

Odbor ochrany prostředí MHMP

Oddělení posuzování vlivů na životní prostředí

Jungmannova 35/29, Praha 1, 110 00

ID datové schránky | 48ia97h

Věc: Vyjádření k oznámení záměru Florenc 21 (PHA1267)

V souladu s § 6 odst. 6 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon EIA“), tímto podáváme v zákonem stanovené lhůtě vyjádření:

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

V rámci EIA se posuzují vlivy plánovaných staveb, zařízení a činností na veřejné zdraví a životní prostředí. Zkoumají se např. vlivy na živočichy, rostliny, půdu, vodu, ovzduší a veřejné zdraví. Vlivy se zkoumají jak samostatně, tak ve vzájemných souvislostech. Hodnotí se vlivy po celou dobu existence záměru **od jeho přípravy přes jeho provádění a provozování až po jeho likvidaci.**

Proces posouzení dopadů na životní prostředí (EIA) je potřebný a je nutné jej provést ve variantách z následujících důvodů:

1. Nedostatečné zařazení záměru v oznámení

Dle oznámení záměru je záměr zařazen do kategorie II, přílohy č. 1 k zákonu č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, konkrétně do bodů:

- **Bod 14:** Hlubinné geotermální vrty a hloubkové vrty pro zásobování vodou u vodovodů s hloubkou od stanoveného limitu (200 m).
- **Bod 109:** Parkoviště nebo garáže s kapacitou od stanoveného limitu parkovacích stání v součtu pro celou stavbu (500 míst).

1.a Záměr by však 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.

1.b 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 podnoží, 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 průměty vnějšího líce obvodových konstrukcí všech nadzemních i podzemních podlaží do vodorovné roviny; ...“

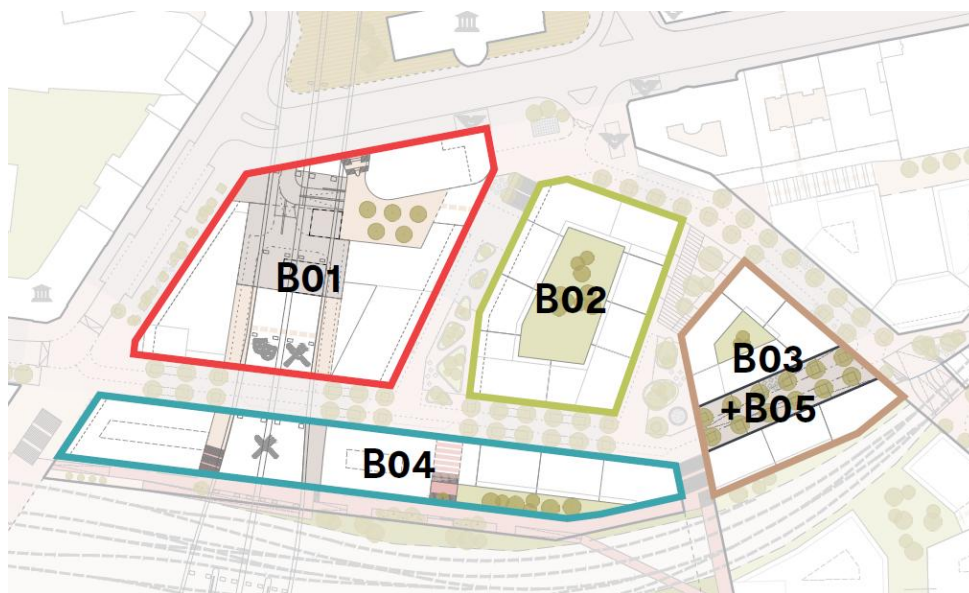
Přestože dokumentace oznámení záměru plochu obchodů (retailu) neuvádí, podle koordinčního dokumentu zpracovaného mimo jiné pro potřeby kontribučních smluv s městem činí předpokládaná plocha obchodů a služeb v blocích B01, B02, B03, B04 a části bloku B05 přibližně **12 000 m² HPP**, což je **dvojnásobek zákonného limitu dle bodu 110**. V této souvislosti připomínáme rozsudky Nejvyššího správního soudu [Rozsudek NSS 8 As 2762021-96](#) a [Rozsudek NSS 8 As 2772021-66](#), které konstatují, že u obchodních komplexů není podstatné, zda se nacházejí v přízemí, nebo zda jsou nad nimi další podlaží.

	BLOK 1	BLOK 2	BLOK 3 a část BLOK 5	BLOK B04	HPP retail celkem (cca m2)
retail (% HPP)	15%	15%	10%	15%	
retail (cca m2 HPP)	3130	3430	1640	3770	11970

Požadujeme proto správné zařazení záměru a jeho posouzení včetně obchodů (retailu) a jimi indukované dopravy.



Podzemní část záměru – provozně i stavebně propojená



2. Velikost a význam projektu

Shrnutí navrhovaných kapacit záměru:

- plocha posuzovaného území cca **43 870 m²**,
- celková hrubá podlažní plocha (HPP) **108 700 m²**,
- předpokládaný počet osob celkem cca **11 730 osob**,
- výšková hladina objektů max. **31 m**,
- počet podzemních podlaží max. **3 PP**,
- počet nových parkovacích stání **966**, veškerá umístěná v podzemních garážích.

Pro srovnání uvádíme, že 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.

3. Reorganizace autobusového nádraží Florenc

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.

4. Magistrála a možnosti její humanizace

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.

5. Počet parkovacích stání – souladu s územním plánem

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.

6. Hygienické hlukové limity – v území jsou již dnes překračovány

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.

7. Znečištění ovzduší

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.

8. Tepelný ostrov města a mikroklimatické dopady

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.

9. Posouzení dřevin

Přiložený 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.

9. Nature Restoration Law – obnova přírody a sídelní zeleně

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) rizikuje porušení těchto závazků. Bez podrobného posouzení dopadů na existující zeleň 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.

Závěr:

Z výše uvedených důvodů požadujeme, aby byly podrobně posouzeny vlivy záměru na životní prostředí, a to následujícím způsobem:

1. **Posouzení záměru jako celku** – aby byla etapa západ i etapa východ hodnocena společně, nikoli samostatně, s ohledem na vzájemnou provázanost funkcí, infrastruktury a dopravních vazeb.
2. **Varianty umístění a kapacity autobusového nádraží** – zejména s cílem minimalizovat negativní dopady na konkurenceschopnost veřejné dopravy, zkrácení přestupních vzdáleností a podporu udržitelné mobility; zároveň zohlednit dopady na dopravu, hluk a kvalitu ovzduší.
3. **Varianty počtu parkovacích stání** – porovnání stávajícího návrhu s minimem stanoveným pražskými stavebními předpisy a posouzení vlivů na dopravní zatížení, životní prostředí a kvalitu života obyvatel.
4. **Posouzení HPP obchodů (retail)** – včetně analýzy jejich vlivu na vyvolanou dopravu a dopravní intenzity v okolí záměru.
5. **Varianty množství a rozmístění zeleně** – s cílem snížit dopady tepelného ostrova města, zlepšit mikroklimatické podmínky, provětrávání území a ekologickou kvalitu veřejného prostoru.
6. **Vliv urbanistické struktury na přirozené provětrávání území** – posouzení, jak navržená zástavba ovlivní cirkulaci vzduchu, ventilaci ulic a veřejných prostranství a potenciál ke zmírnění tepelného ostrova.
7. **Návrh kompenzačních opatření** – konkretizace opatření ke zmírnění dopadů na obyvatele a životní prostředí, včetně opatření ekologických, dopravních, akustických a mikroklimatických, aby byla zajištěna dlouhodobá udržitelnost území.

Zároveň vás zdvořile žádáme, abychom byli vyrozuměni o výsledku zjišťovacího řízení. Výsledek žádáme zaslat datovou schránkou na níže uvedenou adresu. Děkujeme.

V Praze dne 9. 2. 2026

Kontaktní osoba za organizaci Arnika:

Ing. arch. Anna Vinklárková

Arnika – Centrum pro podporu občanů

e-mail: anna.vinklarkova@arnika.org

datová schránka: 3zhki2e