

Florenc21

**Vypořádání vyjádření dotčených správních úřadů, dotčených samosprávných celků a veřejnosti
zaslaných k oznámení ve zjišťovacím řízení**

Mgr. Kateřina Šulcová

katerina@sulcova.eu / +420 724 677 562

držitel autorizace ke zpracování dokumentace a posudku na základě
rozhodnutí MŽP dle § 19 zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších
předpisů (č.j. 88949/ENV/14; prodloužení č.j. MZP/2024/710/5019)

v Praze dne 4. 8. 2026

OBSAH

1.	<i>Hl. m. Praha</i>	3
2.	<i>Městská část Praha 2</i>	5
3.	<i>Magistrát hlavního města Prahy</i>	6
4.	<i>Hygienická stanice hlavního města Prahy</i>	8
5.	<i>Arnika – Centrum pro podporu občanů</i>	9
6.	<i>AutoMat, z.s.</i>	15

ÚVOD

K oznámení záměru „Florenc21“, zpracovanému v rozsahu přílohy č. 3 k zákonu č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon), které bylo zveřejněno 8. 1. 2026 a Magistrát hlavního města Prahy zahájil zjišťovací řízení podle § 7 zákona, se vyjádřilo celkem 6 subjektů.

Dotčené samosprávné celky

1. *Hl. m. Praha*
(č. j.: MHMP 107933/2026, ze dne 6. 2. 2026)
2. *MČ Praha 2*
(č. j.: MHMP 72930/2026, ze dne 27. 1. 2026)

Dotčené správní úřady

3. *Magistrát hlavního města Prahy, Odbor ochrany prostředí*
(č.j.: MHMP 72930/2026, ze dne 27. 1. 2026)
4. *Hygienická stanice hlavního města Prahy*
(č.j.: HSHMP 01353/2026, ze dne 6. 2. 2026)

Ostatní

5. *Arnika – Centrum pro podporu občanů*
6. *AutoMat, z.s.*

1. Hl. m. Praha

Hl. m. Praha má níže uvedené připomínky, požadavky a doporučení na dokumentaci EIA a požaduje další posouzení záměru dle příslušného zákona 100/2001 Sb.

Požaduje zpracovat:

- rozptylovou studii pro fázi výstavby i vlastního provozu záměru
- akustické posouzení realizace a provozu záměru
- odbornou studii hodnotící vlivy záměru na veřejné zdraví

Vypořádání:

Pro posuzovaný záměr byla zpracována firmou Greif-akustika, s.r.o. (červenec 2026) Akustická studie, které je Přílohou 2 dokumentace. Vyhodnocení vlivů záměru na akustickou situaci bylo provedeno pro stávající stav, fázi výstavby i fázi provozu, a to po zprovoznění záměru i pro dlouhodobý výhled naplnění ÚPn SÚ hl. m. Prahy v rozsahu dle Dopravně-inženýrských podkladů.

Pro posuzovaný záměr byla zpracována firmou ATEM – Ateliér ekologických modelů, s.r.o. (červen 2026) Rozptylová studie, které je Přílohou 3 dokumentace. Vyhodnocení vlivů záměru na kvalitu ovzduší bylo provedeno pro stávající stav, fázi výstavby i fázi provozu, a to po zprovoznění záměru i pro dlouhodobý výhled naplnění ÚPn SÚ hl. m. Prahy v rozsahu dle Dopravně-inženýrských podkladů.

Hodnoceny byly i kumulativní a synergické vlivy s ostatními plánovanými záměry (viz kap. B.1.4 Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry).

Na základ výsledků výpočtů Akustické a Rozptylové studie byla následně vypracována studie Hodnocení vlivů na veřejné zdraví (ATEM – Ateliér ekologických modelů, s.r.o., červen 2026, Příloha 5 dokumentace).

Odborná studie hodnotící vlivy záměru na klima se bude vyváženě věnovat adaptaci i mitigaci. Dále je nutné v dokumentaci popsat detailní řešení staveništní dopravy a návrh opatření pro mitigaci případných rizik, která budou ze staveništní dopravy vyplývat.

Vypořádání:

Pro posuzovaný záměr byla zpracována firmou ATEM – Ateliér ekologických modelů, s.r.o. (červen 2026) samostatná odborná studie: Vlivy záměru na klimatický systém a odolnost a zranitelnost projektu vůči klimatickým změnám, které je Přílohou 4 dokumentace.

V dokumentaci je podrobně popsána staveništní doprava, bylo vytipováno 5 variant vedení staveništní dopravy, zároveň je hodnocena i nejméně dopravně příznivá varianta, kdy v době výstavby posuzovaného záměru bude uzavřen Hlávkův most v obou směrech pro veškerou dopravu.

Záměr bude s 1096 parkovacími stáními velmi významným zdrojem a cílem individuální automobilové dopravy. Studie „Porovnání statické dopravy v PPR 2000–2016“ stanovila maximální únosnou kapacitu parkování v rámci Pražské památkové rezervace, která je v dnešní době již překročena. Pro budoucí záměry v území Florenc21 studie navrhla rezervu max. 200 parkovacích stání. Záměr může významně zatížit ulice Prvního pluku, Křížíkova, Ke Štvanici, Těšnov, ale také celé širší okolí. Navržený počet stání je na danou plochu přibližně čtyřikrát vyšší, než je obvyklé v přilehlém území mezi Václavským náměstím, Hlavním nádražím a Masarykovým nádražím. V dokumentaci proto požadujeme vyčíslit nově generovanou dopravu tímto záměrem včetně důsledků do jednotlivých ulic, kapacitní posouzení

křižovatek na zmíněných ulicích a dále také vliv záměru na veřejnou dopravu a důsledky do širšího území. Cílem je stanovit opatření, která důsledky na životní prostředí a obyvatele zmírní.

Vypořádání:

V rámci posuzovaného záměru je navrženo celkem 966 nových parkovacích stání (PS). Veškerá tato stání budou umístěna ve společné suterénní podnoži. Nad tento počet je dále započteno 130 parkovacích stání, která mají nahradit rušená povrchová stání IAD v prostoru stávajícího ÚAN (mezi rameny Negrelliho viaduktu). Tato stávající parkovací stání jsou tedy přesunuta z veřejného prostoru do podzemních garáží, konkrétně do suterénu objektu B06. Celkově tak bude v podzemních podlažích posuzovaného záměru umístěno 1 096 PS.

Ve všech blocích je navržen počet parkovacích stání v intencích požadavků PSP (v jejich nižších hladinách). Výpočty byly provedeny dle vzorců stanovených v plánovacích smlouvách s MHMP, které určují metodiku výpočtu parkovacích stání pro jednotlivé funkce.

V rámci zpracovaných DIP byla vyčíslena generovaná doprava posuzovaným záměrem, která byla podkladem pro vypracování navazující Akustické a Rozptylové studie (přílohy 2 a 3 dokumentace), bylo provedeno i kapacitní posouzení přilehlých křižovatek (Na Florenci – Křižíkova, Křižíkova – Ke Štvanici, Křižíkova – Prvního pluku, Prvního pluku – výjezd z nádraží ČAD) – viz příloha 1 dokumentace.

Součástí záměru je demolice stávající odbavovací haly ÚAN Florenc a přesun odjezdových stanovišť do rozvětvení Negrelliho viaduktu. V dokumentaci požadujeme doložit řešení dálkové autobusové dopravy neintegrováné do PID v souladu s platnými Zásadami územního rozvoje hl. m. Prahy, a to v následujících časových horizontech:

- I. během (a po) výstavbě záměru**
- II. během stavby nového železničního spojení mezi větvemi Negrelliho viaduktu dle Studie proveditelnosti Železničního uzlu Praha, schválené Ministerstvem dopravy v únoru 2025**
- III. po dokončení výstavby tohoto železničního spojení pro splnění souladu s územně plánovací dokumentací**

Vypořádání:

Reorganizace ÚAN je součástí vyhodnocení předkládané dokumentace EIA, reorganizace proběhne před samotnou výstavbou posuzovaného záměru jako předstihová stavba, která umožní realizaci příslušné části záměru v ploše horního nádraží a současně zajistí nepřerušný provoz ÚAN bez zásadního dopadu na dopravní obslužnost, služby a komfort cestujících. V rámci předkládaného hodnocení jsou posuzovány intenzity PID i dálkové autobusové spoje. Dálkové autobusy jsou uvažovány ve všech budoucích variantách v obdobných intenzitách jako v současné době, jelikož změny v těchto intenzitách není nyní možné předvídat.

Předložená dokumentace EIA hodnotí ad I. provoz ÚAN během a po výstavbě záměru.

Ad II. bude předmětem hodnocení v rámci projektové dokumentace Nové spojení II, která bude teprve připravována. V současné době není dostatek informací o připravované stavbě tak, aby bylo možné daný dopad vyhodnotit.

Ad III. Kumulace záměru s výstavbou Nového spojení II, ÚAN a předkládaného záměru je vyhodnocen v dlouhodobém výhledovém horizontu naplnění ÚP hl. m. Prahy (cca rok 2050).

Posuzovaný záměr byl průběžně konzultován s Institutem plánování a rozvoje hlavního města Prahy (IPR Praha). Jeho vyjádření k posuzovanému záměru je součástí kap. H Přílohy předkládané dokumentace.

V případě přesunu ÚAN Florenc bude nově vjezd k nádraží společný s vjezdem do garáží. Požadujeme v dokumentaci doložit kapacitní posouzení křižovatek a ověřit funkčnost tohoto řešení.

Vypořádání:

Kapacitní posouzení křižovatek, včetně výjezdu z nádraží je součástí vyhotovených DIP (Příloha 1 dokumentace).

Dokumentace musí řešit přednostní vsakování a zadržení srážkových vod v místě dopadu v souladu s Městským standardem hospodaření se srážkovými vodami, včetně zdůvodnění zvoleného způsobu hospodaření s vodou, návrhu objektů HDV (vsak, retence, akumulace, regulovaný odtok), jejich kapacit, bezpečnostních přelivů, návrhových parametrů, metod výpočtu, plánu údržby a určení správce. Množství odváděných dešťových vod do dešťové, resp. jednotné kanalizace, nesmí dle pražských stavebních předpisů překročit 3 l/s z hektaru plochy.

Vypořádání:

Řešení nakládání s dešťovými vodami v rámci řešeného území je plně v souladu s výše uvedenými podmínkami. Likvidace dešťových vod bude probíhat kombinací retence s regulovaným vypouštěním dešťových vod do kanalizace, akumulace a vsakování v rámci řešeného území. Množství odváděných dešťových vod 3 l/s/ha nebude překročeno.

Návrh výsadeb stromů (doporučujeme v příloze dokumentace) musí odpovídat Městskému standardu plánování, výsadby a péče o uliční stromořadí jako významného prvku modrozelené infrastruktury pro adaptaci na změnu klimatu, zahrnovat definici pěstební cíle, návrh stanovištních podmínek a dostatečného prokořenitelného prostoru, přivedení srážkové vody ke stromům, specifikaci taxonů, technologii výsadby, návaznost na systém HDV a zajištění následné péče po dobu minimálně 5 let.

Vypořádání:

Hospodaření s dešťovou vodou předkládaného záměru je navrženo v souladu s požadavky modrozelené infrastruktury, která je tvořena souborem technických a přírodních prvků propojující odtok dešťových vod s navrhovanými vegetačními prvky a navrhovanými vodními prvky tak, aby docházelo ke koloběhu srážkových vod a jejich zpětným využíváním. Návrh výsadeb je v souladu se Standardy hospodaření se srážkovými vodami na území hl. m. Prahy.

Podrobný popis výsadeb včetně taxonů, počtů, následné péče atd. je uveden v kap. D.I.7 Vlivy na biologickou rozmanitost, podrobný popis modrozelené infrastruktury je uveden v kap. B.III.2 dokumentace a v rámci přílohy č. 10 dokumentace.

2. Městská část Praha 2

Bez připomínek.

3. Magistrát hlavního města Prahy

Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu:

Bez připomínek.

Z hlediska lesů a lesního hospodářství

Bez připomínek.

Z hlediska nakládání s odpady:

Bez připomínek.

Z hlediska ochrany ovzduší:

OCP MHMP upozorňuje, že vzhledem k silně imisně zatížené lokalitě je nutné instalovat plynové kotle 6. emisní třídy NO_x. Dále upozorňuje, že s ohledem na očekávané imisní příspěvky krátkodobých imisních koncentrací NO₂ a strategický cíl hlavního města Prahy, kterým je dosažení legislativou stanovené kvality ovzduší na celém území a její trvalé udržení, vyžadujeme instalaci dieselagregátů vybavených spalovacím motorem splňujícím emisní parametry odpovídajícími úrovni Stage IIIA nebo lepší (měrné emise NO_x+HC do 4 g/kWh). Pokud nelze z technických důvodů dosáhnout emisní úrovně Stage IIIA, budou zvoleny dieselagregáty v provedení, aby měrné emise NO_x+HC byly co nejnižší, resp. co nejvíce se přiblížily hodnotám dle Stage IIIA .

Vypořádání:

Pro posuzovaný záměr byla zpracována firmou ATEM – Ateliér ekologických modelů, s.r.o. červen 2026) Rozptylová studie, které je Přílohou 3 dokumentace. Vyhodnocení vlivů záměru na kvalitu ovzduší bylo provedeno pro stávající stav, fázi výstavby i fázi provozu, a to po zprovoznění záměru i pro dlouhodobý výhled naplnění ÚPn SÚ hl. m. Prahy v rozsahu dle Dopravně-inženýrských podkladů. Výše uvedené požadavky byly v Rozptylové studii zohledněny.

Závazné stanovisko k umístění i provedení stavby k parkovacím stáním v počtu nad 500 bude vydávat OCP MHMP jako příslušný orgán ochrany ovzduší. Pro vydání závazného stanoviska bude nutné předložit rozptylovou studii.

Vypořádání:

Bereme na vědomí. Pro posuzovaný záměr byla zpracována firmou ATEM – Ateliér ekologických modelů, s.r.o. (březen 2026) Rozptylová studie, které je Přílohou 3 dokumentace.

Před započítáním výstavby záměru dojde k demolici. Orgán ochrany ovzduší upozorňuje, že v případě výskytu materiálů s obsahem azbestu při stavební činnosti, může být manipulace s těmito prvky provedena pouze k tomu oprávněnou osobou. Je nezbytné si při stavební činnosti počínat tak, aby nedošlo k poškození a uvolňování azbestových vláken do ovzduší.

Vypořádání:

Objekty, které jsou nevrženy k demolici v rámci reorganizace ÚAN neobsahují žádné azbestové konstrukce. Nakládání s azbestem není v rámci demoličních prací předpokládáno.

Záměrem je předkládán v jedné variantě s předpokládanou dobou demolice a výstavby 2027-2039. Pro fázi výstavby byla v předloženém oznámení navržena dostatečná opatření pro omezení vlivu prašnosti na okolí.

Dle údajů map klouzavých pětiletých průměrů imisních koncentrací, publikovaných Českým hydrometeorologickým ústavem (pětiletý průměr 2020–2024) se pohybují v dotčené lokalitě max. průměrné roční koncentrace NO_2 22,4 – 25,1 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, polévatého prachu frakce PM_{10} 19,5 – 20,2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, $\text{PM}_{2,5}$ 13–13,7 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ a benzenu 1,4 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Průměrná roční imisní koncentrace benzo(a)pyrenu (B(a)P) vykazuje max. hodnotu 0,7 ng/m^3 . U průměrných denních koncentrací PM_{10} se 36. nejvyšší hodnota pohybuje 34–35 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. V zájmovém území nedochází k překračování současně platných imisních limitů. Je však nutné konstatovat, že se jedná o jednu z imisně nejvíce zatížených oblastí na území hlavního města Prahy. Orgán ochrany ovzduší proto upozorňuje, že v souvislosti s přijetím nové směrnice Evropské unie o kvalitě vnějšího ovzduší a její následnou transpozicí do právního řádu České republiky, včetně zpřísnění imisních limitů s předpokládanou účinností od 1. 1. 2027, může v dané lokalitě dojít k překročení ročních imisních koncentrací oxidu dusičitého (NO_2), polévatého prachu frakce PM_{10} a $\text{PM}_{2,5}$. Rozptylová studie k oznámení záměru nebyla přiložena.

S ohledem na rozsah záměru, předpokládanou délku jeho realizace, umístění v hustě zastavěné části města a skutečnost, že se záměr nachází v území s vysokým stávajícím imisním zatížením a omezenou imisní rezervou, považuje orgán ochrany ovzduší za nezbytné předložit rozptylovou studii.

Rozptylová studie by měla vyhodnotit vliv záměru ve fázi výstavby i provozu na imisní situaci v dotčeném území, a to zejména z hlediska příspěvku k imisním koncentracím znečišťujících látek včetně posouzení kumulativních vlivů a časově souběžných vlivů jednotlivých etap výstavby. Současně by měla ověřit účinnost navržených opatření ke snížení prašnosti, případných kompenzačních opatření a upřesnit parametry navržených zdrojů vytápění a záložních zdrojů.

S ohledem na rozsah a charakter záměru, jeho předpokládanou etapizaci s dlouhodobým časovým rozsahem, umístění v hustě zastavěné části města a skutečnost, že záměr je situován v území s vysokým stávajícím imisním zatížením, nelze na základě předloženého oznámení jednoznačně vyloučit možnost významného vlivu záměru na kvalitu ovzduší v dotčeném území. Na základě výsledků rozptylové studie by měla být dále posouzena potřeba případných dalších technických, organizačních nebo kompenzačních opatření s cílem zajistit, aby realizací a provozem záměru nedošlo ke zhoršení imisní situace v dotčeném území nad přípustnou míru.

Právě etapizace výstavby a s ní související dlouhodobé provádění stavebních a demoličních prací představují časově kumulovanou zátěž území, zejména z hlediska zvýšené prašnosti, provozu stavební techniky a související dopravy, kterou nelze bez podrobnější kvantifikace považovat za nevýznamnou.

Z uvedených důvodů orgán ochrany ovzduší považuje za nezbytné pokračování v procesu posuzování vlivů na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb.

Vypořádání:

Pro posuzovaný záměr byla zpracována firmou ATEM – Ateliér ekologických modelů, s.r.o. (březen 2026) Rozptylová studie, které je Přílohou 3 dokumentace. Rozptylová studie hodnotí vliv záměru ve fázi výstavby i provozu na imisní situaci v dotčeném území, a to včetně posouzení kumulativních vlivů a časově souběžných

vlivů jednotlivých etap výstavby, zároveň udává konkrétní parametry navržených zdrojů vytápění a záložních zdrojů elektrické energie. Na základě rozptylové studie byla navržena Opatření ke snížení vlivů záměru na kvalitu ovzduší (ATEM – Ateliér ekologických modelů, s.r.o., červen 2026).

Z hlediska ochrany přírody a krajiny:

Bez připomínek.

Z hlediska ochrany vod:

OCP MHMP s přihlédnutím k navržené hloubce založení objektů upozorňuje, že čerpání podzemní vody ze stavební jámy, za účelem snížení hladiny vyžaduje povolení vodoprávního úřadu podle ust. § 8 odst. 1 písm. b) bod 3 vodního zákona.

Vypořádání:

Bereme na vědomí.

Dále OCP MHMP v souvislosti s návrhem instalace dieselagregátů upozorňuje, že navržené řešení musí vyhovovat požadavkům na zacházení se závadnými látkami podle ust. § 39 vodního zákona. Vrty pro využívání energetického potenciálu podzemních vod, z nichž se neodebírá nebo nečerpá podzemní voda, vyžadují souhlas vodoprávního úřadu podle ust. § 17 odst. 1 písm. g) vodního zákona, který může být nahrazen podle ust. § 17 odst. 7 vodního zákona jednotným environmentálním stanoviskem.

Projednávání záměru v dalších stupních procesu EIA z hlediska ochrany vod nepožadujeme.

Vypořádání:

Bereme na vědomí.

4. Hygienická stanice hlavního města Prahy

Jelikož nebyla předložena hluková studie (posuzující dopravu silniční i železniční, samostatně i v synergii, stav aktuální, výhledový stav ke kolaudaci, naplnění územního plánu; posouzení předpokládaných stacionárních zdrojů hluku – VZT, chlazení, vytápění, náhradní zdroje energie, dále hluk ze stavební činnosti, včetně staveništní dopravy), vyhodnocení vibrací, rozptylová studie a hodnocení zdravotních rizik, lze konstatovat, že realizace záměru „Florenc21“ není možné posoudit z hlediska vlivu na životní prostředí.

Vypořádání:

Pro posuzovaný záměr byla zpracována firmou Greif-akustika, s.r.o. (červenec 2026) Akustická studie, které je Přílohou 2 dokumentace. Vyhodnocení vlivů záměru na akustickou situaci bylo provedeno pro stávající stav, fázi výstavby i fázi provozu, a to po zprovoznění záměru i pro dlouhodobý výhled naplnění ÚPn SÚ hl. m. Prahy v rozsahu dle Dopravně-inženýrských podkladů. Hodnoceny byly i stacionární zdroje hluku.

5. Arnika – Centrum pro podporu občanů

Požadujeme, aby u záměru proběhl proces posouzení vlivů na životní prostředí (EIA) včetně posouzení variant.

Záměr by měl být zařazen také pod bod 108: Záměry rozvoje sídel s rozlohou záměru od stanoveného limitu (5 ha).

Uvedený záměr, tak jak je vymezen v podkladu pro oznámení, je prezentován jako západní etapa záměru Florenc21 o rozloze přibližně 4,4 ha. Jedná se však o zkreslující údaj o skutečném rozsahu záměru. Záměr Florenc21, který vychází z vítězné urbanistické studie, navrhuje změny v širším vymezeném území, přičemž rozloha navržené zástavby činí přibližně 7,1 ha. Etapu západ i etapu východ je nutné posuzovat jako jeden společný záměr, neboť realizace etapy západ bez etapy východ není možná. Součástí záměru je totiž přesun centrálního autobusového nádraží na Florenci z části západ do části východ.

Požadujeme proto správné zařazení záměru a posouzení etapy západ i etapy východ jako jednoho záměru, jelikož nejsou realizovatelné odděleně.

Vypořádání:

Záměr je součástí širší rozvojové lokality Florenc21, pro které byla zpracována studie Principy rozvoje a regulace území (UNIT architekti + A69 architekti + Marko & Placemakers, březen 2023).

Samotný hodnocený záměr představuje západní část tohoto území. Realizace východní části lokality Florenc21 je podmíněna stavbou Nového spojení 2 (NS2), přičemž horizont realizace tohoto záměru není v současné době možné předvídat. Z tohoto důvodu je východní část lokality Florenc21 uvažována v kumulacích až pro výhled naplnění ÚP. V dřívějších horizontech není dostavba území Florenc21 (východní část) reálná, a tedy není účelné, aby byla předmětem předkládaného hodnocení. Kapacity východní části Florenc21 jsou zahrnuty v dopravních podkladech (IPR) a následně kumulativně vyhodnoceny i v navazující Akustické a Rozptylové studii v rámci horizontu naplnění ÚP.

Záměr by měl být rovněž zařazen pod bod 110: Výstavba obchodních komplexů a nákupních středisek s celkovou zastavěnou plochou od stanoveného limitu (6 000 m²). Etapa západ (bloky B01, B02, B03, B04, B05 a B06) je realizována na koordinované podzemní garážové podnoži, je tedy provozně i stavebně propojena a tvoří jednu společnou stavbu.

Zastavěná plocha je dle stavebního zákona, zákon č. 283/2021 Sb., § 13 písm. o), definována jako: „zastavěnou plochou stavby plocha ohraničená pravoúhlými průřezovými výřezovými plochami všech nadzemních i podzemních podlaží do vodorovné roviny; ...“ Přestože dokumentace oznámení záměru plochu obchodů (retailu) neuvádí, podle koordinčního dokumentu zpracovaného mimo jiné pro potřeby kontribučních smluv s městem činí předpokládaná plocha obchodů a služeb v blocích B01, B02, B03, B04 a části bloku B05 přibližně 12 000 m² HPP, což je dvojnásobek zákonného limitu dle bodu 110.

Vypořádání:

Záměr byl dle přílohy č. 1 zákona 100/2001 Sb. zařazen i do bodu 110. U všech navrhovaných bloků se v parteru uvažuje s umístěním komerčních jednotek. Zároveň se ale na tomto podlaží také nachází vstupní prostory jednotlivých bloků, pasáže, vstupní lobby, technické zázemí objektů apod. V této fázi projektu není možné stanovit konkrétní hodnotu zastavěné plochy pro komerční jednotky. Zastavěnou plochu komerčních jednotek v úrovni parteru je proto nyní možné stanovit pouze na základě odborného odhadu - na cca 55 %

ze zastavěné plochy, tzn. cca 9 800 m². V dalších fázích projektu se tato plocha na základě konkrétních dispozic jednotlivých objektů zpřesní.

Městská část Praha 1 má celkem 22 967 obyvatel. Záměr tedy svým předpokládaným počtem osob odpovídá přibližně polovině současné populace celé městské části, což ilustruje jeho mimořádný rozsah a potenciální dopady na území.

Takto významný a kapacitně rozsáhlý projekt bude mít nevyhnutelně zásadní vliv na dopravu, veřejnou infrastrukturu, veřejné zdraví, kvalitu ovzduší, hlukovou zátěž i mikroklimatické podmínky v širším okolí záměru. Samotný počet 966 nových parkovacích stání indikuje výraznou dopravní zátěž, která může negativně ovlivnit již nyní exponované území centra města.

Vzhledem k velikosti, intenzitě využití a umístění záměru v hustě urbanizovaném území je proto nezbytné, aby byly jeho vlivy na životní prostředí posouzeny komplexně, včetně kumulativních a synergických vlivů, a to v rámci úplného procesu posuzování vlivů na životní prostředí (EIA). Pouze plnohodnotné posouzení EIA umožní identifikovat a vyhodnotit všechny relevantní dopady záměru a navrhnout účinná opatření k jejich zmírnění.

Vypořádání:

Součástí předkládané dokumentace EIA je i řada odborných studií (akustická, rozptylová, studie vlivu na veřejné zdraví, klimatický systém, kapacitní posouzení křižovatek aj.), které vyhodnocují vliv na veškeré výše zmiňované složky životního prostředí i technickou infrastrukturu.

Součástí záměru je reorganizace autobusového nádraží Florenc, včetně jeho přesunu z části západ do části východ území. Tento zásah představuje významnou změnu v dopravním uspořádání celoměstského i nadregionálního významu, neboť autobusové nádraží Florenc plní funkci jednoho z hlavních přestupních uzlů dálkové i mezinárodní autobusové dopravy v Praze.

Reorganizace a přesun autobusového nádraží budou mít významné dopady na dopravní zatížení území, a to jak ve fázi výstavby, tak zejména ve fázi provozu. Lze očekávat změny v trasování autobusové dopravy, zvýšenou intenzitu pohybu autobusů, individuální automobilové dopravy i pěších v okolí nádraží, a s tím související nárůst hluku, emisí znečišťujících látek a zátěže veřejného prostoru.

Zásadní je rovněž skutečnost, že realizace etapy západ je podmíněna realizací etapy východ, neboť bez přesunu autobusového nádraží není možné západní etapu samostatně dokončit. Reorganizaci autobusového nádraží Florenc proto nelze považovat za dílčí nebo oddělitelný zásah, ale za nedílnou součást jednoho komplexního záměru, který musí být posuzován jako celek.

Vzhledem k rozsahu a významu této dopravní změny je nezbytné, aby byly v rámci procesu EIA podrobně posouzeny dopady reorganizace autobusového nádraží na dopravu, kvalitu ovzduší, hlukovou zátěž, bezpečnost pohybu osob i kvalitu života obyvatel v dotčeném území, a to včetně variantního řešení a kumulativních vlivů s dalšími připravovanými záměry v okolí Florenc–Karlín–Nové Město.

Reorganizace autobusového nádraží může mít rovněž negativní dopad na konkurenceschopnost veřejné dopravy, zejména v případě zhoršení přestupních vazeb mezi autobusovou, železniční a městskou hromadnou dopravou. Změny v poloze nádraží, jeho kapacitě či provozním uspořádání mohou vést ke zhoršení dostupnosti a prodloužení docházkových vzdáleností, což může motivovat část cestujících k přesunu k individuální automobilové dopravě. Takový vývoj by byl v rozporu s cíli udržitelné mobility a mohl by dále zvýšit dopravní zátěž a environmentální zátěž v centru města.

Vypořádání:

Lokalita posuzovaného záměru zahrnuje i „horní“ část území stávajícího ÚAN Florenc. V současné době je provoz ÚAN Florenc koncipován v poloze „horního“ a „dolního“ nádraží, kde na „horním“ nádraží je umístěna delší příjezdová hrana pro více BUS a 26 odjezdových stání, v „dolní“ poloze jsou umístěny 2 pozice pro myčku + čištění, 35 odstavných autobusových stání a parkoviště osobních vozidel s kapacitou cca 130 parkovacích stání.

Z důvodu připravované výstavby v poloze „horního“ nádraží, je navržena reorganizace stávajícího ÚAN Florenc tak, že veškerý provoz ÚAN bude umístěn pouze v prostoru „dolního“ nádraží, s kapacitou příjezdové hrany pro více BUS + 19 odjezdových stání a 15 odstavných autobusových stání, při zachování 2 pozic pro myčku + čištění. S dalšími odstavy je případně uvažováno v prostoru v bezprostřední blízkosti ÚAN v prostoru pod estakádou „nového spojení I“. Součástí této změny bude zároveň i výstavba odbavovací haly v prostoru stávajícího parkoviště osobních vozidel s kapacitou cca 130 stání, které bude dočasně zrušeno po dobu výstavby nového objektu B06 (v poloze „horního“ nádraží), kam se tato kapacita posléze přesune do podzemních garážových stání.

Vzhledem k uvažovanému zavedení dynamického řízení provozu a optimalizovanému dynamickému obsazování jednotlivých odjezdových hran se předpokládá zachování stávající kapacity ÚAN.

Reorganizace ÚAN je v předkládané dokumentaci kumulativně vyhodnocena v rámci akustické i rozptylové studie, kdy samotná reorganizace představuje 1. etapu výstavby záměru.

Dotčené území bezprostředně navazuje na severojižní magistrálu, která představuje jednu z nejvýznamnějších dopravních bariér v centru Prahy a zároveň dlouhodobě kritizovaný prvek z hlediska hluku, znečištění ovzduší, bezpečnosti i kvality veřejného prostoru. Hlavní město Praha přitom dlouhodobě deklaruje záměr postupné humanizace magistrály, včetně snižování dopravní zátěže, zlepšení podmínek pro pěší a cyklistickou dopravu a zkvalitnění přilehlých veřejných prostranství.

Navrhovaný záměr svým urbanistickým a dopravním řešením může významně omezit nebo znemožnit některé budoucí varianty humanizace magistrály. Intenzivní zástavba, vysoké dopravní nároky projektu a napojení na okolní uliční síť mohou fixovat současné kapacitní a dopravní uspořádání magistrály a snížit prostorovou i provozní flexibilitu pro její budoucí přestavbu.

Záměr tak může předurčit dlouhodobé dopravní řešení území a zablokovat možnosti transformace magistrály na městskou třídu s nižší dopravní zátěží a vyšší kvalitou veřejného prostoru. Tyto souvislosti nebyly v oznámení záměru adekvátně vyhodnoceny, přestože se jedná o strategickou otázku s významnými dopady na životní prostředí, veřejné zdraví i udržitelný rozvoj města.

Z uvedených důvodů považujeme za nezbytné, aby byly v rámci procesu EIA posouzeny i dlouhodobé dopady záměru na možnosti humanizace magistrály, a to včetně variantního posouzení dopravního řešení a jeho souladu s deklarovanými cíli města v oblasti udržitelné mobility a kvality městského prostředí.

Vypořádání:

Návrh posuzovaného záměru nebude bránit humanizace severojižní Magistrály v její krátkodobé, střednědobé ani dlouhodobé podobě dle strategie HMP.. Návrh komunikačního skeletu respektuje stávající technické řešení magistrály, ale zároveň je natolik flexibilní, že v budoucnu umožňuje i jiné technické řešení této dopravní stavby. Řešení respektuje stávající dopravní stavby, zohledňuje stávající podzemní stavby metra (stanice, tunely), stavbu provozního objektu metra včetně zajištění jeho zásobování a jejich nadzemní zařízení (výduchy), založení magistrály i možnosti vjezdu do podzemní garáže objektu „Bastion Florenc“.

Současný návrh počtu parkovacích stání je zhruba dvojnásobný oproti počtu uvedenému ve studii, která byla podkladem pro pořízení a schválení příslušných změn územního plánu.

Takový nárůst kapacity parkování může významně zvýšit dopravní zatížení území, zhoršit kvalitu ovzduší, hlukovou situaci a bezpečnost pohybu osob, a zároveň narušit cíle udržitelné mobility stanovené pro danou lokalitu.

V rámci procesu EIA je proto nezbytné posoudit varianty počtu parkovacích stání, včetně stávajícího návrhu a minimálních hodnot stanovených pražskými stavebními předpisy, s ohledem na dopady na životní prostředí, veřejný prostor a kvalitu života obyvatel.

Vypořádání:

Ve všech blocích je navržen počet parkovacích stání v intencích požadavků PSP (v jejich nižších hladinách). Výpočty byly provedeny dle vzorců stanovených v plánovacích smlouvách s MHMP, které určují metodiku výpočtu parkovacích stání pro jednotlivé funkce.

V rámci zpracovaných DIP byla vyčíslena generovaná doprava posuzovaným záměrem, která byla podkladem pro vypracování navazující Akustické a Rozptylové studie (přílohy 2 a 3 dokumentace) bylo provedeno i kapacitní posouzení přilehlých křižovek (Na Florenci – Křižíkova, Křižíkova – Ke Štvanici, Křižíkova – Prvního pluku, Prvního pluku – výjezd z nádraží ČAD) – viz příloha 1 dokumentace.

Dotčené území je dlouhodobě vystaveno nadlimitní hlukové zátěži, zejména v důsledku intenzivní silniční dopravy na severojižní magistrále a navazujících komunikacích a železniční dopravy. Hygienické hlukové limity jsou v tomto území podle dostupných podkladů a dlouhodobých měření již v současnosti překračovány.

V takto zatíženém území je jakékoli další navýšení dopravní zátěže nebo koncentrace aktivit z hlediska ochrany veřejného zdraví vysoce problematické. Navrhovaný záměr přitom generuje další dopravní zatížení a intenzivní provoz, což může vést k dalšímu zhoršení hlukové situace a k prohloubení nadlimitních stavů v chráněném venkovním i vnitřním prostoru staveb.

Za této situace nelze považovat za přijatelné, aby byly negativní dopady záměru řešeny pouze technickými opatřeními na úrovni jednotlivých staveb (např. akustickými okny), aniž by byla řešena samotná příčina hlukové zátěže v území. Plnohodnotný proces EIA je proto nezbytný k tomu, aby bylo transparentně a komplexně posouzeno, zda je možné hygienické hlukové limity v území reálně dodržet, a to včetně kumulativních vlivů a dlouhodobých dopadů na zdraví obyvatel.

Vypořádání:

Pro posuzovaný záměr byla zpracována firmou Greif-akustika, s.r.o. (červen 2026) Akustická studie, která je Přílohou 2 dokumentace. Vyhodnocení vlivů záměru na akustickou situaci bylo provedeno pro stávající stav, fázi výstavby i fázi provozu, a to po zprovoznění záměru i pro dlouhodobý výhled naplnění ÚPn SÚ hl. m. Prahy. Hodnoceny byly i kumulativní a synergické vlivy s ostatními plánovanými záměry (viz kap. B.1.4 Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry).

Na základě výsledků výpočtů Akustické a Rozptylové studie byla následně vypracována studie Hodnocení vlivů na veřejné zdraví (ATEM – Ateliér ekologických modelů, s.r.o., červen 2026, Příloha 5 dokumentace).

Dokumentace oznámení EIA uvádí, že veškeré imisní limity v dotčeném území jsou dodrženy. Toto tvrzení vychází z pětiletých průměrů koncentrací znečišťujících látek za období 2020–2024 publikovaných ČHMÚ.

Tento přístup je však problematický, protože většina těchto let (2020–2023) byla ovlivněna pandemií COVID-19, která významně snížila mobilitu obyvatel a intenzitu dopravy. Referenční hodnoty založené na tomto období tak nereflektují běžné provozní a dopravní zatížení území a nelze je považovat za realistický podklad pro posouzení dopadů navrhovaného záměru.

V rámci procesu EIA je nezbytné použít referenční hodnoty odpovídající normálním provozním podmínkám, aby bylo možné spolehlivě vyhodnotit očekávané změny kvality ovzduší a identifikovat potřebná opatření ke zmírnění negativních dopadů na zdraví obyvatel a životní prostředí.

Vypořádání:

Pro posuzovaný záměr byla zpracována firmou ATEM – Ateliér ekologických modelů, s.r.o. (červen 2026) Rozptylová studie, která je Přílohou 3 dokumentace. Vyhodnocení vlivů záměru na kvalitu ovzduší bylo provedeno pro stávající stav, fázi výstavby i fázi provozu, a to po zprovoznění záměru i pro dlouhodobý výhled naplnění ÚPn SÚ hl. m. Prahy v rozsahu dle Dopravně-inženýrských podkladů.

Rozptylová studie byla zpracována v souladu s platnou legislativou, a to včetně vyhodnocení stávajícího stavu znečištění ovzduší v území.

Dotčené území se nachází v oblasti výrazného tepelného ostrova města, kde již dnes dochází k nadprůměrnému přehřívání zástavby a veřejných prostranství, zejména v letních měsících a během vln veder. Tento stav je způsoben vysokým podílem zpevněných ploch, intenzivní dopravou a nedostatkem vzrostlé zeleně.

Navrhovaný záměr předpokládá další výrazné navýšení objemu zástavby a koncentrace aktivit, což může vést k dalšímu zhoršení mikroklimatických podmínek v území, zejména ke zhoršení provětrávání území, zvýšení povrchových i vzdušných teplot, snížení schopnosti území akumulovat a odpařovat vodu a omezení přirozeného ochlazování v nočních hodinách. V kombinaci s již existující dopravní zátěží a hlukem hrozí kumulace negativních vlivů na veřejné zdraví, především u zranitelných skupin obyvatel, jako jsou děti, senioři a osoby se zdravotními omezeními.

Oznámení záměru se dopadům tepelného ostrova města věnuje pouze okrajově a neprokazuje, že navržené řešení povede ke zlepšení mikroklimatických podmínek, ani že nedojde k jejich dalšímu zhoršení – navržený koeficient zeleně je přitom pouhých 0,5 (namísto standardních cca 0,3). V rámci procesu EIA je proto nezbytné podrobně posoudit vliv záměru na tepelný ostrov města, a to včetně variantního řešení urbanistické struktury, rozsahu a kvality zeleně, hospodaření s dešťovou vodou a možnosti provětrávání území. Pouze komplexní posouzení umožní navrhnout účinná adaptační opatření a předejít dlouhodobému zhoršení klimatické odolnosti území.

Vypořádání:

V zájmové lokalitě se v současné době nevyskytuje téměř žádná vegetace. Nyní se v lokalitě nachází pouze 4 ks dřevin vyžadující povolení ke kácení. Součástí posuzovaného záměru jsou četná veřejná prostranství doplněná městskou zelení. Je navržena řada malých, středních i velkých stromů na rostlém terénu i na konstrukci a záhonů na konstrukci, které budou doplňovat veřejná prostranství i uliční prostory. Celkem je v návrhu uvažováno 143 stromů a 17 vícekmennů, tj. celkem 160 ks dřevin. Sázená zeleň v rámci navrhovaných sadových úprav bude tedy násobně převyšovat zeleň kácenou.

Ovlivnění lokálního klimatu obecně souvisí zejména s využitím ploch, podílem zeleně a bilancí srážkové vody a projevuje se zejména ve změnách teploty a vlhkosti vzduchu. Zpevnění ploch s sebou obecně přináší větší míru zadržovaného slunečního záření a jeho následné vyzařování do okolí, které přispívá k nárůstu teploty okolního prostředí. Zadržení vody v území naopak přispívá ke zvýšení vlhkosti vzduchu a spolu s vegetačním krytem i ke zmírnění teplotních maxim.

Řešený záměr do určité míry změní uspořádání ploch a celkovou situaci dotčené lokality – namísto stávajících zpevněných a mlatových/štěrkových ploch, vznikne soubor budov doplněný vegetačními výsadbami. Z hlediska výše uvedených ovlivňujících faktorů dojde k mírnému zvýšení rozsahu zpevněných ploch, na druhé straně budou realizovány nové výsadby (významně převyšující současnou zeleň), zelené střechy a zejména pak akumulční nádrže sloužící k zadržení vody v území a jejímu využití pro závlivku vegetace. Oproti stávajícímu otevřenému prostoru, který je z principu náchylný k výskytu zvýšených teplot v době letních veder, dojde též k zastínění území budovami.

V rámci projektu je dále navržena modrozelená infrastruktura pro zpomalení, retenci, infiltraci, zasakování a odpařování dešťové vody. Vegetačními prvky MZI jsou navrhovaná stromořadí v rámci veřejných prostranství. Stromy jsou navrženy buď v rámci zeleného pásu (jedná se o pruh zeleně mezi vozovkou a chodníkem) nebo v rámci stromové mísy. Dostatečné prokořenění navrhovaných stromů pod konstrukcemi zpevněných ploch bude zajištěno rozšířením prokořenitelného prostoru mimo plochu zeleného pásu anebo stromové mísy použitím nosného substrátu ve formě strukturálního substrátu.

Podzemní průlehy se strukturálním substrátem budou navrženy v potřebném rozsahu dle navržených vegetačních ploch. Podzemní průleh umožňuje dešťové vody částečně vsakovat do podloží, a částečně odpařovat. Součástí průlehů bude mj. také systém drenáží, který redukovane odvádí přebytečné vody do systému kanalizace. U stavebních objektů je uvažováno s částečnou retencí dešťových vod ve skladbách zelených střech (a vnitrobloků).

Technickým prvkem MZI jsou akumulčně-retenční nádrže pro jednotlivé stavební bloky. Zachycené vody v akumulčních nádržích budou sloužit pro závlivku zeleně v rámci ploch posuzovaného záměru. Technickým prvkem je dále soubor systému odtoku srážkových vod pomocí příčného sklonu navrhovaných chodníků a komunikací do liniových žlabů, které svádí vody přímo do prokořenitelného prostoru stromů jako přirozená závlivka. Drenážním potrubím je přebytečná voda mezi stromy dále rozváděna s možností přirozeného zasakování v místech výsadbových a strukturálních substrátů.

Pro posuzovaný záměr byla dále vypracována studie Hodnocení vlivů na veřejné zdraví (ATEM – Ateliér ekologických modelů, s.r.o., červen 2026, Příloha 5) a Studie vlivu záměru na klimatický systém a odolnost a zranitelnost projektu vůči klimatickým změnám (ATEM – Ateliér ekologických modelů, s.r.o., červenec 2026, Příloha 4), které jsou nedílnou součástí dokumentace.

Příložený dendrologický průzkum je zcela nedostatečný a neposkytuje komplexní hodnocení dřevin v dotčeném území. Ačkoli průzkum obsahuje soupis stromů – chybí potřebné údaje o fyziologickém stáří, vitalitě, zdravotním stavu, stabilitě, perspektivě – požadované metodikou AOPK pro vyhodnocení stavu a perspektivy stávající zeleně.

V rámci procesu EIA je nezbytné provést podrobné posouzení vlivu záměru na všechny dotčené stromy, keře a vegetační prvky včetně návrhu konkrétních opatření k jejich ochraně, případně kompenzačních opatření, aby byla zajištěna ochrana přírodního prostředí a udržitelnost zeleně v urbanizovaném území.

Vypořádání:

*Pro posuzovaný záměr byl proveden Dendrologický průzkum (Ing. František Moravec, červenec 2025; Příloha 2 dokumentace). V zájmové lokalitě se vyskytuje sporadická vegetace. Celkem byly inventarizovány a hodnoceny 4 dřeviny (1 ex. jasanu ztepilého (*Fraxinus excelsior*) a 3 ex. topolu černého (*Populus nigra*)). Celkově převažují přestárlé dřeviny bez perspektivy a zároveň absentují dřeviny cenné. Veškeré hodnocené dřeviny jsou navrženy ke kácení. Nejsou tedy navrhována žádná opatření k jejich ochraně.*

Dendrologický průzkum byl aktualizován a doplněn o jednotlivé charakteristiky (vitalita, zdravotní stav, stabilita, sadovnická hodnota).

Součástí posuzovaného záměru jsou četná veřejná prostranství doplněná městskou zelení. Je navržena řada malých, středních i velkých stromů na rostlém terénu i na konstrukci a záhonů na konstrukci, které budou doplňovat veřejná prostranství i uliční prostory. Celkem je v návrhu uvažováno 143 stromů a 17 vícekeřů, tj. celkem 160 ks dřevin. Kácená zeleň bude tedy dostatečně kompenzována v rámci navržených sadových úprav.

Podle Nature Restoration Law je stanovena jasná povinnost: do roku 2030 nesnižovat podíl sídelní zeleně a po roce 2030 tento podíl postupně zvyšovat.

Navrhovaný záměr však s ohledem na plánovanou intenzivní zástavbu a nízký koeficient zeleně (pouze 0,5) riziku je porušení těchto závazků. Bez podrobného posouzení dopadů na existující zeď a plánované vegetační prvky nelze zajistit, že realizace projektu nebude snižovat kvalitu a množství sídelní zeleně v dotčeném území.

V rámci procesu EIA je proto nezbytné posoudit vlivy projektu na dodržení povinností vyplývajících z Nature Restoration Law, včetně návrhu opatření k ochraně a rozšiřování zeleně, aby bylo zajištěno plnění legislativních cílů v oblasti udržitelného rozvoje a adaptace městského prostředí na klimatickou změnu.

Vypořádání:

*V zájmové lokalitě se v současné době nevyskytuje téměř žádná vegetace. Celkem byly v rámci dendrologického průzkumu inventarizovány a hodnoceny 4 dřeviny (1 ex. jasanu ztepilého (*Fraxinus excelsior*) a 3 ex. topolu černého (*Populus nigra*)). Jedná se převážně o přestárlé dřeviny bez perspektivy a zároveň absentují dřeviny cenné.*

Součástí posuzovaného záměru jsou četná veřejná prostranství doplněná městskou zelení. Je navržena řada malých, středních i velkých stromů na rostlém terénu i na konstrukci a záhonů na konstrukci, které budou doplňovat veřejná prostranství i uliční prostory. Celkem je v návrhu uvažováno 143 stromů a 17 vícekeřů, tj. celkem 160 ks dřevin.

Návrh zeleně v zájmové lokalitě vychází z principů adaptace na klimatickou změnu a respektuje specifické podmínky exponovaného městského prostředí (prašnost, oteplování, omezený rostlý terén nad podzemními garážemi a inženýrskými sítěmi, blízkost magistrály a železničního koridoru). Druhová skladba je proto orientována na taxony odolné vůči suchu, zasolení a městskému znečištění, s důrazem na klimaticky vhodné druhy a kultivary.

6. AutoMat, z.s.

Uvedený záměr, tak jak je vymezen v podkladu pro oznámení, je západní etapou záměru Florenc21 o rozloze přibližně 4,4 ha. Jedná se však o zkrslující údaj o skutečném rozsahu záměru. Záměr Florenc21

(který vychází z vítězné urbanistické studie) navrhuje změny v širším vymezeném území o rozloze přibližně 36 ha a ovlivňuje vazby a propojení celoměstského významu. Blíže vymezené území s nejvyšší koncentrací nově navržené zástavby je na ploše přibližně 7,1 ha. Posouzení takového území spadá dle přílohy č. 1 zákona EIA do kategorie II/108 - Záměry rozvoje sídel s rozlohou nad 5 ha.

Etapy západ a východ jsou stavební etapy jednoho záměru, které funkčně a provozně spolu úzce souvisí. Záměr a jeho dopady v území by měly být posuzovány jako celek. Rozdělování jednoho záměru na menší záměry, které jednotlivě nepodléhají povinnosti posouzení EIA, lze považovat za způsob obcházení Zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

Vypořádání:

Záměr je součástí širší rozvojové lokality Florenc21, pro které byla zpracována studie Principy rozvoje a regulace území (UNIT architekti + A69 architekti + Marko & Placemakers, březen 2023).

Samotný hodnocený záměr představuje západní část tohoto území. Realizace východní části lokality Florenc21 je podmíněna stavbou Nového spojení 2 (NS2), přičemž horizont realizace tohoto záměru není v současné době možné předvídat. Z tohoto důvodu je východní část lokality Florenc21 uvažována v kumulacích až pro výhled naplnění ÚP. V dřívějších horizontech není dostavba území Florenc21 (východní část) reálná, a tedy není účelné, aby byla předmětem předkládaného hodnocení. Kapacity východní části Florenc21 jsou zahrnuty v dopravních podkladech (IPR) a následně kumulativně vyhodnoceny i v navazující Akustické a Rozptylové studii v rámci horizontu naplnění ÚP.

Počet nových navržených parkovacích míst 1096 (966 v podzemí + 130 na povrchu) a jimi indukovaná doprava povede k významným dopadům na životní prostředí a lidské zdraví. Navržená kapacita parkování povede ke zvýšení intenzity automobilové dopravy, a to přímo v centru města, které má bezkonkurenční obslužnost MHD i příměstskými vlaky (lokalita se nachází přímo u přestupního uzlu metra Florenc a poblíž Masarykova a Hlavního nádraží). Přibývajících parkovacích stání v garážích či na parkovištích motivují obyvatele obytných budov k pořizování dalších automobilů, obecně pak majitele vozů motivují k jejich častějšímu využívání, což lze doložit zahraničními výzkumy. Ve výsledku tedy bude více automobilů v provozu v již tak IAD nadměrně zatížené lokalitě.

Dle našich výpočtů převyšuje navržená parkovací kapacita záměru požadované minimum dle Pražských stavebních předpisů přibližně o 636 míst. To znamená navýšení minim o 138 %, respektive 2,4násobně. Zvyšování nabídky parkování zvyšuje poptávku po a závislost na individuální automobilové dopravě, což prokazatelně negativně ovlivňuje zdraví a kvalitu života obyvatel. Dle závěru Státního zdravotního ústavu zemřelo v roce 2024 v Praze předčasně 720 lidí vlivem znečištění ovzduší, jehož největší podíl v Praze tvoří automobilová doprava. Zde je také třeba upozornit, že takováto podpora IAD je v rozporu s potřebou plnění přísnějších imisních limitů platných od roku 2030 v souvislosti s platností Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/2881 ze dne 23. října 2024 o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu. Konečně takovéto navýšení parkovacích kapacit odporuje strategickým dokumentům hlavního města Prahy. Klimatický plán hlavního města Prahy do roku 2030 uvádí jako jednu z hlavních priorit pro udržitelnou mobilitu snížení intenzity automobilové dopravy v Praze.

Vypořádání:

V rámci posuzovaného záměru je navrženo celkem 966 nových parkovacích stání (PS). Veškerá tato stání budou umístěna ve společné suterénní podnoži. Nad tento počet je dále započteno 130 parkovacích stání, která mají nahradit rušená povrchová stání IAD v prostoru stávajícího ÚAN (mezi rameny Negrelliho

viaduktu). Tato stávající parkovací stání jsou tedy přesunuta z veřejného prostoru do podzemních garáží, konkrétně do suterénu objektu B06. Celkově tak bude v podzemních podlažích posuzovaného záměru umístěno 1 096 PS.

Ve všech blocích je navržen počet parkovacích stání v intencích požadavků PSP (v jejich nižších hladinách). Výpočty byly provedeny dle vzorců stanovených v plánovacích smlouvách s MHMP, které určují metodiku výpočtu parkovacích stání pro jednotlivé funkce.

V rámci zpracovaných DIP byla vyčíslena generovaná doprava posuzovaným záměrem, která byla podkladem pro vypracování navazující Akustické a Rozptylové studie (přílohy 2 a 3 dokumentace) bylo provedeno i kapacitní posouzení přilehlých křižovatek (Na Florenci – Křižíkova, Křižíkova – Ke Štvanici, Křižíkova – Prvního pluku, Prvního pluku – výjezd z nádraží ČAD) – viz příloha 1 dokumentace.

Záměr bude mít významný vliv na veřejnou dopravu. Záměr významně ovlivní budoucí polohu a podobu ústředního autobusového nádraží Florenc (ÚAN). Ze studie vyplývají tři možné varianty: zahloubení autobusového nádraží na současném místě (což podle našeho názoru stávající ani projednávaný Metropolitní plán neumožňuje), odsun autobusového nádraží na současnou odstavnou plochu mezi ramena Negrelliho viaduktu, nebo odsun nádraží mimo centrum Prahy (de facto zrušení autobusového nádraží). V případě přesunu nádraží mezi ramena Negrelliho viaduktu dojde ke zvětšení docházkové vzdálenosti mezi ÚAN a stanicí metra, což bude mít vliv na čas i komfort cestujících. Dojde tedy ke zhoršení atraktivity pro cestující, ke snížení počtu poskytovaných spojů i parkovacích stání pro odstavení autobusů, které by patrně musely odjíždět jinam a tím by se navýšil jejich počet jízd.

Případné odsunutí ÚAN zcela mimo území Florence bude mít významný vliv na dálkovou autobusovou dopravu v Praze a na cestující, kteří ji využívají. Dojde ke ztrátě významné stanice a dopravního uzlu pro veřejnou dopravu přímo v centru města i ve vazbě na vlakové Hlavní nádraží, čímž dojde k výraznému snížení atraktivity a konkurenceschopnosti veřejné dopravy, což jde proti klimatickým závazkům Prahy a ČR. Zde je třeba konstatovat, že autobusová nádraží poblíž centra měst jsou běžná i v ostatních evropských metropolích, pro příklad se jedná o Vídeň Hauptbahnhof, Paříž Bercy či Dworzec Centralny ve Varšavě.

Vypořádání:

Reorganizace ÚAN je součástí vyhodnocení předkládané dokumentace EIA, reorganizace proběhne před samotnou výstavbou posuzovaného záměru jako předstihová stavba, která umožní realizaci příslušné části záměru v ploše horního nádraží a současně zajistí nepřerušný provoz ÚAN bez zásadního dopadu na dopravní obslužnost, služby a komfort cestujících. V rámci předkládaného hodnocení jsou posuzovány intenzity PID i dálkové autobusové spoje. Dálkové autobusy jsou uvažovány ve všech budoucích výhledových horizontech.

Případná změna lokace ÚAN bude podrobně hodnocena v rámci projektové dokumentace Nové spojení II, která bude teprve připravována. V současné době není dostatek informací o připravované stavbě tak, aby bylo možné daný dopad konkrétně vyhodnotit.

Ve zveřejněné dokumentaci je zároveň rozpor mezi vítězným návrhem urbanistické soutěže na celé území Florence z roku 2021 a vítězným návrhem architektonické soutěže na jednotlivé stavební bloky z roku 2024. V urbanistické soutěži je prezentován ideový návrh podoby zahloubení autobusového nádraží a propojení s vestibulem metra. Oproti tomu ve vítězném návrhu na stavební blok B06 (lokalita současného

ÚAN) je prezentován objekt s komerčním parterem a třemi podzemními podlažími pro parkování - bez varianty zahloubení ÚAN.

Vypořádání:

Vyhodnocení vlivu na životní prostředí reaguje na aktuální stav projektové dokumentace a jeho předmětem je hodnocení vítězného (finálního) návrhu předmětného záměru. Reorganizace ÚAN je součástí vyhodnocení předkládané dokumentace EIA, reorganizace umožní realizaci příslušné části záměru v ploše horního nádraží (objekt B06) a současně zajistí nepřerušovaný provoz ÚAN. Případná jiná poloha ÚAN ve vzdálenějším výhledovém horizontu bude podrobně hodnocena v rámci projektové dokumentace Nové spojení II.

Modrozelená infrastruktura v území je nedostatečně řešená a pravděpodobně povede k ohřívání území a prohlubování problému městského tepelného ostrova. Koefficient zeleně v území činí jen 0,05, přičemž u nové výstavby je obvyklá hodnota okolo 0,3 a výše. V lokalitě není navržen žádný park. Stromy v ulicích a ve vnitroblocích jsou často navrženy na střeších podzemních garáží, což výrazně omezuje jejich možnost růstu a poskytování ekosystémových služeb. Dešťová voda má být zadržována v betonových nádržích, nikoli vsakována. V oficiálních materiálech k záměru je sice deklarováno, že nová zástavba bude své okolí ochlazovat, ale tato deklarace není podložena žádným výpočtem ani odbornou analýzou.

Vypořádání:

V zájmové lokalitě se v současné době nevyskytuje téměř žádná vegetace (inventarizovány byly pouze 4 ks dřevin). Součástí posuzovaného záměru jsou četná veřejná prostranství doplněná městskou zelení. Je navržena řada malých, středních i velkých stromů na rostlém terénu i na konstrukci a záhonů na konstrukci, které budou doplňovat veřejná prostranství i uliční prostory. Celkem je v návrhu uvažováno 143 stromů a 17 vícekeňů, tj. celkem 160 ks dřevin. Sázená zeleň v rámci navrhovaných sadových úprav bude tedy násobně převyšovat zeleň kácenou.

Ovlivnění lokálního klimatu obecně souvisí zejména s využitím ploch, podílem zeleně a bilancí srážkové vody a projevuje se zejména ve změnách teploty a vlhkosti vzduchu. Řešený záměr do určité míry změní uspořádání ploch a celkovou situaci dotčené lokality – namísto stávajících zpevněných a mlatových/štěrkových ploch, vznikne soubor budov doplněný vegetačními výsadbami. Z hlediska výše uvedených ovlivňujících faktorů dojde k mírnému zvýšení rozsahu zpevněných ploch, na druhé straně budou realizovány nové výsadby (významně převyšující současnou zeleň), zelené střechy a zejména pak akumulční nádrže sloužící k zadržení vody v území a jejímu využití pro zálivku vegetace. Oproti stávajícímu otevřenému prostoru, který je z principu náchylný k výskytu zvýšených teplot v době letních veder, dojde též k zastínění území budovami.

V rámci projektu je navržen funkční systém modrozelené infrastruktury pro zpomalení, retenci, infiltraci, zasakování a odpařování dešťové vody. Vegetačními prvky MZI jsou navrhována stromořadí v rámci veřejných prostranství. Dostatečné prokoření navrhovaných stromů pod konstrukcemi zpevněných ploch bude zajištěno rozšířením prokořitelného prostoru mimo plochu zeleného pásu anebo stromové mísy použitím nosného substrátu ve formě strukturálního substrátu.

Podzemní průlehy umožní dešťové vody částečně vsakovat do podloží, a částečně odpařovat. Součástí průlehů bude mj. také systém drenáží, který redukovane odvádí přebytečné vody do systému kanalizace. U stavebních objektů je uvažováno s částečnou retencí dešťových vod ve skladbách zelených střech (a vnitrobloků).

Technickým prvkem MZI jsou akumulačně-retenční nádrže pro jednotlivé stavební bloky. Zachycené vody v akumulačních nádržích budou sloužit pro zálivku zeleně v rámci ploch posuzovaného záměru. Technickým prvkem je dále soubor systému odtoku srážkových vod pomocí příčného sklonu navrhovaných chodníků a komunikací do liniových žlabů, které svádí vody přímo do prokořenitelného prostoru stromů jako přirozená zálivka. Drenážním potrubím je přebytečná voda mezi stromy dále rozváděna s možností přirozeného zasakování v místech výsadbových a strukturálních substrátů.

V případě veřejných ploch je primárně navrženo vsakování srážkových vod, výjimkou jsou pouze území, kde není vhodné srážkové vody vsakovat s ohledem na stávající technickou infrastrukturu. Vsakovací objekty jsou navrženy mimo ochranné pásmo metra a mimo ochranná pásma stávajících či navrhovaných sítí technické infrastruktury v plochách veřejné zeleně navrhovaných v rámci architektonického záměru. Součástí návrhu vsakovacích objektů bude realizace propojovacích potrubí zajišťujících rovnoměrnou distribuci srážkových vod a přivedení srážkových vod z navrhovaných zemních retencí mimo území přípustné pro vsakování.

Pro posuzovaný záměr byla vypracována studie vlivu záměru na klimatický systém a odolnost a zranitelnost projektu vůči klimatickým změnám (ATEM – Ateliér ekologických modelů, s.r.o., červen 2026, Příloha 4).

Záměr počítá s novou zástavbou v těsné blízkosti estakády severojižní magistrály. Magistrála protíná řešené území a je jeho neoddělitelnou součástí. Město zároveň dlouhodobě usiluje o humanizaci magistrály a hledá vhodnou podobu této humanizace. Ve studii k záměru nejsou zohledněna variantní řešení budoucí podoby severojižní magistrály při návrhu nové zástavby. Při obestavění estakády na tak blízkou vzdálenost a umístění menších stavebních objektů pod magistrálu hrozí zakonzervování současné polohy magistrály a znemožnění, či výrazné zkomplikování její budoucí humanizace, například v podobě snesení estakády na zem, jak navrhuje studie od Gehl architects z roku 2017. Jakékoliv zásahy do magistrály a do jejího blízkého okolí by neměly znemožnit nebo disproporčně zkomplikovat některé varianty humanizace magistrály a měly by být koordinovány se záměry města.

Vypořádání:

Návrh posuzovaného záměru nebude bránit humanizace severojižní Magistrály v její krátkodobé, střednědobé ani dlouhodobé podobě dle strategie HMP. Návrh komunikačního skeletu respektuje stávající technické řešení magistrály, ale zároveň je natolik flexibilní, že v budoucnu umožňuje i jiné technické řešení této dopravní stavby. Řešení respektuje stávající dopravní stavby, zohledňuje stávající podzemní stavby metra (stanice, tunely), stavbu provozního objektu metra včetně zajištění jeho zásobování a jejich nadzemní zařízení (výduchy), založení magistrály i možnosti vjezdu do stávající podzemní garáže objektu „Bastion Florenc“.