešení problémů jako je neprostupnost území nebo absence občanské vybavenosti a zároveň uchovat jeho současné hodnoty, tedy především přírodní prostředí Rokytky a jejího okolí.

V rámci konzultace návrhu revitalizace v listopadu 2021 s veřejností bylo možné komentovat především témata týkající se veřejných prostranství, občanské vybavenosti a návaznosti na okolí. Míra zastavěnosti území, respektive kapacita zástavby, je dána platným územním plánem, a proto tato otázka není předmětem participace.

### 3. Jaké bude funkční využití území, jaká bude náplň budov?

V místě stávajícího areálu betonárny vznikne klidná rezidenční čtvrť. V přízemí budov v návaznosti na nový veřejný prostor při tramvajové zastávce budou umístěny prostory pro komerční funkce, jako jsou obchody nebo restaurace. V přízemí výškových objektů mezi větvením cyklostezky A26 budou nebytové prostory vhodné pro komunitní využití, menší kanceláře nebo služby. Investor si momentálně nechává zpracovat analýzu vybavenosti v území a podle ní případně kapacity občanské vybavenosti ještě navýší.

### 4. Kolik vznikne v území nových bytů a kolik přibude nových obyvatel?

Vzhledem ke koeficientu zastavěnosti stanoveném v územním plánu a kapacitě území počítá investor s výstavbou zhruba 420 bytů, což představuje asi 900 nových obyvatel.

### 5. Jaká je výška plánované zástavby?

Platný územní plán nestanoví pro území výškovou regulaci, ale určil kód využití plochy „G“, kterému odpovídá příslušný koeficient podlažních ploch, dle kterého může být území zastavěno. Koeficient definuje, kolik metrů čtverečných podlahové plochy se v území smí postavit. Tato podlahová plocha může být umístěna v domech nízkých a plošně rozsáhlých, anebo v domech vysokých a plošně úsporných. Investor spolu s architekty zvolil prostorově méně intenzivní variantu a zástavbu koncentroval do pěti výškových a čtyř nižších objektů.

Čtyři pěti až šestipodlažní objekty jsou umístěny podél tramvajové trati a reagují na stávající zástavbu v ulici Na Obrátce. Pět výškových objektů s patnácti nadzemními podlažími představují architektonické dominanty v území, které reagují na širší urbanistický kontext lokality, zejména

zakončují jeden a půl kilometru dlouhou pohledovou osu podél cyklostezky ve stopě bývalé železniční vlečky, která představuje jednu z hlavních urbanistických os širší oblasti. Díky koncentraci zástavby do menšího počtu vyšších domů bude zastavěno méně plochy a vznikne více veřejných prostranství s parkovou úpravou, které zajistí dobrou prostupnost území ve všech směrech a místo pro relaxaci místních i obyvatel z okolí.

## **6. Jak bude nová zástavba dopravně napojena a jak bude řešeno parkování?**

Nová čtvrť bude pro automobilovou dopravu napojena přímo z Poděbradské ulice. Tři vjezdy do podzemních garáží budou obslouženy z nové ulice mezi navrhovanými objekty. Dvě patra podzemních garáží budou mít celkovou kapacitu zhruba 400 parkovacích míst, která budou sloužit rezidentům. Podél hlavní obslužné komunikace vznikne na povrchu 44 parkovacích míst pro návštěvníky. Průjezd územím směrem k lokalitě Suomi bude možný jenom pro vozy integrovaného záchranného systému v případě nutnosti zásahu.

## **7. Jak se zlepší prostupnost území?**

Prostorové uspořádání nové zástavby umožní prostupnost dnes neprůchozího území betonárny. Mezi navrhovanými objekty vznikne nový systém veřejných prostranství, který umožní procházet územím ve všech směrech. Pro místní obyvatele se tak zlepší dostupnost tramvajových zastávek, stanice metra i centra starého Hloubětína.

Vznikne nové propojení s Konzumní ulicí, které schodištěm a rampou překoná výškový rozdíl mezi revitalizovaným územím a zástavbou v ulici Na Obrátce. Páteřní komunikace nové čtvrti bude napojena na cyklostezku A26. Břeh Rokytky bude lépe přístupný díky pobytovým schodům, které propojí fitness stezku podél jejího břehu a cyklostezku A26.

## **8. Bude v areálu dostatek zeleně?**

Mezi výškovými bytovými domy je navržen systém pěších komunikací, které vymezují plochy zeleně různých charakterů. Na svazích Rokytky se nachází poměrně hodnotná stávající zeleň, která zůstane zachována a s ní i klidný a přírodě blízký charakter místa. Dnes zpevněné plochy betonárny, v budoucnu zelené plochy mezi bytovými domy budou pokryty lučními porosty, vysázeny budou nové stromy a vzniknou nové vodní plochy. Dvě nová jezírka zlepší mikroklima území, v horkých dnech budou díky odparu vody ochlazovat své okolí a rovněž podpoří místní biodiverzitu.

## **9. Vznikne i hřiště pro starší děti a teenagary?**

Potřeba místa pro sportovní vyžití starších dětí i dospělých zaznívala při setkání s veřejností opakovaně. Investor proto prověřuje možnost, že by již tento rok takové místo zrealizoval v režimu dočasného využití dnes nepoužívané severní části řešeného území, které by tímto způsobem mohlo fungovat několik let do zahájení výstavby s tím, že část by v území mohla zůstat i po realizaci rezidenčního projektu (např. workout, pumptrack, skatepark).

Současně probíhá také diskuze mezi investorem a městskou částí o možnosti umístit podobné hřiště natrvalo v severní části pásu mezi tramvajovou tratí a ulicí Na Obrátce, dále od rezidenční zástavby.

### 3 ZPRACOVANÉ KOMENTÁŘE

<b>Klára Hanyková</b>	
<b>Komentář</b>	<b>Reakce na komentář</b>
<b>Návaznost návrhu</b>	
Přijde mi, že se počítá s tím, že když se bude chtít člověk projít k Hořejšímu rybníku, že využije cyklostezku. Škoda. Mohl by se udělat ještě jeden přechod přes Poděbradskou v návaznosti na pěší cestu podél Rokytky. Když bych šla s kočárkem tak si buď hodně zajdu nebo musím po cyklostezce už od Suomi.	Děkujeme za váš komentář. Ulice Poděbradská je mimo řešené území investora. Návrh vytváří bezbariérové napojení na cyklostezku A26 podél nového objektu A.3, které je blíž Poděbradské ulici. Váš komentář předáme samosprávě.
<b>Veřejné prostory</b>	
Přišlo mi z návrhu, že se nepočítá se sezením venku u restaurací. Možná se pletu, ale je to určitě v létě příjemné.	U prostorů určených pro komerční funkci (restaurace, obchody) podél tramvajové trati vedle ulice Na Obrátce a při novém náměstíčku, nebo u kiosku v místě rozdvojení cyklostezky, návrh umožňuje vznik venkovního sezení ve veřejném prostoru u provozoven.
<b>Zelenomodrá infrastruktura</b>	
Počítá se s nějakým hřištěm pro děti? Nebo je zamýšleno využít hřiště v okolních zástavbách? V kolik chybí nějaký prostor pro starší děti jako na kopanou/basket.	Dětské hřiště je zamýšleno umístit vedle severní větve cyklostezky A26, na plácku při objektu A.1. Ve schématu veřejných prostranství jej naleznete pod číslem 7.  Potřeba místa pro sportovní vyžití starších dětí i dospělých zaznívala při setkání s veřejností opakovaně. Investor proto prověřuje možnost, že by již tento rok takové místo zrealizoval v režimu dočasného využití na dnes nepoužívané severní části řešeného území. To by tímto způsobem mohlo fungovat několik let do zahájení výstavby (např. workout, pumptrack, skatepark).  Současně probíhá také diskuze mezi investorem a městskou částí o možnosti umístit podobné hřiště natrvalo v severní části pásu mezi tramvajovou tratí a ulicí Na Obrátce, dále od rezidenční zástavby. Ve schématu veřejných prostranství jej naleznete pod číslem 9.
<b>Doprava a mobilita</b>	
Nepochopila jsem umístění zastávky tramvaje směr Libeň. Očekává se, že se bude chodit na točnu?	Návrh počítá s původním umístěním tramvajových zastávek a zachováním jejich stávajícího provozu.

<b>Ostatní podněty</b>	
-	

<b>Kristýna Tomečková</b>	
<b>Komentář</b>	<b>Reakce na komentář</b>
<b>Návaznost návrhu</b>	
<p>Prosím, nešlo by ještě přehodnotit minimálně výšku budovy B2, která sousedí se Suomi Hloubětín? Díky tomu, že 5 objektu má 15 pater, výhled pro budovy v Suomi tím pádem úplně zrušíte. Původně byly na původním uzemním plánu budovy do max. 5 pater, nechci ani vědět, proč je najednou možné mít pater 15.</p>	<p>Platný územní plán hl. m. Prahy umožňuje stavbu objektů o navrhované výšce. Právě díky investorem zvolenému prostorovému uspořádání objektů v území vzniknou nové plochy veřejných prostranství a zeleně.</p> <p>Investor připraví 3D model širšího území pro vysvětlení vztahů v území a vlivu projektu na okolí.</p>
<b>Veřejné prostory</b>	
–	
<b>Zelenomodrá infrastruktura</b>	
–	
<b>Doprava a mobilita</b>	
–	
<b>Ostatní podněty</b>	
–	

<b>Marie Kynčlová</b>	
<b>Komentář</b>	<b>Reakce na komentář</b>
<b>Návaznost návrhu</b>	
<p>Projekt, jako takový, mi přijde hezky pojatý, určitě přispěje ke zlepšení úrovně celé oblasti a zkvalitnění života. Z čeho jsem ale hodně nešťastná, je výška budov. 5 x 15 pater je v rámci okolní zástavby naprostá rána pod pás. Pokud pomíneme jediný vysoký dům (na ulici Nademlejnská), tak veškerá stará zástavba má max. 5 pater. Změní to celý ráz oblasti.</p>	<p>Město je živý organismus, který se neustále mění a přizpůsobuje potřebám jeho obyvatel. Charakter některých lokalit se přirozeně mění procesy městského rozvoje. Celá oblast dříve průmyslových Vysočan se transformuje na rezidenční lokalitu a s novými projekty se objevuje i řada vyšších bytových a kancelářských domů.</p> <p>Výškové objekty jsou v návrhu uchopeny jako architektonické dominanty, které dají širšímu okolí nový orientační bod. Jejich umístění na tomto pozemku dává smysl zejména jako zakončení jeden a půl kilometru dlouhé pohledové osy podél cyklostezky A26.</p> <p>Navrhovaná výška objektů se nevymyká širšímu kontextu, kde již obdobně vysoké objekty stojí (např. bytový dům Nademlejnská 24) nebo jsou ve fázi výstavby (projekt Nová Tesla při ulici Poděbradská, či projekt Vivus při ulici Kolbenova). Investor připraví hmotové zákresy objektů v širším kontextu pro objasnění vztahů k lokalitě.</p>
<b>Veřejné prostory</b>	
–	
<b>Zelenomodrá infrastruktura</b>	
–	
<b>Doprava a mobilita</b>	
–	
<b>Ostatní podněty</b>	
–	

<b>Tomáš Gajdůšek</b>	
<b>Komentář</b>	<b>Reakce na komentář</b>
<b>Návaznost návrhu</b>	
<p>V návrhu metropolitního plánu, který má začít platit od roku 2023 se v řešeném území nachází z poloviny park a zástavba je možná jen na její východní části. Dále je v metropolitním plánu počet pater nových budov omezen na 6. Nemyslíte, že nedodržení budoucího metropolitního plánu naruší funkci území jako celku? Hrozí, že současná dopravní infrastruktura nebude stačit a občanská vybavenost bude taktéž nedostatečná. Zejména pak budou přetížené školky a školy, místní lékařská zařízení a řešenému území chybí také například větší hřiště na sport.</p>	<p>Metropolitní plán, tak, jak je k dispozici na webu IPR Praha, je ve verzi návrhu pro společné jednání z roku 2018. K tomuto návrhu obdržel zpracovatel několik desítek tisíc připomínek. Vámi zmiňovaná navrhovaná nezastavitelná lokalita například prochází již postavenou čtvrtí Suomi Hloubětín. Od roku 2018 byl návrh Metropolitního plánu upravován, dle informací hl. m. Prahy by měl být znovu v upravené verzi po vypořádání připomínek veřejně projednáván v roce 2022. Aktuální návrh MP v řešeném území tak není znám a s ohledem na proces pořizování není ani jisté, kdy a zda vůbec bude MP schválen. Veřejné projednání dle § 53 zákona o územním plánování se může i několikrát opakovat.</p> <p>Územní a stavební řízení se řídí platným územním plánem hl. m. Prahy. Ten v řešeném území umožňuje investorem zvolený typ a prostorové uspořádání zástavby. Platný územní plán včetně všech jeho větších změn byl posouzen v kontextu celku, a to zejména s ohledem na dopravní infrastrukturu.</p> <p>Projekt kromě bytových ploch zahrnuje i plochy pro občanskou vybavenost. Na základě došlých podnětů od veřejnosti směřujících k většímu zastoupení vybavenosti v projektu, investor připravuje analýzu deficitů občanské vybavenosti v širším okolí, která vyhodnotí reálnou nabídku a poptávku v území, a doporučí vhodnou míru vybavenosti v projektu z hlediska poptávky v okolí i z hlediska ekonomické udržitelnosti. Dle výsledků analýzy bude případně v projektu navýšen podíl ploch věnovaných vybavenosti.</p>
<b>Veřejné prostory</b>	
–	
<b>Zelenomodrá infrastruktura</b>	
–	
<b>Doprava a mobilita</b>	
–	



<b>Ostatní podněty</b>	
-	

<b>Michal Krajsa</b>	
<b>Komentář</b>	<b>Reakce na komentář</b>
<b>Návaznost návrhu</b>	
Z návrhu jsem nepochopil, jak vysoké budou nové domy, nicméně ty současné mají do 5 pater. Bylo by fajn, kdyby nová zástavba okolní domy zásadně nepřevyšovala.	Navrhovaná zástavba podél tramvajové trati na ulici Na Obrátce bude mít 5 a 6 NP, ostatní objekty budou mít 15 NP. Díky koncentraci zástavby do menšího počtu vyšších domů bude zastavěno méně plochy a vznikne více veřejných prostranství s parkovou úpravou, které zajistí dobrou prostupnost území a místo pro relaxaci místních i obyvatel z okolí. Výška budov je popsána na každém objektu výkresu návrhu.
<b>Veřejné prostory</b>	
–	
<b>Zelenomodrá infrastruktura</b>	
–	
<b>Doprava a mobilita</b>	
V návrhu vidím poměrně málo parkovacích míst. Dnešní rodina má dost často dvě i více aut. Víím, že dnešní trend je "auta = fuj", ale realita je taková, že lidi auta používat chtějí. A vždy je snazší přeměnit nevyužitá místa v něco jiného než naopak. Prosím proto o co nejvíce míst pro auta. A absolutně odmítám zavedení modrých zón nebo jiné omezování nerezidentů, přestože jsem rezident. Ještě přidávám návrh na jedno parkovací místo pro sdílené skútry, koloběžky a další prostředky sdílené mobility. Městské části už se do toho trendu pouštějí a bylo by dobré to zohlednit i v novém projektu. Takové místo může být menší než místo pro auta a využít tak nějaký menší nevyužitý prostor.	<p>Hlavní město Praha požaduje, s ohledem na výbornou obslužnost lokality veřejnou dopravou, snížit počet parkovacích stání až na samotné minimum podle Pražských stavebních předpisů (PSP).</p> <p>Investor respektuje snahu města o zmírňování negativních důsledků automobilové dopravy na zdraví obyvatel a na kvalitu života ve městě obecně. Součástí plánu udržitelné mobility hl. města je mimo jiné zvětšení podílu veřejné dopravy, zejména kolejové, a alternativních modů včetně pěšího pohybu a cyklo dopravy.</p> <p>Automobilová doprava se má naopak postupně regulovat a omezovat tak, aby se snižovaly její negativní dopady. S touto dopravní politikou města souvisí i požadavek na regulaci parkování v zónách širšího centra města, které jsou dobře obslouženy veřejnou dopravou.</p> <p>Z tohoto důvodu je počet parkovacích míst navržen blíže minimálních požadavků Pražských stavebních předpisů a zároveň jsou v projektu navržena opatření pro zvýšení dostupnosti MHD a zlepšení podmínek pro pohyb pěších a cyklistů v území.</p> <p>Parkovací místa na povrchu zůstanou ve správě SVJ, které zvolí režim jejich používání</p> <p>Rozhodnutí o zřízení tzv. modrých zón je v kompetenci místní samosprávy, nikoliv soukromých investorů.</p>

	Investor zvaží vytvoření vyhrazeného stání pro prostředky sdílené mobility.
<b>Ostatní podněty</b>	
–	

<b>Michal Vlach</b>	
<b>Komentář</b>	<b>Reakce na komentář</b>
<b>Návaznost návrhu</b>	
Dobrý den, navržená zástavba nerespektuje výškový profil okolní zástavby a násobně ji převyšuje, okolní zástavba má nejvýše 7 podlaží.	<p>Navrhovaná výška objektů se nevymyká širšímu kontextu, kde již obdobně vysoké objekty stojí (např. bytový dům Nademlejská 24) nebo jsou ve fázi výstavby (projekt Nová Tesla při ulici Poděbradská, či projekt Vivus při ulici Kolbenova). Investor připraví hmotové zákresy v širším kontextu pro objasnění vztahů k lokalitě.</p> <p>Výškové objekty jsou v návrhu uchopeny jako architektonické dominanty, které dají širšímu okolí nový orientační bod. Jejich umístění na tomto pozemku dává smysl zejména jako zakončení jeden a půl kilometru dlouhé pohledové osy podél cyklostezky A26.</p> <p>Investor připraví jednoduchý 3D model návrhu, který ukáže nové objekty ve vztahu ke stávající a plánované zástavbě v lokalitě.</p>
<b>Veřejné prostory</b>	
–	
<b>Zelenomodrá infrastruktura</b>	
–	
<b>Doprava a mobilita</b>	
–	
<b>Ostatní podněty</b>	
–	

<b>Radka Janoušková</b>	
<b>Komentář</b>	<b>Reakce na komentář</b>
<b>Návaznost návrhu</b>	
–	
<b>Veřejné prostory</b>	
–	
<b>Zelenomodrá infrastruktura</b>	
–	
<b>Doprava a mobilita</b>	
–	
<b>Ostatní podněty</b>	
<p>Dobrý den, mám několik podnětů: v dokumentaci na stránkách projektu jsem tuto informaci neviděla, ale v mailu od R3 Group ze dne 19. 11. 2021 je uvedeno, že domy směřem k Rokytce, které budou umístěny nad svahem údolí, mají mít 15 pater. Při každém dalším projektu už jen zůstávám stát s otevřenou pusou, že je možné to udělat ještě horší. Chápu, že pokud byl někde schválen vysoký koeficient zástavby, tak se to projeví buď jako hodně zastavěná plocha bez stromů nebo jako hodně vysoké domy, ale proč se tedy takové koeficienty schvalují a stále navyšují? Ano, znám tezi Ing. arch. Kouckého, že Praha se nemá rozpínat do šířky, ale copak ji musíme na Praze 9 neustále naplňovat ad absurdum a být papežštější než papež? Opravdu bych chtěla vidět, jak by někdo z těch, kdo tuto výstavbu schvalují, chtěl mít 15patrový panelák na svahu vedle svého domu. Vždyť to už se nikdy nedá vrátit zpátky, a až zase za 20 let teze Ing. arch. Kouckého přestane být v módě, zbydou nám tady 15patrová monstra. Je tady přece pořád ještě spousta bezprizorních míst (staré fabriky, blešák), které se dají zastavět. (I když, pravda, v poslední době se s tím konečně začalo něco dělat a nevyužívaných míst ubývá.) Na mnohých z těch míst byly 20 nebo možná 30 let nepoužívané zbořeniny zarostlé křovím a nikdo s tím nic nedělal a bydlení neřešil, ale teď musíme zastavět každý volný metr 15patrovým panelákem, a když už by někde náhodou mohl zbýt kousek místa pro zeleň,</p>	<p>Děkujeme Vám za Váš názor. Společnost Metrostav Development postupuje podle platné územně plánovací dokumentace a v souladu se zákonem o územním plánování.</p> <p>V daném území je územním plánem stanovený koeficient zástavby „G“, což není neobvykle vysoký koeficient. V městských lokalitách se vyskytuje zcela běžně. Ve Vysočanech i v okolí se objevují i koeficienty „H“ a „I“. Viz dokument „Regulativy funkčního a prostorového uspořádání území hlavního města Prahy“, str. 37 – tabulka míry využití ploch.</p> <p>Investor zastavuje území betonárny. Žádná zeleň neubývá, naopak díky projektu vzniknou nové plochy zeleně a hodnotná stávající zeleň kolem Rokytky bude zachována a zpřístupněna veřejnosti.</p> <p>Do procesu přípravy návrhu revitalizace území nad rámec zákona zapojuje veřejnost s přesvědčením, že při zapojení místních vznikají kvalitnější místa přinášející nové hodnoty všem.</p>

<p>třeba na svazích nad Rokytkou, tak ty svahy kompletně vyholíme a uděláme tam holý trávník a zeď z šutrů (viz kompletně vykácená zeleň na svazích pod Suomi). Na papíře v kanceláři je to pořád zeleň, ale pro lidi, kteří tady reálně žijí, je mezi pustým trávníkem (kde se v létě nedá být) a stromy velký rozdíl. Kde jsou ty časy, kdy fitness stezka Rokytka (část se šplhacími lany) byla v zeleni. Teď je pod vyholeným svahem a za pár let bude pod 15patrovými paneláky. Obecně mám opakovaně pocit, že obyvatelé Prahy 9 nemají reálně vůbec žádnou šanci se vyjádřit k důležitým parametrům nové výstavby. Úplně stejně jako v případě plánované výstavby na území bývalých zahrádek se opět udělají sousedská setkání a webové stránky, kde se obyvatelé "jako" mohou vyjádřit, nicméně rovnou je jim předem řečeno: "Investor je dávno vybraný, všechno podstatné je dávno naplánované, my si tady stejně postavíme 15patrová monstra a komu se to nelíbí, má smolíka. Ale abyste neřekli, můžete se vyjádřit k tomu, jestli pod tím 15patrovým panelákem bude kolotoč, nebo houpačka." ("Revitalizaci areálu betonárny Hloubětín připravuje soukromý investor, předmětem konzultace tedy nebude míra zastavění a forma zástavby, která vychází z platné územně plánovací dokumentace. Veřejnost však může podávat podněty k využití veřejných prostranství nebo chybějící občanské vybavenosti.") Děkuji.</p>	
--	--

<b>Martin Dominec</b>	
<b>Komentář</b>	<b>Reakce na komentář</b>
<b>Návaznost návrhu</b>	
–	
<b>Veřejné prostory</b>	
–	
<b>Zelenomodrá infrastruktura</b>	
–	
<b>Doprava a mobilita</b>	
–	
<b>Ostatní podněty</b>	
<p>Nelíbí se mi, že celý návrh postrádá vizualizace výškových budov, které se extrémně vymykají stávající výstavbě. Pokud bereme v úvahu, že pod betonárnou u řeky je výstavba 5 pater, na úrovni cyklostezky zhruba 7 pater, kde vzniká důvod pro výstavbu jednotlivých věží 15 pater bez jakékoli návaznosti na okolní zástavbu? Projekt respektuje pouze zástavbu směrem k Hloubětínu, až křečovitě navazuje nízkými odlehčenými budovami, aby o kus dál vytyčil několik věží nereflektujících okolí? Jak je možné očekávat vyjádření obyvatel bez odpovídající vizualizace? Navíc názor na výstavbu ani nechcete slyšet (viz. vaše instrukce), přitom enormním způsobem ovlivňuje kvalitu života. Nejde jen o masu budov, ale o způsob využití prostoru. Váš argument, proč nelze budovy rozmělnit do prostoru, nepovažuji za vysvětlený. Pokud vezmeme příklad zdárně realizovaného bytového projektu v Nademlejské ulici, je zřejmé, že zástavba velmi citlivě navázala na okolní nízkou zástavbu, takže pokud stojíte ze strany stávající zástavby, vidíte jen 4 patrový „domeček“. Patra jsou navyšována postupně až na 15 pater, ale pod úrovní mostu, tedy dole na úrovni Poděbradské, výška budovy nijak neruší. Její zaoblenost a stupňovitost a členitost velmi dobře zapadá do kontextu okolí. Co považuji za pozitivní, je snaha o otevření prostor a propojení s okolím. Nic však není závazné a žádné vize zatím nebyly realizovány v původních konturách, nemám</p>	<p>Děkujeme za Váš názor.</p> <p>Město je živý organismus, který se neustále mění a přizpůsobuje potřebám jeho obyvatel. Charakter některých lokalit se přirozeně mění procesy městského rozvoje. Před sto lety byly v této části Hloubětína polnosti, před padesáti lety zde byl těžký průmysl, nyní je díky ekonomickému úspěchu Prahy jako prosperujícího globálního města velká poptávka po bydlení, které samospráva chce realizovat na veřejnou dopravu dobře obslužených brownfieldech tak, aby se město nerozpínalo dále do krajiny. Tento záměr samospráva promítá do územně plánovací dokumentace, jejíž schvalování je čistě v její kompetenci.</p> <p>Platný územní plán stanovil pro území kód využití plochy „G“, kterému odpovídá příslušný koeficient podlažních ploch, dle kterého může být území zastavěno. Koeficient definuje, kolik metrů čtverečných podlahové plochy se v území smí postavit. Tato podlahová plocha může být umístěna v domech nízkých a plošně rozsáhlých, anebo v domech vysokých a plošně úsporných. Investor spolu s architekty zvolili prostorově méně intenzivní variantu a zástavbu koncentroval do pěti výškových a čtyř nižších objektů. Zvolení této varianty umožnilo vznik průchozích veřejných prostranství mezi objekty.</p> <p>Výškové objekty jsou v návrhu uchopeny jako architektonické dominanty, které dají širšímu okolí nový orientační bod – jsou umístěny</p>



<p>důvod věřit, že nakonec nedojde k tomu, že budete preferovat hodnotu bytů pro jejich prodej před zájmy místních obyvatel. Původně bylo území v územním plánu částečně jako SP a intenzita výstavby byla nižší. To, že byla změna směrem k multifunkčnímu využití, není na škodu, ale to, co navrhuje, není multifunkce, ale čisté zhodnocení pozemku byty, opět bez jakékoli smysluplné vybavenosti. To, že umístíte do budov v dolních patrech pár malých komerčních prostor čtvrti nezachrání, a rozhodně nesplňuje mou představu multifunkčnosti. Tato oblast má bytů už dost, co jí chybí, je vybavenost, a právě proto byla některá území definována ne jako čistě bytová. Předpokládal jsem, že minimálně spodní dvě patra uvolníte na jiný než bytový účel, vytvoříte variabilní prostor většího kalibru pro různé účely využití od MŠ přes soukromou školu až po restauraci či kulturní nebo cvičební sál. Není v zájmu této čtvrti, aby jedinečná šance na vyřešení veřejného prostoru skončila návrhem, který jste představili. Velmi doufám, že dáte více prostoru k zajištění potřeb čtvrti. Vytvoření průchodů není dostatečná kompenzace dalšího zatížení lidmi v místě, kde již nyní je problém s kapacitou.</p>	<p>v zakončení jeden a půl kilometru dlouhé pohledové osy podél cyklostezky A26.</p> <p>Navrhovaná výška objektů se nevymyká širšímu kontextu, kde již obdobně vysoké objekty stojí (např. bytový dům Nademlejnská 24) nebo jsou ve fázi výstavby (projekt Nová Tesla při ulici Poděbradská, či projekt Vivus při ulici Kolbenova). Investor připraví hmotové zákresy v širším kontextu pro objasnění vztahů k lokalitě.</p> <p>V návaznosti na Váš požadavek na vizualizaci objemů všech budov, investor připraví 3D model návrhu zasazený do svého okolí.</p> <p>Projekt kromě bytových ploch zahrnuje i plochy pro občanskou vybavenost. Na základě došlých podnětů od veřejnosti směřujících k většímu zastoupení vybavenosti v projektu, investor připravuje analýzu deficitů občanské vybavenosti v širším okolí, která vyhodnotí reálnou nabídku a poptávku v území, a doporučí vhodnou míru vybavenosti v projektu z hlediska poptávky v okolí i z hlediska ekonomické udržitelnosti. Dle výsledků analýzy bude případně v projektu navýšen podíl ploch věnovaných vybavenosti.</p>
--	---

Lukáš Příbramský	
Komentář	Reakce na komentář
<b>Návaznost návrhu</b>	
<p>V tomto bodě mě bohužel aktuální návrh projektu velmi zklamal, poněvadž nedokážu pochopit nesourodost projektu v návaznosti na okolí Hloubětína směrem ke Kbelské, kde jsou nízké 5/6 patrové domy, zatímco směrem ke klidné vnitřní oblasti podél Rokytky jsou situovány 15 patrové věžáky, a to ke všemu 5 věžáků, které jsou situovány vedle sebe tak, že navenek budou působit jako jednodílná masa, která není průhledná z mnoha úhlů. Pokud chce architekt navázat na symboliku významných bodů ve čtvrti jako je Eliška nebo AFI City 1 pěti výškovými budovami, tak je doopravdy megaloman, který akorát poškodí kvalitu života v okolí. My, co zde bydlíme, opravdu nejsme analfabeti, co potřebují takto významný orientační bod, abychom se zorientovali v naší čtvrti, a tato snaha zdárně uniká mému pochopení. Pochopil bych, kdyby se jednalo o jednu, či dvě budovy a byly umístěné směrem k Poděbradské, ne k Rokytce a YIT. Vyjádření k projektu je navíc těžké, když chybí jakékoliv vizualizace těchto 15 patrových domů. Doporučuji se podívat na protilehlý 14 patrový dům v Nademlejské ulici, jak svým úhlem a snižováním se do vnitřní oblasti snižuje svůj profil a své patra míří správně k Poděbradské ulici. Pokud nejde o hru s radnicí a stavebním úřadem, kdy oni řeknou přes 12 pater se nejde, a vy řeknete ano, takže máte win-win situaci, tak se prosím reálně zamyslete nad tím, že tyto výškové budovy se zde staví primárně na okraji, k hlavním ulicím a do klidové části se snižují, případně se inspirujte sousedním projektem YIT, který své výškové budovy také míří ke Kolbenově ulici. Nebo projektem Tesla, který do vnitřní klidné části také budovy snižuje. Žádný z projektů v okolí navíc nepřesahuje výškovou hranici 12 pater. Z tohoto hlediska se jedná o obrovský úlet. Druhou poznámku mám ještě k polyfunkci, celého projektu, která mi v prvním návrhu přijde dost nedostatečná. Neočekávám, že by jedna z budov měla být kancelářská, ale očekával bych, že polyfunkci budou věnovány alespoň 2 nadzemní patra vícero budov, podobně jako v projektu Nová</p>	<p>Děkujeme za Váš názor.</p> <p>Platný územní plán určil v území kód využití plochy „G“, kterému odpovídá příslušný koeficient podlažních ploch, dle kterého může být území zastavěno. Koeficient definuje, kolik metrů čtverečných podlahové plochy se v území smí postavit. Tato podlahová plocha může být umístěna v domech nízkých a plošně rozsáhlých, anebo v domech vysokých a plošně úsporných. Investor spolu s architekty zvolili prostorově méně intenzivní variantu a zástavbu koncentroval do pěti výškových a čtyř nižších objektů. Zvolení této varianty umožnilo vznik průchozích veřejných prostranství mezi objekty.</p> <p>Čtyři pěti až šestipodlažní objekty jsou umístěny podél tramvajové trati a reagují na stávající zástavbu v ulici Na Obrátce. Výškové objekty s patnácti nadzemními podlažními o výšce cca 50 metrů představují architektonické dominanty v území, které reagují na širší urbanistický kontext lokality. Mimo jiné zakončují jeden a půl kilometru dlouhou pohledovou osu podél cyklostezky A26.</p> <p>Podle veřejných údajů na stránce wikipedia.org jsou Vámi zmiňované objekty podstatně vyšší, než navrhované objekty (Eliška – 94 m a AFI City 1 – 75 m).</p> <p>Investor připraví 3D model lokality, kde bude možné vidět zasazení projektu do širších urbanistických vztahů.</p> <p>Projekt kromě bytových ploch zahrnuje i plochy pro občanskou vybavenost. Na základě došlých podnětů od veřejnosti směřujících k většímu zastoupení vybavenosti v projektu, investor připravuje analýzu deficitů občanské vybavenosti v širším okolí, která vyhodnotí reálnou nabídku a poptávku v území, a doporučí vhodnou míru vybavenosti v projektu z hlediska poptávky v okolí i z hlediska ekonomické udržitelnosti. Dle výsledků</p>

<p>Harfa. Tyto místa totiž nevyužijí pouze obchody a restaurační zařízení, ale také různé firmy, které potřebují kanceláře a mají určitou souvislost se zařízením domů apod. Propojení této polyfunkce například s prostorem pro sdílené kanceláře by pomohlo mnoha místním maminkám se aktivně podílet na své podnikatelské kariéře a nemuseli by kvůli tomu jezdit do samotného centra města. Zdravá čtvrť potřebuje, aby přes den nebyla vylidněná, zatímco jsou lidé v práci a naopak. Až na tyto dvě významné kritiky, které v očích mnoha lidí tento projekt poškozují, je zbytek projektu proveden kvalitně a chytře. Poskytuje potřebná propojení, je logický, a nebudu sám, kdo vám řekne, že radši zde uvidí devět 10 patrových budov než takovou hloupost.</p>	<p>analýzy bude případně v projektu navýšen podíl ploch věnovaných vybavenosti.</p>
<p><b>Veřejné prostory</b></p>	
<p>K veřejnému prostranství nemám moc, co doplnit, je povedené, zejména nápad otevřít břeh Rokytky, ale velmi bych dbal na to, aby se tzv. schody neskládali z betonu. Na devítce se potýkáme s ničením přírody, která tu dlouho byla a sekání stromů a beton v přírodě tu nikdo moc nevíta, držte se prosím přírodních materiálů. A jak jsem psal, opravdu zde nepotřebujeme, aby se architekt snažil po sobě zanechat další orientační bod, kterých je tu dost.</p>	<p>Děkujeme za Vaše kladné hodnocení krajinářského řešení veřejných prostranství. Je navrženo tak, aby zachovalo přírodě blízký charakter Rokytky a jejího okolí a v místě dnešní betonárny vytvořilo kvalitní odolnou a biodiverzní zelenou infrastrukturu.</p>
<p><b>Zelenomodrá infrastruktura</b></p>	
<p>Návrhy jsou pěkné, a doufám, že se splní, máme zde špatné zkušenosti s předchozími projekty, jmenovitě YIT, které mnoho původní vzrostlé flory zničili a nenahradili novou. Každé stromořadí je zde vítáno.</p>	<p>Návrh se snaží zachovat veškerou stávající zeleň v okolí Rokytky, provedeny budou jen mírné a ohleduplné probírky a řezy převážně suchých a neperspektivních dřevin. Naopak, veřejné prostranství budou ve velké míře o nové stromy doplněny.</p>
<p><b>Doprava a mobilita</b></p>	
<p>Pěší propojení je v aktuálním návrhu skvělé, dopravní je za mě zatím trochu neuchopené. Rozumím námitkám YIT, aby si automobily nezkracovali cestu z hlavních tahů Kolbenova/Poděbradská, ale místní by velmi uvítali možnost se dostat na druhou stranu autem, jelikož naše čtvrť je rozdělena Rokytkou od Freyovi po Kbelskou a ta je často zásadně neprůjezdná. Navíc bude zřejmě brzy přestavěna a zahlobena, a tudíž dopravní situace zde bude ještě horší. Alespoň jednosměrně by čtvrť měla být průjezdná s</p>	<p>Na základě provedené akustické studie by umožnění průjezdu automobilů mezi Poděbradskou a Kolbenovou indukovalo intenzivnější zatížení motorovou dopravou a větší hlukové zatížení stávající zástavby. Návrh proto takové dopravní propojení nenavrhuje. Nicméně pro případ mimořádných událostí a pro možnost zásahu hasičů a sanitek je s propojením na sever počítáno po nové cestě, která bude v běžném režimu fungovat jako pěší a cyklistická stezka.</p>

<p>YIT. Když ne vnitřní částí, tak alespoň ulicí Na Obrátce. Slepé ulice nejsou řešení.</p>	<p>Cílem je zde především vytvořit čtvrť přátelskou pro pěší a cyklisty, zprůjezdění pro automobily směrem do Kolbenovy ulice by bohužel vedlo k opaku.</p>
<p><b>Ostatní podněty</b></p>	
<p>Jelikož je výška a počet budov natolik zásadní, tak znovu zopakuji, buďte prosím ohleduplní k okolí, kde stavíte. Nejedná se o parcelu v centru jako na Masarykově nádraží, kde je nutný podpis architekta, opravdu zde nepotřebuje další orientační bod, ale kvalitní zástavbu, která navazuje na své okolí.</p>	<p>Děkujeme za Váš názor.</p>

<b>Ondřej Šafář</b>	
<b>Komentář</b>	<b>Reakce na komentář</b>
<b>Návaznost návrhu</b>	
Mezi Suomi Hloubětín a cyklostezkou hned vedle areálu betonárky chybí napojení – je tam úsek, kde de facto chybí komunikace, je tam jen kamení. Druhá věc je cesta z tramvajové zastávky Kbelská do areálu betonárky a dál do Suomi. Pokud bude betonárka průchozí, jediné dobře.	Děkujeme za komentáře. Návrh se snaží doplnit veškerá chybějící propojení v řešeném území. Nové cesty zlepší dostupnost veřejné dopravy pro stávající obyvatelé.  Doplnění chybějícího kusu cyklostezky má být podle našich informací součástí realizovaného projektu Suomi. V této věci poskytneme veškerou nezbytnou součinnost, aby byla cyklostezka uvedena do finálního stavu co nejdříve.
<b>Veřejné prostory</b>	
V okolí není dostatek volnočasových sportovišť. Například víceúčelové hřiště na basket, fotbal, skatepark, cokoliv. Prostě prostor, kde si mohou hrát dospělí se staršími dětmi, nebo děti spolu.	Investor prověřuje možnost, že by již tento rok takové místo zrealizoval v režimu dočasného využití dnes nepoužívané severní části řešeného území, které by tímto způsobem mohlo fungovat několik let do zahájení výstavby s tím, že část by v území mohla zůstat i po realizaci rezidenčního projektu (např. workout, pumptrack, skatepark).  Současně probíhá také diskuze mezi investorem a městskou částí o možnosti umístit podobné hřiště natrvalo v severní části pásu mezi tramvajovou tratí a ulicí Na Obrátce, dále od rezidenční zástavby. Ve schématu veřejných prostranství jej naleznete pod číslem 9.
<b>Zelenomodrá infrastruktura</b>	
Počítá se v objektu s průsakovými jámami nebo čímkoliv podobným, pro zachycení dešťové vody a prevenci zatopení Rokytky?	Založeno bude cca 11 000 m <sup>2</sup> zelených ploch, které nahradí dnes převážně zpevněné plochy v areálu. Dešťové vody ze střech, teras, ramp a zpevněných ploch budou svedeny přes retenční nádrže a podzemní zasakovací tělesa tak, aby došlo v maximální míře k jejich zasakování na pozemku.
<b>Doprava a mobilita</b>	
Kudy se bude vjíždět do areálu, z Poděbradské, Konzumní nebo Suomi?	Hlavní vjezd do území bude z ulice Poděbradská. Cílem je zde vytvořit čtvrť přátelskou pro pěší a cyklisty. Průjezd automobilů skrze území by indukoval intenzivnější zatížení motorovou dopravou.

<b>Ostatní podněty</b>	
-	

<b>Kateřina Devlin</b>	
<b>Komentář</b>	<b>Reakce na komentář</b>
<b>Návaznost návrhu</b>	
<p>Nové bytové domy podél tramvajové trati navazující na stávající zástavbu v ulici Na Obrátce vítám. Ulice dostane alespoň trochu civilnější ráz a snad se podaří i lepší propojenost s druhou stranou ulice. Vysokopodlažní domy (věže) už ale na okolí vůbec nenavazují, naopak ho zcela ruší a v případě realizace vytvoří novou nežádoucí dominantu okolí. Budova A.1 je pak nevhodně umístěna ve větvení cyklostezek, kde je již nyní vysoký provoz. Místo by spíše potřebovalo zklidnění – volný prostor.</p>	<p>Děkujeme za Váš komentář. Výška a prostorové uspořádání nových objektů odpovídá koeficientu podlažních ploch daných parcel uvedenému v platném územním plánu. Při naplnění kapacity území objekty s menším počtem nadzemních podlaží by jejich prostorové uspořádání neumožnilo vznik tolika ploch veřejných prostranství.</p> <p>Výškové objekty jsou v návrhu uchopeny jako architektonické dominanty, které dají širšímu okolí nový orientační bod. Jejich umístění na tomto pozemku dává smysl zejména jako zakončení jeden a půl kilometru dlouhé pohledové osy podél cyklostezky ve stopě bývalé železniční vlečky, která představuje jednu z hlavních urbanistických os širší oblasti.</p>
<b>Veřejné prostory</b>	
<p>Oblast by si zasloužila psí hřiště. Dětské hřiště je na každém rohu, ale psí hřiště jsou ve Vysočanech pouze dvě – Podviní a Spojovací. Návrh kiosku s ohledem na kiosky Edu Bubu, v parku Zahrádky a na cyklostezce u Kejřova mlýnu je nadbytečný. Zároveň kiosky v cípu větvení cyklostezek způsobí další zvýšení provozu a negativně ovlivní průjezdnost oblasti na kole. Ze stejného důvodu je dětské hřiště pod bodem 7 umístěno zcela nevhodně.</p>	<p>Děkujeme za zajímavý podnět. Bohužel, psí louka je plošně rozsáhlý oplocený areál, který se obecně do rezidenčních projektů neimplementuje. Nutné oplocení rovněž neodpovídá principu maximální prostupnosti veřejných prostranství.</p> <p>Kiosky je většinou ostatních residentů vítán. Plocha pro posezení okolo kiosku je vymezena mimo samotné cyklostezky, jejichž průjezdnost nebude narušena. Kiosky na této rušné křižovatce naopak poskytne možnost zastavení a vytvoří místo pro setkávání místních.</p>
<b>Zelenomodrá infrastruktura</b>	
<p>Návrh se snaží o atraktivní zeleň a vodní prvky. Ale většinou nápady s jezírky po pár letech nedopadnou pro nulovou údržbu dobře. V oblasti je říčka a rybníky, proto mělká jezírka moc lidí neocení – relaxovat půjdou raději k blízkému Hořejšímu rybníku.</p>	<p>Momentálně je v území většina ploch zpevněných. Návrh vytvoří mezi objekty nezpevněné plochy, které podpoří retenci dešťových vod. Nové vodní plochy v území budou díky odpařování v parných dnech ochlazovat prostředí a tím zabraňovat efektu tepelného ostrova. Okolní vegetace jezírek zvýší místní biodiverzitu.</p> <p>Krajinářský návrh bude díky použití vhodných materiálů, technologie a typu vegetace, které</p>



	<p>zohlední místní podmínky, fungovat jako celek, kde každá část plní svěřenou roli. Profesionální krajinářští architekti ve svých projektech umí odhadnout náročnost údržby a správným řešením dokážou snížit dodatečné náklady a náročnost údržby. Investor nastaví systém správy území s ohledem na požadavky údržby.</p>
<b>Doprava a mobilita</b>	
<p>Pobytové schodu u Rokytky vypadají jako zajímavý nápad, ale větší množství lidí procházejících přes cyklostezku dolů k Rokytce bude blokovat průjezd po cyklostezce. Pěší propojení podél Rokytky směrem k Fitness stezce je přitom nedostatečné pod mostem je úzký chodníček.</p>	<p>Děkujeme za Váš názor. V území bude doplněna síť cyklistické infrastruktury, a její zatížení se tak rovnoměrně rozloží.</p> <p>Přístup k pobytovým schodům podél Rokytky nebude jenom z cyklostezky, ale i z fitness stezky, která bude lépe uzpůsobena pro pohodlný pohyb pěších, třeba i s kočárky (její povrch bude upraven na mlatový).</p>
<b>Ostatní podněty</b>	
<p>Území betonárky je z důvodu vedení vysokého napětí nevhodné pro rezidenční bydlení, zvláště pak vysokopodlažních domů (věží). S ohledem na rozlehlé území brownfieldů od Freyovy ulice po Kbelskou umožňující masivní výstavbu bytů, nedává smysl stavět obytné domy na místě betonárky. Spíše by se místo hodilo na výstavbu sportovní infrastruktury (bazén, koupaliště, tenisové kurty, hřiště).</p>	<p>Platný územní plán umožňuje na území betonárny smíšené funkční využití, návrh revitalizace tak je plně v souladu s tímto vymezením. Územní plán podporuje zahušťování uvnitř města místo jeho rozpínání do volné krajiny.</p> <p>Území se nachází v krátké pěší docházkové vzdálenosti od zastávek veřejné dopravy a umístování bytové funkce v blízkosti zastávek veřejné dopravy je žádoucí zejména pro snižování negativních důsledků automobilové dopravy.</p> <p>Pro doplnění rozsáhlejší sportovní vybavenosti jsou vyhrazeny jiné plochy na Praze 9.</p>

<b>Jarmila Řehořková</b>	
<b>Komentář</b>	<b>Reakce na komentář</b>
<b>Návaznost návrhu</b>	
Příliš vysoké budovy na okolí nenavazují.	<p>Výškové stavby jsou v návrhu uchopeny jako architektonické dominanty, které dají širšímu okolí nový orientační bod. Jejich umístění na tomto pozemku dává smysl zejména jako zakončení jeden a půl kilometrů dlouhé pohledové osy podél cyklostezky A26.</p> <p>Navrhovaná výška objektů se nevymyká širšímu kontextu, kde již obdobně vysoké objekty stojí (např. bytový dům Nademlejnská 24) nebo jsou ve fázi výstavby (projekt Nová Tesla při ulici Poděbradská, či projekt Vivus při ulici Kolbenova). Investor připraví hmotové zákresy v širším kontextu pro objasnění vztahů k lokalitě.</p>
<b>Veřejné prostory</b>	
Chybí sportoviště pro všechny věkové skupiny. Hřišť pro malé děti je dost, ale starším dětem a dospělým chybí třeba koš na basket nebo kurt na tenis, nohejbal atd.	<p>Dětské hřiště bude umístěno při cyklostezce vedle objektu A1.</p> <p>Investor také prověřuje možnost, že by již tento rok zrealizoval místo pro sportovní využití starších dětí i dospělých, a sice v režimu dočasného využití dnes nepoužívané severní části řešeného území. To by tímto způsobem mohlo fungovat několik let do zahájení výstavby s tím, že část by v území mohla zůstat i po realizaci rezidenčního projektu (např. workout, pumptrack, skatepark).</p> <p>Současně probíhá také diskuze mezi investorem a městskou částí o možnosti umístit podobné hřiště natrvalo v severní části pásu mezi tramvajovou tratí a ulicí Na Obrátce, dále od rezidenční zástavby. Ve schématu veřejných prostranství jej naleznete pod číslem 9.</p>
<b>Zelenomodrá infrastruktura</b>	
–	
<b>Doprava a mobilita</b>	
–	
<b>Ostatní podněty</b>	
–	

<b>Monika Domincová</b>	
<b>Komentář</b>	<b>Reakce na komentář</b>
<b>Návaznost návrhu</b>	
<p>Líbí se mi průchodnost a návaznost na okolní části čtvrti, provázanost, dopravní obslužení z jedné strany (zezadu) a přerušení průjezdnosti s tím, že technicky možná je v případě nějaké kolize, dočasného opatření (bylo by vhodné, aby bylo možné v takovém případě pro automobily doopravdy propojit). Líbí se mi návaznost na starou zástavbu Hloubětína, ale nemyslím si, že je nutné ji tak křečovitě držet jen proto, aby si pár majitelů z té oblasti nestěžovalo, a obětovat obrovskou zátěž výstavbou vizuálně na druhé straně. Zdá se mi to prospěchářské a vykutálené.</p>	<p>Děkujeme za Váš komentář. V případě mimořádných událostí bude umožněn průjezd vozidel (i hasičů) od severu po široké konstrukci cyklostezky.</p> <p>Domníváme se, že nová zástavba podél tramvajové trati vedle ulice Na Obrátce vytváří novou uliční frontu s aktivním parterem. Tyto objekty jsou orientovány ke stávající prvorepublikové zástavbě na druhé straně ulice Na Obrátce. Proto výškově navazují na protější uliční frontu. Naopak, výškové objekty jsou usazeny ve volném prostranství, v parku, přičemž v širším kontextu zapadají do městské struktury lokality, v níž tvoří ukončení pohledové osy podél cyklostezky procházející územím Vysočan. Jedná se tak o dva charakterem rozdílné soubory staveb, které sjednocuje krajinářské řešení veřejných prostranství parkového charakteru a architektura domů.</p> <p>Investor připraví 3D model lokality, kde bude možné vidět návaznosti na širší okolí, ve kterém se nachází i zástavba podobně vysoká, jako například objekty v ulici Nademlejská nebo projekty ve fázi výstavby (projekt Nová Tesla při ulici Poděbradská, či projekt Vivus při ulici Kolbenova).</p>
<b>Veřejné prostory</b>	
<p>Líbí se mi otevřenost, nepřítomnost soukromých zahrádek, které v takovém projektu vůbec nejsou vhodné, přístupné prostranství, dýchá to. Nelíbí se mi, že vybavenost je téměř o ničem, nepřináší novou kvalitu, něco nadstandartního, co jinde nelze (protože jde o čistě bytovou výstavbu). Chybí mi realizace větších prostor typu sál, komunitní prostor, větší občerstvení s pořádnou kuchyní, možností kulturních a společenských akcí, zahrádka venku s přístřeškem, stínem... nad řekou. Ideální by bylo spojení sil s YIT.</p>	<p>Děkujeme za Vaše podněty. Krajinářský koncept je založen na otevřenosti parteru bez soukromých předzahrádek. Ty jsou navrženy výhradně při zadní straně domů C.</p> <p>Projekt kromě bytových ploch zahrnuje i plochy pro občanskou vybavenost. Na základě došlých podnětů od veřejnosti směřujících k většímu zastoupení vybavenosti v projektu, investor připravuje analýzu deficitů občanské vybavenosti v širším okolí, která vyhodnotí reálnou nabídku a poptávku v území, a doporučí vhodnou míru vybavenosti v projektu z hlediska poptávky v okolí i z hlediska ekonomické udržitelnosti. Dle výsledků</p>

	<p>analýzy bude případně v projektu navýšen podíl ploch věnovaných vybavenosti.</p> <p>Co se komunitních aktivit týče, investor je připraven se ve spolupráci s MČ Praha 9 a se zapojením místních aktivních obyvatel podílet na nalezení vhodné lokality pro umístění vybavenosti pro komunitní aktivity, a případně je připraven se v této věci podílet na finanční participaci.</p>
<b>Zelenomodrá infrastruktura</b>	
<p>Líbí se mi velmi jednoduché zpracování zpřístupnění Rokytky – zachování divoké zeleně, jednoduché schody jako rekreační a klidový prostor, nic složitějšího a likvidujícího zeleň, jen jemná kultivace divočiny. Potřebujeme tu divočinu zachovat. Líbí se mi propojení cyklostezky na všechny strany. Nevidím jako praktické a přínosné udělat v části, kde je teď myčka, park. V tom místě je obrovský hluk a naprosto neútlivé prostředí, nedovedu si představit, že by tam někdo trávil čas. Jedině že by to byl komunitní prostor pro ty domy, nějaký funkční prostor třeba s posilovacími stroji. Ovšem na křižovatce, kde je obrovský provoz a jezdí zde i hodně tramvají, to je dost náročné vymyslet. Ocenila bych každopádně něco funkčního, čemu nevádí hluk a prašnost. Nevím, zda by tam bylo možné umístit Pony klub, což je místní oblíbený rodinný klub s poníky, který je v nájmu na pozemcích, kde už Finep tlačí na výstavbu. Pokud bude pozemek prodán do rukou developera, velmi bych si přála, aby poníci našli nějaké jiné zázemí v lokalitě. Pro místní rodiny je to jeden z mála zájmových kvalitních klubů přírodního rázu a projížďky na ponících přímo kolem Rokytky jsou unikátní.</p>	<p>Jsme rádi, že se Vám otevření přístupu k Rokytce líbí. Přibližně v místě stávající automyčky bude umístěn vjezd do území a vedle něj, v návaznosti na tramvajovou zastávku vznikne malé náměstíčko, na které bude navazovat aktivní parter v přiléhajících nových objektech. Vytváření drobných městotvorných prvků, jako jsou placky se stromy, v blízkosti zastávek veřejné dopravy, umožňuje zpříjemnit si čekání a také podporuje vznik a fungování drobných provozů jako jsou pekárny nebo kavárny, popřípadě jiných malých provozoven. Prostory v parteru domů v blízkosti tramvajových zastávek považujeme za nejperspektivnější pro obchodní vybavenost, a právě navržené náměstíčko nabízí určitý odstup od rušné Poděbradské, čímž vytvoří lepší podmínky pro fungování vybavenosti na jižním rohu nové zástavby. Souhlasíme, že míra využití prostranství pro venkovní aktivity bude závislá na zátěži území z individuální automobilové dopravy na Poděbradské ulici. V současnosti projede v průměru v tomto úseku ulicí asi 14 000 aut v každém směru.</p>
<b>Doprava a mobilita</b>	
–	
<b>Ostatní podněty</b>	
<p>Nelíbí se mi, že se nemůžu vyjádřit k výstavbě. Nemusíte nás poslouchat, ale názor přeci můžete chtít slyšet. Předpokládám, že vám je jasné, že 15 patrové domy bez nápadu a architektonické hodnoty tady opravdu nikdo chtít nebude, navíc tím přinášíte obrovské množství lidí, pro které tu místo není. Vzhledem k výstavbě všude kolem</p>	<p>Intenzita využití území je daná platným územním plánem. Zde se jedná o plochu všeobecně smíšenou s kódem míry využití G, s nímž investor při koupě pozemků počítal. Tedy hrubé podlažní plochy, které je možné umístit do území, se spočítají dle daného koeficientu. Investor tak stál před volbou, zda</p>

<p>obrovských rozměrů. K řece a nad řeku taková výstavba zkrátka nepatří. Nejsem proti vysokým domům, ale zde jsou jasným nesmyslem. Nelíbí se mi, že jste se naprosto okatě vyhnuli vizualizaci, jak budou ty baráky příšerně vypadat, když vedlejší domy jsou poloviční, a ostatní výstavba je dalece pod úrovní terénu budov. Zároveň výstavba na druhé straně Rokytky bude také zřejmě nižší, navíc pod kopcem. Nelíbí se mi, že rvete v multifunkční výstavbě hustotu bytových prostor, nenaplnujete princip veřejné vybavenosti, vůbec se jí nezabýváte, a jen chcete maximalizovat dnes drahou plochu dobře prodejných bytů. Přitom je zřejmé, že celé oblasti plné bytů chybí základní vybavenost. Přivedete do těch bytů další oběti marketingových lží, kdy majitelům budete slibovat přeplněnou cyklostezku, která již cyklostezkou není, přeplněný park, který už je spíš "Václavákem", a nikde žádný prostor, kam jít na oběd či v zimě se zahřát. Očekávám od vašeho projektu, že přinesete pořádnou vybavenost, nejen další zoufalé lidi, kteří si pak budou stěžovat, že jim tu chybí základní služby. Pokud jste nepřipravili jasnou vizualizaci, je to nedůvěryhodné.</p>	<p>stavět do výšky a nechat rozsáhlejší plochy pro zeleň, nebo stavět nižší domy na úkor větší zastavěné plochy, prostupnosti území a nových parkových ploch. S ohledem na problém lokality nejčastěji zmiňovaný během prvního kola participace, kterým byla neprostupnost území, se investor s architektem vydali cestou vysokých domů s otevřeným prostranstvím mezi nimi. Celá lokalita je navíc specificky vymezena trianglem bývalých železničních vleček, pročež nenavazuje přímo na žádnou uliční strukturu z okolí, a i proto se zde jeví koncept soliterních domů v otevřeném parku jako příhodný. Řešená lokalita také zakončuje jeden a půl kilometru dlouhou pohledovou osu podél cyklostezky, v jejímž vyvrcholení považujeme výškové domy za smysluplné.</p> <p>V návrhu revitalizace byla prezentována především veřejná prostranství, protože k těm je možné se vyjádřit. Zejména podoba a forma veřejných prostranství a také navržená občanská vybavenost jsou hlavní aspekty projektu, které ovlivní život okolních obyvatel nejvíce. Forma zástavby byla s pozitivní odezvou konzultována s IPR Praha jakožto koncepčním pracovištěm Prahy pro urbanismus a územní plánování.</p> <p>Chápeme však Vaši potřebu porovnat objemy výstavby s okolím. Připravíme proto jednoduchý 3D model návrhu, který zasadíme do okolí.</p>
---	---

Ing. arch. Rostislav Matrka	
Komentář	Reakce na komentář
<b>Návaznost návrhu</b>	
<p>Výšková hladina nejvyšších staveb by měla být srovnána s výškou budov Kejšova Parku přes ulici Poděbradskou, viditelnou hlavně v dálkových pohledech – podle navržené podlažnosti odhaduji, že nová výstavba bude pohledově o 3-5 podlaží vyšší. Osobně bych i uvítal o 2-3 nižší podlažnost u "krajních" domů A1, A3, B2.</p>	<p>Děkujeme Vám za Váš komentář. Jak již bylo uvedeno v reakcích na předchozí komentáře, investor má dvě možnosti dané územním plánem – buď zastavit větší plochu území nižšími budovami, nebo realizovat daný návrh s pěti 15-ti podlažními budovami. Z důvodu zajištění všesměrné prostupnosti řešené lokality a otevřenosti prostoru mezi domy se investor s architektem rozhodli pro koncept menšího počtu vyšších domů.</p> <p>Investor připraví 3D model návrhu zasazený do okolí tak, aby byla zřejmá návaznost na současný stav, a právě realizované projekty.</p>
<b>Veřejné prostory</b>	
<p>Mají-li výškové budovy tvořit dominantu a přirozené centrum nové lokality, je potřeba tomu vytvořit odpovídající parter s mnohem větším rozsahem obchodů, služeb, veřejných zařízení a občanskou vybaveností (např. miniškolka), které do takového místa přirozeně patří - hlavně se jedná o domy A2, A3 a B1. Chodník podél domů C1-C4 rozšířit na plnohodnotnou pěší zónu s tramvajovým provozem, aby šlo plynule přecházet mezi novou zástavbou a ulicemi Na Obrátce a Konzumní v celé šíři (něco ve stylu Anděla či Náměstí Republiky). Pokud zde zůstane zelený pruh, tak bude tvořit nepřirozenou bariéru pro propojení s ulicí Konzumní a během několika let bude trávník vyšlapaný. A v souvislosti s tímto rozšířením by mělo dojít i přidání dalších obchodů a služeb podél této komunikace. Přístup z ulice Konzumní přes tramvaje do nové lokality vyřešit reprezentativnějším přístupem než formou šikmých schodů a mimoběžně umístěné rampy popírajících osové prodloužení ulice. Přímou v ose ulice Konzumní "překáží" objekt C3.</p>	<p>Děkujeme Vám za Váš komentář. Na základě došlých podnětů od veřejnosti směřujících k většímu zastoupení vybavenosti v projektu, investor připravuje analýzu deficitů občanské vybavenosti v širším okolí, která vyhodnotí reálnou nabídku a poptávku v území, a doporučí vhodnou míru vybavenosti v projektu z hlediska poptávky v okolí i z hlediska ekonomické udržitelnosti. Dle výsledků analýzy bude případně v projektu navýšen podíl ploch věnovaných vybavenosti.</p> <p>Podél tramvajové trati je navržen chodník o šířce 7 metrů rozšířený o další plochu podél obchodů, což v této lokalitě považujeme za adekvátní. Vámi zmiňované pěší zóny na Náměstí Republiky a na Andělu jsou významné uzly veřejné dopravy v centru města. V našem případě se nepočítá s tak výraznou kumulací uživatelů prostoru.</p> <p>Propojení s ulicí Konzumní je vyřešeno zvoleným způsobem kvůli výraznému terénnímu rozdílu mezi Konzumní ulicí a areálem betonárny. Řešení také komplikuje pozemek jiného soukromého vlastníka, který zasahuje do přímé osy Konzumní ulice. Každopádně zvážíme možnosti velkorysejšího ztvárnění schodiště. Návrh bude rovněž nutné řešit v souladu s postojem MČ Praha 14, na jejíchž pozemcích se schodiště a rampa nacházejí.</p>

<b>Zelenomodrá infrastruktura</b>	
Líbí se mi propojení cyklostezky s územím břehu Rokytky pomocí terénních schodů.	Děkujeme za kladné hodnocení návrhu v tomto aspektu.
<b>Doprava a mobilita</b>	
Obávám se, že do budoucna budou parkovací místa pro návštěvníky trvale využívána i rezidenty, kteří si nezakoupí parkovací stání v podzemních garážích, popř. jich budou mít méně než vlastních vozidel.	Parkovací místa na povrchu zůstanou ve správě SVJ, které zvolí režim jejich používání. Například je možné omezit dobu parkování během dne např. na 2 hodiny.
<b>Ostatní podněty</b>	
-	



Tomáš Hříbek	
Komentář	Reakce na komentář
<b>Návaznost návrhu</b>	
<p>Území současné betonárny se jistě nabízí k oživení. S ohledem na developerské projekty v okolí betonárny se nabízí i toto místo zastavit byty. Z tohoto úhlu pohledu současný návrh bude navazovat na bytové komplexy v okolí co do svého účelu – primárně k bydlení. Nicméně přilehlý bytový komplex SUOMI se drží celkového charakteru zástavby – cca 7 pater (v současnosti v okolí vybočuje pouze bytový komplex na ulici Nademlejská a realizovaný projekt TESLA, ani jeden z nich však v krajině netvoří/nevytvoří těleso dle současného návrhu dotčené revitalizace). Celkem pět budov dle současného návrhu má zcela zásadně vybočovat ze současné zástavby, a to do výšky 15 pater. Na výstavě návrhu revitalizace betonárny mně bylo řečeno, že těchto pět patnácti podlažních budov má vytvořit dominantu v území. Pojmem "dominanta" se tradičně označuje výrazný architektonický nebo přírodní prvek a obvykle v pozitivním slova smyslu. Výstavbou pěti patnáctipodlažních budov by Hloubětín skutečně získal svoji dominantu, nikoli však v pozitivním slova smyslu. Tyto výškové budovy by zcela zásadním způsobem čněly v charakteru území, zastiňovaly by okolní budovy a při plné obsazenosti by v území způsobily nezanedbatelné zejména infrastrukturní problémy. Z předkládaného návrhu rovněž není patrná ani architektonická originalita – jedná se o pět výškových budov a čtyři budovy s řádově nižším počtem podlaží v podobě kvádrů. Přitom revitalizací této betonárny by skutečně mohlo dojít k oživení Hloubětína, pokud by investor společně s architekty přišel se zajímavým nápadem, který by byl neotřelý (v pozitivním slova smyslu) a přispěl by k lepšímu životu v Hloubětíne. Současný návrh těmto parametrům dle mého však nedostojí, a to již z podstaty svého konceptu. S ohledem na předešlé dále nepoužívám pojem revitalizace, který znamená oživení, ale přestavba.</p>	<p>Děkujeme Vám za Váš komentář. Jak již bylo uvedeno výše, investor má dvě možnosti, buď zastavit větší část území nižšími budovami, nebo realizovat daný návrh s pěti 15patrovými budovami. Z důvodu zajištění všesměrné prostupnosti řešené lokality a otevřenosti prostoru mezi domy se investor s architektem rozhodli pro koncept menšího počtu vyšších domů.</p> <p>Při plánování území je třeba brát ohled i na širší prostorové vztahy. Navrhované výškové objekty nenavazují na přiléhající zástavbu, ale reagují na urbanistickou koncepci území Vysočan a Hloubětína. V širším kontextu vidíme, že nové objekty prostorově doplňují ostatní výškové dominanty v území a rovněž jsou na konci pohledové osy cyklostezky procházející územím Vysočan.</p> <p>Investor připraví 3D model návrhu zasazený do okolí tak, aby byla zřejmá návaznost na současný stav, a právě realizované projekty.</p> <p>Z hlediska zmiňovaného vztahu k okolní infrastruktuře je podstatná kapacita nové výstavby, která je definována v územním plánu. V rámci pořizování územního plánu či jeho změn je kapacita výstavby posuzována v kontextu širokého okolí, a to zejména s ohledem na dopravní infrastrukturu.</p>

<b>Veřejné prostory</b>	
<p>Obecně 2D model plánované zástavby není pro běžnou osobu dobře uchopitelný. Nákres, který na papíře vypadá vzdušně a prostorně, může být v reálu tísnivý a skličující. Model 2D působí jako trik na diváka – pohled shora nemůže nahradit modelaci 3D, kterou navíc investor jistě disponuje. Nelze si představit investici takového charakteru, při níž by se investor spokojil s nákresem na papíře a řekl, tak to bude, tak to bude vypadat dobře...S ohledem na množství zamýšlené zástavby (celkem 9 budov) nelze než mít za to, že pokud se skutečně finalizuje zamýšlený návrh, bude finální podoba obrazem přehuštěné zástavby. Dle současného návrhu vzniknou volná veřejná prostranství, ale v nepoměru k zalidněnosti. Současný 2D model navozuje dojem, že je celá oblast koncipována přesně na stanovené normy, tzv. aby bylo vystaveno co nejvíce bytů, vznikla nějaká veřejná prostranství, nějaká zeleň, nějaká komunikace. V jistém smyslu "náměstí" se nachází u již nyní frekventované ulice Poděbradská, při výjezdu TRAM 19 a výjezdové komunikace ze zamýšleného projektu, tedy v nejfrekventovanější části celého dotčeného území. Zamýšlený návrh volných (veřejných) prostranství je zcela poddimenzován s ohledem na zamýšlenou výstavbu.</p>	<p>Děkujeme Vám za Váš komentář. V návrhu revitalizace byla prezentována především veřejná prostranství, ke kterým je možné se vyjádřit, protože ta ovlivní život okolních obyvatel nejvíce. Forma zástavby byla s pozitivní odezvou konzultována s IPR Praha jakožto koncepčním pracovištěm Prahy pro urbanismus a územní plánování.</p> <p>Nová zástavba nebude zahuštěná více než je v okolí obvyklé. Naopak navržena dimenze veřejných prostranství je vzhledem k intenzitě nové zástavby nadstandardní. Intenzitu zástavby definuje územní plán, který v daném území stanovuje koeficient zástavby „G“, což není neobvykle vysoký koeficient. V městských lokalitách se vyskytuje zcela běžně. Ve Vysočanech i v okolí se objevují i koeficienty „H“ a „I“, které umožňují ještě vyšší intenzitu zástavby (viz dokument „Regulativy funkčního a prostorového uspořádání území hlavního města Prahy“, str. 37 – tabulka míry využití ploch). Stanovenou Intenzitu pak lze využít buď stavbou nižších, ale plošně rozsáhlejších domů, nebo je naopak možné postavit domy vyšší a plošně úsporné. Investor s architektem se rozhodli pro koncept menšího počtu vyšších domů právě proto, aby v území vzniklo více veřejných prostranství, které zajistí všesměrnou prostupnost území. Podíl veřejných prostranství bude tím pádem mnohem vyšší, než třeba na Vinohradech.</p> <p>Chápeme však Vaši potřebu porovnat objemy výstavby s okolím. Připravíme proto jednoduchý 3D model návrhu, který zasadíme do okolí.</p> <p>Co se týče navrženého veřejného prostranství u Poděbradské, domníváme se, že je běžnou praxí umísťovat centrální veřejná prostranství, jako třeba náměstíčka, k zastávkám veřejné dopravy, tj. na místa, kde dochází ke zvýšenému pohybu lidí. Takto mají veřejné prostory přirozenou cestou své uživatele a umožňují vznik a fungování provozoven v parteru budov.</p>
<b>Zelenomodrá infrastruktura</b>	

<p>Opět – z 2D modelu se charakter nové zeleně velice ztěžka posuzuje. Navíc nové zástavbě, jako při každé zástavbě padne mnohá zezeň za oběť. Zůstává tedy otázkou, jestli a pokud ano, potom o kolik procent, převyšší nová zezeň, zezeň stávající. Navíc nová zezeň bude/by měla sloužit – a tak také vznikne – novým obyvatelům dotčené oblasti. Pro stávající obyvatele jakákoli nová zezeň nevyváží zatížení území novými bytovými domy, navíc ve stávajících předdimenzovaných rozměrech.</p>	<p>Z komentáře není zřejmé, jaká zezeň padne výstavbě za oběť. Ve stávajícím areálu betonárny se nenachází žádná hodnotná zezeň, naopak, revitalizací na tomto místě vzniknou nové parkové plochy okolo domů.</p> <p>Díky pobytovým schodům bude zlepšena přístupnost břehů Rokytky pro všechny obyvatele z okolí. Zezeň v jejím okolí bude zachována a nové nezpevněné plochy v její návaznosti budou mít přírodnější charakter. Celé zrevitalizované území bude průchozí a veřejná prostranství budou moct využívat všichni obyvatelé z okolí.</p>
<p><b>Doprava a mobilita</b></p>	
<p>V tomto aspektu se stávající projekt odpoutal od reality současného Hloubětína a ulice Poděbradská a Kolbenova nejzřetelněji. Předdimenzovanou bytovou zástavbou prakticky znemožní nejen stávajícím obyvatelům, ale především novým vlastníkům bytů v předmětném projektu vyjet svým automobilem do práce či se naopak ve frekventovaný čas vrátit z práce domů. Investor při představení projektu neposkytl informace, kolik bytů má nově vzniknout, proto nelze učinit alespoň hrubý propočet pravděpodobného nového zatížení území dalšími automobily. S přihlédnutím k charakteru projektu se však jedná o stovky aut na poměrně malém území s omezenou možností výjezdu. I při ne zcela obsazených bytech lze tudíž racionálně předpokládat permanentní dopravní kolapsy na ulici Poděbradská a Kolbenova.</p>	<p>Územní plán včetně všech jeho větších změn byl posouzen v kontextu celku, a to zejména s ohledem na dopravní infrastrukturu, tedy koeficienty v území povolují jen takovou výstavbu, kterou dané území dokáže pojmout, a to i z dopravního hlediska.</p> <p>Komunikace obsluhující území neprochází lokalitou Modrého, lokalitou Suomi ani lokalitou Na Obrátce, tedy nezatíží dopravní obslužnost sousedních rezidenčních čtvrtí. Dopravní situace na ulici Poděbradské se svou současnou průměrnou dopravní intenzitou 28 000 aut za den v obou směrech nebude nárůstem v řádu stovek nových vozidel nijak ovlivněna.</p> <p>V území vznikne cca 420 nových bytů.</p>
<p><b>Ostatní podněty</b></p>	
<p>Při sousedském setkání na mapu dne 14. září 2021 obyvatelé Hloubětína poskytly investorovi řadu podnětů, kterým směrem se při výstavbě ubírat. Nicméně ze zamýšleného projektu je patrné, že investor tyto podněty buď nečetl, nebo je zcela ignoroval. Současné problémy obyvatel dotčené oblasti se zamýšlenou výstavbou dále, a to dramaticky, zhorší. Navzdory současnému zjevně vadnému projektu jej považují za zajímavý první návrh, jak území současné betonárny revitalizovat, nikoli jako nyní přestavět.</p>	<p>Problémy a hodnoty území tak, jak byly diskutovány na setkání 14. září 2021, jsou shrnuty na webu projektu v části <a href="#">koncept revitalizace</a>. Na stejné stránce je ukázáno, jak na tyto hodnoty a problémy návrh reaguje.</p> <p>Všechny komentáře veřejnosti jsou prezentovány na panelu 3, který stále visí v řešeném území a <a href="#">je možné jej stáhnout z webu</a>. Nejčastějším podnětem veřejnosti bylo zajištění prostupnosti území. Toho bude docíleno díky formě zástavby, kterou investor zvolil.</p>

## 4 Zohlednění komentářů v návrhu

Na základě obdržených komentářů se investor rozhodnul, že:

1. připraví analýzu deficitů občanské vybavenosti v širším okolí, která vyhodnotí reálnou nabídku a poptávku v území a doporučí vhodnou míru vybavenosti v projektu z hlediska poptávky v okolí i z hlediska ekonomické udržitelnosti. Dle výsledků analýzy bude případně v projektu navýšen podíl ploch věnovaných vybavenosti,
2. připraví 3D model návrhu zasazený do okolí tak, aby bylo možné posoudit vztah k okolní zástavbě,
3. prověří možnost již tento rok zrealizovat místo pro sportovní vyžití starších dětí i dospělých na dnes nepoužívané severní části řešeného území. Toto místo by mělo fungovat v režimu dočasného využití několik let do zahájení výstavby s tím, že část by mohla zůstat v území natrvalo.
4. je připraven se aktivně zapojit do řešení zázemí pro komunitní aktivity ve spolupráci s městskou částí Praha 9 a místními občany.



**Revitalizace  
betonárny  
Hloubětín**