

MINISTR ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Praha dne 6. prosince 2024

Č. j.: MZP/2024/290/1968

Sp. zn.: P/4315

Vypraveno dne:

- 9 - 12 - 2024

ZÁVAZNÉ STANOVISKO K ŽÁDOSTI ODVOLACÍHO SPRÁVNÍHO ORGÁNU O POTVRZENÍ ČI ZMĚNU ZÁVAZNÉHO STANOVISKA

Ministr životního prostředí jako věcně příslušný nadřízený správní orgán podle ustanovení § 178 odst. 1 ve spojení s ustanovením § 149 odst. 7 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“), k potvrzení či změně níže uvedeného stanoviska Ministerstva životního prostředí, odboru výkonu státní správy I. (dále jen „ministerstvo“), ve věci záměru „Modernizace traťového úseku Praha – Libeň – Praha – Malešice, I. stavba“, a to:

závazného stanoviska EIA ze dne 23. 3. 2018, č.j. MZP/2018/500/592, k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí, kterým bylo vydáno souhlasné závazné stanovisko k záměru „Modernizace traťového úseku Praha – Libeň – Praha – Malešice, I. stavba“, podle ustanovení § 9a odst. 1 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 do 31. 10. 2017 (dále jen „zákon č. 100/2001 Sb.“ nebo „zákon EIA“),

na základě žádosti Ministerstva dopravy, odboru infrastruktury, ze dne 24. 6. 2024, č.j. MD-28782/2024-910/7, MD/28782/2024/91, o potvrzení nebo změnu závazného stanoviska,

p o t v r z u j e

závazné stanovisko (EIA) ministerstva ze dne 23. 3. 2018, č.j. MZP/2018/500/592, podle ustanovení § 149 odst. 7 správního řádu.

O d ů v o d n ě n í :

Záměr „Modernizace traťového úseku Praha – Libeň – Praha – Malešice, I. stavba“, byl podroben procesu posuzování vlivů záměru na životní prostředí (dále jen „proces EIA“) podle zákona č. 100/2001 Sb.

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

(+420) 26712-1111
posta@mzp.cz
ISDS: 9gsaax4
www.mzp.cz

Závazné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru „Modernizace traťového úseku Praha – Libeň – Praha – Malešice, I. stavba“, na životní prostředí vydalo na základě procesu EIA ministerstvo dne 23. 3. 2018 pod č. j. MZP/2018/500/592.

Ministerstvo dále vydalo dne 28. 7. 2022, č.j. MZP/2022/500/1608, závazné stanovisko k ověření změn záměru, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí podle ustanovení § 9a odst. 6 zákona č. 100/2001 Sb. ve vztahu ke stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí vydanému podle ustanovení § 10 zákona č. 100/2001 Sb., platného v době vydání tohoto stanoviska pod č.j. MZP/2018/500/592, ze dne 23. 3. 2018, pro záměr „Modernizace traťového úseku Praha – Libeň – Praha – Malešice, I. stavba“.

Ministerstvo dále obdrželo žádosti:

1/ **Ministerstva dopravy ze dne 19.6.2024**, č.j. MD-28782/2024-910/9, o potvrzení nebo změnu závazného stanoviska Magistrátu hlavního města Prahy, odboru ochrany prostředí, oddělení ochrany přírody a krajiny, ze dne 26. 4. 2023, č.j. MHMP 820525/2023, vydaného podle ustanovení § 56 odst. 6 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně krajiny a přírody, ve znění účinném do 31. 12. 2023 (dále jen „zákon č. 114/1992 Sb.“), pro umístění stavby „Modernizace traťového úseku Praha – Libeň – Praha – Malešice, I. stavba“ na území obce Hlavního města Praha v Městské části Praha 8, Praha 9, Praha 10 a Praha 14.

2/ **Ministerstva dopravy ze dne 8. 7. 2024**, č.j. MD-28782/2024-910/5, o potvrzení nebo změnu závazných stanovisek Magistrátu hlavního města Prahy, odboru ochrany prostředí, oddělení ochrany přírody a krajiny ze dne 20. 5. 2021, č.j. MHMP 719967/2021, bod 5A, vydaného podle ustanovení § 12 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb., a ze dne 20.5.2021, č.j. MHMP/719967/2021, bod 5C, vydaného podle ustanovení § 4 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb.

Závazným stanoviskem ministerstva ze dne 1. 8. 2024, č.j. MZP/2024/210/2275, bylo podle ustanovení § 149 odst. 7 správního řádu potvrzeno závazné stanovisko Magistrátu hlavního města Prahy, odboru ochrany prostředí, oddělení ochrany přírody a krajiny ze dne 26. 4. 2023, č.j. MHMP 820525/2023, vydaného podle ustanovení § 56 odst. 6 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění účinném do 31. 12. 2023, závazné stanovisko Magistrátu hlavního města Prahy, odboru ochrany prostředí, oddělení ochrany přírody a krajiny, ze dne 20. 5. 2021, č.j. MHMP 719967/2021, bod 5A, vydané podle ustanovení § 12 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb. a závazné stanovisko Magistrátu hlavního města Prahy, odboru ochrany prostředí, oddělení ochrany přírody a krajiny ze dne 20. 5. 2021, č.j. MHMP 719967/2021, bod 5C, vydané podle ustanovení § 4 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb.

3/ **Ministerstva dopravy ze dne 24. 6. 2024**, č.j. MD-28782/2024-910/7, MD/28782/2024/910, o potvrzení nebo změnu závazného stanoviska EIA ministerstva ze dne 23. 3. 2018, č.j. MZP/2018/500/592, podle ustanovení § 149 odst. 7 správního řádu. Z obsahu jeho předmětné žádosti vyplývá:

Dne 29. 12. 2023 vydal Magistrát hlavního města Prahy, odbor stavebního řádu (dále jen magistrát), územní rozhodnutí č. j. MHMP 2570226/2023 v územním řízení vedeném o záměru „Modernizace traťového úseku Praha-Libeň – Praha-Malešice, I. stavba“. Zmiňovaný stavební úřad ve svém územním rozhodnutí schválil předmětný záměr na pozemcích v k.ú. Hloubětín, Hrdlořezy, Kyje, Libeň, Malešice a Vysočany.

Proti tomuto rozhodnutí byla podána odvolání, která (mimo jiné) napadají souhlasné závazné stanovisko ministerstva k posouzení vlivu provedení záměru na životní prostředí pro záměr „Modernizace traťového úseku Praha-Libeň - Praha-Malešice, I. stavba“, ze dne 23. 3. 2018, č. j. MZP/2018/500/592, Sp. zn. ZN/MZP/2017/500/50 (dále jen „ZS EIA“).

Proti územnímu rozhodnutí se odvolalo několik desítek osob, odvolání jsou však téměř shodná. Proto byla ministerstvu postoupena ta odvolání, která reprezentují názor každé ze skupin účastníků řízení. Jedná se o **odvolání pana Ondřeje Kolouška**, bytem Za Mosty 388/30, 190 00 Praha 9 – Hrdlořezy, nar. 21. 2. 1977, a **odvolání spolku Hrdlořežská zvoníčka**, se sídlem Pod hloubětínskou zastávkou 188/24, 190 00 Praha 9 – Hrdlořezy, IČO 28554060 (dále jen „spolek“).

Předmětné závazné stanovisko ministerstva je definováno správním řádem v jeho ustanovení § 149 odst. 1 jako úkon učiněný správním orgánem na základě zákona, který není samostatným rozhodnutím ve správním řízení a jehož obsah je závazný pro výrokovou část rozhodnutí správního orgánu.

Jestliže odvolání směřuje proti obsahu závazného stanoviska, vyžádá odvolací správní orgán v souladu s ustanovením § 149 odst. 7 správního řádu potvrzení nebo změnu závazného stanoviska od správního orgánu nadřízeného správnímu orgánu příslušnému k vydání závazného stanoviska.

Nadřízeným správním orgánem podle ustanovení § 178 odst. 1 správního řádu ve spojení s ustanovením § 152 odst. 2 správního řádu a zároveň i příslušným správním orgánem k přezkoumání předmětných stanovisek ministerstva dle ustanovení § 149 odst. 7 téhož zákona je ministr životního prostředí.

Předmětnou žádost Ministerstva dopravy podle ustanovení § 149 odst. 7 správního řádu o přezkoumání předmětného závazného stanoviska ministerstva jsem spolu s příslušným spisovým materiálem předložil k posouzení své rozkladové komisi ustavené podle ustanovení § 152 odst. 3 správního řádu.

S přihlédnutím k návrhu rozkladové komise jsem dospěl k závěru, že toto stanovisko ministerstva přísluší potvrdit podle ustanovení § 149 odst. 7 správního řádu, jelikož byla vydáno ministerstvem jako věcně příslušným správním orgánem v souladu s požadavky zákona č. 100/2001 Sb.

Mám za to, že závazné stanovisko ministerstva k posouzení vlivu provedení záměru na životní prostředí bylo vydáno v souladu s právními předpisy (správním řádem, zákonem č. 100/2001 Sb.).

K námitkám odvolatelů konstatuji následující:

Spolek ve svém odvolání brojí proti závaznému stanovisku EIA v bodě č. 13, závazné stanovisko EIA považuje spolek za věcně nesprávné a nezákonné, a to z důvodů, které dále člení do sedmi částí.

V první části spolek namítá změnu v nárůstu dopravy v nové akustické studii předložené v rámci dokumentace EIA oproti oznámení EIA z roku 2014. K tomu uvádím, že aktualizace údajů je samozřejmá, vzhledem k tomu, že mezi zjišťovacím řízením a předložením dokumentace EIA je

časový rozdíl tří let a oznamovatel má povinnost vycházet při zpracování dokumentace z aktuálních údajů o stavu zájmového území. Nadto je předpokládána i aktualizace jednotlivých studií v rámci navazující projektové dokumentace záměrů, k čemuž jsou v závazném stanovisku EIA stanoveny podmínky, a dokonce změny v samotné podobě záměrů jsou předpokládány i legislativou, když se podle ustanovení § 9a odst. 7 zákona č. 100/2001 Sb. vydává závazné stanovisko k ověření změn záměru.

Pokud spolek zmiňuje požadavky uvedené na str. 2 posudku (*„...vysvětlit důvod realizace projektu, vyhodnotit ekonomické přínosy stavby pro dopravní infrastrukturu...“*), jedná se o požadavek ministerstva vznesený v rámci závěru zjišťovacího řízení, nikoli o požadavek autorky posudku.

Tyto požadavky pak byly naplněny již při předložení dokumentace EIA, a to konkrétně na str. 12 až 14. Zákon EIA pak nepožaduje variantní předložení záměru, pokud spolek namítá, že řešení záměru bylo předloženo pouze v jedné, resp. dvou variantách (nulové variantě a variantě s realizací záměru), toto nepovažuje ministerstvo za nesprávné.

Pokud pak spolek požaduje *„nové posouzení prospěšnosti“*, považuji za nezbytné na tomto místě uvést účel procesu EIA dle zákona EIA – účelem je dle ustanovení § 1 odst. 3 zákona EIA *„...získat objektivní odborný podklad pro vydání rozhodnutí, popřípadě opatření podle zvláštních právních předpisů, a přispět tak k udržitelnému rozvoji společnosti“*, rozsah posuzování je pak upraven v ustanovení § 2 zákona EIA, kdy se posuzují *„...vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví a vlivy na životní prostředí, zahrnující vlivy na živočichy a rostliny, ekosystémy, biologickou rozmanitost, půdu, vodu, ovzduší, klima a krajinu, přírodní zdroje, hmotný majetek a kulturní dědictví, vymezené zvláštními právními předpisy a na jejich vzájemné působení a souvislosti“*. V rámci procesu EIA tak není klíčové vyhodnocení prospěšnosti či důvodů realizace záměrů. Důvodům realizace záměru se pak věnuje v dostatečném rozsahu oznamovatel ve vyjádření účastníka řízení k podaným odvoláním ze dne 10. 5. 2024.

Ve druhé části spolek opět brojí proti aktualizaci dat, v tomto případě dat týkajících se hlukové zátěže předmětné lokality. K aktualizaci podkladů v rámci jak dokumentace EIA, tak dokumentace pro územní a stavební řízení viz výše. Pokud spolek uvádí, že *„přenos zvuku a jeho rezonování v údolí lze jen stěží odhadnout“*, považuji za nezbytné uvést, že podklady byly zpracovány držitelem autorizace v oblasti posuzování vlivů na životní prostředí podle ustanovení § 19 zákona EIA a akustické posouzení bylo zpracováno za pomoci standardního programu a dle běžně používané metodiky.

Co se týká stavby *„RS 1 VRT – Vršovice – Praha - Běchovice“*, dle veřejně dostupných údajů (<https://www.spravazeleznice.cz/vrt/praha>) byla projekční příprava zahájena v listopadu 2023, v rámci procesu EIA ukončeného v roce 2018 tak nemohla být kumulace těchto dvou záměrů vyhodnocena. Naopak, záměr, který vstupuje do předmětné lokality později (v tomto případě VRT), musí v případě vyhodnocení kumulativních vlivů vzít v potaz záměr dříve zamýšlený v předmětné lokalitě.

Ve třetí části pak spolek zmiňuje ovlivnění pohledu na Hořejší rybník betonovým mostem, kdy dojde k významnému negativnímu vlivu na estetickou hodnotu krajinného prvku. K tomu uvádím, že v rámci procesu EIA nebylo vyloučeno ovlivnění krajinného rázu, naopak vliv na krajinné prvky byl označen za silný, což ovšem spolek ve svém odvolání sám zmiňuje. Dále pak považuje spolek za nereálné vizualizace nového mostu, dle jeho názoru jsou zavádějící, nezobrazují výškové poměry a jsou zkreslující. Vizualizace jsou zobrazeny v období plného

vegetačního růstu. Spolek uvádí, že v období bez ozelenění budou náhledy naprosto jiné, navíc v lokalitě nyní není po rekultivaci louky žádná zeleň. Spolek tak požaduje nové zhodnocení krajinného rázu po doplnění vizualizací v rámci procesu EIA. K tomuto uvádím, že zákon EIA neuvádí konkrétní požadavky na zpracování podkladů pro vyhodnocení vlivu záměru na krajinný ráz. Pro účely procesu EIA lze považovat předložené vizualizace za dostatečné. V rámci dokumentace EIA bylo oznamovatelem předloženo Posouzení vlivu navrhovaného záměru na krajinný ráz podle ustanovení § 12 zákona č. 114/1992 Sb., zpracovatel doc. Ing. arch. Ivan Vorel, CSc. V ustanovení § 12 zákona č. 114/1992 Sb. je pak postup pro realizaci staveb, které mohou znamenat zásah do krajinného rázu, podrobněji upraven, včetně povinností při umísťování a povolování staveb, které by mohly snížit nebo změnit krajinný ráz. Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí, oddělení posuzování vlivů na životní prostředí (dále jen „MHMP, OOP“), vydal dne 20. 5. 2021 závazné stanovisko č. j. MHMP 719967/2021, bod 5A, podle ustanovení § 12 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb., kterým byl vydán souhlas k umístění záměru „*Modernizace traťového úseku Praha-Libeň - Praha-Malešice, 1. stavba*“. Vzhledem k tomu, že odvolatelé napadají i toto závazné stanovisko, upozorňuji na výše uvedené závazné stanovisko Ministerstva životního prostředí, odboru výkonu státní správy I, č. j. MZP/2024/210/2275, ze dne 1. 8. 2024, kterým bylo potvrzeno závazné stanovisko MHMP, OOP, ze dne 20. 5. 2021, č. j. MHMP 719967/2021, bod 5A.

Čtvrtá část odvolání se týká fauny a flory, kdy spolek zmiňuje požadavky zpracovatelky posudku k umístění dočasné konstrukce pro instalaci mostního objektu v toku Rokytky a v Hořejším rybníce. Zpracovatelka posudku si od oznamovatele vyžádala informaci o zdůvodnění umístění dočasné konstrukce v toku Rokytky a i na základě vyjádření oznamovatele do návrhu stanoviska uvedla podmínku přizpůsobit polohu pilířů pro instalaci mostního objektu přes stávající železnici do Rokytky a Hořejšího rybník tak, aby nezasahovaly do koryta Rokytky např. přidáním pilíře a úpravou rozpětí polí. Podmínkou č. 7 závazného stanoviska EIA pak byla stanovena následující povinnost - „*Před zpracováním dokumentace pro stavební řízení projednat s odborem ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy (vodoprávní úřad a orgán ochrany přírody) umístění provizorních pilířů pro instalaci mostního objektu přes stávající železnici (varianta umístění 2 pilířů - jeden do Rokytky a druhý do Hořejšího rybníka a varianta umístění 1 pilíře mezi Rokytku a Hořejší rybník - zásah do břehových porostů). Jako podklad pro toto jednání připravit podrobný biologický průzkum území zasaženého realizací těchto pilířů*“. V rámci zpracované DÚR, v části dokumentace B.6.2 Biologický průzkum bylo zpracováno posouzení obou výše uvedených variant. K tomuto byla v rámci závazného stanoviska orgánu ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy ze dne 20. 5. 2021, č. j. MHMP 719967/2021, sp. zn. S-MHMP 458495/2021, stanovena následující podmínka: „*Do dalšího stupně dokumentace požaduje OCP MHMP pracovat s variantou umístění dočasného pilíře, který je zapotřebí pro dočasné umístění mostního objektu před jeho pootočením, mimo koryto vodního toku Rokytky a mimo plochu významného krajinného prvku Hořejšího rybníka*“. Tato podmínka je uvedena i v Územním rozhodnutí č. j. MHMP 2570226/2023, sp. zn. S MHMP 568164/2020/STR.

V páté části k připomínkám spolku, týkajících se přírodního parku Smetanka, uvádím následující. Předmětná stavba je v souladu s podmínkami využití území přírodního parku dle nařízení hl. m. Prahy č. 10/2014 Sb., o zřízení přírodních parků na území hl. m. Prahy, a s požadavky na ochranu krajinného rázu podle zákona č. 114/1992 Sb. Dle uvedeného nařízení je možné do přírodního parku Smetanka umísťovat veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu. K územnímu systému ekologické stability v dokumentaci EIA je popsán aktuální stav toku Rokytky (včetně provedených úpravy toku) v kapitole D.I.10. „*Vlivy na územní systém ekologické stability*“, a to dle údajů dostupných v době zpracování dokumentace EIA. Revitalizací Rokytky se pak oznamovatel zabýval v navazujícím řízení, tzn. vzal tuto revitalizaci v potaz a aktualizované

souhrnné hodnocení vlivu stavby na životní prostředí bylo zpracováno v rámci dokumentace pro územní řízení podle skutečného stavu území, nadto ke stavbě bylo v roce 2022 vydáno výše zmiňované souhlasné závazné stanovisko ministerstva k ověření změn záměru, č.j. MZP/2022/500/1608, ze dne 28. 7. 2022. K legitimnosti aktualizace údajů viz výše.

V šesté části pak spolek uvádí, že zcela nesouhlasí s tvrzením, že nedojde k znehodnocení nemovitostí v lokalitě, když okolí ulic Mezitraťová a Pod Hloubětínskou zastávkou trpí nedostatkem infrastruktury, ale tyto nedostatky vynahrazuje přírodní ráz prostředí, který bude realizací záměru narušen (snížení množství zeleně, výstavba betonových podpěr mostu, zastínění horizontu), a realizace nepřinese místním obyvatelům žádná pozitiva. K tomuto sděluji, že problematika majetkoprávních vztahů není v rámci procesu EIA řešena (účel procesu EIA viz výše).

Dále pak spolek namítá zásah do provozu cyklostezky. V rámci dokumentace EIA byl zásah do provozu cyklostezek řešen, provoz bude podle možností a postupu výstavby zachován v omezené míře za zvýšených bezpečnostních opatření, případně budou vymezeny provizorní bezpečné koridory, pouze výjimečně a krátkodobě může dojít k omezení provozu na cyklostezkách, ale vždy dojde ke stanovení objízdných tras.

Sedmá část odvolání se pak týká namítané vnitřní rozpornosti závazného stanoviska EIA, kterou spolek spatřuje v počtu podmínek, kdy závazné stanovisko EIA stanovuje pro předmětný záměr 19 podmínek, na straně 5 však hovoří závazné stanovisko EIA o 20 podmínkách navržených ze strany zpracovatelky posudku. V tomto nelze spatřovat vnitřní rozpor závazného stanoviska EIA, na str. 6 je uvedeno následující „V posudku bylo v návrhu závazného stanoviska uvedeno 17 podmínek, v konečném návrhu po veřejném projednání 20 podmínek.....Do podmínek závazného stanoviska nebyly zahrnuty podmínky uvedené v dokumentaci, které bez dalšího pouze upozorňují na povinnosti stanovené právními předpisy, nebo ukládají povinnost, která je zakotvená v charakteru záměru. Rovněž nejsou uváděna opatření obecného charakteru“. Příslušný správní orgán nemá povinnost přebírat v závazném stanovisku EIA veškeré zpracovatelem posudku navržené podmínky, naopak byly podmínky upraveny na základě skutečností konstatovaných v rámci veřejného projednání.

Textace **odvolání pana Ondřeje Kolouška** (dále jen „odvolatel“) je pak převážně shodná s textací odvolání spolku, liší se pouze v posledním odstavci, kdy odvolatel uvádí, že „*Městská část Praha 9 vynaložila nemalé investiční prostředky do revitalizace celého území. Nemalou část investic vynaložili majitelé nemovitostí, kterých se stavba dotkne. Investor má povinnost fungovat jako řádný hospodář a jelikož se jedná o svěřené státní prostředky, tak způsob hospodaření s ohledem na vynaložené prostředky není s touto povinností v souladu. Nejenže investor nejedná s majiteli o případných kompenzacích, ale kompletně znehodnotí vynaložené investiční prostředky do dotčeného území*“. K tomuto ministerstvo sděluje, že problematika majetkoprávních vztahů není v rámci procesu EIA řešena (účel procesu EIA viz výše).

Ze strany spolku pak bylo odvolání doplněno podáním ze dne 5. 2. 2024, kdy spolek dodává, že mu nejsou Správou železnic, státní organizace, dlouhodobě poskytovány dostatečné informace. K tomuto uvádím, že poskytování informací o zamýšlených záměrech ze strany Správy železnic, státní organizace, nesouvisí s procesem EIA dle zákona EIA. Pokud pak spolek namítá nekonání druhého veřejného projednání, není zřejmé, z jakého důvodu toto spolek požaduje – proces EIA proběhl v souladu s platnou právní úpravou v době vydání závazného stanoviska EIA, z veřejně dostupných informací v Informačním systému EIA (viz odkaz níže) a ze závazného stanoviska EIA na str. 4 až 6 je zřejmé, jak na sebe navazovaly jednotlivé procesní

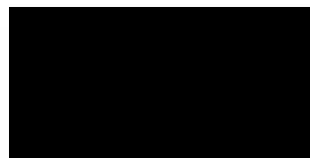
kroky. Veřejné projednání se konalo dne 15. 11. 2017, v době, kdy již byla v informačním systému EIA zveřejněna jak kompletní dokumentace vč. doplnění, tak posudek pro předmětný záměr, a kdokoliv tak měl možnost se k těmto podkladům vyjádřit, a to jak písemně, tak osobně právě na konaném veřejném projednání. Spolek neuvádí žádné důvody pro konání druhého veřejného projednání.

Dokument „STUDIE PROVEDITELNOSTI ŽUP VČETNĚ RS“ ze dne 19. 12. 2019 (SŽDC 026, Ing. David Fuksa, Ing. Martin Vaněk Ph.D.) vzhledem k datu zpracování nemohl být podkladem pro vydání závazného stanoviska EIA, není tak zřejmé, jak se závazným stanoviskem EIA souvisí.

V důsledku shora provedeného vypořádání námitek odvolatelů jsem dospěl k závěru, že námitky odvolatelů, které směřují proti předmětnému stanovisku ministerstva, přísluší z výše uvedených důvodů zamítnout jako nedůvodné. Jelikož na základě podaných námitek odvolatelů nebyly shledány žádné důvody pro změnu předmětného stanoviska podle ustanovení § 149 odst. 7 správního řádu, přísluší toto stanovisko potvrdit podle citovaného ustanovení správního řádu.

Z

e všech výše uvedených důvodů jsem proto rozhodl tak, jak je uvedeno ve výrokové části tohoto závazného stanoviska.



Mgr. Petr Hladík
ministr životního prostředí

Rozdělovník

Toto závazné stanovisko obdrží:

1. Ministerstvo dopravy

odbor infrastruktury

IČO 66003008

nábř. Ludvíka Svobody 1222/12

110 15 Praha 1

ISDS: n75aau3

2. MŽP, odbor výkonu státní správy I (210)

oddělení Praha (211)

zde

Doložka z automatizované konverze dokumentu do elektronické podoby – z moci úřední

Dokument Autorizovaná konverze z moci úřední vznikl převedením listinného dokumentu do elektronického dokumentu pod pořadovým číslem **6714855-000-241210121105**. Vzniklý dokument obsahem odpovídá vstupnímu dokumentu. Počet stran dokumentu: 7

Vstup neobsahoval viditelný prvek, který nelze plně přenést na výstup.

Konverzi provedl subjekt: Ministerstvo životního prostředí, IČ: 00164801

Datum vyhotovení: **10.12.2024**

Poznámka:

Konverzí dokumentu se nepotvrzuje správnost a pravdivost údajů obsažených v dokumentu a jejich soulad s právními předpisy. Kontrolu doložky lze provést v centrální evidenci doložek na adrese <https://www.czechpoint.cz/overovacidolozky>.



6714855-000-241210121105