



Krajský úřad Středočeského kraje  
Odbor územního plánování a krajský  
stavební úřad  
Zborovská 11  
150 00 Praha 5

Odpověď k č. j. ze dne  
092920/2024/KUSK ze  
dne 12.7.2024

Č. j./Sp. zn./Typ  
MD-43160/2024-520/2  
MD/43160/2024/520

Vyřizuje/E-mail/Telefon  
Ing. Alena Tesařová  
alena.tesarova@mdcr.cz  
+420 2251 31660

Datum  
Praha  
09.08.2024

**Věc: Stanovisko k návrhu rozhodnutí o námitkách a návrhu vyhodnocení připomínek k návrhu Aktualizace č. 9 Zásad územního rozvoje Středočeského kraje**

### STANOVISKO

Ministerstvo dopravy je podle § 17 zákona č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy České republiky, ve znění pozdějších předpisů, ústředním orgánem a odpovídá za tvorbu státní politiky v oblasti dopravy a v rozsahu své působnosti za její uskutečňování. § 22 citovaného zákona dále stanovuje, že ministerstva zpracovávají koncepci rozvoje svěřených odvětví.

Ministerstvo dopravy jako dotčený orgán podle § 40 odst. 2 písm. g) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, podle § 56 písm. d) zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů, podle § 88 odst. 1 písm. k) a l) zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů a podle § 4 zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů, **k návrhu rozhodnutí o námitkách a návrhu vyhodnocení připomínek k návrhu Aktualizace č. 9 Zásad územního rozvoje Středočeského kraje vydává stanovisko** podle § 4 odst. 2 písm. b) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „stavební zákon“), obdobně podle § 149 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

#### Připomínky k vypořádání:

Příloha č. 1 – návrh rozhodnutí o námitkách – část A

Společná předmluva návrhu rozhodnutí o námitkách a návrhu vyhodnocení připomínek uplatněných k návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje

Do této části vložit komentář/odstavec „Veškeré požadavky, vyplývající ze SEA (posuzování vlivů koncepcí na životní prostředí) byly prověřeny z hlediska technické realizovatelnosti, avšak zůstává, že technické řešení není předmětem posuzování. Technické řešení bude posouzeno v následujícím stupni, tj. ve stupni povolení záměru, kdy bude zpracována dokumentace EIA (posuzování vlivů záměru na životní prostředí)“.

- V bodě [0] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU doplnit „bylo zrušeno a od 17. 7. 2024 platí Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1679 ze dne 13. června 2024 o hlavních směrech Unie pro rozvoj

transevropské dopravní sítě, o změně nařízení (EU) 2021/1153 a (EU) č. 913/2010 a o zrušení nařízení (EU) č. 1315/2013“.

- V bodě [8] uvést „Studie proveditelnosti VRT Praha – Brno – Břeclav (SUDOP Praha, 2020) byla zpracována dle metodiky MD a odsouhlasená Centrální komisí MD jako proveditelná (02/2022). Ekonomické přínosy rostou obdobně jako zvyšující se náklady spojené s inflací“.
- V bodě [11] zdůraznit, že ZÚR ze zákona nesmí řešit věci, které svou podrobností nepřísluší úrovni ZÚR (sice uvedeno u vypořádání, ale doporučujeme uvést i ve společné předmluvě) a více zdůraznit, že předmětné se bude řešit v procesu EIA.
- V bodě [12] doplnit „ZÚR a VVURÚ řeší prostupnost záměru v dané ploše nebo koridoru – v celé jeho šířce, není tedy posuzována jeho konkrétní poloha. Doplnit, že budou posuzována v hodnocení vlivů stavby na ŽP – EIA (nikoliv koncepce – SEA)“.
- V bodě [14] doplnit „hluková (akustická) studie bude zpracována v navazujícím stupni, tj. v rámci zpracování dokumentace povolení záměru, respektive dokumentace EIA“.
- V bodě [15] územní řízení nahradit: „povolení záměru (od 1. ledna 2024 pro stavbu VRT neplatila přechodná ustanovení a již se postupovalo dle znění zákona č. 283/2021 Sb.)“.
- V bodě [16] doplnit informaci „autorizace se uděluje MŽP po složení zkoušky“.

Do Společné předmluvy body [11] a [12] doplnit, že „stavba dráhy, pro niž je koridor vymezován, je ze zákona veřejně prospěšnou stavbou a z tohoto pohledu tedy „test proporcionality“ není nutný – pro stavbu dráhy je možné vstupovat do vlastnických práv“.

Požizovatel nepřesně uvádí, že v ZÚR neovlivňuje a nereguluje pozemky, a proto nevstupuje do vlastnických práv. Avšak vliv na vlastnická práva koridor má, v době platnosti bude omezovat nakládání s pozemkem v koridoru a část bude vykoupěna/vyvlastněna a možnost vyvlastnění uvaluje v celé šíři a délce (a vlastně i mimo něj se stavbou vedlejší). S výrokem pořizovatele nelze souhlasit s tím, že: „nedochází k zásahu do práv občanů a vlastníků nemovitosti, tedy majetku“ respektive je tento výrok alespoň zavádějící. Avšak právě zákon o drahách + studie proveditelnosti + pořizovaná AZÚR a VVURÚ mají dokázat, že se jedná o adekvátní zásah do práv občanů ČR/majitelů pozemků. Také by bylo v tomto odstavci vhodné podotknout, že výkupy budou značně menšího rozsahu než vymezený koridor.

Ing. Luděk Sosna, Ph.D.  
ředitel  
Odbor strategie