

---

## STANOVISKO ORGANIZACE ARNIKA K NÁVRHŮM MEZINÁRODNÍ URBANISTICKÉ SOUTĚŽE FLORENC 21

Stanovisko bylo sepsáno na základě veřejně dostupných informací, kompletní návrhy Arnice i přes opakované žádosti poskytnuty nebyly.

### UNIT ARCHITEKTI, A69 – ARCHITEKTI, MARKO&PLACEMAKERS

Projekt je nastaven na současné parametry a zvyklosti pražské zástavby. Na první pohled líbivý návrh uspořádává domy poměrně drobného měřítka a různé výškové úrovně do bloků či polobloků s lokálními nárožními dominantami. Území je protkáno sítí přívětivých veřejných prostranství. Návrh tak zdánlivě vytváří obdobnou městskou strukturu jako je sousední Nové Město či Karlín. Zvolené urbanistické řešení tak může v pražských poměrech a schvalovacích procesech dobře projít. Podíl zastavěného území je ale vysoký a kapacity zástavby značné. Šířka ulice navazující na ulici Na Florenci je nedostatečná a bude působit dojmem úzkého koridoru. Prostranství u výstupů z metra Florenc jsou prostorově hrubě podceněna. Veřejný prostor uvnitř nové zástavby se vyznačuje minimem zeleně umístěné převážně na konstrukci. Mezi a přes ramena Negrelliho viaduktu je navržena zástavba integrující do sebe trasu nového železničního spojení (tzv. metra S).

Lišácké je variantní řešení magistrály. Jedna varianta je ponechat ji ve stávajícím stavu, ta druhá snáší úsek mezi kolejištěm Masarykova nádraží a Hlávkovým mostem na zem. Varianta snesení magistrály na zem je ale značně nepřesvědčivá (navržené umístění těsně přiléhajících bloků, vedení magistrály podél západního okraje parku, nerealistické řešení nájezdu na most a křižovatky). Reálně tak hrozí, že magistrála zůstane jak je, a celé rozvojové území bude pouze zastavěno, aniž by byla řešena jeho složitá problematika. Autobusové nádraží je umístěno do přízemí a suterénu objektu, který má vyrůst na místě dnešního nádraží Florenc (přímý přestup má vést z podchodu linky metra C). 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 vymisťovat z řešeného území do území sousedního. Nejasné je řešení dopravní obsluhy objektů – prezentované zklidnění ulic se zdá být poněkud nereálné. Možné umístění archeologického muzea na Těšnově je naznačeno formou drobných pavilonů stojících volně v parku, které jsou pro potřeby muzea nedostatečné.

Návrh tak působí ambivalentním dojmem, zejména v otázkách řešení klíčových problémů v území.

### AGPS ARCHITECTURE, ATELIER GIROT, IBV HÜSLER

Jádrem návrhu je řešení magistrály – díky zpomalení průjezdné rychlosti na 30 km/h mohou být ubrány jízdní pruhy a zkráceny mimoúrovňové nájezdy, proříznuta je střední část mostní konstrukce, díky čemuž je prostor pod ní prosvětlen. Prostory pod magistrálou i v její blízkosti, včetně parku od Štvanice po Florenc, tak získávají úplně jinou pobytovou kvalitu. Z hlediska umístění cyklopruhů, chodníků, schodišť a ramp, přestává být magistrála bariérou, ale stává se integrální součástí městské struktury.



Urbanistické řešení pojímá nově navržené budovy jako spíše solitérní deskové budovy. Přestože lze uvažovat o jejich poměrně značné kapacitě, široké východo-západní bulváry i příznivý podíl nezastavěných ploch (mj. plochy severně od kolejíště Masarykova nádraží) dávají lokalitě v přehuštěném centru města možnost se nadechnout. To celé podtrhuje revitalizace parku nad tubusem metra rozšířeného jižním směrem, kde se obě zmíněné osy sbíhají (jedna je prodloužením ulice na Florenci a další nově navržená osa vedoucí rovnoběžně s ulicí Křížkovou). Svěbytný charakter veřejných prostranství i urbanistické struktury nové čtvrti vložené mezi historické části města, umístění archeologického muzea i velkorysé pojetí veřejných prostranství by centru Prahy přinesly novou kvalitu. 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, zvolit velkorysejší pojetí veřejného prostranství u metra Florenc, pointovat východní konec bulváru navazujícího na ulici Na Florenci kompozičně určitějším prostranstvím a také lépe pracovat s nivelitou terénu, na kterou by urbanistické řešení mělo více reagovat.

Návrh řeší klíčové problémy v území - magistrálu a rozšiřuje a revitalizuje těšnovský park. Za úvahu by stálo jemnější členění urbanistické struktury citlivěji reagující na výšky terénu.

#### **DE ARCHITEKTEN CIE., M2AU, LOLA LANDSCAPE ARCHITECTS**

Hmotové řešení oktogonální blokové zástavby velkého měřítka (budova severně od kolejíště trati je delší než budova od Zahy Hadid architects, které se staví u Masarykova nádraží) dosahující až devíti podlaží působí dojmem, že patří spíše na periferii města. Podél ortogonálních okrajů se zalamují i uliční profily. Vedle pokračování ulice na Florenci tvoří hlavní osu široká komunikace směřující od Muzea hl. m. Prahy. Úroveň terénu mezi drážními pozemky a autobusovým nádražím je vyrovnána dvěma velkorysími pobytovými schodišti. Zajímavé je řešení veřejných prostranství v různých výškových úrovních a především pokračování ulice Na Florenci rozšířeným prostorem, kterým je podcházena magistrála. Veřejná prostranství nové čtvrti se tak stávají svěbytnou městskou krajinou, jež má svou atraktivitu a originalnost.

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. Na místě bývalého Těšnovského nádraží je umístěna budova Archeologického muzea jako dominanta revitalizovaného parku s nápaditou koncepcí založenou na vodních nádržích podél naznačené historické stopy hradebního okruhu. Řešení parku i nezastavěných ploch pod Vítkovem by byly vítaným osvěžením centra města. Autobusové nádraží je ukryto v podnožích objektů na místě stávajícího nádraží i nového objektu plánovaného mezi oba oblouky Negrelliho viaduktu, z dostupných materiálů je opět značně nejasné řešení dopravní obsluhy území.

Návrh přináší originální řešení magistrály, těšnovského parku i veřejných prostranství, navrhovaná urbanistická struktura je ale naprosto akontextuální.

V Praze, dne 25. 11. 2021