

LETENSKÝ KŘÍŽ	<p>Díky zprovoznění tunelu Blanka se objem automobilové dopravy v oblasti Letenského kříže pomalu snižuje. V oblasti ulice Veletržní, Dukelských hrdinů části ulice Strojnická a U Výstaviště byla v minulém roce schválena koncepční studie rekonstrukce. Během následujících let má v lokalitě proběhnout rozsáhlá přestavba tramvajové tratě, inženýrských sítí i silnice. Rekonstrukce si klade za cíl zlepšit prostupnost pro chodce i cyklisty, přednost před automobilovou dopravou dostane veřejná. Institut plánování a rozvoje (IPR) ve spolupráci s Prahou 7 slibují stovky nových stromů, bezbariérové přístupy na zastávky či bezpečnější přechody pro chodce. V koncepci je jasná snaha navrhnout na obou hlavních komunikacích kontinuální integrační opatření pomocí ochranných cyklopruhů, které by v lokalitě byly hojně využívány, nicméně samotná křižovatka není součástí řešeného území a tak hrozí, že návrh nebude přijat. Termín realizace se odhaduje na rok 2022.</p>
DOLNÍ HOLEŠOVICE	<p>Dolní Holešovice bývají označovány po Karlíně za druhou současně nejgentrifikovanější čtvrtí. Objem výstavby se neustále zvyšuje, což mohou mimo jiné potvrdit i zakladatelé komunitní zahrady Prazelenina, která musela v rámci Dolních Holešovic již třikrát uvolnit místo developerskému projektu. Tíživá je situace kolem Holešovické proluky na rohu ulice Komunardů. Zde měl původně vyrůst Polyfunkční dům Holešovice, který svou výškou výrazně převyšoval okolní zástavbu. I přes absenci stavebního povolení ale na pozemku vznikla velká díra, jejíž smysl nikdo nechápe. Po sedmi letech přetahování byl zveřejněn další projekt, který ve svém původním návrhu představil developer Bau-Invest koncept širokých balkonů po celém obvodu budovy, na kterých měla být díky autovýtahům zaparkovaná auta. Po námitkách MČ Praha 7 byl nucen návrh přepracovat. Obyvatelé se obávají kontroverzní stavby, která zcela jistě zastíní a</p>

	<p>uzavře celý prostor, sníží průchodnost vzduchu ulicemi a na rušném rohu, kde jezdí jak auta, tak několik linek tramvaje se zvýší kumulace tepla. Město by mělo alespoň pokusit s developerem spolupracovat a snažit se negativní dopady nové stavby eliminovat na minimum.</p>
<p>PALMOVKA</p>	<p>Palmovka představuje důležité okrajové centrum, které je díky své jednoduché a rychlé dopravní dostupnosti místem s velkým potenciálem. Jedná se ovšem o urbanisticky velmi komplikovanou oblast. Stěžejními problémy jsou nedořešená urbanistická struktura, nejasná koncepce charakteru místa a účelu veřejných prostranství a nedořešená komunikační síť. Zcela nepřehledná a nehostinná je oblast hlavní křižovatky Náměstí Palmovka. Studie veřejného prostranství Prahy 8 předkládá návrhy na její budoucí podobu. Místo potřebuje zejména přehledně vyřešit průchod pro pěší. Městská část počítá s úpravou nefunkčních zelených ploch, kromě navrhovaných zelených stěn a květníků s mnohokmeny je ale nutné vysázet dostatek stromů. Ty mohou místu pomoci s prašností, hlukem a pro pobytové zelené plochy v létě představují místo pro stín a ochlazení u rozpálené frekventované křižovatky.</p>
<p>ROHANSKÝ OSTROV</p>	<p>Přestože byl Rohanský ostrov dlouhá léta skládkou, od roku 2007 kdy se Praha rozhodla vpustit na místo developerské firmy, se jedná velmi lukrativní oblast. Proti plánu na rozšiřování zástavby zde hovoří hlavně obavy ze zvýšení dopravního zatížení. Rohanský ostrov není dobře napojen na systém veřejné dopravy. Častá kritika plyne z faktu, že větší část ostrova je v majetku města a mohl by být využit ve prospěch veřejnosti, ne pro komerční výstavbu. Rada hlavního města Prahy tedy začátkem září odsouhlasila vypracování koncepční studie pro Rohanský a Libeňský ostrov. Výsledkem studie má být návrh na vytvoření velkého centrálního parku. Park má, kromě nesporných rekreačních výhod pro veřejnost, navíc podle platných celostátních i městských dokumentů plnit roli regionálního</p>

	<p>biocentra územního systému ekologické stability. „Z hlediska koncepce protipovodňové ochrany, bezpečnosti i budoucího přírodně krajinářského parku má vysoký význam sledovat a realizovat projekt jako celek, tedy rekonstrukci Libeňského mostu s přidaným inundačním polem a úpravy Rohanského ostrova, jelikož se jedná o nespornou společenskou prioritu a veřejný zájem,“ říká náměstek pro životní prostředí a bezpečnost Petr Hlubuček. Souběžně se také odehrává spor o umístění Rohanského mostu. V metropolitním plánu je veden na trase Komunardů-Thámova, nový návrh přichází s umístěním Jateční-Urxova ve vzdálenosti 20 metrů od bytové zástavby, ve výšce druhého patra. Občané proti novému návrhu brojí, je zveřejněna petice. Argumentují tím, že vedení mostu na této trase je nejen urbanisticky nelogické, ale jedná se o nejdražší variantu.</p>
KOLBENOVA	<p>Podél ulice Kolbenova se nacházela rozsáhlá průmyslová oblast. Místo je díky metru a tramvajové lince dobře dostupné. Brownfieldy a staré továrny v okolí se začínají přeměňovat v nové komplexy bytových domů a kanceláří. Nejnovějším projektem je výšková budova AFI City Tower o 19 podlažích, která má být dokončena koncem roku 2020. Rozvojová oblast kolem ulice Kolbenovy by měla dbát zejména na ochranu zelených ploch a jejich rozšiřování. Hrozí zde podobný scénář jako například u výškových budov na Pankráci. V současném metropolitním plánu chybí nástroj jak uchránit byť malé zelené plochy k relaxaci před zastavěním.</p>
BB CENTRUM	<p>Multifunkční areál BB (Baarova- Brumlovka) se nachází u frekventované křižovatky v Michli. V centru masivní zástavby obklopené komunikacemi vzniklo místo, kde není pro adaptační opatření příliš prostoru. Imisní zátěž prostředí je alarmující. Místa s takto intenzivní výstavbou čelí vyšším teplotám a přispívají ke vzniku tepelného ostrova. Místu by</p>

	<p>pomohly rozsáhlejší pásy rostlé funkční zeleně, které pomohou s hlukem i prašností.</p>
PANKRÁC	<p>Místo s nejvyššími budovami v Praze, ale jen minimem zelených prvků mezi komerční výstavbou. Přestože v blízkosti se nachází pankrácký centrální park, nekonceptně řešená oblast tzv. “pentagonu” z hlediska adaptačních opatření strádá. Realizováno je jich jen několik a vzhledem k masivitě okolní výstavby ve zcela nedostatečném měřítku. V prázdných prostorech mezi výškovými budovami se koncentruje teplo, mapovány byly také větrné víry, problém představuje i okolní dopravní zátěž a zvýšená prašnost. Výraznější dělení prostoru zelenými a modrými prvky s možností zasakování vody by místu přineslo ochlazení i klidnějšího ducha.</p>
MALOSTRANSKÉ NÁMĚSTÍ	<p>Malostranské náměstí doposud sloužilo především jako dopravní uzel pro turisty mířící z Karlova mostu na Pražský hrad. Potenciál plochy v historickém centru Prahy byl zcela nevyužitý, dokud se zde nerealizoval alespoň projekt Pražské židle & stolky, který umožnil obyvatelům a turistům posedět na zrušeném parkovišti ve stínu jediného stromu na jinak vydlážděném náměstí. Prostor přímo křičí o revitalizaci, ozelenění a zahrnutí alespoň jednoho vodního prvku, který by v horkých dnech napomohl lidem k osvěžení před prudkým stoupáním na Hrad. Vedení hlavního města se v roce 2018 rozhodlo jednat a vypsalo urbanisticko-architektonickou soutěž na proměnu Malostranského náměstí, kterou vyhrála studie Ateliéru Hájek. Mělo by zde dominovat dláždění ze žluté žuly, která může přispět k ochlazení prostranství a zároveň navázat na historické budovy v okolí. Dále by měly být zúženy dopravní jízdní pruhy a naopak rozšířeny chodníky, aby bylo náměstí přístupnější pro pěší návštěvníky Prahy. Pražské židle & stolky doplní Praha lavičkami, stojany na kola a odpadkovými koši. Podle architektonické studie se můžeme těšit také na obnovení ruční vodní pumpy, instalaci nové kašny a výsadbu stromů v horní části náměstí. Tato opatření by zásadně napomohla k ochlazení náměstí.</p>

	<p>Doporučujeme zeleň doplnit také výsadbou květin do květináčů nebo v okolí stromů vytvořit nebezpečné povrchy se záhony.</p>
<p>KARLOVO NÁMĚSTÍ</p>	<p>Karlovo náměstí má poněkud odlišné problémy než většina náměstí v Praze. Je zelené, obsahuje vodní plochy i lavičky, kde si mohou obyvatelé i návštěvníci hlavního města odpočinout. I přesto je zde nutnost revitalizace parkových ploch a obnovení funkčnosti prostoru. Náměstí není efektivně spravováno, koncepce je nepromyšlená, jednotlivé části parků na sebe nenavazují, náměstí nevyzývá občany k relaxaci a o zeleň není dostatečně postaráno, což dokazují odumírající stromy v parcích a neudržované křoviny. Proto se vedení Prahy již delší dobu snaží o revitalizaci náměstí a zajištění plánu jeho správy. Vítězem tzv. řízení se soutěžním dialogem pod vedením IPR se stal tým německého krajinářského studia Rehwaldt Landschaftsarchitekten s architektonickou kanceláří BY Architects a dopravní kanceláří PD Filip. Revitalizace největšího náměstí v Praze, které je navíc památkově chráněné, si klade za cíl vytvořit příjemný prostor, kde budou moci obyvatelé Prahy trávit svůj volný čas. Krajinářská veřejná soutěž mimo jiné zkultivuje významné veřejné prostranství, obnoví a doplní počet zdravých rostlých stromů a postará se o diverzifikaci záhonů. Projekt významně přispěje k adaptaci Prahy na změny klimatu, jelikož používá řešení blízká přírodě a zachovává rozsáhlou zeleň i vodní prvky. Bude tak zajištěn efektivní vsak vody a záchyt prachu i hluku z okolní dopravy. Důležitým předpokladem fungování tohoto území a všech zavedených opatření je také dobrá správa prostoru, tzv. management plán, na který vedení Prahy myslí. My doporučujeme také výrazně omezit dopravu v okolí náměstí a průjezd automobilů povolit pouze v ulicích Ječná a Žitná.</p>
<p>I. P. PAVLOVA</p>	<p>Okolí stanice metra I. P. Pavlova se potýká z řadou problémů. Území je využíváno především jako jedna</p>

	<p>z největších dopravních tepen a je protnuto Severojižní magistrálou, je zde proto velké hlukové i emisní znečištění. Oblast je také jedním z největších tepelných ostrovů v Praze. To především kvůli rozsáhlým vyasfaltovaným plochám, absenci zeleně a nepropustnosti území. Jedinou větší plochu zeleně představuje Tylovo náměstí, kde nalezneme také jeden osamocený vodní prvek oblasti. Okolí metra je třeba revitalizovat a zpřístupnit pěším i cyklistům. Navrhujeme rozšíření chodníků, navýšení počtu přechodů pro chodce, realizaci jízdních pruhů pro cyklisty a vysázení oboustranných stromových alejí podél všech velkých komunikací, jakými jsou například Ječná, Legerova nebo Sokolovská ulice. To je jediné opatření, které by mohlo I. P. Pavlova napomoci, protože rostlá zeleň napomáhá k ochlazení města, zastíňuje betonové plochy a napomáhá vsaku dešťové vody do půdy. Stromy také zachycují prach z dopravy a pomáhají odhlučnit dopravní komunikace. U východu z metra v oblasti mezi Ječnou a Sokolovskou ulicí byl navržen Institutem plánování a rozvoje park se stromy a lavičkami pro obyvatele Prahy i turisty. Doporučujeme jeho realizaci doplněnou o osázení květináče a umístění dalších vodních prvků, například fontán a pítek.</p>
<p>NÁMĚSTÍ REPUBLIKY</p>	<p>Okolí náměstí Republiky je jedním z největších tepelných ostrovů v Praze, zde ani v blízkém okolí nenalezneme zeleň nebo vodní prvky, které by centrum města ochladily. Kvůli tomu se náměstí Republiky v teplých dnech již dopoledne ohřeje na 40°C a stabilně je během dnů i nocí teplejší o 2,5 °C. Jedná se o velkou plochu s vydlážděným povrchem, která je sice otevřená pěším, ale naprosto nefunkční co se týče adaptačních opatření na klimatickou změnu. Náměstí Republiky dominuje velký obchodní dům Palladium, východy z metra a tramvajová trať. Chybí zde jakákoliv opatření pro pěší nebo cyklisty. Náměstí nutně potřebuje změnu. Zcela zásadní je výsadba ploch zeleně. Prostor je dostatečně velký,</p>

	<p>proto navrhujeme realizaci menší parkové plochy, která by zahrnovala nejen rostlé stromy, které zastíní a ochladí lokalitu, ale také zasázené záhony a plochy nezpevněného povrchu, který je zásadní pro propustnost a retenci dešťové vody. Součástí revitalizace by měla být také modrá infrastruktura typu fontán a píték. Město by se mělo zamyslet nad umístěním laviček, aby náměstí ožilo a stalo se příjemným místem k odpočinku v centru Prahy.</p>
<p>ULICE ARGENTINSKÁ</p>	<p>Argentinská ulice v pražských Holešovicích je hlavní dopravní tepnou, kterou prochází Severojižní magistrála. Protože se jedná o jednu z nejvytíženějších ulic Prahy, je jasné, že je zde velké hlukové znečištění a je potřeba realizovat opatření, která ulici nejen odhluční, ale také zpřístupní pro pěší i cyklisty a oddělí ji od obydlených domů stojících v bezprostřední blízkosti. V srpnu 2019 byla zveřejněna nová územní studie oblasti Bubny-Zátory, která mimo jiné myslí také na Argentinskou ulici. Studie navrhuje především výsadbu oboustranné stromové aleje po celé délce Argentinské, což je zcela zásadní opatření, protože rostlé stromy napomáhají k zachytávání prachu z dopravy a také vytváří hlukovou stěnu mezi silnicí a domy. V některých úsecích studie navrhuje umístit kromě aleje ještě souvislé stromořadí do středu komunikace. Dále navrhujeme realizaci jízdních pruhů pro cyklisty a přechodů pro chodce, které by zlepšily prostupnost lokality i bezpečnost. Lze umístit také záhony s květinami, které by místo zpříjemnily pro pěší.</p>
<p>PRAHA - BUBNY</p>	<p>Bubny jsou klíčovým pražským brownfieldem, který čeká již dlouhou dobu na svou revitalizaci. Velká část území je zcela nevyužívaná, jižní části dominuje nádraží Praha-Bubny, které generuje velké hlukové i emisní znečištění, severu pak nádraží Praha-Holešovice, obklopené blokovou zástavbou. Většina území, které je nějakým způsobem využíváno, slouží především jako dopravní uzel.</p>

	<p>V srpnu 2019 byla zveřejněna nová územní studie oblasti Bubny-Zátory, navrhuující kompletní revitalizaci brownfieldu i jeho okolí. Studie počítá s výsadbou zeleně v podobě parkové plochy u nádraží Bubny, také navrhuje výsadbu oboustranných alejí podél ulic nebo revitalizaci nádraží. Je zde plánovaná výstavba blokových domů s vnitrobloky a doplnění občanské vybavenosti. Mohla by tak vzniknout nová moderní pražská čtvrť, která bude aktivně využívat opatření k adaptaci na klimatickou změnu. My zde navrhuje realizaci více parkových ploch, revitalizaci veřejných prostranství s umístěním modré infrastruktury, dále zajištění cyklistických pruhů a umístění zelených střech a fasád na budoucí domy.</p>
<p>MALOVANKA - VÝJEZD Z TUNELU BLANKA</p>	<p>Jeden z výjezdů tunelu Blanka byl zrealizován na Malovance, má spojit Blanku se Strahovským tunelem. Vznikla zde velká mimoúrovňová křižovatka, která je velice vytížená a nepřehledná. Křižovatka je velmi složitá a cedule ukazující směr jsou nedostatečné. V rámci realizaci výjezdu na Malovance můžeme sledovat snahy o zachování zeleně v okolí silnice, která má podobu travnatých ploch mezi betonovým kolosem nebo pár vysázených stromořadí v okolí silnice. Otázkou ale je, zda těchto pár stromů dokáže zachytit prach z dopravy a snížit emise a hluk, které automobily produkují. Vedení hlavního města by mělo dbát na ochranu a především rozšiřování zeleně podél vytížených dopravních tepen.</p>
<p>SMÍCHOV CITY</p>	<p>Smíchov City je velký developerský projekt, který si klade za cíl vystavět novou moderní čtvrť v místě nynějšího brownfieldu na území bývalého nákladového nádraží Smíchov v Praze. Plánovaným začátkem výstavby je rok 2019, architektonické a urbanistické řešení lokality má na starosti ateliér Kuba & Pilař architekti. Kromě výstavby bytů a kanceláří bude v rámci projektu zrenovováno</p>

	<p>nádraží Smíchov, kam bude přesunuto také autobusové nádraží Na Knížecí. Developeři popisují novou čtvrť jako multifunkční, plně vybavenou a plnou zeleně. Má v ní vzniknout veřejný park o rozloze 14 000 m², který bude zahrnovat dlouhou a 28 metrů širokou pěší zónu. I když se zdá park velký, je nutné si uvědomit, že bydlení je zde plánováno asi pro 3 300 obyvatel, dále zde vyroste přibližně 190 000 m² ploch pro služby, nakupování a kanceláře, které poskytnou zázemí až pro 9 000 pracovních míst. Vystačí park pro stávající i nové obyvatele Smíchova? Bude dostatek stromů k zachycení veškerého znečištění, prachu a hluku z dopravy? Dle projektu je řešením dopravní situace jeden společný dopravní terminál pro vlaky i autobusy. My navrhujeme obklopit tento terminál další zelení a vodními prvky ve veřejném prostoru. Developeři slibují, že centrální tepna celého území bude již zmiňovaný pěší bulvár lemovaný stromořadím s průhledy na Pražský hrad a kostel sv. Václava mezi novým jižním terminálem a náměstím Na Knížecí. Nově navržené ulice mají být rovněž orámovány oboustranným stromořadím. Projekt má přispět ke zkvalitnění ovzduší v této části Prahy 5. Při dodržení slibů developerů zeleň nahradí doposud dlouho nevyužívané skladové plochy a rozsáhlá kolejiště. Minimální standard budov má být nízkenergetický, ale najdeme zde i pasivní domy. Kanceláře budou bez výjimky certifikovány podle mezinárodní systémů BREEAM nebo LEED. Doporučujeme také realizaci zelených střech a fasád na nových budovách.</p>
SÍDLIŠTĚ ĎÁBLICE	<p>Rozsáhlé a urbanisticky velmi ceněné sídliště se rozprostírá od Ďáblického hřbitova až po vestibuly metra Kobylisy. Panelové bloky jsou šikově umístěny tak, aby si vzájemně nestínily. Veřejný prostor, který mezi domy vzniká a zároveň tvoří kvalitní zelenou plochu k rekreaci, je ohrožen tlakou investorů. Zásah by výrazně změnil ráz území a snížil funkce veřejného prostoru. Problém nevyřešila ani chystaná územní studie, která navrhuje masivní</p>

	<p>zástavbu pásů izolační zeleně, které chrání sídliště před rušnou Střelničnou ulicí, a dalších zelených ploch.</p> <p>Zájmem města i městské části by měla být primárně ochrana jeho identifikovaných kvalit, které se koncentrují ve veřejných zelených plochách, místech setkávání a komunitním životě. Nekoncepční výstavba, která ničí ochrannou funkci těchto zelených ploch, se v době klimatické krize může stát nebezpečným signálem, že město přes veškeré sliby, strategické dokumenty i krizové skupiny nebere změnu klimatu vážně, a důležitější je pro něj z hlediska strategického rozvoje privátní zisk a výstavba za každou cenu, i na místech, která jsou z pohledu klimatické odolnosti a kvality životního prostředí pro danou lokalitu zcela zásadní.</p>
BULOVKA	<p>Na prostranství velikém 37 500 m² se rozkládá křižovatka spojená se zastávkou tramvaje a zastávkami autobusu, přilehlé parkoviště a zatravněné plochy. To vše tvoří náměstí Na Stráži. Tramvajová trať, její zastávka i křižovatka prošly nedávnou rekonstrukcí (dokončeno v roce 2018). Rekonstrukce však neměla žádný důraz na zeleň ani jiné prvky, které by tvořily náměstí, nebo alespoň tramvajovou zastávku, obyvatelné v letních měsících. Zatravněné plochy bohužel postrádají stromy i keře. Přilehlé parkoviště má po svém obvodu pouze tři vzrostlé stromy. Zastávka tramvaje má co do plochy velmi velkorysý nástupiště, které tvoří vyasfaltovaná plocha a pouze jedna zastřešená zastávka. Ta ve slunečném dni poskytne zoufale málo stínu. Pokud je třeba přejít z jedné strany křižovatky na druhou, chodec musí počkat na několika přechodech.</p> <p>Jako řešení by pomohlo ozelenění tramvajové zastávky, přilehlého parkoviště i zatravněných ploch keři a stromy. Některá ze zatravněných ploch by mohla mít ve svém středu fontánu a pítko. Střecha zastávky by mohla poskytnout plochu na sběr vody pro rostliny v nádobách, které by zpříjemnily čekání na spoj v letních měsících.</p>
OHRADA	<p>Křižovatka na zastávce Ohrada je velmi vytížená. Protínají se zde cesty tramvají, autobusů, aut i chodců a cyklistů. Nejtěžší to tu mají chodci a</p>

	<p>cyklisté, kteří potřebují křižovatku buď přejít, nebo se dostat z jedné zastávky na druhou. Jako jediní ze všech účastníků provozu jsou nuceni přímo dýchat vzduch znečištěný množstvím aut a jejich spalovacími motory. Kromě znečištění ovzduší musí chodec čelit také teplému vzduchu z rozpálené vozovky. Rušné křižovatce by prospěla zeleň, která by situaci alespoň trochu zlepšila. Prostor pro zeleň by se na křižovatce našel. Její vysazení by pravděpodobně však bylo náročné kvůli husté zástavbě a infrastruktuře. Zeleň by však pomohla nejen snížit teplo, ale i hluk. Široké chodníky poskytují dostatek prostoru alespoň pro vyvýšené záhony. Křižovatce čelí dvě budovy obloukového profilu, kterým by slušela zelená fasáda.</p>
<p>NÁKLADOVÉ NÁDRAŽÍ ŽIŽKOV</p>	<p>Nákladové nádraží Žižkov plnilo svou funkci od doby vzniku roku 1936 do roku 2002, kdy byl přerušen běžný provoz. Od roku 2013 byly budovy nádraží prohlášeny za kulturní památku nejen vzhledem k tomu, že se jedná o největší dochovanou funkcionalistickou průmyslovou stavbu v Praze. Nádraží se rozkládá na prostranství velikém 328 000 m², ve kterém by měly být vybudovány budovy, které pojmu až 15 000 obyvatel. Vzhledem ke kulturní ochraně budov bude muset být komplex citlivě zasazený okolo nich. O parcely se dle současných informací dělí Sekyra, Central Group a Skupina Penta Investments.</p> <p>Všichni developeři dle velmi okrajových vizualizací plánují poměrně bujnou zeleň v ulicích či parcích a na střechách i vodní prvky v podobě jezírek. Územní plán, který podobu této oblasti specifikuje, však bude hotový v roce 2020. Developeři mají možnost vybudovat čtvrť nového století. Proto doufáme, že budou na opatření ohledně změny klimatu pamatovat. Zapomenout by neměli nejen na zelené, ale i vodní prvky a opatření, které vodu zadržují a využívají na správu zeleně. Celkově by ve čtvrti 21. století nemělo chybět také využití šedé vody a to například na splachování toalet. Pomoci by mohly také chytré fasády, které reagují na sluneční svit a regulují tak klima v budovách i na ulicích. Jako klíčové však vidíme množství a chytré usazení stromů. Zdravé a prospívající stromy ochlazují ovzduší několika prvky, poskytují stín i čistí ovzduší.</p>

	<p>V neposlední řadě mají pozitivní vliv na psychiku obyvatel a mohou plnit svou funkci mnoho desetiletí.</p>
HUSITSKÁ	<p>Část ulice Husitská prošla v nedávné době rekonstrukcí, která bohužel nepřinesla do rušné a vytížené oblasti žádnou zeleň. Dlouhá ulice je na úpatí dvou svahů lemovaná vysokou zástavbou, která v letních měsících drží teplo u vozovky jako v údolí. Vysoká zástavba díky orientaci ulice na západ a východ alespoň poskytuje z jižní strany velké části ulice stín po celý den.</p> <p>Fasády budov vystavené jižnímu slunci by mohly poskytnout prostor popínavým rostlinám, které by pomohly absorbovat nejen žár, ale i hluk a prašnost. Bylo by však potřeba myslet nejen na usazení rostlin, ale i památkovou ochranu a stav fasády.</p>
U BULHARA	<p>Tato křižovatka, která se rozkládá na necelých 6 000 m² a na které se sbíhají tři ulice v mnoha pruzích, je mezi řidiči proslulá. A to nejen svou složitostí, ale i počtem nehod, které se zde dějí. Vzhledem ke změně klimatu se jedná o velký tepelný ostrov, který ještě zhoršuje už tak náročný a nebezpečný přechod z jedné strany na druhou. Přesto, že prochází křižovatka pravidelnými rekonstrukcemi, zde neproběhly žádné snahy o ochlazení prostoru.</p> <p>Vzhledem k vysoké nehodovosti by bylo potřeba křižovatku podrobit náročnější rekonstrukci tak, aby byla bezpečnější. Při plánování navrhujeme zejména počítat s prostorem pro bezpečný přechod chodců a průjezd cyklistů a zvýšit tak prostupnost městem bez nutnosti použít motorové vozidlo.</p>
NOVÉ KANCELÁŘSKÉ BUDOVY V KARLÍNĚ	<p>Čtvrť je zastavěna několika kancelářskými budovami na pomezí Rohanského nábřeží. Budovy propojuje lávka pro pěší přes vytíženou komunikaci. Okolo budov je vysázená zeleň, která je poměrně pečlivě udržovaná. Na velikosti budov je však vidět, že se developeři snažili využít maximum prostorového potenciálu parcel. Prostor pro zeleň je tedy velmi skromný. Jedna z budov má pravděpodobně částečně ozeleněnou střechu a funkční fasádu, která pomáhá absorbovat sluneční žár. Další budovy nedisponují ani zelenými fasádami, ani zelenými střechami. To vidíme jako promarněnou příležitost co se týče adaptace na změnu klimatu i úspory prostředků</p>

	<p>vzhledem k tomu, že jsou všechny budovy jistě pečlivě klimatizované. Nové budovy měly tu možnost být na rozdíl od rekonstrukce starých osázené intenzivními zelenými střechami, které kromě izolace a ochlazení budov poskytnou příjemné prostředí pro zaměstnance.</p>
--	--