

Arnika: Florenc 21 nedostatečně řeší přehřívání, autobusové nádraží i budoucnost magistrály

Datum 22.9.2026
Subjekt Arnika
Autor Luboš Pavlovič
E-mail lubos.pavlovic@arnika.org
Telefon +420 606727942
Region Tschechische Republik - Hauptstadt Prag
Kategorie Immobilien, Transport, Umwelt

Organizace Arnika podala připomínky k projektu nové čtvrti na Florenci v rámci procesu EIA. Požaduje přesněji vyhodnotit dopady na mikroklima a zdraví lidí, posílit adaptační opatření, prověřit fungování zmenšeného autobusového terminálu a zajistit, aby výstavba nezablokovala budoucí humanizaci magistrály.

Projekt Florenc 21 počítá s výstavbou nové městské čtvrti mezi autobusovým nádražím Florenc a Masarykovým nádražím. V západní části má vzniknout více než 108 tisíc m² podlažních ploch s bydlením, kanceláři, obchody a hotely; projekt má denně využívat přibližně 12 tisíc obyvatel a pracujících. Součástí záměru je také zásadní přestavba autobusového nádraží a nové podzemní parkování.(1)

„Požadujeme, aby projekt nezhoršil mikroklima a nezesílil efekt tepelného ostrova – tedy méně aut a zpevněných ploch, více zeleně a stínu. Stejně tak nesmí zablokovat budoucí humanizaci magistrály ani oslabit veřejnou dopravu,“ upozorňuje Anna Vinklárková z organizace Arnika.

Arnika upozorňuje, že řada připomínek ze zjišťovacího řízení nebyla v dokumentaci EIA dostatečně vypořádána.(2) Za zásadní považuje zejména nedostatečné vyhodnocení přehřívání území, nejistotu kolem budoucí kapacity autobusového nádraží a chybějící záruky, že projekt neomezí budoucí proměnu severojižní magistrály. Požaduje proto dokumentaci doplnit či přepracovat a nezbytná opatření stanovit jako jednoznačné a vymahatelné podmínky stanoviska EIA, které budou závazné pro stavební povolení.

Dopady na klima nestačí označit za „mírné“

Klimatická studie sama připouští, že nová zástavba zvýší efekt městského tepelného ostrova, výsledný dopad ale charakterizuje převážně slovně jako „mírné zhoršení“ či „ambivalentní“.(3) Arnika požaduje jeho přesnou kvantifikaci – včetně změny teplot ve dne i v noci, rozsahu přehřívání ploch a tepelné zátěže lidí – a porovnání s variantami s větším podílem zeleně a zastínění.

„Nestačí napsat, že dopad bude ‚ambivalentní‘ nebo že dojde jen k ‚mírnému zhoršení‘. U čtvrti, kde má bydlet a pracovat téměř 12 tisíc lidí, musí být dopady na zdraví konkrétně vyčísleny – o kolik se zvýší teploty, jak vzroste tepelná zátěž lidí a zda to navržená opatření skutečně vyrovnají,“ vysvětluje Vinklárková.

Arnika proto požaduje více zeleně na rostlém terénu, velkokorunných stromů a zastíněných ploch,

naopak méně zpevněných povrchů, které se na slunci rozpalují, lepší hospodaření s dešťovou vodou a závazné podmínky pro dodržení těchto opatření. Součástí požadavků je také modelování proudění vzduchu mezi bloky a prověření variant provětrávání a ochlazování lokality.

Zmenšené autobusové nádraží musí prokázat svou funkčnost

Projekt počítá s přesunem celého provozu autobusového nádraží Florenc do místa dnešního odstavného parkoviště autobusů – mezi železniční viadukty. Počet odjezdových stání se má snížit z 26 na 19 a odstavných z 35 na 15.(4) Dokumentace podle Arniky neobsahuje dostatečnou provozní simulaci, která by prokázala funkčnost terminálu ve špičkách, při zpožděních či mimořádnostech a zároveň zachovala prostor pro budoucí růst kapacit veřejné dopravy.

Arnika upozorňuje také na možné dodatečné jízdy prázdných autobusů mezi terminálem a vzdálenými odstavnými plochami. Ty mohou zvýšit dopravu, emise i hluk a zhoršit provozní podmínky dopravců. Dokumentace má proto podle Arniky doložit konkrétní systém odstavování, jeho kapacitu a zahrnout vyvolané jízdy do dopravních a environmentálních modelů. Pokud dostatečnou kapacitu nelze zajistit, měl by být návrh terminálu upraven.

Současně je podle Arniky nutné vyhodnotit, zda zmenšení terminálu neoslabí konkurenceschopnost veřejné dopravy vůči automobilům a nezhorší kvalitu přestupů na metro, tramvaje a městské autobusy.

„Koncepce dálkové autobusové dopravy přitom bude hotová až na konci roku, na což ve svém vyjádření upozorňuje i Institut plánování a rozvoje. O budoucnosti jednoho z hlavních dopravních uzlů Prahy přece nemůže rozhodovat jen developerský projekt Penty,“ dodává Vinklárková.

Projekt nesmí zablokovat budoucí proměnu magistrály

Dokumentace deklaruje, že Florenc 21 umožní i jiné budoucí řešení severojižní magistrály.(5) Zároveň však v jejím bezprostředním okolí navrhuje stavební objekty, zásobovací dvůr, podzemní konstrukce a technickou infrastrukturu.(6) Arnika proto požaduje technicky i právně zajistit, že projekt nezablokuje či výrazně nezkomplikuje budoucí humanizaci magistrály a lepší propojení území pro pěší a cyklisty. Tento závazek má platit i pro budoucí vlastníky nemovitostí.

Co má závazné stanovisko EIA zajistit

Pokud zpracovatel posudku připomínky Arniky zohlední a promítne je do závazného stanoviska, bude se muset projekt lépe přizpůsobit současnému i budoucímu klimatu, zachovat prostor pro proměnu magistrály a prokázat, že zmenšený autobusový terminál bude dlouhodobě fungovat bez oslabení veřejné dopravy.

Pro více informací kontaktujte tiskového mluvčího Arniky Luboše Pavloviče, lubos.pavlovic@arnika.org, +420 606 727 942.

1. Viz [dokumentace EIA Florenc21](#)
2. Příloha 11 [dokumentace](#) - Vypořádání vyjádření k oznámení záměru
3. Příloha 4 [dokumentace](#) - Vlivy na klimatický systém, str. 76-77
4. [Dokumentace EIA Florenc21](#), str. 29
5. [Dokumentace](#), str. 49: dokumentace uvádí, že „Návrh komunikačního skeletu respektuje stávající technické řešení magistrály, ale zároveň je natolik flexibilní, že v budoucnu umožňuje i jiné technické řešení této dopravní stavby.“
6. [Dokumentace](#), str. 52: u bloku B01 je „v prostoru pod tělesem severojižní magistrály“ navržen

povrchový zásobovací dvůr, který je propojen se společnou podzemní suterénní podnoží pro všechny navrhované objekty.

<https://arnika.org/o-nas/tiskove-zpravy/arnika-florenc-21-nedostatecne-resi-prehrivani-autobusove-na-drazi-i-budoucnost-magistraly>