

Auto*Mat, z. s.
Slezská 2033/11, Praha 2 – Vinohrady, 120 00
IČ: 22670319 / DIČ: CZ22670319
Datová schránka: 79ztquz



Magistrát hlavního města Prahy
Odbor ochrany prostředí
oddělení posuzování vlivů na životní prostředí
Jungmannova 35/29, 110 00 Praha 1
Datová schránka: 48ia97h
e-mail: posta@praha.eu

Číslo jednací: MHMP 809750/2026
Vyřizuje: Zuzana Sýkorová, zuzana.sykorova@auto-mat.cz
Datum: 15. 9. 2026

Písemné vyjádření spolku AutoMat, z. s., k dokumentaci záměru „Florenc 21“ (PHA1267) podle § 8 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb

Dne 17. 8. 2026 byla v informačním systému EIA zveřejněna dokumentace záměru „Florenc 21“ (kód PHA1267). Auto*Mat, z. s., tímto ve lhůtě podle § 8 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, předkládá následující vyjádření.

Toto podání je odůvodněným nesouhlasným vyjádřením veřejnosti. Žádáme proto o nařízení veřejného projednání podle § 17 odst. 1 zákona EIA a o vrácení dokumentace k doplnění nebo přepracování podle § 8 odst. 5 zákona EIA.

Po ukončení příslušné fáze procesu EIA prosíme o informaci o způsobu vypořádání tohoto vyjádření.

Úvod

Auto*Mat vítá obnovu dlouhodobě zanedbaného území Florence. Dokumentace je oproti oznámení v řadě bodů podrobnější a nově kvantifikuje některé parametry zeleně, dopravy a hospodaření se srážkovou vodou. Neodstraňuje však zásadní pochybnosti o rozsahu posouzení, provozní funkčnosti reorganizovaného autobusového nádraží, dopadech parkovací kapacity, klimatické odolnosti návrhu ani zachování možností budoucí proměny severojižní magistrály. Některé podklady navíc používají vzájemně rozporné vstupní údaje.

Závěr zjišťovacího řízení ze dne 25. 3. 2026 výslovně požadoval rozpracovat a doložit vzájemné vazby mezi posuzovaným záměrem, východní etapou a reorganizací ÚAN Florenc a přehledně vypořádat relevantní připomínky. U níže uvedených otázek podle našeho názoru tento požadavek splněn nebyl.

Připomínka č. 1

Posoudit západní a východní etapu Florenc 2I a reorganizaci ÚAN Florenc jako jeden funkčně a provozně propojený celek.

Odůvodnění:

Dokumentace potvrzuje, že reorganizace ÚAN musí předcházet realizaci posuzovaného záměru a sama představuje první etapu výstavby. Přesto má být povolována v samostatném správním řízení a v EIA je zahrnuta především jako kumulativní vstup do dopravních, akustických a rozptylových výpočtů. Takové pojetí nezachycuje všechny podstatné funkční vazby. **Hluková a emisní bilance sama neodpoví na otázku, zda zůstane zachována provozní kapacita terminálu, kvalita přestupu, bezpečnost a bezbariérovost pěších tras ani rozsah prázdných přejezdů autobusů.**

Východní etapa je do kumulativního hodnocení zahrnuta až ve vzdáleném horizontu naplnění územního plánu. Dokumentace však dostatečně nesrovnává kapacity, harmonogramy a společné předpoklady obou etap

ani nevysvětluje, jak bude zabráněno tomu, aby postupné samostatné povolování podhodnotilo jejich společný vliv.

Požadujeme doplnit:

- společný přehled kapacit, etapizace a rozhodných vstupů západní etapy, východní etapy a reorganizace ÚAN;
- vyhodnocení provozních, dopravních a pěších vazeb těchto částí vedle jejich hlukových a imisních vlivů;
- jednoznačný popis, které vlivy budou posouzeny nyní a které v dalších řízeních, včetně způsobu, jakým bude zabráněno jejich opomenutí.

Připomínka č. 2

Doložit provozní kapacitu reorganizovaného ÚAN Florenc a kvalitu přestupních vazeb k metru.

Odůvodnění:

Podle dokumentace má dnešní horní nádraží 26 odjezdových stání a dolní část 35 odstavných stání. Po soustředění veškerého provozu do dolní polohy má být k dispozici 19 odjezdových a 15 odstavných stání. Fyzický počet se tedy sníží o sedm odjezdových a dvacet odstavných pozic. Další odstavy se pouze obecně uvažují pod nedalekou železniční estakádou Nového spojení I; dokumentace neuvádí jejich počet, přesnou polohu, právní zajištění ani dopravní režim.

Zachování kapacity terminálu je odvozeno z předpokladu dynamického řízení a optimalizovaného obsazování odjezdových hran. Chybí však provozní a kapacitní studie, která by tento předpoklad ověřila na špičkovém jízdním řádu, zpožděních a reálných dobách obratu. Není vyčíslen ani počet, trasy, délka a environmentální dopady prázdných jízd mezi terminálem a vzdálenými odstavy.

Z výkresů rovněž nelze objektivně určit, zda se přestup k metru B a C oproti dnešku zkrátí, nebo prodlouží. Dokumentace neobsahuje srovnání délky a času přestupu, kapacitní posouzení pěších tras, vyhodnocení špičkových

proudů ani souvislou kontrolu bezbariérovosti. Navržené změny přitom mohou mít významný vliv na dálkovou autobusovou dopravu v Praze a na cestující, kteří ji využívají. Dojde k oslabení významného dopravního uzlu pro veřejnou dopravu přímo v centru města i ve vazbě na vlakové Hlavní nádraží, čímž může dojít ke snížení atraktivity a konkurenceschopnosti veřejné dopravy, což jde proti klimatickým závazkům Prahy a ČR.

Požadujeme doplnit:

- provozní simulaci terminálu pro běžnou hodinu dopravní špičky, včetně zpoždění, dob obratu a výlukových stavů;
- přesný počet a polohu všech odstavných míst a bilanci prázdných přejezdů autobusů včetně tras, kilometrů, emisí a hluku;
- srovnání současného a navrženého stavu podle délky a času přestupu k metru B a C, kapacity pěších tras, bezpečnosti a bezbariérovosti;
- závazné podmínky zajišťující zachování nabídky spojů a provozní kapacity terminálu.

Připomínka č. 3

Variantně posoudit počet parkovacích stání a opravit způsob jeho prezentace ve vypořádání připomínek.

Odůvodnění:

Vypořádání uvádí, že počty stání jsou „v intencích požadavků PSP (v jejich nižších hladinách)“. Tato formulace je zavádějící, protože směšuje široké regulační rozmezí s konkrétním návrhem. Tabulka 14 dokumentace uvádí minimum 463 a maximum 1 730 stání podle Pražských stavebních předpisů. Pro funkce záměru je navrženo 966 stání podle plánovacích smluv a dalších 130 veřejných stání má nahradit rušené povrchové parkoviště u ÚAN.

Celková kapacita 1 096 stání tak převyšuje minimum PSP o 633 míst, tedy o 136,7 %, a dosahuje 237 % minima. Ani samotných 966 stání pro funkce záměru není minimum PSP: jde o 503 míst, tedy o 108,6 %, více. Dřívější

údaj ve vyjádření AutoMatu ke zjišťovacímu řízení o rozdílu 636 míst vycházel z předchozího podkladu; podle nyní zveřejněné tabulky je správný rozdíl 633 míst.

Plánovací smlouva by měla vysvětlit zvolený výpočet, sama však nenahrazuje environmentální porovnání variant. **Bez varianty s minimem PSP nelze zjistit, jakou část automobilové dopravy, hluku a emisí vyvolá nabídka stání nad regulačním minimem. Není také nijak doloženo, proč musí být všech 130 rušených povrchových míst nahrazeno v nové zástavbě** a jak bude jejich veřejné využití dlouhodobě garantováno.

Tabulka 14 Výpočet potřebného počtu parkovacích stání pro každý ze stavebních bloků dle PSP a smlouvy mezi investorem a MHMP z 10/2025

min. PSP	MINIMÁLNÍ POŽADOVANÉ POČTY PARKOVACÍCH STÁNÍ PODLE PSP																	
	B01		B02		B03		B04a		B04b		B04c		B05		B06		CELKEM - FUNKCE	
	vázaná	návštěvnická	vázaná	návštěvnická	vázaná	návštěvnická	vázaná	návštěvnická	vázaná	návštěvnická	vázaná	návštěvnická	vázaná	návštěvnická	vázaná	návštěvnická	vázaná	návštěvnická
OBCHODY / OSTATNÍ FUNKCE	0	5	0	4	0	2	0	1	0	2	0	2	0	1	0	4	0	21
KANCELÁŘE	32	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	37	4	69	8
BYDLENÍ	0	0	140	2	57	1	43	1	0	0	52	1	50	1	0	0	301	6
HOTEL	0	0	0	0	0	0	0	0	7	1	0	0	0	0	0	0	7	1
CELKEM	32	9	140	6	57	3	43	2	7	3	52	3	50	2	37	8	427	36
CELKEM - BLOK	41		155		60		45		10		55		52		45		463	

max. PSP	MAXIMÁLNÍ MOŽNÉ POČTY PARKOVACÍCH STÁNÍ PODLE PSP																	
	B01		B02		B03		B04a		B04b		B04c		B05		B06		CELKEM - FUNKCE	
	vázaná	návštěvnická	vázaná	návštěvnická	vázaná	návštěvnická	vázaná	návštěvnická	vázaná	návštěvnická	vázaná	návštěvnická	vázaná	návštěvnická	vázaná	návštěvnická	vázaná	návštěvnická
OBCHODY / OSTATNÍ FUNKCE	2	15	1	12	1	6	1	5	1	7	1	8	0	3	2	14	9	70
KANCELÁŘE	110	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	128	14	238	26
BYDLENÍ	0	0	472	8	162	3	130	2	0	0	236	3	320	3	0	0	1340	19
HOTEL	0	0	0	0	0	0	0	0	25	3	0	0	0	0	0	0	25	3
CELKEM	112	27	473	20	163	9	131	7	26	10	237	11	320	6	130	28	1612	118
CELKEM - BLOK	138		493		192		138		36		248		326		158		1736	

REŽI 1,2 stání/byt, ostatní prostory 150% minima PSP	POČTY PARKOVACÍCH STÁNÍ PODLE POŽADAVKŮ MHMP																	
	B01		B02		B03		B04a		B04b		B04c		B05		B06		CELKEM - FUNKCE	
	vázaná	návštěvnická	vázaná	návštěvnická	vázaná	návštěvnická	vázaná	návštěvnická	vázaná	návštěvnická	vázaná	návštěvnická	vázaná	návštěvnická	vázaná	návštěvnická	vázaná	návštěvnická
OBCHODY / OSTATNÍ FUNKCE	0	8	0	6	0	3	0	2	0	3	0	3	0	2	0	6	0	33
KANCELÁŘE	48	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	56	6	104	12
BYDLENÍ	0	0	263	0	109	0	78	0	0	0	142	0	192	0	0	0	804	0
HOTEL	0	0	0	0	0	0	0	0	11	2	0	0	0	0	0	0	11	2
CELKEM	48	14	263	6	109	3	78	2	11	5	142	3	192	2	56	12	919	47
CELKEM - BLOK	62		269		112		80		16		145		194		68		966	

Obrázek 1: Výpočet počtu parkovacích stání podle PSP a požadavků MHMP
Zdroj: Dokumentace EIA Florenc 21, tabulka 14, s. 51.

Požadujeme doplnit:

- variantu se 463 stáními podle minima PSP a její srovnání se stávajícím návrhem;
- samostatné vyhodnocení dopravních, hlukových, imisních a klimatických dopadů parkovací kapacity nad minimum PSP;
- analytické zdůvodnění plné náhrady 130 povrchových stání a závazný režim jejich veřejného využití;

- jednoznačné stanovení 1 096 stání jako maximální kapacity posouzené v této dokumentaci a zajištění, aby případné pozdější zvýšení bylo vyhodnoceno jako změna záměru z hlediska možných dosud neposouzených vlivů na životní prostředí (zvýšení kapacity zákon výslovně uvádí jako relevantní změnu. Zákon EIA, § 9a odst. 6–7).

Připomínka č. 4

Sjednotit rozporné údaje o dopravě vyvolané záměrem a aktualizovat všechny navazující výpočty.

Odůvodnění:

Dopravně-inženýrské podklady uvádějí pro celý záměr 1 212 vozidel v každém směru za pracovní den. Současně připouštějí, že po přibližně sedmiprocentní změně vstupů byly aktualizovány pouze kartogramy, nikoli grafikony a navazující kapacitní posouzení křižovatek. Dodatečné potvrzení TSK ze dne 20. 3. 2026 pracuje s novou hodnotou 1 143 vozidel v každém směru a bez nového kapacitního výpočtu označuje dřívější výstupy za nadále platné. Hlavní dokumentace používá právě hodnotu 1 143.

Není proto dohledatelné, která sada vstupů byla použita v jednotlivých kartogramech, kapacitních výpočtech a navazujících akustických a rozptylových studiích. Tvzení, že změna neovlivní závěr studie, musí být doloženo aktualizovaným výpočtem. Chybí také citlivostní posouzení nižší parkovací kapacity.

Požadujeme doplnit:

- konsolidovanou dopravně-inženýrskou studii s jedinou, dohledatelnou sadou vstupů;
- aktualizované grafikony a kapacitní posouzení křižovatek;
- promítnutí shodných vstupů do akustické, rozptylové a zdravotní studie;
- citlivostní výpočet pro variantu parkovací kapacity odpovídající minimu PSP.

Přípomínka č. 5

Opravit vodní bilanci a kvantitativně doložit vliv záměru na mikroklima a tepelný komfort.

Odůvodnění:

Dokumentace nově uvádí 160 dřevin, z toho 93 na rostlém terénu a 67 na konstrukcích, přibližně 1 820 m² zeleně na rostlém terénu, 2 045 m² na konstrukcích a 8 350 m² zelených střech. Tento posun vítáme. Návrh však naplňuje koeficient zeleně pouze na hodnotě 0,05 stanovené územním plánem a většina uvedené vegetační plochy je na konstrukcích nebo střechách. Samotný součet ploch nedokládá životnost stromů ani skutečný ochlazovací účinek.

Klimatická studie připouští, že nová bloková zástavba zvýší efekt městského tepelného ostrova i v porovnání s původním stavem a že riziko je ve srovnání se současností střední. Nepředkládá však prostorový mikroklimatický model pro horkou epizodu, který by porovnal denní a noční teploty, stínění, proudění a tepelný komfort v současném a navrženém stavu.

Vodní bilance obsahuje vnitřní nesoulad. Tabulka 1.6 uvádí pro původní stav odtok do kanalizace 18 312,4 m³/rok, pro současný stav 8 767,5 m³/rok a pro návrh 11 464,2 m³/rok. Navazující text však přisuzuje původnímu stavu hodnotu přibližně 15 371 m³/rok, která v tabulkách odpovídá celkovému odtoku návrhového stavu. Ve srovnání se současností má podle tabulky odtok do kanalizace vzrůst asi o 2 697 m³/rok a vsak klesnout ze 7 929,3 na 3 906,8 m³/rok.

Tab. 1.6. Bilance odtoku srážkových vod [3]

	Původní stav (2004–2007)	Stávající staveniště (2026)	Navrhovaný stav (výhled)
Plocha celková (m ²)	38 775,5	38 775,5	38 775,5
Plocha redukováná (m ²)	31 410,6	28 639,3	26 365,3
Odtok – celkový (m ³ /rok)	18 312,4	16 696,7	15 370,9
Odtok – kanalizace (m ³ /rok)	18 312,4	8 767,5	11 464,2
Odtok – vsak (m ³ /rok)	0,0	7 929,3	3 906,8
Odvodnění – kanalizace (%)	100,0	52,5	74,6
Odvodnění – vsak (%)	0,0	47,5	25,4

Obrázek 2: Bilance odtoku srážkových vod a navazující slovní vyhodnocení
Zdroj: Příloha 4 dokumentace EIA Florenc 21 – Vlivy záměru na klimatický systém,
tabulka 1.6, s. 18.

Požadujeme doplnit:

- opravenou a sjednocenou vodní bilanci se zřetelným porovnáním se současným stavem;
- kvantitativní mikroklimatické modelování pro reprezentativní vlnu veder, včetně denních a nočních výsledků a tepelného komfortu pěších;
- minimální prokořitelné objemy, hloubky substrátu, dostupnost vody a dlouhodobou péči pro jednotlivé kategorie stromů;
- převedení rozhodujících adaptačních opatření do závazných podmínek projektu a prověření varianty s větším podílem zeleně na rostlém terénu.

Připomínka č. 6

Technicky prověřit, že záměr nezablokuje realistické varianty budoucí proměny severojižní magistrály.

Odůvodnění:

Vypořádání pouze deklaruje, že návrh nebude bránit krátkodobé, střednědobé ani dlouhodobé humanizaci magistrály a že je dostatečně flexibilní. Toto tvrzení však není podloženo technickým a prostorovým prověřením. Dopravně-inženýrské podklady současně uvádějí, že humanizace severojižní magistrály nebyla zahrnuta do modelových výpočtů pro rok 2035. Dokumentace proto nedokládá, zda pevné součásti záměru skutečně zachovávají prostor pro jiné budoucí technické řešení magistrály.

Koncepční úvahy o různých možnostech budoucí proměny magistrály jsou užitečným posunem, sami však neprokazují jejich technickou a prostorovou proveditelnost. Rozhodující je, zda založení budov, podzemní garáže, rampy, obslužný prostor pod magistrálou, technická infrastruktura, větrání a etapizace výstavby žádnou z technicky

realistických variant budoucí proměny magistrály předem nezablokují nebo podstatně neomezí její proveditelnost.

Zde je na místě doplnit, že v letošním roce byl na úrovni městských částí prezentován materiál s názvem Florenc 21: **Koordinační studie, představení výsledků soutěží a dalších záměrů v území** (jakub cigler architekti). Ta na straně 31 v části nazvané Flexibilní uspořádání pro tři scénáře vývoje magistrály uvádí varianty možného řešení: ponechání současného stavu s doplněním stromů a chodníků (humanizace), snesení estakády u Florence na uliční úroveň a její propojení s okolnímu komunikacemi (městský konektor), odstranění magistrály a nahrazení parkem u Florence (proměna v park). O to více je žádoucí, aby dokumentace pro EIA obsahovala podrobnější prověření i těchto konkrétních variant, se kterými dle výše uvedeného již pracuje také oznamovatel.

Požadujeme doplnit:

- technické a prostorové kolizní prověření technicky realistických variant budoucího uspořádání magistrály, kterými se hlavní město koncepčně zabývá;
- technické a prostorové prověření variant budoucího uspořádání magistrály, kterými se ve výše uvedené Koordinační studii zabývá oznamovatel;
- vyhodnocení kolizí založení budov, podzemních garáží, vjezdů, obslužného prostoru pod magistrálou, technických sítí, větrání a etapizace výstavby s proveditelností těchto variant;
- vymezení minimálních prostorových, nezastavitelných a konstrukčních rezerv, které z kolizního prověření vyplynou jako nezbytné, a jejich promítnutí do závazných podmínek záměru.

Připomínka č. 7

Vysvětlit konfliktní body v noční hlukové mapě stacionárních zdrojů a závazně zajistit splnění předpokladů akustické studie.

Odůvodnění:

Akustická studie uzavírá, že při dodržení všech předpokladů nebudou hygienické limity u hodnocených stávajících chráněných objektů překročeny. Tabulka 13 uvádí v noční době v hodnocených kontrolních bodech nejvýše 38,8 dB. Externí příloha 3 však na fasádách některých okolních stávajících objektů současně zobrazuje žluté úseky v pásmu 40 až 45 dB, tedy nad uvedeným nočním limitem 40 dB. **Z dokumentace není zřejmé, kterých objektů, fasád a podlaží se tyto úseky týkají, jaké konkrétní hodnoty na nich byly vypočteny a zda se před nimi nachází chráněný venkovní prostor stavby.** Není proto možné ověřit soulad grafické přílohy s tabulkou 13 ani se závěrem akustické studie.



Tabulka 13 - Vypočítané hladiny hluku v kontrolních výpočtových bodech reprezentující chráněné venkovní prostory staveb z provozu všech zadáných stacionárních zdrojů hluku Záměru

L _{Aeq,T} [dB] – Hluk z provozu stacionárních zdrojů					
KB	Podlaží	Denní doba L _{Aeq,8h} [dB]	Hygienický limit	Noční doba L _{Aeq,1h} [dB]	Hygienický limit
KB01_čp.254 BD	1.NP	Nehodnoceno	50	Nehodnoceno	40
KB01_čp.254 BD	2.NP	38,5	50	32,9	40
KB01_čp.254 BD	3.NP	40,6	50	34,6	40
KB01_čp.254 BD	4.NP	41,8	50	35,5	40
KB01_čp.254 BD	5.NP	44,2	50	37,3	40
KB01_čp.254 BD	6.NP	46,6	50	38,8	40
KB02_čp.140 BD	1.NP	Nehodnoceno	50	Nehodnoceno	40
KB02_čp.140 BD	2.NP	34,7	50	28,9	40
KB02_čp.140 BD	3.NP	36,0	50	30,3	40
KB02_čp.140 BD	4.NP	38,0	50	32,1	40
KB03_čp.645 BD (využíváno jako hostel)	1.NP	43,9	50	30,6	40
KB03_čp.645 BD (využíváno jako hostel)	2.NP	44,8	50	31,7	40
KB03_čp.645 BD (využíváno jako hostel)	3.NP	45,6	50	33,0	40
KB03_čp.645 BD (využíváno jako hostel)	4.NP	46,3	50	34,2	40
KB04_čp.206 OV	1.NP	31,9	50	22,7	40
KB04_čp.206 OV	2.NP	34,1	50	22,8	40
KB04_čp.206 OV	3.NP	38,3	50	27,6	40
KB05_čp.1249 BD	1.NP	Nehodnoceno	50	Nehodnoceno	40
KB05_čp.1249 BD	2.NP	42,4	50	30,4	40
KB05_čp.1249 BD	3.NP	43,4	50	31,6	40
KB05_čp.1249 BD	4.NP	43,9	50	32,5	40
KB05_čp.1249 BD	5.NP	44,0	50	32,8	40
KB05_čp.1249 BD	6.NP	44,5	50	33,2	40
KB06_čp.106 BD	1.NP	Nehodnoceno	50	Nehodnoceno	40
KB06_čp.106 BD	2.NP	41,1	50	28,7	40
KB06_čp.106 BD	3.NP	41,9	50	30,0	40
KB06_čp.106 BD	4.NP	43,7	50	32,6	40
KB07_čp.1655 BD	1.NP	Nehodnoceno	50	Nehodnoceno	40
KB07_čp.1655 BD	2.NP	41,8	50	28,8	40
KB07_čp.1655 BD	3.NP	42,2	50	29,3	40
KB07_čp.1655 BD	4.NP	42,7	50	30,1	40
KB07_čp.1655 BD	5.NP	44,9	50	32,2	40
KB08_čp.1013 BD	1.NP	Nehodnoceno	50	Nehodnoceno	40
KB08_čp.1013 BD	2.NP	41,5	50	28,6	40
KB08_čp.1013 BD	3.NP	42,0	50	29,3	40
KB08_čp.1013 BD	4.NP	42,4	50	29,9	40
KB08_čp.1013 BD	5.NP	43,0	50	30,6	40
KB08_čp.1013 BD	6.NP	43,7	50	31,5	40
KB09_čp.1023 JS Desfourský palác	1.NP	44,1	50	31,6	40
KB09_čp.1023 JS Desfourský palác	2.NP	44,7	50	32,2	40
KB09_čp.1023 JS Desfourský palác	3.NP	45,3	50	32,9	40
KB09_čp.1023 JS Desfourský palác	4.NP	45,9	50	33,7	40

Obrázek 3: Vypočtené hladiny hluku ze stacionárních zdrojů – první část tabulky 13,
Zdroj: Florenc 21, Akustická studie ve stupni EIA, tabulka 13, s. 29.

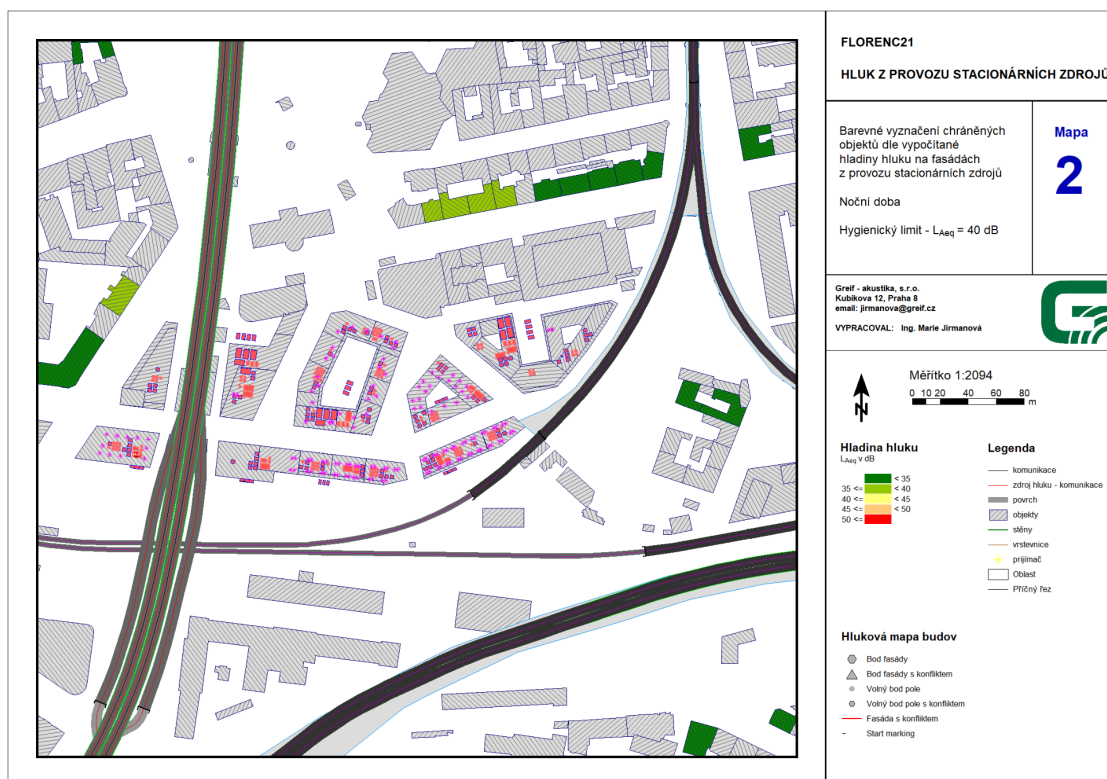


L _{Aeq,T} [dB] – Hluk z provozu stacionárních zdrojů					
KB	Podlaží	Denní doba L _{Aeq,8h} [dB]	Hygienický limit	Noční doba L _{Aeq,1h} [dB]	Hygienický limit
KB10_čp.1324_OV Fakulta dopravní ČVUT	1.NP	38,3	50	32,3	40
KB10_čp.1324_OV Fakulta dopravní ČVUT	2.NP	39,4	50	33,2	40
KB10_čp.1324_OV Fakulta dopravní ČVUT	3.NP	40,2	50	34,0	40
KB10_čp.1324_OV Fakulta dopravní ČVUT	4.NP	41,7	50	35,2	40
KB11_čp.1699 BD	1.NP	38,0	50	29,9	40
KB11_čp.1699 BD	2.NP	39,0	50	30,7	40
KB11_čp.1699 BD	3.NP	40,4	50	31,7	40
KB11_čp.1699 BD	4.NP	41,4	50	32,5	40
KB12_čp.1166_BD	1.NP	36,4	50	27,5	40
KB12_čp.1166_BD	2.NP	37,2	50	28,1	40
KB12_čp.1166_BD	3.NP	38,1	50	28,8	40
KB12_čp.1166_BD	4.NP	38,9	50	29,6	40
KB12_čp.1166_BD	5.NP	39,9	50	30,9	40
KB12_čp.1166_BD	6.NP	40,2	50	31,1	40
KB13_čp.1745_BD	1.NP	30,6	50	23,0	40
KB13_čp.1745_BD	2.NP	32,6	50	24,2	40
KB13_čp.1745_BD	3.NP	35,2	50	25,9	40
KB13_čp.1745_BD	4.NP	37,2	50	27,6	40
KB13_čp.1745_BD	5.NP	38,0	50	28,9	40
KB13_čp.1745_BD	6.NP	37,5	50	29,4	40
KB14_čp.1172_BD	1.NP	Nehodnoceno	50	Nehodnoceno	40
KB14_čp.1172_BD	2.NP	31,9	50	22,0	40
KB14_čp.1172_BD	3.NP	34,2	50	24,3	40
KB14_čp.1172_BD	4.NP	35,8	50	25,9	40
KB14_čp.1172_BD	5.NP	36,7	50	27,0	40
KB14_čp.1172_BD	6.NP	39,7	50	30,2	40
KB15_čp.380_BD	1.NP	31,1	50	27,2	40
KB15_čp.380_BD	2.NP	31,9	50	28,0	40
KB15_čp.380_BD	3.NP	32,9	50	28,8	40
KB15_čp.380_BD	4.NP	34,8	50	29,7	40
KB15_čp.380_BD	5.NP	40,5	50	32,9	40
KB16_čp.189 BD	1.NP	27,0	50	17,2	40
KB16_čp.189 BD	2.NP	25,2	50	17,0	40
KB16_čp.189 BD	3.NP	25,0	50	17,8	40
KB16_čp.189 BD	4.NP	24,6	50	17,2	40
KB16_čp.189 BD	5.NP	34,6	50	27,6	40
KB17_čp.649 RD	1.NP	Nehodnoceno	50	Nehodnoceno	40
KB17_čp.649 RD	2.NP	31,7	50	22,1	40
KB17_čp.649 RD	3.NP	36,0	50	27,3	40

Hodnocení:

V případě dodržení všech výše uvedených předpokladů nebude hluk z provozu stacionárních zdrojů Záměru překračovat v chráněných venkovních prostorech staveb hygienické limity hluku pro denní (L_{Aeq,8h} = 50 dB) ani noční dobu (L_{Aeq,1h} = 40 dB).

Obrázek 4: Vypočtené hladiny hluku ze stacionárních zdrojů – druhá část tabulky 13,
Zdroj: Florenc 21, Akustická studie ve stupni EIA, tabulka 13, s. 30.



Obrázek 5: Noční hluková mapa stacionárních zdrojů, Zdroj: Florenc 21, Akustická studie ve stupni EIA, externí příloha 3.

Požadujeme doplnit:

- jednoznačné vysvětlení všech bodů a úseků označených jako konfliktní;
- doložení, zda se na označených úsecích nacházejí otvory zajišťující přímé přirozené větrání chráněných vnitřních prostorů, a vysvětlení, jak bude u těchto míst zajištěno splnění hygienického limitu;
- převedení rozhodných předpokladů o akustických výkonech, době provozu a umístění technologií do kontrolovatelných podmínek závazného stanoviska.

Závěr

Uvedené nedostatky se týkají základních vstupů a podstatných vlivů záměru. Zpracovatel posudku přitom podle § 9 odst. 5 zákona EIA nesmí dokumentaci sám přepracovávat ani doplňovat. Žádáme proto Odbor ochrany prostředí MHMP, aby dokumentaci podle § 8 odst. 5 zákona EIA vrátil oznamovateli k doplnění nebo přepracování a aby podle § 17 odst. 1 nařídil veřejné projednání.

Pokud by příslušný úřad dokumentaci nevrátil, žádáme, aby všechny uvedené rozpory výslovně předal zpracovateli posudku, zajistil jejich jednotlivé vypořádání a promítl výsledné požadavky do měřitelných a kontrolovatelných podmínek závazného stanoviska. Obecné odkazy na pozdější projektové stupně nepovažujeme u rozhodných environmentálních a provozních parametrů za dostačující.

Florenc potřebuje novou městskou čtvrť i důstojný a kapacitní terminál veřejné dopravy. Výstavba nových bloků však nesmí být vykoupena zhoršením podmínek pro cestující, mimořádně vysokou nabídkou parkování, nedoloženými dopravními vstupy nebo dlouhodobým provizoriem, které se stane nevratným stavem.

Za spolek Auto*Mat

Mgr. Martin Šotola

výkonný ředitel

martin.sotola@auto-mat.cz

Vyřizuje:

Ing. Zuzana Sýkorová

zuzana.sykorova@auto-mat.cz