



**HLAVNÍ MĚSTO PRAHA**  
**MAGISTRÁT HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY**  
ODBOR ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

V Praze dne 9.12. 2003  
Č.j.: MHMP-051360/2002/OZP/VI/EIA/004-7/Žá  
Vyřizuje: Ing. Žáková

## **Zápis**

z veřejného projednání posudku k záměru

### **Akademický a komerční komplex budov DEJVICE – CENTER, Praha 6**

dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých dalších zákonů (dále jen zákon)

#### **I. Základní údaje**

##### **1. Průběh posuzování před veřejným projednáním:**

- 24.04.2002 - OŽP MHMP jako příslušný úřad obdržel oznámení dle § 6 odst. 1 zákona
- 29.04.2002 - Bylo zahájeno zjišťovací řízení dle § 7 zákona a oznámení bylo rozesláno územním samosprávným celkům (hlavní město Praha, městská část Praha 6) a dotčeným správním úřadům. Informace o oznámení byla zveřejněna v souladu s požadavky § 16 zákona.
- 03.06.2002 - OŽP MHMP vydal závěr zjišťovacího řízení s tím, že tento záměr bude dále posuzován podle zákona. Informace o závěru zjišťovacího řízení byla zveřejněna v souladu s požadavky § 16 zákona.
- 01.08.2002 - Oznamovatelem byla předána dle § 8 odst. 1 zpracovaná dokumentace.
- 05.08.2002 - Dokumentace byla rozeslána k vyjádření územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům. Informace o dokumentaci byla zveřejněna v souladu s požadavky § 16 zákona.
- 20.09.2003 - Příslušný úřad na základě připomínek obdržených k vyjádření vrátil dokumentaci k přepracování.
- 23.07.2003 - Příslušný úřad uzavřel smlouvu se zpracovatelem posudku dle § 9 odst. 1 zákona.

- 17.09.2003 - Příslušný úřad prodloužil na základě žádosti zpracovatele posudku lhůtu pro zpracování posudku.
- 22.10.2003 - Příslušný úřad obdržel zpracovaný posudek.
- 27.10.2003 - Posudek byl rozeslán k vyjádření územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům. Informace o posudku byla zveřejněna v souladu s požadavky § 16 zákona.
- 13.11.2003 - Byla rozeslána pozvánka na veřejné projednání. Informace o místě a času konání veřejného projednání byla zveřejněna v souladu s § 16 zákona.

## 2. Místo a čas veřejného projednání

Veřejné projednání posudku se uskutečnilo dne 25. listopadu 2003 od 16.00 hodin v místnosti č.214 Základní školy Emy Destinnové, náměstí Svobody 3/930, Praha 6. Ukončeno bylo v 19.00 hodin.

## 3. Řízení veřejného projednání

Ve smyslu § 4 odst. 2 vyhlášky MŽP č. 457/2001 Sb., o odborné způsobilosti a o úpravě některých dalších otázek souvisejících s posuzováním vlivů na životní prostředí, byla pověřena řízením veřejného projednání Ing. Ivana Žáková, zaměstnankyně oddělení posuzování vlivů OŽP MHMP.

## 4. Účastníci veřejného projednání

- Za oznamovatele a investora: - Dejvice Center a.s. - Ing. Najman  
- Ing. Havlíček
- Za projektanta - ADNS s.r.o. - Ing. arch. Dvořák  
Ing. Štěpán
- Zpracovatel oznámení a dokumentace: - Ing. Ládyš
- Zpracovatel posudku: - Ing. Obluk
- Za územní samosprávné celky: - hl. m. Praha: RNDr. Gregar  
pí Šlitrová
- městská část Praha 6:  
Bc. Holický  
Mgr. Hermann  
Ing. Trnková  
Ing. arch. Beránek  
Ing. Zajptová
- Za dotčené správní úřady: - OŽP MHMP:  
JUDr. Dobiášová  
Ing. Janota  
Ing. Pavlík
- OPP MHMP:  
Ing. arch. Stejskalová

- Za veřejnost:
  - ČVUT:
    - prof. Ing. arch. Navrátil, CSc.
    - prof. Ing. arch. Ulrich
    - prof. Ing. arch. Lábus
  - VŠCHT:
    - prof. Ing. Růžička, CSc.
    - doc. RNDr. Staněk, CSc.
  - Občanské sdružení Dejvice:
    - Ing. Výborný
  - p. Jůza
- Za příslušný orgán státní správy: - OPVŽP OŽP MHMP - Ing. Cibulková  
- Ing. Žáková

Omluveni: ČIŽP OI Praha, Ministerstvo zdravotnictví, Hygienická stanice hl.m.Prahy, odbor dopravy MHMP, odbor životního prostředí MHMP - vodoprávní oddělení

Veřejného projednání se dále zúčastnili další zástupci z řad investora, projektanta, městské části, zástupců vysokých škol a veřejnosti v počtu cca 60 osob.

## II. Průběh veřejného projednání

Veřejné projednání zahájila Ing. Žáková. Představila účastníky veřejného projednání a seznámila s programem veřejného projednání. Objasnila smysl procesu posuzování vlivů na životní prostředí a cíl veřejného projednání. Uvedla časovou rekapitulaci jednotlivých kroků procesu posuzování vlivů na životní prostředí projednávaného záměru.

**Zástupce oznamovatele a investora Ing. Havlíček** představil posuzovaný záměr. Připomněl, že základem k zahájení prací na projektu bylo podepsání rámcové smlouvy (v květnu r.1999) mezi společností Timon Bauregie s Ministerstvem školství, ČVUT a VŠCHT na základě usnesení vlády, usnesení Zastupitelstva HMP a vyjádření Úřadu pro hospodářskou soutěž. Podstatou smlouvy je skutečnost, že za vybudování akademických ploch pro obě vysoké školy získá investor právo na další části pozemku vybudovat komerční část komplexu. Snahou investora je dotvořit prostor Vítězného náměstí při respektování územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy (dále jen ÚPn), připomínek jednotlivých úřadů a akceptaci výsledku procesu EIA. Centrum by mělo mít „živou“ podzemní i nadzemní část a mělo by se stát nedílnou a přirozenou součástí života občanů Prahy 6.

V roce 2000 byla založena akciová společnost Dejvice – Center. V roce 2001 byla provedena úprava ÚPn. V průběhu přípravy prací došlo k velké redukci objektu, ale snahou investora je nadále dodržet parametry v oblasti výstavby pro vysoké školy.

**Ing. Najman** zdůraznil, že k redukci ploch oproti rámcové smlouvě došlo především v komerční části komplexu (téměř o polovinu). Došlo k redukci objektů umístěných v 2. podzemním podlaží (dále jen PP). Po konzultacích s MČ Praha 6 a ostatními účastníky v procesu EIA bylo zřejmé, že původní návrh na umístění hypermarketu o ploše 8 500 m<sup>2</sup> a sportovní centrum na ploše 6 100 m<sup>2</sup> nelze realizovat. Především hypermarket by neúměrně zatěžoval okolí. Je třeba vnést do území MČ Prahy 6, to co zde občanům chybí, tzn. restaurace, obchody se zastoupením podnikatelů z MČ Praha 6, prostory pro využití volného času. Pozitivem bude i vytvoření nových pracovních příležitostí ( 2000 – 2500 pracovníků).

Vlastní projekt představil **Ing. arch. Dvořák** z atelieru ADNS s.r.o. Komplex Dejvice – Center má být umístěn v severozápadním segmentu Vítězného náměstí mezi ul. Evropská, Jugoslávských partyzánů a Šolínova. V segmentu na protější straně náměstí má být uskutečněna výstavba radnice MČ Prahy 6 a komerční části. Ing. arch. Dvořák připomněl, že původní koncepci zástavby Vítězného náměstí vytvořil prof. arch. Engel.

Území výstavby posuzovaného záměru je dle ÚPn územím městského jádra (SMJ). Po úpravě koeficientů ÚPn v r. 2001 je navržen koeficient podlažních ploch 3,2. Komplex budov Dejvice – Center se skládá ze 2 částí, komerční – umístěné do Vítězného náměstí a budovy vysokých škol. V budoucnu by mohly být realizovány další úpravy Vítězného náměstí, např. úprava středového kruhu, přeložení tramvajové trasy, vybudování nové tramvajové zastávky v ul. Jugoslávských partyzánů, památník legionářů apod.

V souvislosti s posuzovaným záměrem bude přeřešena křižovatka Šolínova/Jugoslávských partyzánů. Ve spolupráci s MČ Praha 6 byla vytvořena koncepce budoucího možného podzemního propojení ulic Dejvická s budovaným centrem. Jedná se o podzemní pasáž, která umožní průchod jak ze stanice metra Dejvická, tak z ul. Dejvická. Napojení podzemní části objektu na stanici metra A bude ve 2 místech. V podzemní části objektu by měla být vybudována průchozí obchodní pasáž. Budova komerčního centra i budova škol by měla být v přízemí průchozí po celý den (šířka průchodu 20 m). Pro veřejnost jsou určeny 1. PP, přízemí a 1. nadzemní podlaží (dále jen NP).

Komerční a akademická část objektu jsou odděleny, do Vítězného náměstí je umístěn objekt se sedlovou střechou.

Komerční část bude mít 3 PP a 6 NP. V 1.suterénu jsou navrženy obchodní plochy a služby, v dalších 2 suterénech parkování.

Budova vysokých škol má navrženo 6 NP a 2 PP.

Část pozemku bude ozeleněna dle požadavku ÚPn. Jsou zachovávány některé stromy podél ul. Šolínova a doplněny novou výsadbou. Uvnitř pozemku budou ozeleněné plochy na části pozemku, který nebude podsklepen.

Významnou součástí dokumentace je dopravní řešení. Podmínkou pro možnost výstavby komplexu byl požadavek na vymístění zastávek autobusů z předprostoru komplexu. V dokumentaci EIA byly posuzovány různé varianty řešení přemístění autobusových zastávek a jednotlivá řešení byla připomínkována.

Po předložení posudku k dokumentaci EIA došlo na základě vyhodnocení připomínek z procesu EIA k modifikaci řešení budovaného komplexu. Tento návrh by měl být dále rozpracován v dokumentaci pro územní řízení. Základním novým parametrem je zmenšení obrysu celé stavby a rozšíření ulice Šolínovy z 20 m na 31 m, přiblížení se v maximální míře koncepci prof. arch. Engela, který předpokládal rozdělení území na 2 samostatné bloky. Celým územím bude procházet průchod o

šířce min. 20 m, který vizuálně i funkčně propojí ul. Technickou s ul. Dejvickou. Předpokládá se, že celková plocha objektu oproti dokumentaci EIA bude redukována o 8 000 m<sup>2</sup>, dojde k úbytku 200 parkovacích míst. Podél ul. Šolínova budou zachovány stávající stromy a doplněny novou výsadbou v ul. Šolínova a ve středním dělicím pruhu v ul. Technická. Dále se Ing. arch. Dvořák věnoval rozmístění jednotlivých funkcí ve změněném projektu. Vysoké školy získávají v tomto návrhu exponovanější podobu a značnou část do „vnitřního“ bloku. Bude vyhověno parametrům koeficientu zeleně dle ÚPn. Kromě výsadeb stromů bude navrženo ozelenění vnitřních prostor a střech a výsadba zeleně na konstrukcích.

Závěrem ing. arch. Dvořák zdůraznil, že věří v realizaci tohoto zajímavého komplexu, kterým bude zrealizováno doplnění chybějícího segmentu Vítězného náměstí.

**Zpracovatel dokumentace o hodnocení vlivů záměru na životní prostředí Ing. Ládyš** předal slovo své kolegyni Mgr. Duškové.

**Mgr. Dušková** nejprve konstatovala, že dokumentace EIA je výsledkem dlouhodobého vývoje záměru. Záměr byl již od počátku korigován z hlediska vlivů na životní prostředí, byly akceptovány připomínky jednotlivých územních samosprávných celků, dotčených orgánů státní správy a veřejnosti. V přepracované dokumentaci EIA je shrnut vývoj záměru a předložena řešení v kontextu s jednotlivými připomínkami. Jako konečná verze byla předložena 1 podoba objektu s variantním řešením MHD, což vedlo k variantním výpočtům v hlukové a rozptylové studii.

Pro možné nepříznivé vlivy byly zpracovány jednotlivé expertní studie, hodnocení bylo provedeno pro fázi výstavby i fázi provozu.

Ve fázi výstavby byla zaměřena pozornost na možnou kumulaci vlivů s připravovanou výstavbou v dalším segmentu Vítězného náměstí. Pro případnou kumulaci těchto vlivů byly zhodnoceny dopady především z hlediska ovzduší a hluku.

Ve fázi provozu byly posuzovány jednotlivé složky životního prostředí dle přílohy č. 4 zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (dále jen zákon). Nejvýznamnějšími vlivy jsou vlivy na ovzduší, akustickou situaci a městskou zeleň.

Závěrem Mgr. Dušková uvedla, že při respektování navržených podmínek pro všechny složky životního prostředí lze výstavbu posuzovaného záměru akceptovat.

**Zpracovatel posudku Ing. Obluk** vysvětlil úlohu zpracovatele posudku v procesu EIA.

Jako prioritní akcent posuzovaného záměru označil vyvolanou dopravu, která se promítá do vlivů na ovzduší a hluk. V průběhu posuzování se objevila řada připomínek k „hmotě“ objektů, která směřovala k redukci plošného a funkčního využití záměru. Tato skutečnost ovlivňuje intenzitu vyvolané dopravy. V dokumentaci EIA nebyla uspokojivým způsobem řešena doprava MHD. Dokumentace sice obsahovala variantní výpočet řešení MHD (autobusová doprava), ale nebyla zhodnocena varianta ponechání dopravy v současném stavu. Řešení autobusové dopravy v území vyplývalo z požadavků jednotlivých účastníků procesu EIA, ale na druhé straně navržená variantní řešení zaváděla dopravu do ul. Šolínova a do prostoru vysokých škol při zvýšení vozokilometrů. Ukázalo se, že tato řešení se nejvíce hodí z hlediska vlivů na životní prostředí. Proto si zpracovatel posudku

vyžádal v souladu s § 9 zákona jako doplňující informaci aktualizovanou dopravní studii, která reagovala na redukci ploch a funkcí záměru včetně redukce vyvolané dopravy a ponechání autobusové dopravy v současném stavu. Jako časový horizont výpočtů byl uveden rok 2006, tj. rok zprovoznění komplexu. Tento dílčí podklad byl vstupním materiálem pro podklady, hodnotící znečištění ovzduší a hlukovou zátěž. Hodnocení prokázala, že ponechání autobusové dopravy v současném stavu je z hlediska životního prostředí nejlepší variantou. V ulici Šolínově nedochází ke zvyšování akustické zátěže, naopak vzhledem k stínícímu efektu objektu dochází k útlumu hluku. Intenzita vyvolané dopravy se v souvislosti s redukcí záměru snižuje cca o 18%, což se rovněž pozitivně promítá do významnosti vlivů na ovzduší a akustickou situaci.

Ing. Obluk vysvětlil, že pro zpracovatele posudku není "dominantním" prvkem architektonické ztvárnění objektu, ale základním výstupem je právě vyvolaná doprava. Tato činí po redukcí objektu maximálně 2 100 automobilů denně včetně zásobování, což je nutno chápat jako výstupní hodnotu z procesu EIA, která by při další projektové přípravě stavby neměla být navyšována.

Dále Ing. Obluk sdělil, že se ztotožnil s navrženými opatřeními pro minimalizaci vlivů na ŽP z dokumentace a na základě připomínek k dokumentaci EIA ještě další doplnil. Vysvětlil, že při procesu posuzování vlivů na životní prostředí se nejedná o povolení či nepovolení stavby. Zdůraznil, že řada připomínek k vyjádření přímo nesouvisela s tímto procesem, ale byla spíše technického charakteru a je nutno je řešit v rámci další přípravy stavby v dalších správních řízeních. Projekt k územnímu řízení je nutno modifikovat na základě závěrů procesu EIA, nikoliv naopak.

Závěrem konstatoval, že při respektování podmínek a opatření z návrhu stanoviska záměr prakticky neovlivní vodu, půdu, horninové prostředí a přírodní zdroje, faunu, krajinu, ani hmotný majetek a kulturní památky. Ovlivnění ovzduší a akustické situace lze při realizaci navržených podmínek a opatření v návrhu stanoviska označit svým přírůstkem za nevýznamné. Ovlivnění denního osvětlení a oslunění je řešitelné technickými a organizačními opatřeními. Ovlivnění flory a ekosystémů (likvidace městské zeleně) je kompenzovatelné. Vlivy na jednotlivé složky životního prostředí se promítají do nevýznamného vlivu na zdraví obyvatelstva.

Zopakoval, že z hlediska vlivů na životní prostředí je třeba ponechat autobusovou dopravu ve stávajícím stavu.

Závěrem sdělil, že navrhuje příslušnému orgánu vydat souhlasné stanovisko z procesu EIA za předpokladu respektování všech podmínek a opatření z návrhu stanoviska. Jako zásadní podmínku zmínil redukci funkcí záměru, vyznačující se značným obratem vyvolané dopravy tak, aby celkový obrat vozidel činil max. 2100 vozidel denně. Další podmínkou je optimalizace počtu parkovacích míst s ohledem i na potřeby VŠCHT a ČVUT. Dalšími důležitými podmínkami jsou:

- ponechání vedení autobusových linek ve stávajícím stavu
- zpracování a příslušným orgánem ochrany přírody odsouhlasení projektu vegetačních úprav s tím, že do projektu bude zařazena výstavba stromů v ul. Technická
- dořešení kompenzace zeleně na náhradních plochách mimo pozemek výstavby dle dispozic MČ Praha 6
- precizování dopravního řešení včetně posunu zastávky tramvají s ohledem na regulaci zeleně

- zpracování podrobné akustické studie pro období výstavby, a to i ve variantním řešení pro nasazení příslušných mechanismů s garancí dodržení zákonných limitů dle nařízení vlády č. 502/2000 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací
- zajištění detailní studie denního oslunění a osvětlení s ohledem na změnu architektonicko urbanistického řešení objektu, zahrnující i specifikaci opatření k zajištění požadovaných parametrů pro denní osvětlení a oslunění, a to i pro nové objekty VŠCHT a ČVUT.

**Zástupce HMP radní RNDr. Gregar** uvedl, že posuzovaná lokalita je lokalitou velmi významnou z hlediska MČ Praha 6 i hl. m. Prahy (dále jen HMP) a projekt tohoto rozsahu si zaslouží velkou pozornost a pečlivost při jeho projednávání. HMP sdělilo k posuzovanému záměru ve zjišťovacím řízení i k dokumentacím EIA mnoho připomínek, které lze rozdělit zhruba do 5 oblastí, to:

- kapacitní hledisko z hlediska prostorového i funkčního
- řešení dopravy v klidu a MHD
- oblast hluku a ovzduší v době výstavby i provozu
- odstupové vzdálenosti v Šolínově ulici včetně otázek oslunění a osvětlení
- vliv na zdravotní stav obyvatelstva.

Lze konstatovat, že zpracovatelé dokumentace a posudku se s připomínkami HMP globálně vypořádali. Dojde k snížení celkové hrubé nadzemní plochy cca o 8 000 m<sup>2</sup>, k snížení hlavní funkční plochy podzemních podlaží z 19 000 m<sup>2</sup> na 13 500 m<sup>2</sup>. Dojde k redukci těch funkcí komplexu, které přináší větší nároky vyvolané dopravou. Dojde k redukci počtu parkovacích míst a rozšíření ul. Šolínova z 20 m na 31 m.

HMP bude při další projektové přípravě stavby klást důraz především na vhodné řešení zeleně. Jako dílčí podmínku v oblasti dopravy, vedoucí k odstranění dopravních problémů na Vítězném náměstí, zmínil RNDr. Gregar urychlení výstavby terminálu Na Dlouhé míli. Důležité jsou rovněž další související investice do dopravní infrastruktury tak, aby část autobusové dopravy z prostoru Vítězného náměstí bylo možno vymístit na okraj města, resp. nahradit kolejovou dopravou. Vzhledem k tomu, že původní podmínka HMP k vymístění autobusové dopravy z předprostoru komplexu se ukázala v rámci procesu EIA a dalších vazeb na výše zmíněné budování dopravních kapacit jako nerealizovatelná, nebude HMP na této podmínce nadále trvat.

Závěrem RNDr. Gregar zdůraznil, že věří v zpracování připomínek z vyjádření HMP do stanoviska příslušného orgánu.

**Zástupce MČ Praha 6 Bc. Holický** uvedl, že MČ předala ve vyjádřeních v rámci procesu EIA asi 30 požadavků a námětů. Naprostá většina z nich byla akceptována a bude dopracována v následné přípravě stavby. MČ Praha 6 požadovala přemístění autobusových zastávek. O tomto problému se již hovořilo. Podotkl, že cílem MČ je vymístit autobusovou dopravu z Vítězného náměstí v dlouhodobém horizontu.

Dotázal se na snížení počtu parkovacích míst v ul. Rooseveltova, které vznikne úpravou křižovatky ul. Šolínova/Jugoslávských partyzánů.

Zdůraznil, že prezentovaná vizualizace záměru jako reakce na podmínky z návrhu stanoviska v posudku přináší trochu jinou podobu záměru – jiné uliční čáry, jiné výšky a je těžko k ní zaujmout stanovisko z hlediska vlivů na životní prostředí.

**Zástupce OŽP MHMP – orgánu ochrany přírody Ing. Pavlík** uvedl, že při jednotlivých prezentacích záměru byla na OŽP MHMP hledána podoba zastoupení adekvátního podílu ploch zeleně a její funkčnosti.

Dřívější varianty měly vždy „minus“, za nejzdařilejší řešení je možno považovat finální řešení, představené na veřejném projednání.

Konstatoval, že upravené řešení splňuje připomínky orgánu ochrany přírody, které byly po dlouhá léta k tomuto prostoru koncipovány.

Ke zpracovanému posudku neměl Ing. Pavlík připomínky, zpracovatel posudku se ztotožnil s připomínkami orgánu ochrany přírody a lze jen kvitovat významnou korekci záměru. Zbývá ale dořešit ještě řadu věcí v další projektové přípravě stavby – např. založení podmínek pro zeleň, druhové spektrum.

**Zástupce OŽP MHMP – orgánu ochrany ovzduší Ing. Janota** nejprve uvedl, že v připravovaném projektu došlo k podstatným změnám v jednotlivých parametrech a celkové koncepci řešení záměru. Lze konstatovat, že z hlediska ochrany ovzduší byla udělána celá řada pozitivních kroků, především ve fázi zpracování posudku. Vyslovil uznání zpracovateli posudku za iniciativu, kterou vyvinul. Zpracovatel posudku se velmi pečlivě věnoval připomínkám orgánu ochrany ovzduší. Nicméně přetrvávají 2 připomínky, týkající se vlivu stavby na ovzduší ve fázi provozu a vlivu staveništní dopravy ve fázi výstavby.

Ing. Janota nesouhlasil s tvrzením textové části posudku ohledně nepřekračování povolené úrovně času (18 hodin/rok, tj. cca 0,2% roční doby) pro překročení krátkodobého imisního limitu oxidu dusičitého. Z grafické přílohy rozptylové studie v posudku vyplývá nejméně ve 20 bodech překročení této hodnoty již ve stávajícím stavu (cca 0,6 – 2% roční doby). Po zprovoznění komplexu dojde ještě k mírnému zhoršení stavu výše uvedeného překračování časové hranice.

Závěrem se dotázal, proč v návrhu stanoviska není začleněna navrhovaná redukce počtu parkovacích míst. Hovoří se pouze o optimalizaci počtu parkovacích stání, což není jednoznačné. Požadoval do návrhu stanoviska uvést redukci počtu parkovacích míst zcela konkrétně, obdobně jako u požadavku na redukci jednotlivých funkčních ploch záměru.

**Zástupce ČVUT Prof. Ing. arch. Lábus** nejprve uvedl, že ho překvapila demokratičnost procesu EIA. Z hlediska ČVUT byly uplatněny 2 zásadní požadavky:

- řešení MHD – přesunutí autobusových linek
- výrazné propojení Technické ul. a Vítězného náměstí.

Tyto nejdůležitější připomínky byly splněny.

Přesto ale ČVUT nemůže souhlasit s vydáním souhlasného stanoviska z procesu EIA vzhledem ke skutečnosti, že v posudku nebylo předloženo schéma pozměněného záměru. Změnou v projektu došlo z hlediska vysokých škol k negativním změnám v redukci programu. Ubylo 120 parkovacích stání oproti 300 stáním a bylo vyškrtáno kongresové centrum. Snížení kapacity parkovišť lze na jedné straně pochopit, ale je nutno upozornit na to, že pozemek byl v roce 1998 bezplatně poskytnut investorovi za podmínek specifikovaných v rámcové smlouvě a v usnesení vlády pro výstavbu komerční části komplexu a za to měly být postaveny vysoké školy. Pokud tedy investor nemusí plnit rámcovou smlouvu, při ceně 1 stání za cca 300 000 Kč a redukci 120 stání, vychází prodej pozemku o cca 36 milionů levněji. Absence kongresového centra o ploše 4 000 m<sup>2</sup> znamená řádově dalších 100 miliónů Kč. Z tohoto důvodu Prof. Ing. arch. Lábus poprosil všechny účastníky



procesu EIA, aby se ve svých připomínkách nedotýkaly prostoru vysokých škol, protože závazek z rámcové smlouvy je obchodní dohodou mezi partnery rámcové smlouvy.

K dopravnímu řešení byly uplatněny 3 připomínky, z nichž připomínka týkající se nepřemístění MHD do ul. Šolínova byla akceptována. Dále bylo doporučeno nevjíždět do garáží komerčního centra z ul. Jugoslávských partyzánů, ale z ul. Šolínova. Tento požadavek byl zamítnut vzhledem k zatížení v rondelu severozápadního segmentu Vítězného náměstí. Prof. Ing. arch. Lábus doporučil opětovně zvážit všechny dopady tohoto řešení (tento požadavek není přímým zájmem ČVUT) a připomněl, že jihozápadní sektor rondelu Vítězného náměstí je v návrhu zatížen stejně jako při přemístění dopravy z ul. Evropské (bezproblémové pravé odbočení).

Zároveň posudek bagatelizoval vyjádření ČVUT ohledně vjezdu do garáží akademické části komplexu, který je v bezprostřední blízkosti ul. Technická, tj. osy, kterou denně projde 15 000 studentů a pedagogů. Prof. ing. arch. Lábus se domníval, že takto zásadní stanovisko by mělo být zmíněno do dalších stupňů projektové dokumentace a navrhované řešení nadále považoval za nevhodné.

Z hlediska architektonického nelze souhlasit s redukcí garáží z 300 na 181 stání pro vysoké školy.

Změna projektu se rovněž výrazně dotýká základního parametru vlivů na životní prostředí v prostorách nabízených vysokým školám, tj. intenzity denního osvětlení pro výukové prostory. Prof. ing. arch. Lábus vyjádřil obavu, že změnové řešení znamená výrazný dopad na zhoršení kvality intenzity denního osvětlení. Pokud má být z procesu EIA vydáno kladné stanovisko, je nutno prověřit, že prostory pro výuku, otočené do vnitrobloku, splňují příslušné normy pro školská zařízení.

Dále upozornil, že rámcovou smlouvou jsou definovány čisté užitné plochy, tzn. plochy pro výuku a obával se, že kapacita těchto ploch nebude dosažena.

**Zástupce Občanského sdružení Dejvice Ing. Výborný** sdělil, že je těžké se vyjádřit ke „změnové“ verzi projektu. Lze se domnívat, že sloučením objektu vysokých škol s administrativními objekty dojde k úbytku ploch zeleně, původně oddělující tyto 2 budovy. Připomněl, že celá stavba je koncipována na ploše, která v dnešní době slouží jako park.

**Pan Jůza** připomněl, že k posudku se vyjádřil již písemně. Většina jeho připomínek byla zapracována do návrhu stanoviska. Dále přetrvává požadavek na realizaci podchodu pod ul. Jugoslávských partyzánů. Lze předpokládat, že po zprovoznění centra vzroste pěší pohyb mezi centrem a severovýchodním kvadrantem Vítězného náměstí a hrozí, že při úrovněm řízení nastane kolizní situace obdobná jako u stanice zastávek přes ul. Svatovítská. Dojde ke stavu neplynulého pohybu aut i chodců a bude docházet ke zbytečnému zastavování a rozjíždění.

**Mgr. Hermann, radní MČ Praha 6** upozornil, že k prezentovanému změnovému projektu, který je jiný z hlediska ploch, výšek i kompaktnosti objektu, se nelze na místě vyjádřit. Zvětšením výšek zřejmě investor kompenzuje úbytek ploch, vzniklý rozšířením ul. Šolínova. Zdůraznil, že se jedná o zcela jiný projekt než ten, ke kterému se MČ vyjadřovala v rámci dokumentace EIA.

**Ing. arch. Stejskalová z OPP MHMP** se připojila k vyjádření předřečníka a konstatovala, že v rámci dokumentace EIA se vyjadřovali k jiné dokumentaci. Pokud bude předložena upravená dokumentace, bude k ní zpracováno vyjádření.

**Ing. Žáková** vyzvala ostatní přítomné z řad k veřejnosti k vystoupení. Nezazněl žádný další dotaz či připomínka.

Poté se začalo odpovídat na vznesené dotazy, náměty a připomínky.

K problematice prezentovaných „změn“ projektu a jejich vlivů na životní prostředí vystoupil **Ing. Obluk**.

Opětovně vysvětlil, že dominantním vlivem záměru z hlediska ochrany životního prostředí je intenzita vyvolané dopravy a záležitost denního osvětlení a oslunění.

Změnou projektu dochází k redukci vyvolané dopravy v závislosti na snížení počtu parkovacích stání, spojené s redukcí funkčních ploch a hmoty objektu. Tím se dospělo k limitu obslužné dopravy včetně zásobování v hodnotě 2 100 vozidel denně.

Dále vysvětlil, že změny v projektu, byly provedeny na základě připomínek samosprávy i příslušných správních úřadů. Úprava projektu ve vztahu k dominantnímu aspektu, tj. k dopravě, přinese snížení intenzity dopravy, což přinese snížení zatížení exhalacemi. Významné z tohoto hlediska je i řešení MHD. Variantní řešení v dokumentaci EIA nepřinesla z hlediska vlivů na ŽP optimální řešení. Proto bylo nové řešení MHD uplatněno v posudku a vyplývá z připomínek z procesu EIA.

K problematice denního osvětlení a oslunění je jako podmínka pro územní řízení navržen požadavek na předložení takového řešení, které splní normové hodnoty. Naplnění těchto hodnot vyplývá z obecně platných právních předpisů, které musí být investorem akceptovány. V této souvislosti připomněl i otázku umístění Domova důchodců, kterou se posudek rovněž zabývá.

Vlastní architektonické řešení objektu, např. z hlediska památkové ochrany, bude řešeno v další projektové přípravě stavby, ale nemělo by ovlivnit zásadní parametr ve vztahu k životnímu prostředí.

**Ing. Obluk** dále vysvětlil, proč požadoval (jako doplňující informaci pro zpracování posudku) předložení modelových výpočtů imisní situace v časovém horizontu r. 2006 (emisní parametry vozidel jsou méně příznivé než v r. 2010).

Sdělil, že rozdělení monobloku v ul. Technická bylo rovněž navrženo na základě připomínek z vyjádření k dokumentaci EIA.

Koeficient zeleně bude i ve „změnovém“ řešení naplněn.

Dále se **Ing. Obluk** omluvil **Prof. ing. arch. Lábusovi** a vysvětlil, že z časového hlediska nebylo možno do posudku zařadit schéma „změnového“ objektu. Jak se ukazuje na veřejném projednání, přináší to určité potíže pro orientaci účastníků veřejného projednání.

**Ing. Cibulková** vyzvala **Ing. Obluka**, aby potvrdil, že „změny“ v projektu jsou v posudku slovně popsány a chybí pouze schéma těchto změn a toto schéma bylo v počátku veřejného projednání promítnuto. Dotázala se, zda se ve „změnovém“ návrhu odlišuje významně uliční čára, výšková římsa, řešení dopravy v klidu, vjezdy do objektu a ostatní základní parametry stavby oproti stavbě, prezentované v dokumentaci EIA.

**Ing. Obluk** sdělil, že na základě připomínek z vyjádření došlo ke změně projektu např. k rozdělení monobloku na 2 bloky. Vysvětlil, že není posuzován nový projekt, ale jedná se o úpravu projektu, vzniklou na základě akceptace požadavků a připomínek jednotlivých subjektů v procesu EIA. Opětovně zdůraznil, že zcela dominantní je vyvolaná doprava a v „upraveném“ projektu došlo k redukci ploch a funkcí. Snižuje se tedy vyvolaná doprava a snižuje se zátěž z hlediska vlivů na životní prostředí. Nové řešení MHD oproti dokumentaci EIA je rovněž přínosem, původní řešení nebylo z hlediska především hlukové zátěže optimální (navýšení hlukové zátěže až o cca 8 dB). Z hlediska posuzování vlivů na životní prostředí se tedy nejedná o nový projekt. Tento projekt není v současné době schvalován, to nastane až při územním řízení.

Z hlediska hmot dojde také ke změnám projektu, ale zase se nejedná o negativní změny z hlediska vyvolané dopravy.

Závěrem Ing. Obluk shrnul, že navrhované „upravené“ řešení projektu se jeví z hlediska posuzování vlivů na životní prostředí jako příznivější.

**Ing. Ládyš** navázal na vystoupení předřečníka a vysvětlil, že všichni se vyjadřovali k dokumentaci EIA na základě určité specifikace projektu. Tuto dokumentaci posuzoval zpracovatel posudku. Na základě jeho hodnocení vznikly určité požadavky pro úpravu projektu. Tyto požadavky byly nadefinovány do návrhu stanoviska (např. snížení ploch, zvětšení odstupových vzdáleností) a toto řešení bylo v počátku veřejného projednání prezentováno Ing. arch. Dvořákem. Jedná se již o podobu projektu, která může být na základě výsledku procesu EIA podkladem pro zpracování podrobné dokumentace pro účely územního řízení.

**Místostarostka MČ Praha 6 Ing. Trnková** upozornila, že MČ měla řadu připomínek k dopravě. Snahou MČ bylo vymístění autobusové dopravy z Vítězného náměstí, což souvisí s prodloužením metra. Tato otázka ale nemůže být řešena v souvislosti s projednáváním stavby komplexu Dejvice – Center. Je nutno věřit v postupný vývoj situace. Uvedla, že je škoda opustit myšlenku „zavedení“ autobusů na Strahov do centra, ale i toto lze řešit při další projektové přípravě stavby.

Dále sdělila, že úprava projektu na 2 rozdělené bloky nevychází z požadavků a připomínek ve vyjádření jednotlivých subjektů v procesu EIA.

Na předchozí vystoupení reagoval **Ing. arch. Dvořák**. Seznámil se svým předpokladem ohledně výsledku procesu EIA. Ten by měl spočívat dle jeho názoru v komentáři k předložené dokumentaci EIA v písemné formě a sdělení podmínek pro vytvoření dokumentace pro územní řízení. MČ Praha 6 se bude vyjadřovat k dokumentaci pro účely územního a stavebního řízení. Na veřejné projednání bylo na základě doporučení zpracovatele posudku a odboru životního prostředí MHMP zpracována grafická forma toho, jak by objekt mohl vypadat v územní řízení. Je to vlastně vyznačení určité cesty na základě připomínek z procesu EIA.

Dále se obrátil na Ing. arch. Stejskalovou a připomněl, že v září byla přítomna spolu s arch. Musálkem a Mgr. Kněžínkem na jednání, při kterém byly stanoveny podmínky odboru památkové péče. Investor se domníval, že bylo dohodnuto rozdělení 2 objektů, čímž dojde k přiblížení koncepci prof. arch. Engela. Označil to jako jednoznačný posun, protože řada lidí kritizovala příčné umístění budovy škol a zamezení propojení mezi ul. Technickou a Dejvickou.

V otázkách zeleně je návrh odlišný v zachování všech stávajících stromů v ul. Šolínova (stromy stáří cca 25 let) a doplnění další řadou. Zvětšení odstupů bude mít několik pozitivních dopadů, např. v oblasti nároží u Domova důchodců. Dále dojde k lepšímu provětrávání ul. Šolínova.

Upozornil, že Vítězné náměstí je centrem města a náměstím, a z tohoto důvodu přísluší projektu určitá hustota a velikost.

Zásadní výškou je výška do Vítězného náměstí, která je dána výškou okolní zástavby (kóta 250,00 m). Ostatní výšky byly stanoveny zatím pouze v regulaci. O umístění navrhovaných nástaveb bude jednáno v dalším stupni projektové dokumentace. Základní hladina projektu je velmi vyrovnaná a pohybuje se na kótě 245,60 m, což je výška regulačních podmínek.

Poté následovala přestávka.

**Mgr. Hermann** požádal, zda by stanovisko MČ Praha 6 k posudku mohlo být předáno v následujícím týdnu po konání veřejného projednání po konzultačním jednání s investorem a projektantem.

**Ing. Žáková** vysvětlila, že lhůta pro zpracování posudku ještě pokračuje po veřejném projednání, takže MČ bude mít prostor pro zaslání vyjádření.

**Ing. Míka**, zpracovatel dopravní části projektu, reagoval na otázku úbytku parkovacích míst v ul. Rooseveltova.

Jako hlavní napojovací místo areálu byla zvolena křižovatka Jugoslávských partyzánů/ Šolínova, do které ústí ul. Rooseveltova s poměrně širokým středním parkovým pásem. Úbytek parkovacích míst je cca 12 míst a jeví se jako zanedbatelný a je kompenzován vznikem hromadného parkování v objektu.

**Ing. Obluk** odpověděl na otázku Ing. Janoty ohledně nezařazení požadované redukce parkovacích míst do návrhu stanoviska.

Požadavek na redukcii počtu parkovacích stání je možno do návrhu stanoviska zpracovat. Zpracovatel posudku vysvětlil, že pracoval s limitem vyvolané intenzity automobilů, kterou označil za lepší ve vztahu k funkčnosti objektu. Stejný počet parkovacích stání může totiž při jiné funkčnosti objektu vyvolat jinou intenzitu dopravy.

Dále se Ing. Obluk vyjádřil k připomínce Ing. Janoty ohledně krátkodobých imisních koncentrací NO<sub>2</sub>. V textové části posudku nebyly uvedeny rozdílné údaje oproti dílčímu hodnocení znečištění ovzduší pro časovou úroveň r. 2006. Na základě tohoto hodnocení lze konstatovat, že nárůstem „rozhodujících“ průměrných ročních koncentrací NO<sub>2</sub> nedojde k překročení imisního limitu a nárůsty jsou malé. V případě maximálních krátkodobých koncentrací dílčí podklad konstatoval, že dojde k překročení imisního limitu. Bylo komentováno, že toto překročení je akceptovatelné ve vztahu k charakteru koncentrací. Krátkodobé koncentrace mají hypotetický charakter při nejnepříznivějších rozptylových podmínkách. Limit povolené úrovně času (18 hodin/rok) pro překročení krátkodobého imisního limitu NO<sub>2</sub> je již ve stávajícím čase a bude i nadále překročen.

V dalších letech dojde ke snížení znečištění v dané lokalitě. Důležitá je i vazba na řešení dopravy v rámci „velké“ Prahy – městské okruhy, metro, terminál Dlouhá míle. Všechny tyto záležitosti ovlivní dopravu na okružní křižovatce

Vítězného náměstí. Ve výhledu lze rovněž uvažovat s lepšími emisními parametry vozidel ve vztahu ke zlepšení vozového parku.

Na připomínky ČVUT k dopravě odpovídal **Ing. Míka**.

Nejprve vysvětlil, že výpočet dopravy v klidu je v „upraveném“ projektu v souladu s vyhláškou č.26/1999 Sb. a v souladu s redukcí jednotlivých funkčních ploch.

K problematice hlavního vjezdu do objektu bylo uvedeno, že investor se návrhu hlavního vjezdu do areálu velmi pečlivě věnoval a toto navržené řešení je konečnou verzí několika variantních návrhů. Konečné řešení tedy spočívá v hlavním napojovacím vjezdu z ul. Jugoslávských partyzánů a vjezdu pro zásobování z ul. Evropská. Vjezdu z ul. Evropská je rovněž možno použít jako rezervního výjezdu pro osobní automobily. Ing. Míka zopakoval, že koncepce řešení dopravy je založena na napojovacím bodu z ul. Jugoslávských partyzánů s možností oboustranného výjezdu do Evropské ulice. Toto řešení je zvoleno i s ohledem na skutečnost ponechání MHD ve stávajícím stavu na hraně Evropské ul., aby se zabránilo vzájemné kolizi MHD a vjezdu do komplexu Dejvice – Center. Rovněž nepříznivě by se promítal kontakt s pěším proudem do vysokoškolských areálů. Svou roli hraje i přetížení severozápadního segmentu Vítězného náměstí.

K úbytku 120 parkovacích stání pro ČVUT Ing. Míka uvedl, že v rámci dopravní studie se zabývali komplexně vybilancováním požadavků na dopravu v klidu v celém navazujícím okolí ve všech segmentech. Každý z těchto segmentů se ale chová autonomně. V severozápadním segmentu jsou problémy dopravy v klidu v porovnání s ostatními minimální. Kapacita podzemních garáží vysokoškolských zařízení řeší deficit parkovacích míst v celém segmentu (od středu Vítězného náměstí až za objekty Fakulty architektury ČVUT, ulice Evropská, Jugoslávských partyzánů). Tento deficit je nízký, asi 100 – 200 parkovacích míst.

**Ing. Najman** se vyjádřil k deficitu 200 parkovacích stání pro ČVUT. Domníval se, že veřejné projednání není místem pro řešení smluvních vztahů mezi ČVUT, VŠCHT, Ministerstvem školství a investorem. Toto se musí probírat na samostatném bilaterálním jednání.

**Ing. arch. Beránek** konstatoval, že MČ Praha 6 neuvažuje s realizací podchodu pod ul. Jugoslávských partyzánů.

K problematice vjezdu do vysokých škol v návaznosti na pěší provoz se vyjádřil **Ing. Obluk**. Citoval, že umístění vjezdu je limitováno požadavkem na samostatný přístup do nového objektu ČVUT. Dílčí posun nebo nasměrování je možné řešit v souladu s dispozičními úpravami (na základě respektování požadavků k úpravě urbanisticko architektonického řešení záměru) v další přípravě stavby. Sdělil, že připomínku ČVUT pochopil v tom směru, že je nutno zamezit blízkému kontaktu vjezdu a pěšího provozu a v posudku na ni bylo reagováno. Je nutné najít optimální řešení při další projektové přípravě stavby ve vazbě na definitivní řešení stavby. Domníval se, že řešení tohoto problému je možné a zásadní vlivy na životní prostředí mít nebude. Je možné najít takové řešení, které bude z hlediska komfortu pěšího proudu méně kolizní.

Na připomínky ČVUT ohledně osvětlení a oslunění odpověděl **Ing. Obluk**. Do návrhu stanoviska je zakotven požadavek, aby na základě detailní studie

konečného řešení návrhu bylo doloženo splnění normových hodnot pro osvětlení a oslunění.

**Prof. Ing. arch. Lábus** uvedl, že na veřejném projednání se hovoří o redukcí počtu parkovacích míst, ale ČVUT na tuto redukcí nepřistoupila. Z hlediska deficitu parkovacích kapacit ČVUT i VŠCHT je nutno si uvědomit, že vysoké školy nemají podzemní garáže. V budoucnu vznikne v území další významný zdroj individuální automobilové dopravy – Národní technická knihovna. Ta sice bude své potřeby řešit na svém pozemku, ale je nutno si uvědomit, že v celém území pracujeme s normovými hodnotami při významné redukcí počtu parkovacích míst vzhledem k blízkosti metra. O potřebě parkovišť pro celý posuzovaný segment vypovídá vlastně zaplnění stávajících parkovacích ploch, které budou po realizaci záměru odstraněny.

**Doc. RNDr. Staněk** sdělil, že celé projednávání záměru vede k postupnému snižování počtu parkovacích míst a obrátce automobilů. Původní předpoklad byl 3500, nyní je potřeba parkovacích míst nižší. Na stávajícím povrchovém parkovišti neparkuje žádný ze studentů ani zaměstnanců VŠCHT. V procesu EIA nelze řešit detailní potřebu parkovacích míst pro jednotlivé subjekty, to si musí vysoké školy vyřešit na jednáních s investorem.

**Ing. arch. Dvořák** upozornil, že dle jeho zkušeností není povrchové parkoviště v severozápadním segmentu plně obsazeno.


**Ing. Obluk** zmínil, že v rámci objektivit vnímal požadavky vysokých škol na parkování. Rámcová smlouva byla ale zřejmě uzavírána v době jiné představy o objektu než je v dokumentaci EIA a jiná než v budoucí dokumentaci pro územní řízení, která vznikne na základě podmínek z procesu EIA. Záležitost počtu parkovacích stání pro ČVUT i VŠCHT je otázka dalšího smluvního vztahu a jako zpracovatel posudku pouze naznačil zájem na snižování intenzity dopravy. Na druhé straně naznačil, že počet parkovacích míst by měl být optimalizován i z hlediska požadavků vysokých škol, čímž byla míněna dohoda, vycházející ze skutečnosti změny podoby původního záměru. Proto je třeba požadavky na počet parkovacích míst vybilancovat a tuto záležitost nelze řešit na veřejném projednání.

### III. Závěr

Veřejné projednání proběhlo ve smyslu zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. Veřejného projednání se zúčastnila veřejnost v počtu cca 60 osob. Uvedený záměr byl projednán ze všech podstatných hledisek a byla naplněna zákonná ustanovení pro veřejné projednání posudku a současně dokumentace k záměru „Akademický a komerční komplex budov Dejvice – Center, Praha 6“.

Zpracovatel dokumentace i posudku označili záměr za přijatelný z hlediska vlivů na životní prostředí při splnění navržených podmínek pro minimalizaci a kompenzaci vlivů na životní prostředí.

Zástupci územních samosprávných celků, dotčených správních úřadů, zástupci vysokých škol i veřejnosti se aktivně zúčastnili diskuze, která byla zaměřena především na problematiku dopravy a dispozičních úprav záměru, které vyplynuly z průběhu procesu posuzování vlivů na životní prostředí.

  
Zpracovala: Ing. Ivana Žáková  
pověřená řízením veřejného projednání

**Magistrát hl. m. Prahy  
odbor životního prostředí  
Mariánské nám. 2  
Praha 1**