



PID

HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
MAGISTRÁT HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
ODBOR OCHRANY PROSTŘEDÍ

Váš dopis zn. SZn. Vyřizuje/linka Datum
S-MHMP-276455/2005/OOP/VI/EIA/169-7/Be Ing. Beranová/4443 9.8.2007

Zápis

z veřejného projednání posudku a současně dokumentace záměru

Podzemní garáže na náměstí Jiřího z Poděbrad, Praha 3, k.ú. Vinohrady

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

I. Základní údaje

1. Průběh posuzování před veřejným projednáním

- 20.12.2005 obdržel odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy jako příslušný úřad oznámení dle § 6 zákona.
- 4.1.2006 bylo příslušným úřadem zahájeno zjišťovací řízení a oznámení bylo rozesláno dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům. Informace o oznámení byla zveřejněna v souladu s požadavky § 16 zákona.
- 27.3.2006 vydal příslušný úřad závěr zjišťovacího řízení s tím, že předložený záměr bude dále posuzován podle zákona a upřesnil informace, které je vhodné uvést do dokumentace.
- 27.12.2006 oznamovatel předal příslušnému úřadu dle § 8 zpracovanou dokumentaci.
- 3.1.2007 byla tato dokumentace rozeslána k vyjádření dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům. Informace o dokumentaci byla zveřejněna v souladu s požadavky § 16 zákona.
- 28.2.2007 doručil odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy dokumentaci zpracovateli posudku a následně smluvně zajistil jeho zpracování v souladu s § 8 odst. 4 a § 9 odst. 1.
- 6.6.2007 obdržel příslušný úřad zpracovaný posudek.
- 15.6.2007 rozeslal odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy posudek k vyjádření dotčeným územním samosprávným celkům a dotčených

správním úřadům. Zároveň byla zveřejněna informace o posudku v souladu s § 16 zákona.

- 27. 6. 2007 byla rozeslána pozvánka na veřejné projednání s termínem 12.7.2007. Příslušný úřad však zjistil, že informace nebyla zveřejněna v souladu s požadavky zákona (nebyla zveřejněna na úřední desce MČ Praha 3), proto veřejné projednání zrušil. Nově bylo oznámeno konání veřejného projednání na 2.8.2007. Informace o místě a času konání veřejného projednání byla již zveřejněna dle požadavků §. 16 zákona.

2. Místo a čas veřejného projednání

Veřejné projednání posudku se uskutečnilo 2. 8. 2007 od 16:00 hodin v zasedací místnosti Úřadu městské části Praha 3 (Havlíčkovo nám. 9, Praha 3).

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. Marie Beranová, zaměstnankyně oddělení posuzování vlivů na životní prostředí odboru ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy.

4. Účastníci veřejného projednání

- oznamovatel a dotčený územní samosprávný celek:
Zdeněk Lochman – zástupce starosty MČ Praha 3
Ing. arch. Zdeněk Fikar – ved. odboru územního rozvoje MČ Praha 3
- zpracovatel dokumentace:
Ing. Bohumil Sulek, CSc.
- zpracovatelka posudku:
RNDr. Naděžda Pízová
- dotčené správní úřady:
 - odbor ochrany ovzduší Magistrátu hlavního města Prahy:
Ing. Janota – ved. odd. ochrany ovzduší
Ing. Němečková – odd. ochrany přírody a krajiny
- příslušný úřad:
Magistrát hlavního města Prahy:
Ing. Jana Cibulková, ved. odd. posuzování vlivů na ŽP odboru ochrany prostředí
Ing. Marie Beranová, odd. posuzování vlivů na ŽP odboru ochrany prostředí
- Dále se veřejného projednání zúčastnilo asi 20 osob z veřejnosti.

II. Průběh veřejného projednání

Ing. Beranová zahájila veřejné projednání. Představila jednotlivé účastníky veřejného projednání a seznámila přítomné se smyslem a cílem posuzování vlivů na životní prostředí. Dále provedla časovou rekapitulaci procesu posuzování projednávaného záměru.

Zástupce starostky MČ Praha 3 Zdeněk Lochman nejprve uvedl, že městská část dlouhodobě pracuje na projektu parkování v klidu. Součástí je i projekt zavedení zón placeného stání, které má být spuštěno 1. října 2007. Celý projekt parkování v klidu a zón placeného stání má sloužit zvláště ke zklidnění provozu v ulicích. Součástí projektu je i budování garážových stání a garáží. Uvedl, že je přesvědčen, že právě v lokalitě náměstí Jiřího z Poděbrad je nutné řešit výstavbu garáží, protože tato lokalita je co se týká parkovacích stání plně vytížena. Městská část respektuje přípustné hranice pohybu vozidel a dopady na hlukové poměry v okolí lokality, a proto jménem městské části navrhl, že garáže budou v poměru 75 % stání ve prospěch rezidentů a 25 % ve prospěch návštěvníků. Dále zaručil, že městská část objedná projekt, který navrhne upravit některou z přilehlých ulic (zřejmě ulici Lucemburskou) tak, aby se snížil počet parkovacích míst zhruba o 100 ve prospěch veřejných prostranství, ve prospěch zeleně a klidu.

Ing. Sulek, CSc. seznámil účastníky s obsahem dokumentace EIA a s nejzávažnějšími vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví tak, jak je uvedeno v dokumentaci. Uvedl, že stavba je v jedné variantě a určujícím prvkem projektu je skutečnost, že garáže se mají stavět v místě, kde v současnosti je kryt civilní obrany, který je využíván jako podzemní parkoviště pro 30 osobních automobilů. Uvedl, že rampy z garáží vedou do ul. Milešovské, která bude jednosměrná od Lucemburaké po Vinohradskou ulici. To je výsledkem zjišťovacího řízení, v oznámení tato ulice nebyla jednosměrná a v důsledku toho na některých místech byly vypočteny nárůsty hluku takové, které považovala hygienická stanice za vysoké a uložila přepracovat řešení tak, aby nárůst byl maximálně do 1 dB. Nejdůležitější vlivy jsou hlukové vlivy a vlivy na kvalitu ovzduší, které byly hodnoceny specializovanými studii pomocí matematických modelů. To dává předběžný obraz o budoucí situaci, nicméně je to jediný způsob, který je k dispozici k vyhodnocení stavu v roce 2010 nebo jiných letech budoucnosti. Na základě těchto studií se dá říci, že v daném území bez provedení garáží jsou v zásadě dodržovány imisní limity pro oxid dusičitý pro dlouhodobé koncentrace. U dlouhodobých koncentrací prachu a benzenu jsou také plněny limity. Vypočtené nárůsty se pohybují pod limity a nezpůsobí překračování imisních limitů. U krátkodobých koncentrací oxidu dusičitého bylo v místě stavby vypočteno překročení imisních limitů. Ke krátkodobým imisním limitům lze říci, že jsou počítány tak, že každý bod je počítán samostatně pro nejhorší možné podmínky a pro provoz všech možných zdrojů. Každý bod tedy může být vypočten pro jinou dobu a hodnoty jsou hodnotami maximálními, které nemusí v území nastat.

V hluku je situace v území taková, že v některých bodech jsou již dnes překračovány imisní limity. Je to nejvíce způsobeno provozem na Vinohradské ulici. Nárůsty dle modelového hodnocení v důsledku dopravy související s garážemi se bude pohybovat do 1 dB dle požadavků hygienické služby. Zpracovatelé ještě byli požádáni o hodnocení rozdílu ve stavu, kdy by byl (celá dokumentace je zpracována na poměr 50 rezidenti a 50 návštěvníci) stav rezidenti 75 : 25% návštěvníci. To znamená výrazné snížení počtu vozidel, které vjíždějí do parkoviště (počet poklesne na polovinu). To se projeví v nižších nárůstech hluku.

RNDr. Pízová seznámila s cíli posudku. Stručně zhodnotila dokumentaci, posoudila navržená opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí a vyjádřila se k vyjádřením jednotlivých subjektů. Dokumentaci považuje za komplexní. Připomínky byly z velké části

formálního rázu a jejich řešení jsou zakotvena do návrhu stanoviska jako podmínky pro další stupně projektové dokumentace. Základní připomínky byly především otázky týkající se dopravy, hluku a emisí. Ostatní připomínky jsou méně závažné. Základními požadavky, které bylo nutno vyřešit, jsou koncepce – proč jsou garáže stavěny, za jakým účelem a co bude výsledkem jejich provozu. Tedy poměr mezi rezidenty, abonenty a návštěvníky. To je důležité z důvodu různé obrátkovosti. Po jednání s investorem se poměr změní ve prospěch rezidentů (tedy obyvatel bydlících v okolí), pouze 25 % kapacity bude využíváno veřejností. Tímto řešením se snížil podíl vyvolané dopravy záměrem zhruba na polovinu (pův. objem 2000 aut denně, nově 1230 aut, tedy asi 2500 jízd). Tím se sníží i hlučnost. Byla vypracována nová hluková studie a bylo zjištěno, že v ref. bodech v blízkosti náměstí v obytné zástavbě z původně možného nárůstu až o 4 dB je nyní max. o 0,9 dB (pouze ve 2 ref. bodech, u ostatních nižší). Na základě tohoto hygienická stanice se záměrem souhlasí. Navíc aby bylo zjištěno, zda tento záměr má vliv na zdraví obyvatel v zájmovém území, bylo vypracováno posouzení vlivu záměru na zdraví obyvatel (tzv. riziková analýza). Podkladem byla hluková a rozptylová studie. Rozptylová studie již nebyla přepracována (příspěvek emisí a tedy imisní zátěže již původního záměru byl relativně nízký). Výsledkem rizikové analýzy je, že tak, jak je stavba nyní navržena, nebude mít významný negativní vliv na zdraví obyvatel. Potom zpracovatelka posudku požádala zástupce investora, aby předal Ing. Beranové novou rizikovou analýzu a hlukovou studii jako nové věcné skutečnosti. Závěrem RNDr. Pízová konstatovala, že na základě tohoto vyhodnocení nebude mít stavba významný negativní vliv na zdraví obyvatel. Od doby ukončení zjišťovacího řízení došlo k určitým posunům, tím, že došlo ke změně odvětrávání garáží, k vyřešení výduchů a k zjednosměrnění dopravy, čímž se obytné části zklidnily. Ostatní vlivy budou uvedeny v návrhu stanoviska, aby byly vyřešeny v dalších stupních projektové dokumentace. Návrh stanoviska je kladný s tím, že se doporučuje realizace stavby za podmínek uvedených v návrhu stanoviska (pro přípravu záměru, realizaci a provoz záměru).

Diskuze

Ing. Janota konstatoval, že důležité skutečnosti zde již zazněly. Na začátku procesu byly výhrady velmi podstatné (koruna výduchu garáží původně na úrovni terénu), došlo ale k podstatné pozitivní změně (výduch nyní o výšce 3,4 m). Nová rozptylová studie prokázala, že se tímto situace v ovzduší podstatně zlepšila. Další pozitivní posun je změna poměru mezi rezidenty, abonenty a návštěvníky. Další požadavek snížení počtu míst na okolních komunikacích nebyl do dnešního dne specifikován. Orgán ochrany ovzduší na něm trvá (toto navíc zaznělo v komunální volební kampani v loňském roce). Vyjádřil uspokojení, co na toto téma tady zaznělo. Dotázal se p. místostarosty, čeho se bude týkat studie, která bude zpracována, zda se bude týkat pouze možnosti, nebo přímo konkrétního provedení.

Odpověděl **Ing. arch. Fikar**, který uvedl, že již asi před 2 roky bylo zvažováno zadání studie zklidnění Lucemburské ulice (ne zcela pěší, ale přeřešení parteru a snížení parkujících vozidel). Tato dokumentace není, ale městská část se zde zavázala a zadá ji (studie bude zkoumat možnosti a kapacity možného snížení parkovacích míst, cyklostezku).

Ing. Janota dodal, že jako dotčený orgán bude u dalších fázích povolování stavby. Pokud bude tento nastíněný průběh, bude se stavbou souhlasit.

Ing. Němečková neměla další připomínky k posudku (orgán ochrany přírody a krajiny dal písemné vyjádření).

Ing. Beranová poté přečetla vyjádření k posudku Hygienické stanice hl. m. Prahy a České inspekce životního prostředí. Obě vyjádření jsou bez podstatných připomínek.

Ing. Doležal uvedl, že je ekonom a zaujalo ho to, že 430 parkovacích stání nevyřeší parkování na Praze 3. Zdá se mu to jako mrhání prostředky daňových poplatníků. Dotázal se, kdo bude tento záměr investovat. Uvedl názor, že pokud se to bude dotovat městem nebo městskou částí, zavání to korupcí. Dále uvedl, že tento záměr bude mít negativní vliv, jde o to, jak významný.

Místostarosta Zdeněk Lochman odpověděl na první dotaz Ing. Doležala a uvedl, že záměr bude financován z PPP projektů a MČ hledá partnera. Jsou partneři, kteří se do projektu hlásí. Co se týká další ekonomiky, je to na delší polemiku, ale z hlediska pohledu městské části je rád za každé další parkovací stání na území městské části.

Ing. Doležal dodal, že 430 míst situaci stejně neřeší, když údajně chybí tisíce, a dotázal se, zda si městská část dělala nějakou studii požadavků občanů na parkování v podzemních garážích.

Ing. arch. Fikar vysvětlil, že městská část si nechala udělat expertní studii na komplexní řešení, která vycházela ze zkušeností jinde ve světě. Řešení dopravy v klidu jedna garáž nevyřeší, ale je možné problém začít řešit souborem různých opatření - od stavby městského okruhu, od restriktivních opatření (parkovací zóny, mýtné, podpora městské hromadné dopravy) – řešení musí být komplexní. Na městskou část docházejí zájemci – zahraniční investoři o společnou výstavbu takového objektu. Je pravda, že návratnost je pro běžné české firmy nepřijatelná (30 a více let), ale na evropském trhu se pohybují firmy, které mají o takovéto investice zájem. Několik jich městskou část kontakovalo, ale podmínkou je mít tento projekt řádně připravený a průchodný, aby byl zájem reálný.

RNDr. Pízová odpovídala na druhou připomínku Ing. Doležala a uvedla, že je jasné, že vlivy stavby na životní prostředí zde budou. Dojde k nárůstu hlučnosti i emisí oproti současnému stavu, ale my hodnotíme, zda tento stav bude ještě akceptovatelný, zda je stavba v daném území únosná. V některých místech v širším zájmovém území jsou již některé limity překročeny a záměr způsobí ještě navýšení. Ovšem přijatými, hl. organizačními opatřeními, se vlivy stavby minimalizovaly. Aby se zjistilo, jestli jsou akceptovatelné, požádala ještě o zpracování rizikové analýzy, která posuzuje, jestli má stavba negativní vlivy na zdraví obyvatel. Výsledkem je, že negativní vliv je únosný a nebude způsobovat významné poškození zdraví. Všechny studie jsou zpracovány jako modely na základě platných metodik (hluková i rozptylová studie na základě doporučených programů MŽP). Protože jde o predikci, jinak než modelací se k výsledkům nelze dostat.

Ing. Doležal uvedl svůj názor, že primárně se nemá posuzovat, jestli je akceptovatelné zvýšení jakékoliv imise, ale dělat věci, které imise sniží.

Ing. Sulek nejprve doplnil RNDr. Pízovou a uvedl, že hodnocení se provádí pro nejhorší možný stav, tedy stav, který pravděpodobně ani nenastane. Např. v dopravě to znamená, že se počítá, že všechna vozidla, která do garáží pojedou, jsou nová. V reálu část vozidel budou ta, která zde již jezdí a pouze zajedou do garáží.

Nelze souhlasit s tím, že by se měly hodnotit pouze stavby, které životní prostředí zlepšují. Zákon nastavuje proces tak, že se hodnotí vlivy těch staveb, které pod zákon spadají. Bez ohledu na to, jestli situaci zlepšují nebo zhoršují. U těch, které zlepšují, se vyhodnotí, o kolik zlepšují. U těch, které zhoršují, se hodnotí, o kolik zhoršují a zda je zhoršení přijatelné.

Pan Charvát se dotázal, zda bude omezen vjezd vozidel do podzemních garáží, když budou špatné rozptylové podmínky.

RNDr. Pízová uvedla, že rozptylová studie uvažovala všechny škodliviny a emise, pro které jsou stanoveny emisní limity, jak krátkodobé, tak roční. Krátkodobé uvažují ty nejnejpříznivější situace, které mohou nastat, tedy i inverzní situace.

Ing. Sulek doplnil a uvedl, že se domnívá, že pokud bude v Praze vyhlášena smogová situace, bude omezen vjezd do centra města, tedy i do těchto garáží. Nepředpokládá, že by pro tyto garáže bylo vydáváno nějaké specifické nařízení.

Pan Ruda hovořil o dopravní obslužnosti v území a uvedl, že do Slavíkovy ul. se nedá dostat (nástupní ostrůvky), Milešovská bude zjednosměrněna, Velehradská je také zjednosměrněná. Bylo by třeba změnit celou dopravní obslužnost v této oblasti.

Ing. arch Fikar dal panu Rudovi za pravdu a uvedl, že toto bude muset být řešeno v územním řízení.

Ing. Doležal se dotázal, proč se posuzují jednotlivé projekty samostatně, když se již ví o dalších, které v této oblasti jsou plánované.

Ing. Sulek vysvětlil, že projekty jsou součástí nějakého většího záměru, nicméně nejsou spolu provázány tak, aby se musely řešit jako jeden projekt. Situace v každé lokalitě je navíc natolik odlišná, že by bylo obtížné je vyhodnotit současně. Navíc prolínání vlivů jednotlivých garáží nebude významné, bude se zřejmě pohybovat v rámci přesnosti sčítání intenzit dopravy na komunikacích. Domnívá se, že postup je korektní. V modelování budoucích stavů se navíc uvažují všechny známé budoucí (schválené) stavby a kde jsou plochy dle územního plánu určené pro výstavbu, na kterých ještě nejsou plánované stavby, tam se územím přiřazují určité intenzity dopravy, které charakterizují možnou budoucí zástavbu. Zde je situace poněkud specifická. Územní plán v době svého vzniku s nimi nepočítal. Nedomnívá se však, že by vzájemné ovlivnění těchto garáží bylo natolik výrazné, že by se musely posuzovat spolu.

Paní Příhodová oponovala tím, že k ovlivňování dojde a pokud se budou měnit nájezdy a výjezdy do určitých ulic, tak tady dojde k největší zátěži.

Ing. Sulek upřesnil, že neřekl, že se nebudou ovlivňovat vůbec, ale že ovlivnění nebude významné, aby ho bylo možno metodami, které máme k dispozici,

vyhodnotit. Vyhodnocuje se matematickým modelováním, které jsou v současné době nejlepším dostupným přiblížením budoucí situace. Pokud by se čekalo na dokonalou metodu, zastaví se rozvoj. Lze posuzovat na té míře znalostí, která je v dané situaci k dispozici.

Ing. Doležal uvedl informaci z tisku, že na okrajových částech Prahy nemají obyvatelé zájem o parkování v garážích. Bude tady zájem o parkování? Dále se připojil k paní Příhodové s tím, že má pravdu v tom, že v okolních ulicích budou vlivy stavby.

Ing. Beranová upozornila, že první část otázky se netýká vlivů na životní prostředí.

Místostarosta MČ Zdeněk Lochman odpověděl, že je přesvědčen, že dělají dobře, v současné době všechny garáže a garážová stání na území městské části, která jsou v majetku městské části, jsou obsazena a kdykoliv MČ vypíše výběrové řízení na volné místo, přihlásí se několik zájemců (někdy i desítky).

Ing. Beranová vysvětlila obecně, že při hodnocení konkrétního záměru v projektové EIA se mají počítat aktivity, které byly známy dříve (mají územní rozhodnutí nebo proces EIA).

Ing. Sulek vysvětlil, že se výpočty zpracovávají na základě dopravních údajů zpracovaných Ústavem dopravního inženýrství hl. m. Prahy (ÚDI). To je orgán odpovědný za dopravní plánování a jeho výstupy se berou jako závazné. Tyto intenzity berou v potaz všechny požadové vlivy včetně nezastavěných parcel. Je přesvědčen, že použité intenzity pokryjí všechny dopravní vlivy v území, které lze předpokládat.

Ing. Doležal se dotázal, ze kterého data jsou použité údaje ÚDI

Ing. Sulek uvedl, že z roku 2005.

Ing. Doležal se dotázal, zda předpokládá, že od roku 2005 do roku 2007 nedošlo k navýšení dopravy.

Ing. Sulek vysvětlil, že výpočty byly pro rok 2010.

Ing. arch. Fikar dodal, že ÚDI počítá s postupným nárůstem dopravy.

Ing. Sulek vysvětlil, že ve výpočtech ÚDI jsou i určité stavby, které zde neregistrujeme, jako velké dopravní stavby, které by v roce 2010 měly být uvedeny do provozu. Jsou tam intenzity dopravy i pro rozvojové plochy města, u kterých se dnes ještě neví, co tam bude.

Pan Ševčík se dotázal, zda vlivy, které se posuzují, mají takový význam, jako 200 míst v garážích na Škroupově náměstí. Proč se tyto 2 akce oddělují?

Ing. arch. Fikar uvedl, že v tom je právě odhad na rok 2010. V území je určitý počet aut, kterých stále přibývá. ÚDI odhaduje, kolik aut v roce 2010 v tomto území bude. Tím, že se nepostaví garáže, auta nezmizí. Situaci je třeba řešit, jinak by došlo ke

kolapsu dopravy, smogovým stavům, zacpání ulic a neprůjezdnosti. Proto je potřeba k řešení dopravy komplexního přístupu (skladba různých přístupů řešení, jak zde již zaznělo). Jedním z možných přístupů je i výstavba podzemních garáží.

Ing. Beranová ještě k dotazu pana Ševčíka upozornila, že garáže na Škroupově náměstí je samostatná akce, která začala později (je teprve ve fázi oznámení), než garáže na náměstí Jiřího z Poděbrad.

Ing. Sulek znovu vysvětlil, že jednak se uvádí pozadí (stav bez záměru v roce 2010 na základě kvalifikovaného odhadu odborníků ÚDI) a k tomu se vyhodnotí vliv konkrétního záměru (vyvolaná doprava tímto záměrem). Určitý počet parkovacích stání při určitém poměru rezidentských a návštěvnických stání vyvolá určitou dopravu. Pro tuto vyvolanou dopravu se počítá vliv tohoto záměru na požadové hodnotě, která zahrnuje řadu dalších záměrů. Zahrnují se prognózy nárůstu počtu vozidel, ale zároveň se počítá s tím, že časem dojde k určitému zlepšení vozového parku (tzn. že vozidla nebudou tak hlučná a nebudou vypouštět tolik emisí na km jízdy).

Pan Ruth poděkoval panu Lochmanovi za závazek městské části, že dojde k přesunu 100 PS z povrchu. Považuje to za důležité, protože 100 PS znamená 100 cílů jízdy automobilistů na Prahu 3. Doufá, že MČ dostojí tomuto závazku.

Ing. Beranová vyzvala přítomné k diskuzi, ale vzhledem k tomu, že nebyly vzneseny žádné další dotazy ani připomínky, veřejné projednání ukončila. Současně informovala přítomné o následných fázích procesu posuzování vlivů na životní prostředí a poděkovala jim za účast.

III. Závěr

Veřejné projednání proběhlo ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění.

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

Zástupci MČ Praha 3 a dotčených správních úřadů vyslovili souhlas s hodnocením vlivů záměru a upozornili na podmínky, které je nutné dořešit v dalších stupních povolování stavby. Ze strany veřejnosti byla aktivní účast, na dotazy bylo odpovězeno.

Zpracovala



Ing. Marie Beranová, pověřená řízením veřejného projednání