

Praha dne 25. března 2019
Č. j.: MZP/2019/710/865
Vyřizuje: Ing. Benková
Tel.: 267 122 486
E-mail: Barbora.Benkova@mzp.cz

Rozdělovník

STANOVISKO

Ministerstva životního prostředí

podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí
a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů
na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů

k návrhu koncepce

„Plán udržitelné mobility Prahy a okolí“

verze po veřejném projednání – únor 2019

Předkladatel koncepce: Hlavní město Praha
Mariánské náměstí 2
110 01 Praha 1

Zpracovatel hodnocení: EIA SERVIS s.r.o.
U Malše 20
370 01 České Budějovice

Hlavní řešitel: Mgr. Pavla Dušková
(*autorizace dle § 19 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále také „zákon o posuzování vlivů na životní prostředí“), rozhodnutí MŽP č. j. 87741/ENV/15 ze dne 14. 12. 2015*)

Spolupráce interní:

RNDr. Vojtěch Vyhnálek, CSc.

(autorizace dle § 19 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, osvědčení MŽP č. j. 2721/4692/OEP/92/93, prodlouženo č. j. 45099/ENV/06, 108951/ENV/10, 40636/ENV/15)

Mgr. Radomír Mužík

(autorizace ke zpracování dokumentace a posudku dle § 19 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, osvědčení MŽP č. j. 39738/ENV/10, prodlouženo č. j. 80105/ENV/14)

Ing. Alexandra Čurnová

(autorizace ke zpracování dokumentace a posudku dle § 19 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, osvědčení MŽP č. j. 39884/ENV/10, prodlouženo č. j. 74091/ENV/14)

Mgr. Alexandra Příbylová

Spolupráce externí:

ATEM – Ateliér ekologických modelů s.r.o.

Roztylská 1860/1

148 00 Praha 4

Mgr. Jan Karel

(autorizace dle § 19 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, osvědčení MŽP č. j. 88948/ENV/14; osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví dle § 19 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, č. osv. 3/2015)

Mgr. Radek Jareš

(autorizace dle § 19 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, osvědčení MŽP č. j. 112632/ENV/10, prodlouženo č. j. 38212/ENV/15)

Mgr. Robert Polák

(osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví dle §19 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, č. osv. 2/2015; osvědčení o autorizaci ke zpracování rozptylových studií, autorizace MŽP č. j. 2733/780/10/KS)

Ing. Josef Martinovský

(osvědčení o autorizaci ke zpracování rozptylových studií, autorizace MŽP č. j. 64139/ENV/14)

Ing. Eva Smolová

(osvědčení o autorizaci ke zpracování rozptylových studií, autorizace MŽP č. j. 46712/ENV/15)

Stručný popis koncepce:

Plán udržitelné mobility Prahy a okolí (dále také „koncepce“) představuje základní koncepční materiál hlavního města Prahy v oblasti dopravního plánování. Je zpracován pro Pražskou metropolitní oblast zahrnující hlavní město Prahu a část Středočeského kraje, která je na hlavní město funkčně vázána silnými dojezdovými vazbami. Pro území hlavního města Prahy je podrobnost řešení vyšší, pro Pražskou metropolitní oblast ve Středočeském kraji jsou řešeny především mezikrajské relace s Prahou.

Plán udržitelné mobility Prahy a okolí má tři základní části: Analýzu, Dopravní politiku a Návrh.

Analytická část obsahuje poznatky o dopravní situaci v Pražské metropolitní oblasti včetně souhrnu strategických dokumentů Evropské unie, České republiky i hlavního města Prahy. Obsahuje data o infrastruktuře a provozu dopravy i mobilitě uživatelů. Uvádí také souvislosti dopravy s příbuznými obory, jako je oblast životního prostředí, lidského zdraví, urbanismu či ekonomiky města. Analytická část je zakončena SWOT analýzou.

Dopravní politika stanovuje strategický rámec pro identifikaci potřebných projektů do návrhu a definuje 7 strategických cílů včetně indikátorů pro oblast dopravy, které vyplývají z obecných principů plánování udržitelné mobility, a skrze prioritní osy je propojuje s problémovými oblastmi definovanými v dokumentu Analýza.

Strategické cíle:

1. Snížení prostorové náročnosti dopravy
2. Snížení uhlíkové stopy
3. Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
4. Zvýšení bezpečnosti

5. Zvýšení finanční udržitelnosti
6. Zlepšení lidského zdraví
7. Zlepšení dostupnosti dopravy

Prioritní osy:

- A. Preferování veřejné dopravy a rozvoj kolejové dopravy
- B. Provázanost veřejné dopravy s ostatními druhy dopravy
- C. Snížení citlivosti a zmírnění kapacitních problémů v dopravní síti
- D. Nová propojení pro různé druhy dopravy
- E. Podpora chůze a dopravní cyklistiky
- F. Optimalizace zásobování města
- G. Zlepšení přístupnosti dopravy, dopravní infrastruktury a veřejných prostranství pro různé skupiny obyvatel
- H. Zlepšení kvality veřejných prostranství
- I. Snížení znečištění ovzduší, hlukové zátěže a uhlíkové stopy
- J. Snížení prostorových nároků dopravy
- K. Snížení dopravní nehodovosti
- L. Finanční udržitelnost dopravního systému
- M. Procesní podpora udržitelné mobility a efektivní správy města
- N. Udržitelný územní rozvoj Pražské metropolitní oblasti
- O. Ekonomický rozvoj města

Prioritní osy rozpracovávají strategické cíle do oblastí opatření, tedy blíže ke konkrétním nástrojům dopravní politiky.

- Oblast 1 – Kolejová infrastruktura
- Oblast 2 – Silniční infrastruktura
- Oblast 3 – Organizace a regulace dopravy
- Oblast 4 – Multimodální cestování
- Oblast 5 – Doprava a veřejný prostor
- Oblast 6 – Provoz veřejné dopravy
- Oblast 7 – Procesy v mobilitě

Návrhová část koncepce obsahuje celkem 242 opatření, která byla vyhodnocena jako přínosná a rovněž splnila podmínku finanční udržitelnosti.

Průběh posuzování:

Oznámení koncepce Plán udržitelné mobility Prahy a okolí, zpracované dle přílohy č. 7 k zákonu o posuzování vlivů na životní prostředí, bylo dne 4. 9. 2017 předloženo ve finálním znění příslušnému úřadu, Ministerstvu životního prostředí (dále také „MŽP“). Po kontrole

náležitostí byla dotčeným orgánům a dotčeným územním samosprávným celkům rozeslána informace o oznámení s upozorněním na možnost vyjádřit se k oznámení koncepce. Oznámení koncepce bylo také zveřejněno v Informačním systému SEA.

Zjišťovací řízení k předmětné koncepci bylo zahájeno dne 27. 9. 2017 zveřejněním informace o oznámení koncepce a o tom, kdy a kde je možné do něj nahlížet, na úřední desce Magistrátu hlavního města Prahy. Informace o oznámení koncepce byla rovněž zveřejněna v Informačním systému SEA (https://portal.cenia.cz/eiasea/view/SEA100_koncepce) s kódem koncepce MZP253K a zaslána dotčeným územním samosprávným celkům pro zveřejnění na úředních deskách. Zjišťovací řízení bylo ukončeno dne 31. 10. 2017 vydáním závěru zjišťovacího řízení (č. j. MZP/2017/710/2089).

Návrh koncepce včetně vyhodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví (dále také „vyhodnocení SEA“) byl ve finálním znění, upraveném a doplněném dle požadavků MŽP, předložen příslušnému úřadu dne 9. 11. 2018. Po kontrole náležitostí byla dotčeným orgánům a dotčeným územním samosprávným celkům rozeslána informace o návrhu koncepce spolu s upozorněním na možnost vyjádřit se k návrhu koncepce. Návrh koncepce včetně vyhodnocení SEA byl zveřejněn podle ustanovení § 16 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Veřejné projednání se konalo dne 12. 12. 2018 od 15:00 hod. v Centru architektury a městského plánování (CAMP) v Praze. Zápis z veřejného projednání obdrželo MŽP dne 19. 12. 2018. Vypořádání doručených vyjádření, které je jedním z nezbytných podkladů pro vydání stanoviska SEA, obdrželo MŽP od předkladatele koncepce dne 5. 3. 2019.

Stručný popis posuzování:

Vyhodnocení SEA bylo zpracováno v souladu se zákonem o posuzování vlivů na životní prostředí, v rozsahu přílohy č. 9 k tomuto zákonu, která stanoví náležitosti vyhodnocení koncepce z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, a dle požadavků na jeho obsah a rozsah uvedených v závěru zjišťovacího řízení vydaného podle § 10d zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

Základními metodickými východisky pro zpracování vyhodnocení SEA byly:

- Metodika posuzování vlivů koncepcí na životní prostředí (Věstník MŽP 8/2004),
- Metodika vyhodnocení vlivů PÚR a ZÚR na životní prostředí (Věstník MŽP 2/2015).

Pro identifikaci vlivů, resp. potenciálních rizik negativních dopadů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví byly využity „maticové“ hodnotící tabulky. Při hodnocení opatření bylo posouzeno očekávané ovlivnění jednotlivých složek životního prostředí (klimatu a ovzduší, půd, a to jak zemědělského půdního fondu, tak pozemků určených k plnění funkce lesa, horninového prostředí, vod, biologické rozmanitosti, krajiny, hmotného majetku a kulturních památek) a veřejného zdraví, přičemž byla použita semikvantitativní stupnice zahrnující

hodnoty od -2, -1, 0, +1 do +2. Rozlišovány tedy byly vlivy potenciálně pozitivní (+) a negativní (-) a jejich významnost byla kvantifikována číselně hodnotami 1 a 2. Hodnota „0“ indikuje žádné či zanedbatelné vlivy. Vlivy byly rovněž rozlišovány z hlediska rozsahu a doby působení. Kumulativní a synergické vlivy byly vyhodnoceny na základě identifikace stávajících a navrhovaných záměrů s potenciálními kumulativními a synergickými vlivy, dále pak souhrnně na jednotlivé složky životního prostředí a také ve vztahu k jednotlivým opatřením navrhovaným koncepcí.

U řady opatření navrhovaných koncepcí (resp. záměrů) již proběhlo posuzování vlivů záměru na životní prostředí dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí (dále jen „proces EIA“). Při posuzování vlivů předmětné koncepce tedy byly využity údaje i z jiných posuzování.

Příslušné úřady vyloučily významný vliv na lokality soustavy NATURA 2000. Součástí procesu posuzování vlivů koncepce tedy nebylo posouzení vlivu koncepce na předmět ochrany a celistvost evropsky významné lokality a ptačí oblasti ve smyslu ustanovení § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o ochraně přírody a krajiny“).

Podkladem pro vydání tohoto stanoviska byly kromě upraveného návrhu koncepce, jehož nedílnou součástí je vyhodnocení SEA, také vyjádření k němu podaná, závěry veřejného projednání a vypořádání všech obdržených vyjádření.

Závěry posuzování:

Cíle Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí jsou převážně v souladu s principy udržitelného rozvoje a měly by přispívat ke snížení zatížení životního prostředí v Pražské metropolitní oblasti. Cíle jsou zaměřeny převážně na podporu veřejné dopravy. Z hlediska automobilové dopravy se jedná o snahu snížit počet automobilů v centrální části Prahy realizací nových staveb (zejména Pražského a Městského okruhu), zvýšení bezpečnosti v dopravě, zlepšení návaznosti různých druhů dopravy apod. Potenciální pozitivní vlivy lze očekávat především v oblasti kvality ovzduší a veřejného zdraví.

Potenciální významné negativní vlivy lze očekávat při realizaci záměrů nových silnic a železnic. Jedná se především o potenciální negativní vlivy na vody, půdy, krajinu, hmotný majetek a kulturní památky. Odpovídající ochrana jednotlivých složek životního prostředí a veřejného zdraví bude u těchto aktivit nadále zajišťována v příslušných správních řízeních (územní řízení, stavební řízení), případně v procesech EIA. Některá opatření (záměry) navrhovaná koncepcí již procesem EIA prošla, přičemž byla vyhodnocena jako akceptovatelná.

Při zkapacitňování stávajících železničních tratí, realizaci tramvajových tratí, budování záchytných parkovišť či při realizaci cyklostezek lze očekávat spíše potenciální mírné negativní vlivy, a to především na půdy, vody, přírodu, obyvatele a hmotný majetek a kulturní památky. Na horninové prostředí lze očekávat potenciální mírné negativní vlivy zejména při realizaci

podzemních dopravních staveb (např. metro) i potenciální významné negativní vlivy např. při budování železničních tratí či tzv. Rychlých spojení.

Řada opatření navrhovaných koncepcí je organizačně technického charakteru. Jedná se především o opatření z oblasti Organizace a regulace dopravy, Multimodální cestování, Provoz veřejné dopravy a Procesy v mobilitě. Tato opatření vykazují převážně potenciální sekundární pozitivní vlivy na kvalitu ovzduší a veřejné zdraví.

Z hlediska vlivů na veřejné zdraví lze celkově konstatovat, že realizace Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí bude přínosem pro ochranu veřejného zdraví a že v jejím důsledku nevznikne nepřijatelné zdravotní riziko u žádné obytné či jinak chráněné zástavby.

Kumulativní a synergické vlivy byly vyhodnoceny převážně jako potenciálně mírně negativní na obyvatele (hluk, ovzduší) a krajinný ráz. U některých opatření, především z oblasti kolejové a silniční infrastruktury, lze očekávat i potenciální významně negativní kumulativní a synergické vlivy.

V dotčeném území budou i další aktivity financované z jiných zdrojů. Bude tak docházet k sekundárním, synergickým a kumulativním vlivům na životní prostředí. Konkrétní vlivy jednotlivých aktivit však bude možné do určité míry identifikovat pouze v místě realizace a provozu konkrétní aktivity.

Přeshraniční vlivy Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí nejsou předpokládány.

Celkově je možné konstatovat, že Plán udržitelné mobility Prahy a okolí nevykazuje takové závažné vlivy na životní prostředí či veřejné zdraví, které by mohly být důvodem pro jeho neschválení. Vyhodnocení SEA u jednotlivých opatření s potenciálními mírnými i významnými negativními vlivy stanovuje požadavky (opatření) zajišťující odpovídající ochranu jednotlivých složek životního prostředí a veřejného zdraví při realizaci koncepce. Na úrovni koncepce tak byla navržena vhodná opatření pro předcházení, vyloučení, snížení a kompenzaci zjištěných potenciálních negativních vlivů, přičemž další opatření mohou být navrhována postupně při zjištění dalších možných negativních vlivů na dalších úrovních plánování nebo projektové přípravy.

Ministerstvo životního prostředí jako příslušný úřad podle ustanovení § 21 písm. d) zákona o posuzování vlivů na životní prostředí na základě upraveného návrhu koncepce včetně vyhodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, vyjádření k němu podaných a závěrů veřejného projednání vydává postupem podle ustanovení § 10g tohoto zákona z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí:

SOUHLASNÉ STANOVISKO

k návrhu koncepce

„Plán udržitelné mobility Prahy a okolí“

a stanoví podle ustanovení § 10g odst. 2 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí následující požadavky, kterými budou zároveň zajištěny minimální možné dopady realizace Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí na životní prostředí a veřejné zdraví.

1. U všech záměrů dopravní infrastruktury optimalizovat trasu v rámci stanoveného koridoru v příslušné územně plánovací dokumentaci s cílem minimalizace potenciálních negativních vlivů na životní prostředí a na obyvatele v dotčeném území.
2. U silničních záměrů v místech přiblížení komunikace k obytné zástavbě realizovat opatření ke snížení jejich imisních příspěvků (např. vegetační bariéry).
3. U tunelových záměrů optimalizovat řešení tunelových a povrchových úseků včetně mimoúrovňových křižovatek s cílem minimalizace vlivů na obytnou zástavbu.
4. U všech záměrů (staveb) dopravní infrastruktury zajistit splnění hlukových limitů u veškeré dotčené chráněné zástavby.
5. U silničních záměrů zajistit splnění hlukových limitů nejen u vlastní stavby, ale také u navazujících komunikací, na nichž dojde v důsledku realizace předmětného záměru k nárůstu intenzit automobilové dopravy.
6. U nových stavebních záměrů (zejména skladů, logistických center apod.) podél tras silničních komunikací zohlednit riziko nárůstu automobilové dopravy na komunikaci a s tím spojené navýšení imisní a hlukové zátěže. V případě, že existuje riziko navýšení zátěže nad úroveň limitu, nové stavební záměry podél komunikací nenavrhnout a zároveň plochy pro tyto záměry vypustit z příslušné územně plánovací dokumentace.
7. Po zohlednění dílčích opatření směřujících k redukcí objemu individuální automobilové dopravy prověřit splnění strategického cíle č. 2 Snížení uhlíkové stopy a v případě rizika nesplnění cíle preferovat či posílit opatření směřující k redukcí emisí skleníkových plynů.

8. V navazujících dokumentech, které budou detailněji zpracovávat opatření Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí je potřeba zohlednit přípravu nového Programu zlepšování kvality ovzduší v rámci prioritizace a provádění jednotlivých opatření.
9. Podporovat nasazení moderních tramvajových a železničních souprav s nižším hlukovým potenciálem.
10. U záměrů dopravní infrastruktury minimalizovat dělící efekt komunikace, zachovat či posílit místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.
11. V místech přiblížení nových dopravních (zejména silničních) záměrů k obytné zástavbě zohlednit též psychologický efekt stavby a vliv na pohodu bydlení, pohledově oddělit stavbu od obytných domů, např. vhodným ozeleněním tělesa komunikace.
12. Při realizaci tramvajových tratí v prostoru stávajících uličních koridorů realizovat opatření k zajištění dopravní bezpečnosti všech účastníků provozu.
13. U silničních záměrů realizovat dopravně-bezpečnostní opatření nejen u vlastní stavby, ale také u navazujících komunikací, na nichž dojde v důsledku realizace předmětného záměru k nárůstu intenzit automobilové dopravy.
14. Podporovat opatření pro posilování významu a bezpečnosti pěší a cyklistické dopravy.
15. Při realizaci nových cyklostezek a cyklotras mimo zastavěné území v maximální možné míře využívat stávající polní a lesní cesty.
16. Při umísťování nových záměrů dopravní infrastruktury včetně rozšiřování stávajících preferovat území mimo záplavová území, ochranná pásma vodních zdrojů a chráněné oblasti přirozené akumulace vod. V případě záměrů v záplavových územích zpracovat hydrologické posouzení s ohledem na průchod povodňových vod. U nových záměrů podzemní dopravní infrastruktury nebo záměrů v ochranných pásmech vodních zdrojů zpracovat hydrogeologické posouzení.
17. Při umísťování nových záměrů dopravní infrastruktury včetně rozšiřování stávajících preferovat území mimo poddolovaná území, území se sesuvy, chráněná ložisková území, dobývací prostory a ložiska nerostných surovin. U nových záměrů dopravní infrastruktury umísťovaných v poddolovaných územích a územích se sesuvy zpracovat báňsko-historický posudek. V případě zásahu do chráněných ložiskových území, dobývacích prostor a ložisek nerostných surovin zpracovat podrobný inženýrskogeologický průzkum.
18. Při plánování a realizaci konkrétních opatření (záměrů) minimalizovat zábor zemědělského půdního fondu v I. a II. třídě ochrany.
19. Při plánování a realizaci konkrétních opatření (záměrů) minimalizovat zábor a zásahy do pozemků určených k plnění funkcí lesa, zejména lesů zvláštního určení a lesů ochranných.
20. Při navrhování nových a úpravách stávajících záměrů dopravní infrastruktury se vyvarovat zásahů do zvláště chráněných území (dále jen „ZCHÚ“) a jejich ochranných

pásem. Není-li toto možné, zásahy do chráněných území a jejich ochranných pásem alespoň minimalizovat.

21. V případě opatření zasahujících do ZCHÚ a jejich ochranných pásem spolupracovat s orgány ochrany přírody a po dohodě s nimi zvážit potřebnost provedení biologického průzkumu.
22. Při plánování a realizaci opatření vyloučit, případně minimalizovat zásahy do prvků územního systému ekologické stability (dále jen „ÚSES“) a významných krajinných prvků. V případě křížení s biokoridory ÚSES navrhnout optimální technické řešení průchodu tak, aby byla co možná nejméně ovlivněna funkčnost biokoridoru. V případě úprav stávající dopravní infrastruktury zlepšit průchodnost biokoridorů.
23. U nových záměrů řešit zmírňování dopadů na další fragmentaci krajiny a biotopů především vhodným technickým řešením mostů, propustků a dalších objektů tak, aby umožňovaly bezpečnou migraci živočichů. V migračně významných územích zajistit prostupnost dopravního tělesa zejména s ohledem na velké druhy savců.
24. Před realizací nových záměrů dopravní infrastruktury v koridorech umístěných do území se zvýšenou ochranou krajinného rázu zpracovat hodnocení vlivů na krajinný ráz.
25. V rámci přípravy konkrétních opatření (záměrů) minimalizovat kumulativní vlivy na krajinný ráz s ostatními stávajícími nebo navrhovanými záměry (především čtyřproudé silnice, dvoukolejné tratě, elektrické vedení vysokého napětí) vhodným začleněním opatření do krajiny.
26. Při realizaci opatření minimalizovat kácení dřevin rostoucích mimo les a navrhovat a realizovat adekvátní náhradní výsadbu. Zejména podporovat ochranu stávající zeleně podél komunikací a maximálně možnou výsadbu zeleně nové.
27. Při plánování a realizaci opatření (včetně úprav veřejných prostor) souvisejících s nemovitými kulturními památkami spolupracovat s orgány státní památkové péče.
28. Při realizaci záměrů dopravní infrastruktury vyloučit zásahy a negativní vlivy (včetně vibrací) do přítomných nemovitých kulturních památek.
29. Při realizaci opatření respektovat kulturně historické hodnoty řešeného území a předcházet střetům se zájmy státní památkové péče.
30. Při přípravě a realizaci opatření koncepčního a organizačního charakteru (např. dlouhodobých uzavírek silnic či zavádění nízkoemisních zón) minimalizovat kumulativní a synergické vlivy hluku a emisí do ovzduší na obyvatele s ostatními plánovanými a stávajícími záměry v území.
31. Při realizaci koncepce, resp. při přípravě a realizaci jednotlivých opatření, jež budou naplňovat navrhované cíle a priority předmětné koncepce, uplatňovat kritéria pro výběr projektů uvedená v kapitole 11 vyhodnocení SEA.

32. Zajistit a zveřejnit opatření pro sledování a rozbor vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví dle ustanovení § 10h zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Sledovat vývoj kvality životního prostředí v dotčeném území na základě monitorovacích indikátorů uvedených v kapitole 9 vyhodnocení SEA. V pravidelných intervalech vyhodnocovat vliv implementace koncepce včetně vlivů na životní prostředí se zveřejňováním souhrnné zprávy. V případě zjištění významných negativních vlivů na životní prostředí provádět průběžnou aktualizaci této koncepce a dodržovat další povinnosti vyplývající z výše uvedeného ustanovení.
- 33. Předkladatel koncepce zveřejní na svých internetových stránkách vypořádání veškerých obdržných vyjádření a připomínek, a to jak k návrhu koncepce, tak i k jejímu vyhodnocení a zveřejní schválenou koncepci. Dále zpracuje odůvodnění podle ustanovení § 10g odst. 4 věty druhé zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, resp. prohlášení dle ustanovení § 10g odst. 5 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí a též jej zveřejní.**

Toto stanovisko není závazným stanoviskem ani rozhodnutím vydaným ve správním řízení a nelze se proti němu odvolat.

Mgr. Evžen DOLEŽAL

ředitel odboru
posuzování vlivů na životní prostředí
a integrované prevence
podepsáno elektronicky