



International Urban Design Competition  
Prague — Czech Republic

## **Zpráva z veřejné konzultace soutěžních návrhů odevzdaných ve 2. fázi soutěže**

Veřejná konzultace soutěžních návrhů odevzdaných ve 2. fázi soutěže Florenc 21 probíhala od 16. do 25. listopadu 2021. Tři finální soutěžní návrhy byly od 16. prosince vystaveny pro veřejnost na výstavě v CAMP / IPR Praha v podobě tištěných panelů a současně v digitální podobě na webu soutěže. Veřejnost měla možnost prostřednictvím formuláře na webových stránkách soutěže podávat své komentáře k jednotlivým návrhům. Komentáře veřejnosti byly shrnuty, přeloženy do angličtiny a poskytnuty porotcům před jednáním poroty, které probíhalo 30. listopadu a 1. prosince 2021. Tato zpráva obsahuje všechny obdržené komentáře v původním znění.

Děkujeme všem, kteří se zapojili do veřejné konzultace soutěžních návrhů.

<b>č. 1: MARTIN ŠIMEK</b>			
<b>Téma</b>	<b>Tým 24</b>	<b>Tým 50</b>	<b>Tým 55</b>
<b>Strategie rozvoje území</b>		Team 50 nejlépe z 3 finálních návrhů rozvrhl poměr zeleně a budov. (Zeleň je i součástí střech UAN Florenc).	
<b>Struktura území</b>		Výborně vyřešené od Teamu 50 u Muzea Města Prahy krásný zelený park. UAN Florenc je moderní betonová zástavba s prvky zelených střech.	
<b>Funkční využití území</b>			
<b>Doprava a mobilita</b>			
<b>Veřejná prostranství</b>			
<b>Modrozelená infrastruktura</b>			
<b>Ostatní podněty</b>		Jako pro člověka co bydlí na Florenci je mi nejsympatičtější návrh Teamu 50, protože dělá z momentálního špinavého a betonového Florence defacto městský park a zároveň dopravní tepnu 21. století.	

<b>č. 2: ZBYNĚK KARBUSICKÝ</b>			
<b>Téma</b>	<b>Tým 24</b>	<b>Tým 50</b>	<b>Tým 55</b>
<b>Strategie rozvoje území</b>			
<b>Struktura území</b>			
<b>Funkční využití území</b>			
<b>Doprava a mobilita</b>	<p>Ve všech návrzích je zachována podle mě zcela nesmyslná trojúhelníková křižovatka ulic Prvního pluku a Pernerova. Průjezdnost této křižovatky z Pernerovy ve směru na Žižkov je naprosto tragická a každé odpoledne se tam tvoří kolony na deset, patnáct i více minut.</p> <p>Navíc se tam přes ten ostrý roh otáčí dálkové autobusy, což dopravu dále komplikuje a zpomaluje.</p> <p>Myslím, že by na tomto místě byl daleko smyslupnější kruhový objezd nebo zkratka jiný tvar křižovatky, který průjezdnost vylepšil.</p> <p>V Karlíně 6 let pracuji a tohle je věc, která denně opravdu komplikuje život minimálně stovkám lidí.</p>	<p>Ve všech návrzích je zachována podle mě zcela nesmyslná trojúhelníková křižovatka ulic Prvního pluku a Pernerova. Průjezdnost této křižovatky z Pernerovy ve směru na Žižkov je naprosto tragická a každé odpoledne se tam tvoří kolony na deset, patnáct i více minut.</p> <p>Navíc se tam přes ten ostrý roh otáčí dálkové autobusy, což dopravu dále komplikuje a zpomaluje.</p> <p>Myslím, že by na tomto místě byl daleko smyslupnější kruhový objezd nebo zkratka jiný tvar křižovatky, který průjezdnost vylepšil.</p> <p>V Karlíně 6 let pracuji a tohle je věc, která denně opravdu komplikuje život minimálně stovkám lidí.</p>	<p>Ve všech návrzích je zachována podle mě zcela nesmyslná trojúhelníková křižovatka ulic Prvního pluku a Pernerova. Průjezdnost této křižovatky z Pernerovy ve směru na Žižkov je naprosto tragická a každé odpoledne se tam tvoří kolony na deset, patnáct i více minut.</p> <p>Navíc se tam přes ten ostrý roh otáčí dálkové autobusy, což dopravu dále komplikuje a zpomaluje.</p> <p>Myslím, že by na tomto místě byl daleko smyslupnější kruhový objezd nebo zkratka jiný tvar křižovatky, který průjezdnost vylepšil.</p> <p>V Karlíně 6 let pracuji a tohle je věc, která denně opravdu komplikuje život minimálně stovkám lidí.</p>

	Můj komentář se týká všech 3 projektů.	Můj komentář se týká všech 3 projektů.	Můj komentář se týká všech 3 projektů.
<b>Veřejná prostranství</b>			
<b>Modrozelená infrastruktura</b>			
<b>Ostatní podněty</b>			

<b>č. 3: ALEX</b>			
<b>Téma</b>	<b>Tým 24</b>	<b>Tým 50</b>	<b>Tým 55</b>
<b>Strategie rozvoje území</b>			
<b>Struktura území</b>	<p>Jasná čitelná struktura perfektně zapadá do složitého kontextu okolí. Dobře navazuje jak na historickou zástavbu starého města tak i na ortogonální strukturu Karlína. Líbí se mi taky, že návrh je flexibilní a umožňuje různé varianty zástavby. Budoucí architekti, který budou zpracovávat podrobné řešení jednotlivých domů mají velký prostor ke kreativnímu vyjádření.</p>		<p>Předmětem soutěže je urbanistická studie, nikoliv architektonická. Tento návrh hodně pracuje s finální podobou domů a řešením fasád, což samozřejmě působí hodně atraktivně, ale bohužel samotný návrh stavebních bloků není moc flexibilní. Struktura neumožňuje v podstatě žádné jiné řešení zástavby – orientace budov, hloubka traktu atd. je v podstatě daná.</p> <p>Zastavěnost území není dostatečná – jsme v centru v města, musíme stavět efektivně.</p>
<b>Funkční využití území</b>	<p>Funkčně to odpovídá současným požadavkům na moderní zástavbu – je tam vyvážený mix bydlení, služeb a administrativy.</p>		ok
<b>Doprava a mobilita</b>	<p>Na rozdíl od ostatních návrhu tady je mnohem lépe vyřešeno překonání železnice. Území je prostupné ve všech směrech.</p>		<p>Chybí propojení přes železnice směrem k muzeu ŽD.</p> <p>Řešení magistrály s paralelním vedením lávky pro pěší nepřijde moc přesvědčivě... Více ocením městský bulvár s tramvají a zeleným pásem.</p>

<b>Veřejná prostranství</b>	Oceňují rozmanitost veřejných prostor – náměstí, placky, parky – všechny mají své místo a každý má svůj určitý charakter.		<p>Veřejná prostranství nemají jasnou strukturu, trochu tak rozlézají do okolí... Některá místa vypadají nedořešeně, třeba není jasný charakter prostoru na severu mezi viadukty.</p> <p>Stejně je škoda nějak nevyužít prostor podél železnice – ten zelený pás spíš vypadá jako izolační zeleň, než nějaký zelený prostup.</p> <p>Zajímavě vypadá řešení parku, ale je to spíš otázka designu, velikostně je to stejný i u ostatních týmů.</p>
<b>Modrozelená infrastruktura</b>	Bezvadný		bezvadný
<b>Ostatní podněty</b>	Úžasný návrh, když se to takhle postaví bude to velká paráda.		

<b>č. 4: JAN PÁNEK</b>			
<b>Téma</b>	<b>Tým 24</b>	<b>Tým 50</b>	<b>Tým 55</b>
<b>Strategie rozvoje území</b>			
<b>Struktura území</b>			
<b>Funkční využití území</b>			
<b>Doprava a mobilita</b>			
<b>Veřejná prostranství</b>			
<b>Modrozelená infrastruktura</b>			
<b>Ostatní podněty</b>	<p>Členitost a pestrost plnohodnotného města krátkých vzdáleností je přesně to, co Praha v nových rozvojových projektech potřebuje, a co v nich zároveň v posledních desetiletích zoufale postrádala. Kvality návrhu vyniknou zejména v kontrastu s naddimenzovaným a městskou strukturu okázale ignorujícím projektem Penty v ulici Na Florenci. Tento návrh z mého pohledu zdaleka nejlépe rozumí místu a městu a potřebám jeho obyvatel. Za mne jednoznačný vítěz.</p>		

<b>č. 5: MARTIN MACURA</b>			
<b>Téma</b>	<b>Tým 24</b>	<b>Tým 50</b>	<b>Tým 55</b>
<b>Strategie rozvoje území</b>			
<b>Struktura území</b>			
<b>Funkční využití území</b>			
<b>Doprava a mobilita</b>			
<b>Veřejná prostranství</b>			Podle mého názoru zatím nejvhodnější koncepce i strukturální začlenění zeleně do řešeného území. Architektonická koncepce budov pak je světlým bodem nabízených řešení. Doporučuji přijmout a dopracovat detaily – snížení souvislých dlážděných ploch, oddělení komunikací zelenými keřovými pásy apod.
<b>Modrozelená infrastruktura</b>			
<b>Ostatní podněty</b>			Příliš mnoho sterility – procházel jsem takto koncipovanými reálnými čtvrtěmi (např. Ulm) a jsou uživatelsky nepřívětivé. Pár laviček a fontán a



			velkokapacitních květníků to opravdu nezachrání...
--	--	--	--

<b>č. 6: TOMÁŠ VÍCH</b>			
<b>Organizace: AAVÍCH a Piráti Praha 1</b>			
<b>Téma</b>	<b>Tým 24</b>	<b>Tým 50</b>	<b>Tým 55</b>
<b>Strategie rozvoje území</b>		Koncept, který v době klimatické změny zastavuje byt' jen z části hradební ventilační koridor, je pro strategii přežití centra města zničující.	Koncept, který v době klimatické změny zastavuje byt' jen z části hradební ventilační koridor, je pro strategii přežití centra města zničující.
<b>Struktura území</b>		Struktura území ve formě labyrintu je rozbitá a nepřehledná a povede k dezorientaci návštěvníků. Chybí jasné orientační body. Střešní krajina plochých střech je vágní a nijak neobohacuje pražské panorama.	Amorfní struktura působí schematicky a bez pevných orientačních bodů.
<b>Funkční využití území</b>		Obytné domy podél magistrály budou nepříjemné k životu a nezdravé. Zcela chybí určení procenta dostupných bytů pro město stejně jako parkové propojení Těšnova, Vítkova a Vrchlického sadů!	Obytné domy podél magistrály budou nepříjemné k životu a nezdravé. Nenašel jsem určení procenta dostupných bytů pro město stejně jako parkové propojení Těšnova, Vítkova a Vrchlického sadů!
<b>Doprava a mobilita</b>		Je chybou zachovávat dálniční průtah centrem, magistrálu je třeba v dnešní podobě zrušit a transformovat na síť městských tříd a tím se jí definitivně zbavit.	Je chybou zachovávat dálniční průtah centrem, magistrálu je třeba v dnešní podobě zrušit a transformovat na síť městských tříd a tím se jí definitivně zbavit.
<b>Veřejná prostranství</b>		Nevidím v návrhu žádné náměstí či park, jen relativně úzké koridory ulic.	Nevidím v návrhu žádné náměstí či nový park, jen koridory ulic.

<b>Modrozelená infrastruktura</b>		Centrum potřebuje založit nový centrální park na místě starých sadů mezi památkovým centrem a přilehlými čtvrtěmi, který bude jeho pravou plící stejně jako jsou Petřín a Letná jeho levou plící.	Centrum potřebuje založit nový centrální park na místě starých sadů mezi památkovým centrem a přilehlými čtvrtěmi, který bude jeho pravou plící stejně jako jsou Petřín a Letná jeho levou plící.
<b>Ostatní podněty</b>		Okoukané neofunkcionalistické tvarosloví architektury z 90. let 20. století se jeví ve světovém kontextu jako neinvenční a je promarněnou příležitostí přinést do Prahy současnou progresivní, environmentální, komunitní a kontextuální, tj. udržitelnou architekturu. V tomto jsou si všechny tři návrhy dost podobné, buď bylo zadání příliš svazující, nebo nebylo při výběru soutěžících týmů dostatečně zohledněna názorová pestrost v přístupu. V podstatě došlo na všechny obavy, které jsme na jaře specifikovali a předvídali v rámci oponentní skupiny. Celkový dojem návrhů v soutěži je málo vzdušný a bez vize.	Formální tvarosloví se jeví jako neinvenční a je promarněnou příležitostí přinést do Prahy současnou progresivní, environmentální, komunitní a kontextuální, tj. udržitelnou architekturu. V tomto jsou si všechny tři návrhy dost podobné, buď bylo zadání příliš svazující, nebo nebylo při výběru soutěžících týmů dostatečně zohledněna názorová pestrost v přístupu. V podstatě došlo na všechny obavy, které jsme na jaře specifikovali v rámci oponentní skupiny. Celkový dojem návrhů v soutěži je málo vzdušný a bez vize.

<b>č. 7: SIMONA KOUTNÁ</b>			
<b>Téma</b>	<b>Tým 24</b>	<b>Tým 50</b>	<b>Tým 55</b>
<b>Strategie rozvoje území</b>			
<b>Struktura území</b>			
<b>Funkční využití území</b>			
<b>Doprava a mobilita</b>			
<b>Veřejná prostranství</b>			
<b>Modrozelená infrastruktura</b>			Řešení na světové úrovni – oceňuji velkou plochu zeleně, množství stromů a doufám ve využití vsakovací dlažby (hlavně žádný asfalt)
<b>Ostatní podněty</b>			Je to nádhera, návrh do prostředí skvěle zapadá a myslím, že se tam bude každý cítit příjemně. Přátelům, kteří bydlí v Karlíně, budu takové sousedství závidět. Děkuji

<b>č. 8: ŠTĚPÁN HOLUB</b>			
<b>Téma</b>	<b>Tým 24</b>	<b>Tým 50</b>	<b>Tým 55</b>
<b>Strategie rozvoje území</b>			
<b>Struktura území</b>			
<b>Funkční využití území</b>			
<b>Doprava a mobilita</b>		Pozitivem návrhu je, že do určité míry redukuje magistrálu, předpokládá na ní zřízení infrastruktury pro pěší a chodce. Magistrála ale není v žádném případě městotvorná. Kromě dalšího lze očekávat vysoké náklady na její případné opravy. Autoři návrhu měli jít dále a magistrálu zcela odstranit.	Návrh je velmi přínosný tím, že do značné míry odstraňuje magistrálu. Magistrála není v žádném případě městotvorná. Kromě toho lze očekávat vysoké náklady na její případné opravy. Proto je odstranění správným krokem.
<b>Veřejná prostranství</b>			
<b>Modrozelená infrastruktura</b>			
<b>Ostatní podněty</b>			

<b>č. 9: DAVID NEUHÄUSL</b>			
<b>Téma</b>	<b>Tým 24</b>	<b>Tým 50</b>	<b>Tým 55</b>
<b>Strategie rozvoje území</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– realistické rozfázování</li> <li>– návrh umožňující lokalitě být zapojena do zbytku města prakticky v každé dílčí fázi realizace</li> </ul>		z posterů není zřejmá etapizace projektu
<b>Struktura území</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– vznik svébytné lokality smysluplně doplňující a propojující urbánní struktury Nového Města a Karlína v návaznosti na Žižkov</li> <li>– adekvátní velikost a vymezení bloků</li> <li>– srozumitelnost</li> <li>– důkladná práce s terénem eliminující na možné minimum bariérovost území, převýšení řešeno v rámci budov</li> <li>– práce s výraznými prvky území a jejich zapojení do struktury (např. Negrelliho viadukt)</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>– formální tvarování bloků</li> <li>– více solitérní objekty než soudržná urbánní struktura</li> <li>– není brán ohled na potenciál konkrétního místa a vzniká projekt zaměnitelný v kontextu západní Evropy</li> <li>– chybějící vazby na okolí</li> </ul>
<b>Funkční využití území</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– oceňuji úvahu nad charakterem bydlení v území tak, aby celá lokalita byla ekonomicky i sociálně udržitelná</li> <li>– inteligentní nakládání s funkcemi tak, aby všechny dokázaly z území vyzískat maximum možných kvalit</li> </ul>		

<b>Doprava a mobilita</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– dobrá prostupnost a návaznost na stávající strukturu a doplnění propojení</li> <li>– zpracování funkčního schématu autobusového nádraží v návaznosti na kvalitní organizaci MHD</li> <li>– realistická práce s Magistrálou</li> </ul>		
<b>Veřejná prostranství</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– čitelná veřejná prostranství a jejich hierarchie</li> <li>– adekvátní měřítko prostranství reflektující jejich potenciál a umožňující udržitelnou správu různými subjekty</li> <li>– inteligentní provazba navazujících městských čtvrtí právě skrze sdílený veřejný prostor (např. návaznost na Žižkov, vazba na Masarykovo nádraží)</li> <li>– vznik unikátních prvků, které zvýší atraktivitu území (např. promenáda kolem vlakové trati a dále k budoucímu Muzeu železnice)</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>– neadekvátní velikost a nečitelnost veřejných prostranství (údržba? udržitelnost?)</li> <li>– komplikovaná práce s terénem (vznik bariér a nejednoduchých řešení)</li> </ul>
<b>Modrozelená infrastruktura</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– znatelná spolupráce všech subjektů na komplexním řešení</li> <li>– realistické uvažování nad návrhem v kontextu Prahy</li> <li>– důkladně zpracovaný koncept nakládání s dešťovou vodou</li> <li>– koncept pracuje s návrhem jako součástí vyššího celku, návaznosti na okolní zelené celky</li> </ul>		<p>generická práce s naddimenzovanými vodními prvky v parku</p>

<b>Ostatní podněty</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>– pro mě osobně nejkvalitnější a nejpropracovanější návrh bez zbytečných formalit</li><li>– jednoznačně nejsrozumitelnější prezentace</li></ul>		<ul style="list-style-type: none"><li>– (snad až příliš) impresivní vizualizace</li><li>– znáte legendární PDF "Maskování kapacit"?</li></ul>
------------------------	---	--	---



<b>č. 10: TOMÁŠ KOSTELECKÝ</b>			
<b>Téma</b>	<b>Tým 24</b>	<b>Tým 50</b>	<b>Tým 55</b>
<b>Strategie rozvoje území</b>			
<b>Struktura území</b>	Velmi se mi líbí snaha architektů řešit zástavbu území s využitím většího počtu menších objektů. Město by si tak v této části zachovalo "lidský rozměr" a strukturu podobnou jiným částem vnitřního města. To se mi zdá jako klíčová výhoda návrhu oproti dvěma zbylým návrhům.		
<b>Funkční využití území</b>			
<b>Doprava a mobilita</b>	Přemostění vlakových kolejí magistrálou a její následné zanoření pod zem (jestli jsem dobře porozuměl návrhu), mi připadá jako rozumné řešení, protože doprava částečně pod zemí nebude vadit lidem na povrchu a zároveň není realistické očekávat takové snížení objemu dopravy, aby magistrála spojující centrum města s Holešovicemi nebyla v budoucnu potřeba. Umístění autobusového terminálu při připadá také dobře řešené, v navržené zástavbě jsem ho		

	nemohl zprvu ani najít, ale je tam a snad i funkční.		
<b>Veřejná prostranství</b>	Snaha udělat v oblasti větší množství menších veřejných prostranství mi připadá lepší než soustředění na jedno velké veřejné prostranství typu park (kolem kterého stejně bude velký provoz). V oblasti je navíc řada větších parků – třeba hned na Štvanici u řeky, "odříznutý" od dopravy na mostě mimoúrovňovým řešením, nebo Vítkov.		
<b>Modrozelená infrastruktura</b>			
<b>Ostatní podněty</b>			

**č. 11: MIROSLAV PÍŠE**

<b>Téma</b>	<b>Tým 24</b>	<b>Tým 50</b>	<b>Tým 55</b>
<b>Strategie rozvoje území</b>	Rozfázování je hezké. Prakticky to umožní investiční skupině Penta postavit zamýšlené kancelářské budovy a tím z jejich pohledu dokončit projekt. Do rezidenční výstavby se na takovém místě nikdo moc nepohne vzhledem k blízkosti mnohem větších ploch k zastavění (Rohanský ostrov), kde je mnohem více klidu a možností pro výstavbu.		
<b>Struktura území</b>			
<b>Funkční využití území</b>			
<b>Doprava a mobilita</b>	Osobní doprava není moc řešena. Nejsou prakticky řešeny parkovací místa ať už pro rezidenty nebo pro návštěvníky / pracovníky kanceláří. Patrně je zde předpoklad, že již většina lidí nebude mít osobní vozidlo, natož elektrické.	Záměr neřeší parkování pro obyvatele nových domů (jejich návštěvy), ani pro pracovníky / návštěvníky kanceláří. Patrně zde, souběžně s útlumem dopravy na magistrále, autoři předpokládají značné omezení osobní mobility.	
<b>Veřejná prostranství</b>	Nahuštění budov prakticky neumožňuje vznik veřejných prostranství. Chybí jakékoliv náměstí, případně hřiště. Patrně autoři návrhu počítají s tím, že tato infrastruktura	Parková úprava kolem magistrály je velmi hezká. Jen by chtěla dopracovat v té podobě, kdy pod mostem žádná tráva neroste. Bez přímého slunečního svitu tam nebude žádná zeleň, jak je v návrzích prezentováno.	

	bude vybudována v Karlíně nebo Žižkově.	Nicméně souvislý pás zeleně je velmi zajímavý a vytváří tak výrazné veřejné místo.	
<b>Modrozelená infrastruktura</b>	Zelené pásy kolem kolejí jsou hezké. Bohužel to jde v rozporu s pravidly Správy železnic, která nechce mít ve vyhrazeném pásu od kolejí žádné stromy. Nedojde tedy k přirozené bariéře mezi kolejemi a obytnými budovami.		
<b>Ostatní podněty</b>	Umístění obytných budov do těsné blízkosti kolejí bude mít za následek zvýšenou potřebu hlukové izolace budov. Také umístění odjezdových stání autobusů do podzemí má slabinu v odvětrání plochy. Tím se zvýší hlučnost v okolí kvůli vzduchotechnice.		

<b>č. 12: ROBERT GÁJA</b>			
<b>Organizace: za sebe</b>			
<b>Téma</b>	<b>Tým 24</b>	<b>Tým 50</b>	<b>Tým 55</b>
<b>Strategie rozvoje území</b>			
<b>Struktura území</b>	Navržená, převážně bloková, zástavba členěná do různých výškových úrovní a samostatně koncipovaných domovních průčelí se přibližuje svým měřítkem a uspořádáním historické zástavbě sousedních čtvrtí. Poněkud účelově však zde působí vysoká hustota nárožních dominant. Zejména objekt na nároží ulice Na Florenci nerespektuje měřítko navazující zástavby s Desfourským palácem a navíc uzavírá ulici Na Florenci do jakéhosi náměstí. Podobně negativně se uplatňuje také věžová dominanta v ulici Pod Výtopnou, která stojí v cestě nové ose Muzeum hl. m. Prahy - Vojenské muzeum	Hlavní rozvojová osa v území, kterou tvoří přímé pokračování ulice Na Florenci je originálně doplněná novou hlavní urbanizační osou rovnoběžnou s Křížickou ulicí.  Navržená struktura zástavby, kterou představují hlavně rovnoběžně řazené deskové objekty, není pro území přínosem. Což se dá říci i o platformě nad autobusovým nádražím, která dále zvýrazňuje problém různých výškových úrovní v řešeném území.	Zástavbu reprezentuje polygonální bloková či pásová zástavba nekontextuální k sousedním historickým čtvrtím, patřící spíše na periferii města. Jednotlivé bloky jsou často výškově předimenzované oproti okolí (nesplňují limit 8 podlaží v zadání) a nepříznivě působí i zalamující se uliční profily.
<b>Funkční využití území</b>	Poměr veřejného prostoru vůči zastavěnému je velice nízký a vyplývá z navržených kapacit zástavby.		
<b>Doprava a mobilita</b>	Projekt nepřichází s konkrétním návrh humanizace magistrály. Novou	Koncept humanizace magistrály, který navrhuje její ponechání ve stávající	Jednoznačným pozitivem je navržené snížení magistrály na úroveň terénu na

	<p>zástavbu naopak navrhuje v těsném sousedství magistrály ve vzdálenosti 2 až 3 metry, což může být překážkou její humanizace v budoucnu. Celkově bude výstavba generovat vysokou dopravní zátěž IAD, pokud nebudou stanoveny výjimky pro parkovací stání.</p>	<p>úrovni, ale zároveň její zklidnění a prostorové zúžení a také rozdělení na dvě části, představuje zajímavou alternativu stávajícího neutěšeného stavu.</p> <p>Z hlediska prostupnosti území se jeví ale jako velice problematická platforma sjednocující objekty nad autobusovým nádražím i objekty na pozemcích Masarykova nádraží.</p>	<p>křižovatce s ulicí Křížkovou či alternativně s ulicí Na Poříčí.</p>
<b>Veřejná prostranství</b>	<p>Hlavní urbanizační osy v území jsou dobře zvoleny = prodloužení ulice na Florenci a také komunikace v historické stopě mezi Muzeem hl. m. Prahy a dochovaným Karlínským blokem. Význam těchto komunikací, který má být oživen dvoupodlažním parterem se však vůbec neodráží v celkové hierarchii šíře veřejných prostor. V obou případech je navržena šíře komunikace pouze 16 m stejně jako v případě bočních spojovacích ulic. Zejména zúžení uličního profilu ulice Na Florenci z 24 na 16 m je hrubou urbanistickou chybou.</p>	<p>Jednoznačným pozitivem návrhu je park pod magistrálou, kde se sbíhají obě hlavní urbanizační osy, který navazuje na zelené plochy bývalého hradebního okruhu. Nárožní budova umístěná na tomto náměstí v ose muzea hl. m. Prahy je předurčená k umístění významné funkce.</p>	
<b>Modrozelená infrastruktura</b>	<p>Nízký podíl zeleně v řešeném území, vyplývající ze zadání, byl zřejmě dodržen, a jen ukazuje, že byl stanoven velice nízko. Možnost rozšíření stávajícího parku u Muzea hl. m. Prahy návrh v žádném případě neumožňuje.</p>	<p>Kladnou vlastností návrhu je vyšší podíl zeleně, než povinný podíl určený v zadání.</p>	

<b>Ostatní podněty</b>		Osmipodlažní kancelářské objekty na nároží ulice Na Florenci západně od magistrály nereagují na měřítko a význam Desfourského paláce. Zástavba na jižní straně řešeného území nežádoucím způsobem vystupuje a uzavírá průhledy v západovýchodní ose, kterou tvoří pokračování ulice Na Florenci.	
------------------------	--	--	--

<b>č. 13: JAN DOBIÁŠ</b>			
<b>Téma</b>	<b>Tým 24</b>	<b>Tým 50</b>	<b>Tým 55</b>
<b>Strategie rozvoje území</b>	Využívá se zde šance pozvednout okolí Městského muzea, památníku na Vítkově, Masarykova nádraží atd. a navzájem tato místa přiblížit a propojit jednolitou zástavbou. Vhodné je též zakomponování AN Florenc do budovy a zároveň možnost novou zástavbu území řešit postupně, dokud k výstavbě této budovy autobusového nádraží nedojde.		
<b>Struktura území</b>	Návrh respektuje měřítko i typ zástavby v centrální Praze a zároveň ho skvělým způsobem rozvíjí. Tento typ uliční sítě nacházíme například v nedaleké Petrské čtvrti. V tomto ohledu tento návrh výrazně předčí další dva finalisty.		
<b>Funkční využití území</b>			
<b>Doprava a mobilita</b>	Návrh navazuje na stávající uliční síť a vytváří nová propojení, která díky měřítku a typu ulic – bloková zástavba s uličním parterem – lákají k pěší cestě i k pobytovému využití.		



<b>Veřejná prostranství</b>	Může zde vzniknout svébytná čtvrť plná zajímavých ulic a zákoutí, která průnik mnoha mostů územím přetváří v malebnost a útulnost namísto nebezpečně působících území nikoho "pod mostem".		
<b>Modrozelená infrastruktura</b>			
<b>Ostatní podněty</b>			

<b>č. 14: Mgr.A. MILAN HAKL</b>			
<b>Téma</b>	<b>Tým 24</b>	<b>Tým 50</b>	<b>Tým 55</b>
<b>Strategie rozvoje území</b>			
<b>Struktura území</b>			
<b>Funkční využití území</b>			
<b>Doprava a mobilita</b>			
<b>Veřejná prostranství</b>			
<b>Modrozelená infrastruktura</b>			
<b>Ostatní podněty</b>	<p>Jako jediný návrh z presentovaných zaceluje zjizvenou tvář města a vytváří zcela uvěřitelně fungující městskou čtvrť. Ostatní návrhy, více či méně svou podstatou jen zhmotňují rozpačitost "zbylého" městského prostoru. Návrhu se daří zcela plynule navázat na okolní městskou strukturu a to především díky své vlastní, která v sobě obsahuje "ducha" a charakter středoevropské metropole. Zjednodušeně řečeno je to "nejvíce pražské" řešení.</p>		

<b>č. 15: ALEŠ HLAVÁČEK</b>			
<b>Téma</b>	<b>Tým 24</b>	<b>Tým 50</b>	<b>Tým 55</b>
<b>Strategie rozvoje území</b>			
<b>Struktura území</b>			
<b>Funkční využití území</b>			
<b>Doprava a mobilita</b>	<p>Čistě z dopravního pohledu mi přijde myšlenka zcela nepraktická. Ulice Wilsonova je dennodenně tak vytížená, že mi nepřijde vůbec reálné položit ji z mostní konstrukce na zem a vložit do její cesty několik křižovatek. Ve vizi Prahy bez aut, nebo s vysokými poplatky za vjezd a provoz aut v oblasti hlavního města možná, k tomu však Praha ani v dohledné budoucnosti nespěje.</p>		<p>Čistě z dopravního pohledu mi přijde myšlenka zcela nepraktická. Ulice Wilsonova je dennodenně tak vytížená, že mi nepřijde vůbec reálné její zužování a posléze rozmělnění dopravy do uliček přilehlých nově vzniklému Florencského parku. Pobyt v parku by tak byl velmi hlučným a pro děti nebezpečným zážitkem.</p> <p>Ve vizi Prahy bez aut, nebo s vysokými poplatky za vjezd a provoz aut v oblasti hlavního města možná, k tomu však Praha ani v dohledné budoucnosti nespěje.</p>
<b>Veřejná prostranství</b>			
<b>Modrozelená infrastruktura</b>			

<b>Ostatní podněty</b>			
------------------------	--	--	--

**č. 16: MARTIN ZELENÝ**

<b>Téma</b>	<b>Tým 24</b>	<b>Tým 50</b>	<b>Tým 55</b>
<b>Strategie rozvoje území</b>			Rozvoj území s důrazem na Park Těšnov považují za velmi vydařený.
<b>Struktura území</b>			
<b>Funkční využití území</b>			
<b>Doprava a mobilita</b>			Ze všech návrhů má tento návrh nejlépe zpracovanou provázanost všech druhů dopravy.
<b>Veřejná prostranství</b>			
<b>Modrozelená infrastruktura</b>			
<b>Ostatní podněty</b>			

<b>č. 17: MARTIN ZELENÝ</b>			
<b>Téma</b>	<b>Tým 24</b>	<b>Tým 50</b>	<b>Tým 55</b>
<b>Strategie rozvoje území</b>			
<b>Struktura území</b>			
<b>Funkční využití území</b>			
<b>Doprava a mobilita</b>			
<b>Veřejná prostranství</b>			
<b>Modrozelená infrastruktura</b>			<p>Vhledem k probíhající změně klimatu je potřeba, aby se na ni město adaptovalo a vznikající prostranství s ní rovnou počítala - ať už kvůli snižování teploty v oblasti, zkvalitňování života obyvatelům nebo praktickým věcem jako je zalévání.</p> <p>Z návrhů z druhého kola s ní nejlépe a ve větším rozsahu pracuje tento návrh. Ať už porota vybere jakýkoliv návrh, bylo by dobré vyžadovat, aby se finální návrh o práci s vodou, vodními prvky a plochami doplnil, pokud jimi ještě nedisponuje.</p>
<b>Ostatní podněty</b>			

<b>č. 18: LUKÁŠ OBDRŽÁLEK</b>			
<b>Téma</b>	<b>Tým 24</b>	<b>Tým 50</b>	<b>Tým 55</b>
<b>Strategie rozvoje území</b>	Jedná se o nejvíce kontextuální návrh, který také vypadá jako nejpromyšlenější (rozfázování, doprava, proveditelnost, projekt veřejných prostranství, řízení provozu). Oceňuji zejména flexibilitu v rozfázování a projekt veřejných prostranství.		
<b>Struktura území</b>	Líbí se mi skutečnost, že městská struktura je hustá a vytváří pocit, že v této městské čtvrti tomu tak bylo vždycky ("roslé město" / "grown city"). A domnívám se, že to bylo cílem. Respektuje měřítko okolních bloků, stavebních parcel a uliční sítě. Propojuje veřejná prostranství, žádnou část neopomíjí. Nabízí nejlepší propojení s Žižkovem ze všech návrhů.		Podle mě vypadají budovy příliš velké vzhledem ke kontextu. Veřejné prostory jsou možná také příliš velké. Je trochu cizí vzhledem k okolní zástavbě, což podle mne není nejlepší řešení.
<b>Funkční využití území</b>	Husté, intenzivní, uctivé. Oceňuji.	Příliš mnoho veřejného prostranství bez jasných hranic.	
<b>Doprava a mobilita</b>	Nepřináší žádnou silnou vizi pro magistrálu, ponechává ale prostor pro její revizi v budoucnosti. Oceňuji skutečnost, že budovy jsou co nejlíže	Velmi se mi líbí návrh transformované magistrály, který by mohl být docela realistický!	Velmi zajímavé a ambiciózní revize magistrály. Pokud by to bylo realistické vzhledem s dopravnímu zatížení, byla by to dobrá změna pro celou oblast.

	magistrále, což pomůže minimalizovat její dopad na okolí.		
<b>Veřejná prostranství</b>	Oceňuji, že návrh přináší několik menších náměstí s různým programem namísto několika větších veřejných prostranství. Myslím, že to vytváří lepší pocit z pobytu ve městě. Líbí se mi také, že přejímá to, co dnes funguje – tržnice s potravinami, a nachází pro ni hezké nové místo.	Myslím, že park podél magistrály je příliš velký a bylo by obtížné jej používat a udržovat. Připravil bych větší počet menších veřejných prostranství.	Líbí se mi, že tento návrh jde dobře za soutěžní zónu a podrobně rozpracovává širší území Florence. Nabízí dobrou kombinaci parků, muzeí, parkových oblastí, chodníků, vodních ploch... Nelíbí se mi ale, že plochy pod železničním mostem vypadají, že nemají jasné využití a propojení se Žižkovem vypadá poměrně omezeně
<b>Modrozelená infrastruktura</b>	Vypadá, že je dobře promyšlená.		Líbí se mi, že na nic se nezapomnělo, všechno je dobře propojené a je zde výrazné využití vodních ploch. Nikdy mne to dřív nenapadlo v souvislosti s Florencí.
<b>Ostatní podněty</b>	Tento návrh považuji za dosud nejlepší pro řešené území. Respektuje historický a prostorový kontext a vytváří hustou zástavbu s řadou veřejných prostranství a dobrým spojením. Hodí se k městskému centru. Je to také nejkomplexnější a nejpromyšlenější návrh.	Velmi jsem se těšil na návrh tohoto mladého švýcarského ateliéru a jeho partnery. Je ale trochu těžké mu porozumět, protože já sám nejsem urbanista. Nerozumím strukturu sítě veřejných prostranství. Zdá se, že je to příliš volné bez jasných hranic, upřednostnil bych hustější a definovanější město tady na Florenci.	Tento projekt jde dále než ostatní návrhy co se týče interaktivní zóny, revize magistrály a architektury budov. Celkově se mi projekt líbí, ale domnívám se, že urbanistická struktura se ne úplně dobře hodí do této oblasti a mám trochu obavy z určitých slepých/mrtvých míst, zejména ve směru k Žižkovu.



**č. 19: ANNA VINKLÁRKOVÁ****Organizace: Arnika**

<b>Téma</b>	<b>Tým 24</b>	<b>Tým 50</b>	<b>Tým 55</b>
<b>Strategie rozvoje území</b>	<p>Prvním krokem je zástavba území v okolí magistrály a východně od ní. Případná humanizace magistrály je krokem až posledním a "nezávislým". Přičemž škála řešení humanizace magistrály i realizace vybraného řešení bude již velmi limitována skutečností, že magistrála již mezitím bude poměrně těsně obestavěna, možnosti tak budou poměrně značně omezená a velmi komplikované. Návrh v tomto ohledu nepřináší vizi ani strategii řešení, pouze v podstatě bez dalšího proklamuje, že magistrála má být snesena na zem.</p>	<p>Strategie postupné humanizace magistrály i její finální stav se zdají být realistickými i s ohledem na finanční náročnost řešení. Magistrála přestává být bariérou, ale stává se integrální součástí městské struktury. Prostory pod magistrálou i v její blízkosti včetně parku od Štvanice po Florenc tak získávají úplně jinou pobytovou kvalitu. (Vzhledem k tomu, že vodorovná konstrukce magistrály v celém úseku od kolejiště Masarykova nádraží až po Hlávkův most je v dožilém stavu, bylo by dobré tuto příležitost využít.)</p>	<p>Není ze zveřejněných materiálů zřejmá.</p>
<b>Struktura území</b>	<p>Návrh uspořádává domy poměrně drobného měřítka a různé výškové úrovně do bloků či polobloků s lokálními dominantami. Návrh tak zdánlivě vytváří obdobnou městskou strukturu jako je sousední Nové Město či Karlín. Ve skutečnosti ale poněkud mate tělem, protože kapacity i výšky zástavby jsou na mnoha místech vyšší - např. problematické je umístění dominanty výškové srovnatelné s</p>	<p>Urbanistické řešení pojímá nově navržené budovy jako spíše solitérní deskové budovy. Lze uvažovat o jejich poměrně značné kapacitě. Hloubka některých budov se zdá pro jejich smysluplné využití přehnaná. Za úvahu by rovněž stálo jejich případné rozčlenění na menší budovy se samostatnými vstupy. Urbanistické řešení mělo více reagovat na nivelitu terénu.</p>	<p>Hmotové řešení oktogonální blokové zástavby je úplně mimo měřítko okolního města a celkově působí dojmem, že patří spíše na periferii. Zajímavým nápadem je umístění budovy Archeologického muzea jako dominanty revitalizovaného parku.</p>

	Florentinem či "Zahou Hadid" západně od magistrály.		
<b>Funkční využití území</b>	Funkční i sociální mix se zdá být poměrně promyšlený. U sociálního mixu ale není vůbec jasné, jakým způsobem ho může být dosaženo. Prostorové dimenze některých administrativních budov zpochybňují jejich realizovatelnost.	Funkční využití by mohlo být více promixováno výše uvedeným rozčleněním budov.	Funkce nejsou v území takřka vůbec promíšeny a tato skutečnost není nijak zdůvodněna.
<b>Doprava a mobilita</b>	Ze zveřejněných materiálů není zřetelné řešení dopravní obsluhy řešeného území - prezentované velmi zklidněné ulice se zdají být poněkud nereálné. Rovněž efektivnost a bezkoliznost dvouúrovňového řešení autobusového nádraží je diskutabilní. Umístění odstavných stání autobusů z nádraží Florenc pod magistrálu pouze posiluje vnímání těchto prostor jako "zbytkových", umístění dalších odstavných stání do ulice Na Poříčí je krajně nevhodné. Není férové nehodící se funkce takto vymísťovat z řešeného území do území sousedního.	Autobusové nádraží je umístěno opět v podnoži objektů na stávajícím místě, podnož v podstatě protahuje stávající úroveň Masarykova nádraží až k Negrelliho viaduktu. Za úvahu by stálo, jestli není možné tuto obří podnož rozčlenit či zmenšit.	Východní rameno magistrály se stává lineárním parkem po vzoru newyorské Highline, západní rameno určené dopravě se stává rampou napojenou okružní křižovatkou kolem parku na Těšnově. Toto řešení je zajímavé a stálo by za důkladnějším prověřením.
<b>Veřejná prostranství</b>	Systém veřejných prostranství mezi novou zástavbou je ve srovnání s ostatními návrhy zdaleka nejpropracovanější. Ale vzhledem ke kapacitám zástavby a jejich plánované výšce nemusí ve výsledku působit tak přívětivě jako na vizualizacích,	Revitalizace těšnovského parku a jeho rozšíření směrem na jih, kde se sbíhají oba velkorysé nové bulváry, i transformace prostor pod magistrálou a v jejím okolí by centru Praze přinesly mimořádnou kvalitu a jsou velmi silnou stránkou návrhu. Za úvahu by stálo	Park má nápaditou koncepcí založenou na vodních nádržích podél naznačené historické stopy hradebního okruhu. Zajímavé je řešení veřejných prostranství v různých výškových úrovních a především pokračování ulice Na Florenci rozšířeným prostorem,

	<p>dimenze některých prostranství jsou poněkud podceněné – např. šířka pokračování ulice Na Florenci a další ulice mezi novou zástavbou. Tato prostranství tak mohou ve výsledku působit značně stísněným dojmem.</p>	<p>zvolit velkorysejší pojetí veřejného prostranství u metra Florenc, pointovat východní konec bulváru navazujícího na ulici Na Florenci kompozičně určitějším prostranstvím.</p>	<p>kterým je podcházena magistrála. Veřejná prostranství nové čtvrti se tak stávají svébytnou městskou krajinou, jež má svou atraktivitu a originalnost.</p>
<p><b>Modrozelená infrastruktura</b></p>	<p>Oceňuji práci se systémem svádění dešťové vody. Avšak vzhledem k tomu, že převážná většina zeleně je na konstrukcích, příp. stromy v ulicích, je velmi malá možnost pracovat s přirozeným vodním cyklem.</p>	<p>Návrh obsahuje množství nezastavěných ploch s možností přirozeného vodního cyklu a s potenciálem chlazení okolního rozpáleného města - velký park, plochy podél kolejí z Masarykova nádraží i nového spojení.</p>	<p>Řešení parku i nezastavění ploch pod Vítkovem by byly vítaným osvěžením centra města.</p>
<p><b>Ostatní podněty</b></p>	<p>Participace, která byla městem k soutěži slibována, musí vypadat jinak. Není možné po běžných občanech chtít, aby si sami prostudovali odborné návrhy a posoudili je. Občané by měli být vyslechnuti např. v rámci moderované diskuze a za pomoci odborníků na participaci by měly být jejich názory předloženy organizátorům soutěže a porotě.</p>		

<b>č. 20: VALERIE CLARE TALACKOVÁ</b>			
<b>Téma</b>	<b>Tým 24</b>	<b>Tým 50</b>	<b>Tým 55</b>
<b>Strategie rozvoje území</b>			
<b>Struktura území</b>	Tento návrh je podle mě jediný opravdu povedený z hlediska struktury území. Nejvíce si cením různorodosti a členitosti, jak veřejných prostorů a jejich sekvencování, tak střešní krajiny atd. Má to lidský rozměr. Nepůsobí ve svém uspořádání jako svět sám pro sebe, ale jako přirozená část města: jako obyvatelka nedaleké čtvrti bych se tu cítila dobře.	Návrh mě z důvodu dlouhých linií budov a odměřenosti vůči okolnímu městu vůbec neoslovuje.	Návrh mě z důvodu předimenzovanosti budov a fádnosti veřejných prostorů mezi nimi neoslovuje.
<b>Funkční využití území</b>	Velmi si cením funkční různorodosti, přála bych si ale z několika důvodů (včetně dopravního vytížení) větší podíl bydlení pro studenty.		
<b>Doprava a mobilita</b>	Návrh se dobře (asi nejlépe ze všech) vypořádal s možností položení magistrály na zemi.		
<b>Veřejná prostranství</b>	viz Struktura území. Líbí se mi různorodost a sekvencování veřejných prostorů.		viz nahoře
<b>Modrozelená infrastruktura</b>	Cením si větších vodních ploch před muzeem. Celkově se návrh v rámci	Návrh věnuje modrozelené infrastruktuře málo pozornosti.	Řešení magistrály nepovažuji za povedený.

	zadání vypořádal s ekologickými výzvami pečlivě a důstojně.		
<b>Ostatní podněty</b>			

<b>č. 21: DOMINIK SAITL</b>			
<b>Téma</b>	<b>Tým 24</b>	<b>Tým 50</b>	<b>Tým 55</b>
<b>Strategie rozvoje území</b>		Pokorný přístup k stávajícím (ne)hodnotám v území a návrh postupné přeměny magistrály je zdá se srozumitelným receptem na regeneraci území.	
<b>Struktura území</b>		Jednoduché dělení do části parkové (podél magistrály) a části urbánní (podél viaduktů a v ose dopravních uzlů) prospívá čitelnosti území a jejich uspořádání navíc vytváří předpoklady pro obnovení (magistrálou narušené) kontinuity mezi stávajícími městskými strukturami skrz území Florence. Jejich jemné prolínání zvyšuje uživatelskou přívětivost.	
<b>Funkční využití území</b>			
<b>Doprava a mobilita</b>		Ponechání magistrály a návrh její postupné transformace stojí na reálných (ekonomických, infrastrukturních, ekologických) možnostech města. Návrh magistrálu postupnými kroky přeměňuje z jizvy v centru města na víceúčelovou komunikační spojnicí města, kterou je možné jak ve stávajícím severo-jihním směru tak v budoucnu i ve východo-	

		západním směru. Síť nově navržených lidsky naddimenzovaných cest pod magistrálou jemně navazuje na stávající infrastrukturu v okolí.	
<b>Veřejná prostranství</b>		Zredukováná provzdušněná magistrála a pod ní rozpínající se jednoduchý a přívětivý kulturní, rekreační a sportovní park jsou skvělým výchozím krokem jak pro přirozené spojení Nového Města, Karlína a Žižkova, tak pro nový aktivně využívaný veřejný prostor ve středu metropole. Vnitroblok na střeše autobusového nádraží je osvědčenou přidanou hodnotou pro obyvatele v území známou např. z curyšské Kalkbreite.	
<b>Modrozelená infrastruktura</b>			
<b>Ostatní podněty</b>		Místo nepotřebuje více, než je navrženo: víceúčelový park, jednoduchou a čitelnou strukturu obytných, komerčních a dopravních staveb a funkční na město 21. století reagující infrastrukturu.	

<b>č. 22: PETR KLÁPŠTĚ</b>			
<b>Téma</b>	<b>Tým 24</b>	<b>Tým 50</b>	<b>Tým 55</b>
<b>Strategie rozvoje území</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Návrh funguje velmi dobře jak při zachování současné podoby magistrály, tak při její přeměně na městskou třídu. Ani jedna z variant není nouzová, má všechny potřebné vazby z hlediska urbanismu i mobility.</li> <li>– Flexibilní etapizace umožňující realizaci po malých celcích.</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>– Není připraven na případnou proměnu magistrály na městskou třídu v budoucnu, respektive ji zachovává v mimoúrovňové poloze, kde zklidnění nepřináší oživení veřejnému prostranství.</li> </ul>
<b>Struktura území</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Lidské měřítko veřejných prostranství, bloků a staveb. Pomůže vyvážit měřítkově nevhodné zásahy v místě – objekty Penty u Masarykova nádraží a administračky na Tišnově. Podpoří život ve veřejných prostranstvích.</li> <li>– Vhodně umístěné dominanty, pomáhají s orientací.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Směry ulic a linie objektů navazují formalisticky na vzdálené, v reálném prostoru nevnímatelné návaznosti, z horizontu očí bude působit struktura nelogicky. Chybí dominanty či jiné prvky pomáhající s organizací.</li> <li>– Navazuje měřítkově na dlouhé Karlínské bloky, ale s větším měřítkem budov. Dále posiluje nevhodně velké měřítko zástavby v lokalitě.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Rozšíření zelených parkových prostranství zlepšujících mikroklima města. Nejlepší propojenost zelené infrastruktury z představených návrhů. Velmi dobré řešení s rozsáhlou vegetací a nezpevněnými plocha na hlavní diagonální pěší spojnici propojující Vítkov a park Tišnov.</li> <li>– Citace historického barokního opevnění v doplňované budově archeologického muzea.</li> <li>– Vhodné měřítko a tvar bloků vzhledem k charakteru a pestrosti veřejných prostranství.</li> <li>– Velké měřítko budov – bloky tvořeny pocitově často jen jednou budovou. Dále posiluje nevhodně velké měřítko zástavby v lokalitě. To je ale</li> </ul>



			řešitelné změnou měřítka jednotlivých budov a regulací.
<b>Funkční využití území</b>			
<b>Doprava a mobilita</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Kompaktní podoba autobusového nádraží, které svým krátkým napojením na metro zároveň vhodně předchází přehřívání prostor v létě.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Nedořešené zastávky a čekání autobusových linek MHD (135, 207, 194, 133).</li> </ul>	
<b>Veřejná prostranství</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Pozitivní je simulace UHI, leč není prezentováno, jak byla nastavena, to znamená dle kterého scénáře vývoje klimatu byly nastaveny okrajové podmínky. Podstatné je posouzení v delším časovém horizontu a v méně příznivých scénářích (RCP 4,5 a vyšší)</li> <li>– Slabé propojení zeleně na Vítkově a parku Těšnov do spojitě zelené infrastruktury a to jak z pohledu rekreačních propojení, tak z hlediska ekologického. Nabízí se jako řešení rozšíření hlavní diagonální pěší spojnice ve směru JV-SZ směrem k jihu a větší zastoupení stromů a nezpevněných povrchů ve výsledném profilu. To je naprosto zásadní a přitom v rámci konceptu řešitelný problém, nutno řešit.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Rozšíření zelených parkových prostranství zlepšujících mikroklima města. Bohužel poloha – rozšíření parku Tišnov, není příliš vhodná ani z hlediska možného rekreačního využití (konflikt s magistrálou), tak ani z hlediska adaptace na změnu klimatu (kde je účinnější spíše řada menších propojenějších zelených prostranství.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Rozšíření zelených parkových prostranství zlepšujících mikroklima města. Nejlepší propojenost zelené infrastruktury z představených návrhů. Velmi dobré řešení s rozsáhlou vegetací a nezpevněnými plocha na hlavní diagonální pěší spojnici propojující Vítkov a park Tišnov.</li> </ul>

<p><b>Modrozelená infrastruktura</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Slabé propojení zeleně na Vítkově a parku Těšnov do spojitě zelené infrastruktury a to jak z pohledu rekreačních propojení, tak z hlediska ekologického. Nabízí se jako řešení rozšíření hlavní diagonální pěší spojnice ve směru JV-SZ směrem k jihu a větší zastoupení stromů a nezpevněných povrchů ve výsledném profilu. To je naprosto zásadní a přitom v rámci konceptu řešitelný problém, nutno řešit.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Rozšíření zelených parkových prostranství zlepšujících mikroklima města. Bohužel poloha – rozšíření parku Tišnov, není příliš vhodná ani z hlediska možného rekreačního využití (konflikt s magistrálou), tak ani z hlediska adaptace na změnu klimatu (kde je účinnější spíše řada menších propojenějších zelených prostranství.</li> <li>– I přes rozšíření zelených prostranství je vazba zelené infrastruktury mezi Vítkovem a Tišnovským parkem relativně slabé.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Rozšíření zelených parkových prostranství zlepšujících mikroklima města. Nejlepší propojenost zelené infrastruktury z představených návrhů. Velmi dobré řešení s rozsáhlou vegetací a nezpevněnými plocha na hlavní diagonální pěší spojnici propojující Vítkov a park Tišnov.</li> </ul>
<p><b>Ostatní podněty</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Regulativy nastíněny a zaměřeny na podstatná témata, je třeba je ještě do budoucna precizovat a doplnit, doplnit i další problematiky podstatné pro dosažení kvalit prezentovaných ve vizualizacích – např. měřítko fasád, pojednání parteru.</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>– Greenwashingové vizualizace s přehnanou zelení. Nedopustit podobné ve finální prezentaci.</li> </ul>