

Magistrát hlavního města Prahy
odbor územního rozvoje
Jungmannova 35/29
110 00 Praha 1

Váš dopis zn./ze dne:

Vyřizuje/tel.:

Č. j.:

Ing. Michael Macourek

MHMP 1266451/2023

236 004 218

Sp. zn.:

Počet listů/příloh: **5/0**

S-MHMP 1266451/2023

Datum:

29.06.2023

Stanovisko

podle § 10g a § 10i 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

I. Identifikační údaje

1. Název koncepce

Změny č. Z 3122/11 a Z 3123/11 vlny 11 Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy

2. Umístění koncepce

kraj: Hlavní město Praha

obec: hlavní město Praha

městská část: Praha 3, Praha 10 a Praha 4

katastrální území: Strašnice, Vinohrady, Vršovice, Michle, Braník, Krč a Podolí

3. Předkladatel (pořizovatel) koncepce

Hlavní město Praha – Magistrát hlavního města Prahy, odbor územního rozvoje, Jungmannova 35/29, 110 00 Praha 1 – Nové Město; IČO: 00064581

Sídlo: Mariánské nám. 2/2, 110 01 Praha 1

Pracoviště: Jungmannova 35/29, 110 00 Praha 1

Kontaktní centrum: 800 100 000, fax: 236 007 157

E-mail: posta@praha.eu, ID DS: 48ia97h

4. Zpracovatel koncepce

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace, Vyšehradská 2077/57, 128 00 Praha 2 – Nové Město; IČO: 70883858

5. Zpracovatel vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (VVURÚ)

Společnost RADDIT-EKOTOXA

Ing. Bohumil Sulek – držitel autorizace v oblasti posuzování vlivů na životní prostředí (osvědčení o odborné způsobilosti č. j. 11038/1710/OHRV/93, prodloužení osvědčení o odborné způsobilosti č. j. MZP/2021/710/4975).

II. Průběh posuzování

Předmětné změny jsou pořizovány v rámci vlny 11 Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy (dále též „ÚPn“), jejíž pořízení bylo schváleno usnesením Zastupitelstva hlavního města Prahy (dále též „ZHMP“) č. 29/52 ze dne 14. 9. 2017.

Další kroky při pořizování změn probíhaly společně s ostatními změnami vlny 11. Projednání návrhu zadání změn bylo oznámení veřejnou vyhláškou. Dotčeným orgánům, Ministerstvu pro místní rozvoj ČR, Krajskému úřadu Středočeského kraje, sousedním obcím a městským částem bylo oznámení o projednání návrhu zadání změn zasláno jednotlivě s možností uplatnit požadavky, podněty a připomínky ve stanovené lhůtě dle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále též „stavební zákon“). Kompletní dokumentace návrhu zadání změn byla vystavena k veřejnému nahlédnutí od 18. 12. 2017 do 17. 1. 2018 včetně, a to i způsobem umožňující dálkový přístup. Ve stanovené lhůtě dle stavebního zákona, tedy do 17. 1. 2018 včetně, mohl každý uplatnit své připomínky.

Odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy (dále též „OCP MHMP“) ve svém vyjádření (č.j. MHMP 1921863/2017 ze dne 5. 1. 2018) uvedl, že mimo jiné změny č. Z 3122/11 a Z 3123/11 vlny 11 ÚPn je třeba posuzovat z hlediska vlivů na životní prostředí.

Zadání změn bylo schváleno v rámci vlny 11 ÚPn usnesením ZHMP č. 9/18 ze dne 19. 9. 2019.

Návrh změn byl projednán v rámci společného jednání dne 29. 3. 2023. Současně s návrhem změn je pro každou změnu zvlášť zpracováno vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (Společnost RADDIT-EKOTOXA, 11/2022; dále též „VVURÚ“), zahrnující vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA).

Žádost o vydání stanoviska podle § 50 odst. 5 stavebního zákona byla OCP MHMP doručena dne 14. 6. 2023. Současně s touto žádostí byly příslušnému úřadu předány připomínky a stanoviska (celkem 11 písemností), které pořizovatel obdržel v rámci společného jednání.

III. Hodnocení koncepce

1. Stručný popis koncepce (charakter a rozsah)

Změna Z 3122/11

Změna č. Z 3122/11 se nachází v městské části Praha 3 a Praha 10, v katastrálním území Strašnice, Vinohrady a Vršovice. Rozsah měněných ploch s rozdílným způsobem využití je 5 643 m². Změna navrhuje plochy s rozdílným způsobem využití DH – plochy a zařízení hromadné dopravy osob, parkoviště P+R, VV – veřejné vybavení a DH – plochy a zařízení hromadné dopravy osob, parkoviště P+R (plovoucí značka) na úkor plochy s rozdílným způsobem využití území ZP – parky, historické zahrady. Součástí změny je vymezení nových veřejně prospěšných staveb (dále též „VPS“) xx/DT/3 Praha 3 – Východní tramvajová tangenta v úseku Vršovická (Kubánské náměstí)-Vinohradská (Hollarovo náměstí) a xx/DT/10 Praha 10 – Východní tramvajová tangenta v úseku Vršovická (Kubánské náměstí)-Vinohradská (Hollarovo náměstí).

Pro zpracování návrhu změny bylo ve schváleném zadání požadováno doložení studie. Změna byla zpracována v rozsahu řešeného území pro část mezi ul. Vršovická (Kubánské nám.) a Vinohradská (Hollarovo nám.) na základě podkladové studie „Aktualizace průběhu tramvajové trati přes Vinohradskou nemocnici“, zpracovanou společností METROPROJEKT Praha a.s. v 11/2020. Řešení změny zohledňuje prověření územně-technických podmínek zejména v průchodu areálem Fakultní nemocnice Královské Vinohrady (dále též „FNKV“) a provedení trasy tramvajové dráhy v navazujících uličních profilech.

Základní koncepce řešení tramvajové trati vymezená v platných Zásadách územního rozvoje hlavního města Prahy (Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, ve znění aktualizace č. 11, 2022; dále též „ZÚR“) zůstává zachována. Tramvajová trať je z Vinohradské ulice napojena dvoukolejným trojúhelníkem z obou směrů stávající trati, tedy od uzlu Želivského i Strašnic. Vedena je ul. U Vinohradského hřbitova, která se v důsledku toho vymezuje jako v plocha s rozdílným způsobem využití DH. Důvod pro tuto změnu reflektuje skutečnost, že plánované vedení tramvajové tratě funkční využití plocha parku neumožňuje; zároveň se však jedná o transformaci (a současně rozšíření zastavitelného území) věcně formální, neboť se jedná o stávající uliční profil místní komunikace. Dále tramvajová trať vstupuje do areálu FNKV stávající bránou č. 3 a postupně klesá pod úroveň stávajícího terénu. Z důvodu realizovatelnosti i jako reflexe současného využití areálových komunikací je pás k hranici areálu změnou vymezen jako plocha s rozdílným způsobem využití VV. Z pohledu rozšíření zastavitelného území na úkor plochy ZP se opět jedná věcně o formální akt, neměnicí podstatu ochrany stávající zeleně, nacházející se mimo řešenou plochu změny. Přes areál trať pokračuje jižním směrem v hloubeném tunelu podél rozhraní s Vinohradským hřbitovem, následně se odklání jihozápadním směrem a v místě terénního zlomu vystupuje zpět na povrch. Pro pokrytí nároků tělesa tramvajové tratě včetně předpokládané tramvajové zastávky pro obsluhu Vinohradské nemocnice je navržena plovoucí značka DH. V křižovatce Ruská – Litevská trať opouští areál nemocnice a pokračuje ulicí Litevskou až na Kubánské náměstí, kde je napojena na stávající tramvajovou trať Vršovická – V Olšínách a obratiště Kubánské náměstí.

Záměr výstavby tramvajového propojení Vinohrad a Vršovic je jednou ze součástí širšího, celoměstsky významného záměru tzv. Východní tramvajové tangenty, která má v cílovém stavu z Vršovic pokračovat dále na Spořilov a Jižní Město. Význam vymezené tramvajové trati je spatřován zejména v náhradě páteřního autobusového svazku, zvýšení variability a spolehlivosti systému veřejné dopravy a zajištění významně lepší přímé dopravní obslužnosti samotného areálu FNKV.

Změna nemění koncepci občanské vybavenosti ani koncepci veřejných prostranství. Změna redukuje celoměstský systém zeleně v rozsahu 2 101 m². Změna nemění územní systém ekologické stability, ani se netýká žádných dalších limitů ochrany přírody.

Změna má dopad na výkresy č. 4 – Plán využití ploch, č. 5 – Doprava, č. 19 – Územní systém ekologické stability, č. 25 – Veřejně prospěšné stavby, č. 31 – Podrobné členění ploch zeleně a č. 37 – Vymezení zastavitelného území ÚPn.

Změna Z 3123/11

Změna č. Z 3123/11 se nachází v městské části Praha 4 a Praha 10, v katastrálním území Michle, Braník, Krč a Podolí.

Změna navrhuje VPS xx/DT/4 Praha 4, tramvajová trať Dvorce – Budějovická. Tramvajová trať ve vazbě na Podolské nábřeží a připravovaný nový Dvorecký most (určený pouze pro veřejnou dopravu, chodce a cyklisty) zajistí kapacitní a ekologickou veřejnou dopravu mezi městskou částí Praha 4 a městskou částí Praha 5.

Změna je navržena na základě podkladové studie „Ověřovací studie tramvajové trati Smíchov – Pankrác“, zpracovanou společností DIPRO, spol. s r.o. v roce 2007. Změna vymezuje novou tramvajovou trať na území městské části Praha 4 v úseku Dvorce – Budějovická. Předmětná tramvajová trať je u Vltavy v prostoru křižovatky Podolské nábřeží – Jeremenkova napojena na pravoběžnou tramvajovou trať vedenou po Podolském nábřeží, od Dvorců na východ je tramvajová trať změnou vymezena ul. Jeremenkova a Olbrachtova k ul. Budějovická, kde u křižovatky ul. Olbrachtova-Budějovická-Vyskočilova je její vymezení ukončeno s předpokladem napojení na tramvajovou trať v Budějovické ulici, jejíž budoucí obnovení se předpokládá.

Tramvajová trať Dvorce – Budějovická bude umístěna ve středu vozovky ul. Jeremenkova a Olbrachtova. Vozovka Jeremenkovy ulice s tramvajovou tratí bude řešena tak, aby nedošlo k zásahům do stávající stromové zeleně ve veřejném uličním prostranství, celková šířka vozovky Jeremenkovy ulice proto nedozná žádných zásadních změn vůči současnému stavu. Tramvajová trať v úseku Dvorce – Budějovická je součástí tzv. jižní tramvajové tangenty, která vychází ze ZÚR.

Navrhovaná tramvajová trať v několika místech kříží nadřazené sítě technické infrastruktury: příváděcí vodovodní řad DN 800 a hlavní vodovodní řad DN 600, kabel 110 kV, optické kabely a tepelné rozvody. V následných stupních projektové dokumentace musí být řešeny konkrétní

střety navrhované tramvajové tratě se sítěmi technické infrastruktury a navrženy případné přeložky sítí.

Změna nemění koncepci občanského vybavení ani koncepci veřejných prostranství. Změna se netýká územního systému ekologické stability, celoměstského systému zeleně a žádných dalších limitů ochrany přírody.

Změna má dopad na výkresy č. 5 – Doprava a č. 25 – Veřejně prospěšné stavby ÚPn.

2. Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů koncepce na životní prostředí

MHMP OCP při zpracování tohoto stanoviska vycházel mimo jiné z vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí (SEA), které je součástí VVURÚ. Každé zvlášť zpracované VVURÚ bylo dále podloženo dokumentem Akustické posouzení, Hodnocení vlivů hlukové zátěže na lidské zdraví (ATEM – Ateliér ekologických modelů. s.r.o., 09/2022; dále též „odborné posouzení“). Dalším podkladem jsou stanoviska a připomínky, které byly uplatněny v rámci společného jednání a příslušnému úřadu zaslány pořizovatelem.

V následujícím textu je provedena stručná charakteristika předpokládaných vlivů předmětných změn na životní prostředí a veřejné zdraví.

Změna Z 3122/11

Navrhovanou změnou dojde k rozšíření zastavitelného území a k doplnění veřejně prospěšných staveb. Vzhledem k tomu, že řešené území je tvořeno místní komunikací U Vinohradského hřbitova, se jedná pouze o formální změnu a sladění ÚPn se skutečností, respektive plánovaným využitím. Neočekávají se proto žádné negativní vlivy spojené se zábořem půdy ani zeleně.

OCP MHMP ve svém stanovisku (č. j. MHMP 1961975/2017 ze dne 19.12.2017) vyloučil významný vliv změny, a to samostatně nebo i ve spojení s jinými koncepcemi na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí.

Změnou lze očekávat zejména vlivy na akustickou situaci v dotčeném území. Nejvyšší ekvivalentní hladina akustického tlaku z provozu tramvajové dopravy je vypočtena na úrovni 54,7 dB v denní a 48,2 dB v noční době (výpočtový bod 6 – pavilon E Fakultní nemocnice Královské Vinohrady, hygienické limity jsou v daném případě stanoveny na úrovni 60 dB v denní a 50 dB v noční době). Hygienické limity v denní i noční dobu budou při navrhovaných parametrech trati a provozu splněny.

Z hlediska celkové změny hlukové situace v území dojde vlivem umístění tramvajové trati k maximálnímu nárůstu do 0,9 dB v denní a do 1,3 dB v noční době. Ve větší vzdálenosti od hlavních komunikací (v území se stávajícím nízkým akustickým zatížením) a v souvislosti s přidáním nového zdroje hluku, tedy vymezením nové tramvajové trati, lze očekávat navýšení do 6,2 dB v denní a do 5,9 dB v noční době. Hodnoty v tomto výpočtovém bodě po uplatnění změny dosahují hodnoty 54,0 dB v denní a 47,6 dB v noční době.

Vlastní akustické příspěvky z provozu na nové tramvajové trati jsou u nejbližší chráněné zástavby limitovány legislativou, základním požadavkem je dodržení hygienických limitů pro denní i noční dobu. Po konkretizaci technického řešení budou v navazující projektové dokumentaci vlastního záměru vybrána taková technická nebo organizační opatření, aby byl hygienický limit u nejbližší chráněné zástavby zajištěn.

Celkové hlukové zatížení se v blízkosti posuzované změny zvýší přidáním nového zdroje hluku. Ve větší vzdálenosti od hlavních stávajících zdrojů hluku lze očekávat vyšší nárůst hlučnosti, v bodech nacházejících se blíže k stávajícím dopravně zatíženým komunikacím (Vinohradská, Ruská, Litevské, Vršovická atd.) je pak nárůst nižší. Nárůst hluku lze významně redukovat až eliminovat pomocí dodatečných technických opatření (např. výměnou povrchu vozovky v ul. Litevská).

Dle odborného posouzení je celkově vliv změny na akustickou situaci v dotčeném území akceptovatelný.

S akustickým zatížením souvisí také vliv na zdraví obyvatel. Z odborného posouzení vyplývá, že v dotčené populaci je nutno očekávat mírný nárůst účinků hluku na obyvatele. Tento nárůst nepřesáhne akceptovatelnou míru (což je dáno již skutečností, že hluk z provozu trati bude plnit stanovené hygienické limity). Pro dotčenou populaci v okolní zástavbě byl vypočten nárůst počtu silně obtěžovaných a při spánku rušených obyvatel v řádu nižších jednotek případů (resp. pro rušení spánku 1 případ). Změna míry kardiovaskulárního rizika pak činí 0,02, což představuje nárůst výskytu jednoho nového případu ischemické choroby srdeční (dále též „IČS“) za 50 let.

Naopak v případě vlivu na ovzduší jsou vlivy hodnoceny jako mírně pozitivní. Zahuštění sítě kolejové veřejné dopravy z principu vytváří podmínky pro zvýšení její atraktivity a konkurenceschopnosti vůči individuální automobilové dopravě. Realizace nové trati v koridoru změny ÚPn přináší zvýšení rychlosti přepravy MHD a zlepšení přestupních vazeb. Nová tramvajová trať v trase tzv. Východní tangenty redukuje kolizní místa na přetížených úsecích stávajících tramvajových tratí v centru města a rovněž vytváří alternativní trasu pro případ nutné uzavírky tratí souběžných. V důsledku toho lze očekávat určité snížení objemu individuální automobilové dopravy zejména na severojižně orientovaných komunikacích v prostoru mezi ulicemi Vršovická a Vinohradská (Bělocerkevská/Ruská-Benešovská-U Zdravotního ústavu-Soběslavská-Votická). Tento efekt se příznivě projeví snížením imisní zátěže.

Pozitivní vlivy na kvalitu ovzduší budou ovšem mírné. Ve vazbě na podíl dopravy na imisní zátěži lze pozitivní vlivy odhadovat v řádu nižších jednotek procent stávajících koncentrací v případě oxidu dusičitého a suspendovaných částic, respektive v řádu desetin procenta v případě benzo[a]pyrenu (dále též „BaP“).

Veškeré vlivy hodnocené změny budou přímé, bodové (působící v místě navrhované změny územního plánu) a dlouhodobé, respektive trvalé. Nepřímé vlivy nebyly identifikovány.

Nebyly zjištěny žádné objektivně vyhodnotitelné kumulativní vlivy navrhované změny na životní prostředí a veřejné zdraví s jinými vlivy v dotčeném území, s výjimkou mírně kumulativního vlivu hluku z provozu nové tramvajové trati s hlukem ze stávajících a předpokládaných zdrojů hluku situovaných v zájmovém území. Synergické vlivy nebyly indikovány.

U dalších oblastí posuzování vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví byly dále identifikovány pouze zanedbatelné až nulové vlivy.

Změna Z 3123/11

Navrhovaná změna upřesňuje koncepci dopravní infrastruktury vymezením tramvajové trati dle ZÚR.

OCP MHMP ve svém stanovisku (č. j. MHMP 1961975/2017 ze dne 19.12.2017) vyloučil významný vliv změny, a to samostatně nebo i ve spojení s jinými koncepcemi na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí.

Změnou lze očekávat zejména vlivy na akustickou situaci v dotčeném území. Nejvyšší ekvivalentní hladina akustického tlaku z provozu tramvajové dopravy je vypočtena na úrovni 55,4 dB v denní a 49,6 dB v noční době (výpočtový bod 1 – Dvorecké náměstí 762/6, hygienické limity jsou v daném případě stanoveny na úrovni 60 dB v denní a 50 dB v noční době). Hygienické limity v denní i noční dobu budou při navrhovaných parametrech trati a provozu splněny.

Dle odborného posouzení je celkově vliv změny na akustickou situaci v dotčeném území akceptovatelný.

S akustickým zatížením souvisí také vliv na zdraví obyvatel. Z odborného posouzení vyplývá, že v dotčené populaci je nutno očekávat mírný nárůst účinků hluku na obyvatele. Tento nárůst nepřesáhne akceptovatelnou míru (což je dáno již skutečností, že hluk z provozu trati bude plnit stanovené hygienické limity). Pro dotčenou populaci v okolní zástavbě byl vypočten nárůst počtu silně obtěžovaných a při spánku rušených obyvatel v řádu jednotek případů (resp. pro rušení spánku 1 případ). Změna míry kardiovaskulárního rizika pak činí 0,04, což představuje nárůst výskytu jednoho nového případu ICHS za 24 let.

Naopak v případě vlivu na ovzduší jsou vlivy nové tramvajové trati hodnoceny jako mírně pozitivní. Hodnocená změna vkládá do území dopravně velmi významné propojení kolejové dopravy v západovýchodním směru. Zahuštění sítě kolejové veřejné dopravy z principu vytváří podmínky pro zvýšení její atraktivity a konkurenceschopnosti vůči individuální automobilové dopravě. Daná trasa je sice v současnosti obsloužena autobusovou linkou, přesto lze předpokládat, že vybudováním tramvajové linky (s návazností směrem do centra města a do území Prahy 5) se atraktivita přepravy MHD významně zvýší. V důsledku toho lze očekávat snížení intenzity automobilové dopravy v dané dopravní relaci, to znamená zejména u komunikací v území mezi oblastí Budějovické ulice a Vltavským nábřežím. Tento efekt se příznivě projeví snížením imisní zátěže v ovzduší.

Vlivy na kvalitu ovzduší budou ovšem mírné, ve vazbě na podíl dopravy na imisní zátěži je lze odhadovat v řádu nižších jednotek procent stávajících koncentrací v případě oxidu dusičitého a suspendovaných částic, resp. v řádu desetin procenta v případě BaP. Velmi mírný nárůst imisních příspěvků dopravy může potenciálně nastat v případě ul. Antala Staška v úseku Na Strži – Budějovická, kde se předpokládá navýšení průjezdů linek autobusové dopravy.

Veškeré vlivy změny budou přímé, bodové (působící v místě navrhované změny územního plánu) a dlouhodobé, respektive trvalé. Nepřímé vlivy nebyly identifikovány.

Nebyly zjištěny žádné objektivně vyhodnotitelné kumulativní vlivy navrhované změny na životní prostředí a veřejné zdraví s jinými vlivy v dotčeném území, s výjimkou mírně kumulativního vlivu hluku z provozu nové tramvajové trati s hlukem ze stávajících a předpokládaných zdrojů hluku situovaných v zájmovém území. Synergické vlivy nebyly indikovány.

U dalších oblastí posuzování vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví byly dále identifikovány pouze zanedbatelné až nulové vlivy.

3. Návrh opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popř. kompenzaci nepříznivých vlivů koncepce na životní prostředí

V rámci VVURÚ nejsou jeho zpracovatelem navrhována žádná specifická opatření řešitelná nástroji územního plánování.

Ve VVURÚ (kapitola A.8) jsou uvedena doporučení směřující do následných fází projektové přípravy záměrů. V této souvislosti lze konstatovat, že základním opatřením k ochraně lidského zdraví je dodržení stanovených hygienických limitů hluku z provozu tramvajové trati. Vlastní akustické příspěvky z provozu na nové tramvajové trati jsou u nejbližší chráněné zástavby limitovány legislativou a po konkretizaci technického řešení budou v navazující projektové dokumentaci vlastního záměru vybrána taková technická opatření, aby byl hygienický limit u nejbližší chráněné zástavby zajištěn.

V případě změny č. Z 3122/11 vlny 11 ÚPn jsou navrhována následující doporučení z hlediska ochrany před hlukem:

- Redukce rychlosti tramvají v blízkosti Kubánského náměstí v noční době na 20 km/hod.
- V rámci konkretizace technického řešení v navazující projektové dokumentaci vlastního záměru výběr takových technických nebo organizačních opatření, aby byl hygienický limit u nejbližší chráněné zástavby zajištěn i v souvislosti s automobilovým provozem.
- Dodatečná technická opatření, například výměna stávajícího povrchu vozovky v ul. Litevská.
- Dosadbu izolační zeleně z důvodu omezení hluku do okolí.

OCP MHMP neuplatňuje žádné další požadavky a doporučení nad rámec výše uvedeného.

4. Varianty z hlediska vlivů na životní prostředí

Předmětná změna je navržena v jedné (aktivní) variantě. Tato aktivní varianta byla pro účely VVURÚ porovnávána s tzn. nulovou variantou, tj. stavem dle platného ÚPn.

IV. Závěry

Odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy, jako příslušný úřad podle § 22 písm. d) a § 23 odst. 10 písm. a) 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, **vydává podle § 55b odst. 5 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů a § 10g a § 10i zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů**

souhlasné stanovisko ke změnám č. Z 3122/11 a Z 3123/11 vlny 11 Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy.

MHMP OCP upozorňuje na ustanovení § 10g odst. 4 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, podle kterého je schvalující orgán povinen zohlednit požadavky a podmínky vyplývající ze stanoviska ke koncepci, popřípadě pokud toto stanovisko požadavky a podmínky obsahuje a do koncepce nejsou zahrnuty nebo jsou zahrnuty jen z části, je schvalující orgán povinen svůj postup odůvodnit.

Schvalující orgán je dále povinen postupovat podle § 10g odst. 5 a 6 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí a zajistit sledování a rozbor vlivů schválené koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví v souladu s § 10h téhož zákona a ve smyslu bodu 10 přílohy stavebního zákona.

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

RNDr. Štěpán Kyjovský

ředitel odboru

podepsáno elektronicky