

Zasedání Zastupitelstva Ústeckého kraje

Do zasedání ZÚK

Bod programu: 8.2

29. zasedání zastupitelstva konané dne 24. 6. 2024

Věc:

5. aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje - vymezení návrhového koridoru ŽD1 pro železniční dráhu RS4 na území Ústeckého kraje v úseku od hranice kraje Středočeského a Ústeckého u obce Mnetěš přes Ústí nad Labem ke státní hranici CR/SRN a zrušení koridoru územní rezervy VRT – ZR1 (5aZÚR ÚK)

Materiál na stůl: ☐

Důvod předložení:

Předložení návrhu na vydání 5aZÚR ÚK Zastupitelstvu Ústeckého kraje dle § 41 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v platném znění

Nárok na rozpočet:

Bez nároku na rozpočet

Projednáno:

Rada Ústeckého kraje

Dne: 5. 6. 2024 Pro: ☐ Proti: ☐ Zdržel se: ☐ Č. usnesení:

Přílohy:

8.2-1	Název:	bod 8.2 příloha 1.pdf	Opatření obecné povahy 5aZÚR ÚK (OOP)	☐ U
8.2-2	Název:	bod 8.2 příloha 2.pdf	Příloha č. 1 OOP - Textová část 5aZÚR ÚK	☐ U
8.2-3	Název:	bod 8.2 příloha 3.pdf	Příloha č. 2 OOP - Grafická část 5aZÚR ÚK - výkres ploch a koridorů	☐ U
8.2-4	Název:	bod 8.2 příloha 4.pdf	Příloha č. 2 OOP - Grafická část 5aZÚR ÚK - výkres VPS a VPO	☐ U
8.2-5	Název:	bod 8.2 příloha 5.pdf	Příloha č. 3a OOP - Textová část odůvodnění 5aZÚR ÚK	☐ U
8.2-6	Název:	bod 8.2 příloha 6.pdf	Příloha č. 3b OOP - Text s vyznačením změn	☐ U

8.2-7	Název: bod 8.2 priloha 7.pdf	Příloha č. 4 OOP - Grafická část pdůvodnění 5aZÚR ÚK - koordinační výkres	☐ U
8.2-8	Název: bod 8.2 priloha 8.pdf	Příloha č. 4 OOP - Grafická část odůvodnění 5aZÚR ÚK - výkres širších vztahů	☐ U
8.2-9	Název: bod 8.2 priloha 9.pdf	Příloha č. 5 OOP - Vyhodnocení stanovisek a vyjádření uplatněných dle § 42b odst. 4, 5 a 6 stavebního zákona a § 37 odst. 5 stavebního zákona v rámci veřejného projednání návrhu 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území (VV URÚ)	☐ U
8.2-10	Název: bod 8.2 priloha 10.pdf	Příloha č. 6 OOP - Vyhodnocení připomínek uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s § 42b odst. 4 stavebního zákona v rámci veřejného projednání návrhu 5aZÚR ÚK a VV URÚ	☐ U
8.2-11	Název: bod 8.2 priloha 11.pdf	Příloha č. 7 OOP - Rozhodnutí o námitkách uplatněných dle § 39 odst. 2 ve spojení s § 42b odst. 4 stavebního zákona v rámci veřejného projednání návrhu 5aZÚR ÚK a VV URÚ	☐ U
8.2-12	Název: bod 8.2 priloha 12.pdf	Příloha č. 8 OOP - Vyhodnocení stanovisek dotčených orgánů a MMR uplatněných dle § 42b odst. 8 stavebního zákona k návrhu rozhodnutí o námitkách a návrhu vyhodnocení připomínek	☐ U
8.2-13	Název: bod 8.2 priloha 13.pdf	Příloha č. 9 OOP - Námitky uplatněné k variantám ŽD1 – A a ŽD1 – B dle § 39 odst. 2 ve spojení s § 42b odst. 4 a stavebního zákona v rámci veřejného projednání návrhu 5aZÚR ÚK a VV URÚ	☐ U
8.2-14	Název: bod 8.2 priloha 14.pdf	Příloha č. 10 OOP - Připomínky uplatněné k variantám ŽD1 – A a ŽD1 – B dle § 39 odst. 2 ve spojení s § 42b odst. 4 a stavebního zákona v rámci veřejného projednání návrhu 5aZÚR ÚK a VV URÚ	☐ U

Návrh na usnesení:

Zastupitelstvo Ústeckého kraje

A)

že ověřilo ve smyslu § 41 odst. 2 stavebního zákona soulad 5aZÚR ÚK s Politikou územního rozvoje České republiky, ve znění Aktualizací č. 1., 2., 3., 4. a 7. se stanovisky dotčených orgánů a se stanoviskem Ministerstva pro místní rozvoj

B)

výběr nejvhodnější varianty v souladu s § 42b odst. 9 stavebního zákona, a to variantu ŽD1 – C Pod Bulfem (dále ŽD1), která jako jediná byla akceptovatelná všemi dotčenými orgány

C)

v souladu s § 172 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb. správní řád, v platném znění, o námitkách uplatněných při veřejném projednání návrhu 5aZÚR ÚK dle přílohy č. 11 tohoto materiálu

D)

ve smyslu § 7 odst. 2 písm. a) stavebního zákona, v souladu s § 171 až § 174 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, v platném znění, 5aZÚR ÚK formou opatření obecné povahy dle § 36 odst. 4 stavebního zákona

E)

aby Ministerstvo dopravy a Správa železnic, s. o. pokračovala v zapojování dotčených obcí do další projektové přípravy záměru ŽD 1 a souvisejících staveb, např. formou pracovních skupin, a to zejména za účelem konkretizace technického řešení a kompenzačních opatření pro minimalizaci vlivů na jejich území a následně jejich ukotvení ve fázi povolení záměru formou plánovací smlouvy

Důvodová zpráva:

Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor územního plánování a stavebního řádu (KÚ ÚK, UPS), pořídil návrh 5aZÚR ÚK v souladu s § 42a odst. 1 a 2 stavebního zákona, a to na základě písemného návrhu oprávněného investora Správy železnic, s. o., Praha na pořízení aZÚR ÚK zkráceným postupem dle § 42a stavebního zákona, jehož předmětem bylo vymezení návrhového koridoru pro novou trať v úseku od hranice kraje Ústeckého a Středočeského u obce Mnetěš přes Ústí nad Labem ke státní hranici CZ/SRN a současně zrušení stávající územní rezervy VRT-ZR1. Oprávněným investorem je dle § 23a stavebního zákona vlastník, správce nebo provozovatel veřejné dopravní nebo veřejné technické infrastruktury. Dle § 2 odst. 1 písm. m) stavebního zákona veřejnou infrastrukturou jsou pozemky, stavby, zařízení, a to dopravní infrastruktura, například stavby pozemních komunikací, drah, vodních cest, letišť a s nimi souvisejících zařízení. Předmětem řešení 5aZÚR ÚK je koridor ŽD1 vymezený v Politice územního rozvoje České republiky (PÚR) v článku (83a). Dle § 31 odst. 4 stavebního zákona je PÚR ČR pro pořizování zásad územního rozvoje závazná. PÚR stanovuje pro koridor ŽD1 úkol pro územní plánování: „Na základě vybraných variant Ministerstvem dopravy vymezit koridor v úseku Praha–Lovosice/Litoměřice–Ústí nad Labem–hranice ČR/Německo (–Dresden) pro vysokorychlostní železniční dopravu.“ Správa železnic, s. o., Praha (SŽ Praha) zpracovala Studii proveditelnosti Nového železničního spojení Praha – Drážďany, která byla schválena Centrální komisí Ministerstva dopravy 22.12.2020. Dne 27.1.2022 podala SŽ Praha návrh na pořízení aktualizace ZÚR ÚK. Návrh obsahoval 3 varianty řešení trasy koridoru ŽD1 pro novou trať v úseku od hranice kraje Ústeckého a Středočeského u obce Mnetěš přes Ústí nad Labem ke státní hranici CZ/SRN a současně zrušení stávající územní rezervy VRT-ZR1. KÚ ÚK, UPS jako pořizovatel ZÚR ÚK dle § 7 odst. 1) písm. a) stavebního zákona posoudil předložený návrh z hlediska jeho souladu s právními předpisy a konstatoval, že splňuje všechny náležitosti stanovené v § 42a odst. 2 stavebního zákona a doporučil Zastupitelstvu Ústeckého kraje (ZÚK), aby rozhodlo o pořízení aZÚR ÚK a jejím obsahu a výslovně uvedlo dle § 42a odst. 1 stavebního zákona, že bude pořízena zkráceným postupem. Rovněž KÚ ÚK, UPS doporučil ZÚK podmínit pořízení 5aZÚR ÚK úplnou úhradou nákladů navrhovatelem ve smyslu § 42a odst. 6, § 45 odst. 2 a § 71 odst. 7 stavebního zákona. V daném případě se jednalo v pořadí již o 5. aktualizaci ZÚR ÚK (5aZÚR ÚK). Výše uvedené doporučení ZÚK KÚ ÚK, UPS odůvodnil následujícími skutečnostmi, cit: „Pro VRT je od roku 2011 v Zásadách územního rozvoje Ústeckého kraje (ZÚR ÚK) vymezen koridor územní rezervy VRT - ZR1 v šíři 600m, a to na levém břehu Labe bez napojení krajského města Ústí nad Labem. V rozhodném období se totiž VRT plánovala pouze jako tranzitní železniční síť mezi ČR a SRN (tzv. pozemní letadlo). V roce 2014 byl Krajským úřadem Ústeckého kraje (KÚÚK), v souladu s § 42 odst. 1 stavebního zákona pořízen návrh Zprávy o uplatňování ZÚR ÚK v uplynulém období (Zpráva), ke kterému uplatnily připomínky dotčené obce, ve kterých nesouhlasily s vymezeným koridorem územní rezervy VRT - ZR1 a požadovaly jej ze ZÚR ÚK v rámci následné aktualizace vypustit. Zpráva, která byla podkladem pro pořízení návrhu 2. aktualizace ZÚR ÚK (2aZÚR ÚK), byla schválena Zastupitelstvem Ústeckého kraje 14. 12. 2015. Následně v rámci zpracování návrhu 2aZÚR ÚK byla prověřována aktuálnost vymezeného koridoru územní rezervy VRT- ZR1 a možnost jeho případné šířkové redukce. Dne 22. 5. 2017 byl usnesením vlády ČR č. 389/2017 schválen Program rozvoje Rychlých železničních spojení jako výchozí strategický dokument, v němž se již pracuje s variantou napojení VRT na město Ústí nad Labem. V bodě IV. zmiňovaného usnesení vláda žádá hejtmany a primátory statutárních měst respektovat při plánování modernizace krajské a městské dopravní infrastruktury rozvoj Rychlých spojení v České republice v územně plánovacích dokumentacích a zajistit kvalitní napojení regionální infrastruktury na dálkovou. Dne 7.9.2017 se uskutečnilo jednání za účasti zástupců Ministerstva pro místní rozvoj ČR (MMR), Ministerstva dopravy ČR (MD), Správy železnic dopravních cest (SŽDC) s. o., KÚÚK, Magistrátu města Ústí nad Labem a zpracovatele 2aZÚR ÚK. Předmětem jednání bylo ve vztahu k 2aZÚR ÚK vyjasnit si předpokládané požadavky MD na aktualizaci ZÚR ÚK a vyjasnit stav prověřování koridoru VRT. Z jednání vyplynulo, že SŽDC s. o. zadala zpracování studie proveditelnosti na úsek Praha – Ústí nad Labem – Drážďany, přičemž předpokládaný termín dokončení studie bude rok 2019. Bylo dohodnuto, že následně bude oprávněným investorem podán návrh na samostatnou aktualizaci ZÚR ÚK dle § 42 odst. 6 stavebního zákona, jejímž obsahem bude vymezení koridoru dle schválené varianty studie proveditelnosti. Z uvedených důvodů je územní rezerva VRT-ZR1 v platných ZÚR ÚK dosud ponechána. Dle usnesení vlády č. 389/2017 mají být VRT řešeny jako rychlostní spoje (v případě VRT Praha – Drážďany jde konkrétně o RS4) s napojením krajských měst, proto byly na území Ústeckého kraje hledány trasy, které by daný požadavek splnily. Byla prověřena i možnost připojení Ústí nad Labem na koridor územní rezervy vymezený v platných ZÚR ÚK s přestupem v oblasti Chabařovic, což však nevyhovělo dopravním požadavkům z hlediska požadovaných časových dostupností jednotlivých měst (Drážďany, Ústí nad Labem). Dne 26.2.2019 Centrální komise Ministerstva dopravy rozhodla o dopracování „Studie proveditelnosti Nového železničního spojení Praha – Drážďany“ (Studie) s variantou počítající s průjezdem přes Ústí nad Labem. Dne 22.12.2020 Centrální komise MD dopracovanou Studii schválila. Dne 16.2.2021 se uskutečnila videokonference za účasti zástupců Ústeckého kraje a Správy železnic k problematice plánovaného vedení vysokorychlostní trati (VRT), jenž má propojit Prahu s Drážďanami se zastávkou v Ústí nad Labem. K jednání

byli přizváni rovněž předsedové politických klubů zastupitelů Ústeckého kraje. Zástupci Správy železnic na jednání uvedli důvody, proč bylo upuštěno od využití původně vymezeného koridoru územní rezervy – tento koridor by neumožnil cílový čas Praha – Drážďany za 56 minut a nebyl by obslužen dostatečný počet cestujících. Zástupci Ústeckého kraje přesto vyslovili požadavek prověřit využití původní trasy, tj. vymezeného koridoru územní rezervy s tím, že bude opětovně prověřena možnost napojení města Ústí nad Labem. Nebude-li možné stávající koridor využít, je nezbytné navrhnout taková opatření, která budou maximálně eliminovat negativní dopady na území Ústeckého kraje nově navrhovanými úseky II. a III. Další videokonference k dané problematice, kterou iniciovalo Ministerstvo dopravy, se uskutečnila dne 26.2.2021. Na toto jednání byli z pověření hejtmána Ústeckého kraje přizváni rovněž zástupci města Ústí nad Labem, Litoměřice, Lovosice a Roudnice nad Labem a obcí Trnovany, Žitenice, Chodouny, Polepy, Křešice, Hrobce, Židovice a Travčice. Na jednáních několikrát zazněl požadavek na využití koridoru územní rezervy vymezeného v ZÚR ÚK. V této souvislosti je nutno uvést, že ani dosud platný koridor územní rezervy není bezkonfliktní, neboť mnoho dotčených obcí, na jejichž území je územní rezerva vymezena, s realizací VRT na svém území zásadně nesouhlasí a požadují ji z platných ZÚR ÚK vypustit. Rovněž nelze mluvit o tom, že v případě stávajícího koridoru se jedná o prověřenou trasu. Jde o koridor územní rezervy a dle stavebního zákona (§ 23b) musí dojít ke změně územní rezervy na koridor umožňující stanovené využití, a to na základě aktualizace ZÚR ÚK. Aktualizace by koridor rezervy „převedla“ do návrhového koridoru, přičemž by došlo k jeho zúžení, tzn. zpřesnění jeho trasování na základě veškerých prověření a průzkumů. Rozhodně lze předpokládat, že v průběhu pořízení takové aktualizace ZÚR ÚK dotčené obce opětovně vnesou námítky proti vymezení návrhového koridoru v jejich správním území. Vzhledem k tomu, že projednávaný rozvojový záměr má být realizován nejen ve značně urbanizovaném území, ale rovněž v území obsahujícím přírodní a krajinné hodnoty, včetně omezujících limitů pro vlastní realizaci stavby a její následný provoz (jako je například záplavové území řeky Labe), bylo na daných jednáních dohodnuto, že bude v co nejkratším čase zřízena pracovní skupina pod vedením hejtmána Ústeckého kraje. Pracovní skupinu mají tvořit zástupci Ústeckého kraje, obcí Ústeckého kraje, MD a Správy železnic, s.o. (SŽ). Účelem pracovní skupiny je nutnost zajištění úzké spolupráce mezi Ústeckým krajem, MD a SŽ na přípravě vedení VRT Praha – SRN na území Ústeckého kraje, aby byla nalezena taková řešení, která v co nejmenší míře budou zatěžovat dotčená území Ústeckého kraje a jejich obyvatele. O dosavadním vývoji přípravy VRT na území Ústeckého kraje a o záměru zřídit pracovní skupinu byli zastupitelé informováni na jednání ZUK dne 22. 3. 2021. Následně byla pracovní skupina pod vedením pana hejtmána sestavena a její 1. jednání se uskutečnilo 14. 4. 2021. Na 4. jednání, které se konalo 22. 7. 2021, SŽ představila „novou“ trasu (označenou zeleně), jakousi podvariantu k červené a modré. Tato zelená trasa je ve své podstatě vyhověním části připomínek vnesených na jednáních pracovní skupiny se splněním potřebných parametrů pro rychlostní trať a při respektování podmínek a limitů dotčeného území. Na představenou 3. variantu trasy de facto nebylo v diskusi reagováno a opět zazněl požadavek využít koridor územní rezervy tak, jak je v ZÚR ÚK, když napojit Ústí nad Labem, tak ale vést koridor po levé straně Labe. Dále zazněl návrh na umístění nádraží v Předlicích. Zástupce Chlumce zopakoval nesouhlas s Krušnohorským tunelem, a to nejen z důvodu jeho umístění ale i negativních vlivů při jeho realizaci, která by měla údajně trvat 10 let. Ke 4. jednání byly předloženy Správou železnic odpovědi na otázky Ústeckého kraje k problematice vedení jednotlivých tras VRT přes území Ústeckého kraje. Vycházejí ze 4. jednání pracovní skupiny, konkrétně ze skutečnosti, že odpovědi Správy železnic na otázky Ústeckého kraje nebyly akceptovány, jeví se jako žádoucí nechat odpovědi odborně prověřit, tzn. nechat zpracovat jakousi oponenturu či rešerši (dále jen Posouzení). Pro zpracování byl vybrán Atelier T–plan s.r.o. Praha; jednalo se o zakázku malého rozsahu s přímým zadáním vybranému dodavateli. Tato společnost zpracovala první ZÚR ÚK, ve kterých byl vymezen koridor územní rezervy pro VRT. Hlavním projektantem zpracovatele je Ing. arch Karel Beránek, CSc., který je nejen specialista na urbanismus a územní plánování, ale rovněž zná podmínky na území Ústeckého kraje, neboť je nejen zpracovatel ZÚR ÚK, ale i několika územních plánů obcí v Ústeckém kraji. V kolektivu zpracovatele je rovněž Ing. Marie Wichsová, Ph.D., specialista pro vymezování koridorů pro dopravní infrastrukturu. Z obsahu zpracovaného Posouzení je zřejmé, že SŽ své odpovědi na dotazy z pracovní skupiny založila na věcně správných a korektních informacích. Z Posouzení dále vyplývá, že koridor územní rezervy VRT vymezený v ZÚR ÚK nesplňuje současný smysl a cíle, které jsou na využití VRT kladeny, a jeví se proto jako překonaný. Ani případná modifikace řešení (tj. korekce trasy a lokalizace terminálu v Chabařovicích) toto hodnocení nemůže změnit. V úseku roudnicko-litoměřickém až po vstup do Středohorského tunelu se jeví jako nejméně vhodná varianta „červená – Holý vrch. Jako vhodnější jsou posouzeny varianty „modrá – Mrchový kopec“ a „zelená – Pod Bulfem“. Za předpokladu potlačení negativních vlivů průchodu VRT prostorem Křešice – Zahořany se jeví jako průchodnější varianta „zelená – Pod Bulfem“. V úseku Ústí nad Labem – státní hranice ČR/SRN je invariantní řešení VRT (nebylo posuzováno rozdílné řešení podzemního nebo povrchového terminálu) rámcově posouzeno jako průchodné. Uvažované alternativní vybočení z této trasy VRT v úseku Ústí nad Labem – Chlumec bylo vyhodnoceno s negativním výsledkem pro závažné územní střety. Uvedené posouzení zpracované Atelierem T-plan s.r.o. nebylo některými zástupci obcí přijato pozitivně a bylo označeno za tendenční a málo podrobné. Závěrem je rovněž

potřeba upozornit, že v tomto období vznikalo z různých iniciativ několik nezávislých protinávrhů alternativních tras. Konkrétně se jednalo o návrhy p. Hausenblase na trasování odklonu od původního koridoru v prostoru mezi Bohušovicemi nad Ohří a Lovosicemi se středohorským tunelem raženým pod vrchem Radobýl a ústícím v Ústí nad Labem na Střekově. Dne 13. 1. 2022 se uskutečnilo z iniciativy hejtmána, Ing. Schillera, mimořádné jednání komise pro dopravu Rady Ústeckého kraje, na kterém byli její zástupci seznámeni s průběhem a vývojem jednání mezi zástupci Ústeckého kraje, dotčených obcí a Správou Železnic v uplynulém období a s průběhem přípravy záměru vedení vysokorychlostní trati přes území Ústeckého kraje včetně výsledných variant předkládaných Správou železnic k aktualizaci ZÚR ÚK. Prodiskutována byla i varianta pana Hausenblase. Dle Správy železnic, jejíž zástupci se jednání komise účastnili, je trasa variací na jednu z historicky ověřovaných a zamítnutých tras, a to již z Územně technické studie z roku 2015. Trasa prochází v celé délce mezi levobřežní a pravobřežní tratí v pásmu největšího rozlivu záplavového území stoleté vody a tedy by nutně musela být vedena po náspech s množstvím inundačních mostů nebo celá na estakádě, a to od Dolánek nad Ohří, přes Bohušovice nad Ohří (u kterých bylo navrženo tříúrovňové křížení), okolo městské pevnosti Terezín až do obvodu města Litoměřice. Trasa prochází nestabilním územím historického důlního díla Richard a úložištěm radioaktivního odpadu pod správou SÚRAO. Umístění portálů Středohorského tunelu nezohledňuje jejich realizovatelnost ve výstavbě a přístupnost pro složky IZS v rámci provozu. Odbočná větev zasahuje do ochranného pásma městské památkové rezervace Litoměřice, je vedena o úroveň výše než stávající most na silnici II/247 a představuje tedy nežádoucí zásah do krajiny a panoramatu města. Závěrem je nutno upozornit, že na rozdíl od tras navrhovaných Správou železnic, nebyla tato trasa s dotčenými obcemi projednána a nelze tedy předjímat, že je vedena v území, bez odporu místních obyvatel. Osloveny byly pouze Litoměřice, které s vedením trasy a jejími důsledky pro město nesouhlasí. K tomuto KÚÚK ÚPS upozorňuje, že platí závazný úkol z Politiky územního rozvoje ČR pořídit aktualizaci na základě variant vybraných Ministerstvem dopravy ČR. Alternativní návrh by tak muselo primárně vzít za své a prověřit jeho reálnost Ministerstvo dopravy, které je nositelem úkolu připravit podklady pro vymezení koridoru vysokorychlostní železniční dopravy RS v úseku (Dresden-) hranice Německo/ČR- Lovosice/Litoměřice-Praha.“ Dne 28.2. 2022 rozhodlo ZÚK usnesením č. 018/13Z/2022 o pořízení 5aZÚR ÚK a jejím obsahu v souladu s § 42a stavebního zákona zkráceným postupem dle § 42a odst. 1 stavebního zákona a podmínilo její pořízení úhradou nákladů navrhovatelem. V průběhu zasedání Zastupitelstva Ústeckého kraje (ZÚK) bylo do usnesení, kterým mělo ZÚK rozhodnout o pořízení aktualizace ZÚR na žádost oprávněného investora, doplněno, že „ZÚK podmiňuje prověření předložených variant současným posouzením koridoru územní rezervy VRT- ZR1 z hlediska vlivů na udržitelný rozvoj území, které bude nedílnou součástí návrhu aZÚR ÚK“. Předmětem této aZÚR ÚK bylo, v souladu s PÚR ČR - na základě žádosti oprávněného investora vybrat nejvhodnější ze tří jím předložených variant koridoru, což se děje prověřením všech předložených variant v procesu pořizování aktualizace a následným výběrem nejvhodnější z nich. Zastupitelstvo k těmto třem variantám nepřidalo další variantu, neboť mu to platné znění čl. (83a) PÚR ČR neumožňuje. Jelikož je ZÚK orgánem, který ve výsledku v samostatné působnosti (z titulu ochrany zájmů kraje a občanů kraje) rozhoduje o tom, zda schválí výběr nejvhodnější varianty, či zda návrh aZÚR zamítne (§ 7 odst. 2 písm. a) ve spojení s § 42b odst. 9 a 10 stavebního zákona), požadovalo provedení srovnatelného posouzení stávající územní rezervy. Při vědomí složitosti hledání řešení, přijatelného pro obce i obyvatele dotčených území, chtělo mít zastupitelstvo pro své politické rozhodnutí relevantní vyhodnocení, zda by aktualizací dotčenými subjekty upřednostňovaná stávající územní rezerva měla v rámci posouzení vlivů na udržitelný rozvoj území lepší nebo horší výsledky než oprávněným investorem předložené 3 varianty. V této věci pořizovatel odkazuje na rozsudek NSS č.j. 1 Ao 7/2011 ze dne 21.6.2012: „Krajský úřad v územním plánování v rámci přenesené působnosti vykonává zejména odbornou a administrativní činnost pořizovatele územněplánovací dokumentace a územněplánovacích podkladů. K tomu disponuje kvalifikovaným personálem splňujícím odborné požadavky pro výkon územněplánovací činnosti. Oproti tomu zastupitelstvo kraje v rámci své samostatné působnosti vydává zásady územního rozvoje a schvaluje výstupy jednotlivých etap v průběhu pořizování územněplánovací dokumentace; prostřednictvím této působnosti vykonává zastupitelstvo svoji politickou vůli. Aby byl proces pořizování zásad územního rozvoje úspěšný, je tedy nezbytné, aby krajský úřad, jakožto orgán garantující profesionalitu celkového procesu a hájící veřejný zájem, a zastupitelstvo kraje, reprezentující politickou vůli občanů kraje, při pořizování územněplánovací dokumentace vzájemně spolupracovali. Na druhou stranu je však nutné, aby ani jeden z orgánů nepřekračoval zákonem vymezené mantinely své působnosti a nezasahoval do činnosti uložené zákonem orgánu druhému.“ V duchu této citace zastupitelstvo požadovalo v rámci pořizovacího procesu zpracovat další odborný podklad tj. posouzení územní rezervy pro své výsledné politické rozhodnutí, aniž by tím jakýmkoli způsobem zasáhlo do procesu, činěného odborníky a úředníky v přenesené působnosti. Po odborné stránce byla územní rezerva posouzena způsobem, který odpovídá charakteru a konkrétnosti vymezení územní rezervy. Závěry posouzení územní rezervy VRT-ZR1 jsou uvedeny v textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK v kapitole 2. „Základní informace o výsledcích vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území...“. Toto posouzení nebylo posouzením ve smyslu § 23b odst. 3 stavebního zákona, které slouží pro prověření možnosti „překlopení územní rezervy do návrhu“. K

takovému posouzení by musela být trasa koridoru upřesněna a dopracována tak, aby splňovala požadavky na stavbu, pro kterou je návrhový koridor posuzován. Dle § 42 odst. 6 ve spojení s § 42a odst. 1 stavebního zákona rozhodne-li zastupitelstvo o pořízení aktualizace ZÚR a jejím obsahu na návrh oprávněného investora z důvodu rozvoje veřejné dopravní nebo technické infrastruktury, zpráva o uplatňování ZÚR se nepořizuje. KÚ ÚK, UPS (pořizovatel) proto přistoupil v souladu s § 42b odst. 1 stavebního zákona rovnou k zajištění zpracování návrhu 5aZÚR ÚK a VV URÚ, neboť MŽP ve stanovisku č.j. MZP/2021/710/5835 ze dne 18. 1. 2022 uvedlo, že požaduje posouzení návrhu obsahu 5aZÚR ÚK z hlediska jeho vlivů na životní prostředí včetně posouzení podle § 45i odst. 2 a 13 zákona o ochraně přírody a krajiny. Návrh 5aZÚR ÚK a VV URÚ zpracovala společnost Ateliér Cihlář – Svoboda, s.r.o., Na Máchovně 1610, Beroun, která byla vybrána dne 5. 5. 2022 na základě výsledků výběrového řízení. Návrh 5aZÚR ÚK byl pořízen zkráceným postupem. Koridor byl v návrhu 5aZÚR ÚK pro veřejné projednání dle § 42b stavebního zákona vymezen ve třech variantách v souladu s podaným návrhem. Veřejné projednání návrhu 5aZÚR ÚK a VV URÚ se konalo dne 24. 1. 2023. Návrh 5aZÚR ÚK včetně VV URÚ a oznámení o konání veřejného projednání doručil pořizovatel v souladu s § 172 správního řádu a dle § 42b odst. 2 a § 20 stavebního zákona veřejnou vyhláškou. Pořizovatel v souladu s § 39 odst. 1 ve spojení s § 42b odst. 2 a s § 22 odst. 1 stavebního zákona a § 37 odst. 5 ve spojení s § 42b odst. 3 oznámil dne 12.12. 2022 místo a dobu veřejného projednání jednotlivě dotčeným orgánům, MMR, dotčeným obcím a sousedním krajům. V souladu s § 23a odst. 1 stavebního zákona sdělil pořizovatel jednotlivě oprávněným investorům zaznamenaným v seznamu oprávněných investorů evidovaném na KÚ ÚK, že se koná veřejné projednání návrhu 5aZÚR ÚK a VV URÚ pořizované zkráceným postupem. Návrh 5aZÚR ÚK včetně VV URÚ byl vystaven od 12. 12. 2022. do 2. 2. 2023 k veřejnému nahlédnutí v listinné podobě u pořizovatele a v elektronické podobě na webových stránkách Ústeckého kraje. Do 7 dnů ode dne veřejného jednání mohly dotčené orgány uplatnit stanoviska. Ve stejné lhůtě proti návrhu 5aZÚR ÚK mohly podat námítky dle § 39 odst. 2 stavebního zákona pouze dotčené obce (tj. obce v řešeném území a obce sousedící s tímto územím), oprávněný investor (ve smyslu § 23a stavebního zákona) a zástupce veřejnosti (ve smyslu § 23 stavebního zákona). Veřejnost mohla ve stejné lhůtě podat připomínky. Oznámení rovněž obsahovalo upozornění, že k později uplatněným námítkám a připomínkám se dle § 39 odst. 2 stavebního zákona nepřihlíží, a že dotčené orgány uplatní stanoviska k návrhu 5aZÚR ÚK a vyjádření k VV URÚ do 7 dnů od veřejného projednání, jinak se k nim nepřihlíží. Vyjádření k VV URÚ v souladu s § 37 odst. 5 ve spojení s § 42b odst. 3 stavebního zákona mohla uplatnit příslušná ministerstva a KHS nejpozději do 15 dnů ode dne veřejného projednání ve vyjádřeních příslušná ministerstva a KHS s tím, že uvedou v souladu s § 37 odst. 5 stavebního zákona připomínky k zajištění vyváženého vztahu územních podmínek udržitelného rozvoje území a k výběru varianty řešení. Pořizovatel obdržel stanoviska a vyjádření od 15 dotčených orgánů (DO). K vypořádání stanovisek DO uplatněných v rámci veřejného projednání bylo uskutečněno několik dohodovacích jednání, a to s Ministerstvem kultury, Ministerstvem zemědělství, Agenturou ochrany přírody a krajiny ČR a Krajskou hygienickou stanicí Ústí nad Labem, ze kterých byly pořízeny zápisy. Stanoviska a vyjádření včetně zápisů z dohodovacích jednání a jejich vyhodnocení jsou Přílohou č. 5 opatření obecné povahy. Kladné stanovisko nadřízeného orgánu MMR dle § 42b odst. 5 stavebního zákona obdržel pořizovatel dne 22. 3. 2023 a souhlasné stanovisko MŽP dle § 42b odst. 6 stavebního zákona k návrhu koncepce 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, obdržel dne 23. 8. 2023. Stanoviska MMR a MŽP jsou součástí Přílohy č. 5 opatření obecné povahy. Ministerstvo obrany uplatnilo v rámci veřejného projednání návrhu 5aZÚR ÚK a VV URÚ stanovisko Čj. MO 81000/2023-1322 ze dne 31.1.2023, ve kterém nesouhlasilo s vymezením návrhového koridoru ŽD1 – A. Důvodem nesouhlasu MO je, že koridor ve variantě ŽD1 - A je plánován v těsné blízkosti objektu důležitého pro obranu státu MS Trávčice, který vyžaduje pro své specifické určení zvláštní způsob ochrany, a zároveň je velmi blízko a v přímé viditelnosti technických zařízení speciálního zařízení důležitého pro obranu státu stanoviště Trnovany, jehož činnost by provozem VRT byla vysoce negativně ovlivněna. Rovněž koridor ve variantě ŽD1 - B není Ministerstvem obrany akceptovatelný z hlediska jeho celkové vzdálenosti od zařízení důležitého pro obranu státu na stanovišti Trnovany v přímé viditelnosti prostředků MO a s tím spojenou vysokou mírou ovlivnění funkčnosti speciálního, vysoce citlivého zařízení, kterou nelze zcela eliminovat podmínkami technického rázu. Výstavbou VRT v dané variantě koridoru by došlo k výrazné změně poměrů v blízkosti zmíněného zařízení důležitého pro obranu státu, které musí splňovat nízkou úroveň elektromagnetického šumu a minimalizovat zkruslení a rušení měřených signálů. Ministerstvo obrany ve svém stanovisku uvedlo, že vzhledem k výše uvedeným důvodům nelze ve veřejném zájmu na zajištění obrany a bezpečnosti státu s danými variantami (ŽD1 – A a ŽD1 – B) z úrovně Ministerstva obrany souhlasit. Ministerstvo dopravy ve svém stanovisku č.j. MD-397/10/2022-910/8 ze dne 31.1.2023 uplatněném v rámci veřejného projednání uvedlo, že varianta ŽD1 – B není variantou preferovanou, neboť koridor prochází mezi obcemi Chodouny a Loučky, kde dochází k souběhu (křížení v podélném směru) se stávajícím nadzemním vedením elektrické energie ZVN 400 kV, která je součástí přenosové soustavy. Ministerstvo průmyslu a obchodu ve svém stanovisku MPO 116875/2022 ze dne 30.1.2023 uvedlo, že u všech tří variant dochází ke křížení s dvojitým vedením 400 kV TR Výškov – TR

Babylon (V450/428), pro který je v ZÚR ÚK vymezen koridor E10b. V případě varianty ŽD1 – A a ŽD1 – C dochází ke křížení, které je technicky řešitelné. U varianty ŽD1 – B však dochází k plnému překryvu obou koridorů (ŽD1- B a E10b) v délce cca 2 kilometrů. Tento překryv s ohledem na ostatní limity v území neumožňuje provedení přeložky vedení 400 kV. Přeložka v takovém rozsahu není možná rovněž z důvodu dlouhodobější odstávky celého vedení V450/428. Povodí Ohře (oprávněný investor) v námitce zn. POH/64180/2022-2/032100 ze dne 17.1.2023, kterou uplatnilo v rámci veřejného projednání uvedlo k variantě ŽD1 – A následující nesouhlas, cit.: „Z pohledu správce povodí lze konstatovat, že se jedná o hydraulicky nejméně vhodnou variantu trasy, která ve velkém rozsahu zasahuje do záplavového území, jehož trasou dotčené části převádějí významnou část povodňových průtoků. Proto s jejím zapracováním do Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje nesouhlasíme.“ Pořizovatel na základě výše uvedených stanovisek dotčených orgánů a námítky oprávněného investora navrhl nejvhodnější variantu a to ŽD1 – C Pod Bulfem, která byla dle výsledků veřejného projednání jako jediná akceptována všemi dotčenými orgány. Dle § 42b) odst. 9 stavebního zákona je zastupitelstvo kraje při schvalování výběru nejvhodnější varianty vázáno stanovisky dotčených orgánů. V 5aZÚR ÚK je již vymezen invariantní koridor ŽD1 pro železniční dráhu v úseku (Praha –) hranice krajů Středočeský/Ústecký – Ústí nad Labem – hranice ČR/SRN (– Drážďany), včetně odboček pro vzájemné propojení na stávající železniční tratě, jako součást systému rychlých spojení (RS) a současně zrušen koridor územní rezervy VRT- ZR1. Stanoviska uplatněná k variantě ŽD1 – A, ŽD 1 – B a ŽD1 – C včetně jejich vyhodnocení jsou součástí Přílohy č. 5 opatření obecné povahy, kterým se 5aZÚR ÚK dle § 36 odst. 4 stavebního zákona vydává. V rámci veřejného projednání bylo uplatněno k vybrané variantě ŽD1 – C Pod Bulfem („zelená“) celkem 32 námitek a 488 připomínek. Návrh rozhodnutí o námitkách a návrh vyhodnocení připomínek k vybrané variantě ŽD1 – C byl v souladu s § 42b odst. 8 stavebního zákona zaslán dotčeným orgánům a MMR s výzvou, aby k nim ve lhůtě do 30 dnů od obdržení uplatnily stanoviska. Stanovisko dle § 42b odst. 8 stavebního zákona uplatnilo Ministerstvo pro místní rozvoj, Český báňský úřad, Ministerstvo průmyslu a obchodu, Ministerstvo práce a sociálních věcí, Ministerstvo zemědělství, Krajská hygienická stanice a Krajský úřad Ústeckého kraje – odbor životního prostředí a zemědělství. Stanoviska a jejich vyhodnocení jsou Přílohou č. 8 opatření obecné povahy. Informace o námitkách, uplatněných k variantám, které nebyly vybrány, tj. ŽD1 – A a ŽD1 – B: Povrchová trasa navrhovaného koridoru ŽD1 obsahovala variantní řešení pouze na území ORP Roudnice nad Labem a ORP Litoměřice. Zásadní námitkou byl nesouhlas s jakoukoli variantou, případně bylo požadováno vymezení koridoru ve stávající územní rezervě VRT-ZR1, návrhem 5aZÚR ÚK rušené. Podané námitky byly proto uplatňovány buď výslovně ke všem variantám současně, nebo byly uplatněny shodné texty, s minimálními rozdíly v některých bodech odůvodnění námitek pro každou variantu zvlášť. Rozhodnutím o námitkách k vybrané variantě ŽD1 - C tak bylo rozhodnuto prakticky o všech podaných námitkách. Město Terežín a obce Travčice a Trnovany podaly námitky pouze k variantě ŽD1 - A, neboť tou jedinou jsou jejich území dotčena. Trnovany a Travčice, které jsou členy spolku rozVRTaná krajina, podaly námitky shodné s dalšími obcemi tohoto spolku. Na rozdíl od ostatních však námitka nesměřovala proti všem variantám koridoru, ale jen proti koridoru ŽD1 – A, kterým jsou obce dotčeny. Námitka Terežína se týkala výlučně části trasy koridoru, vedené jeho správním územím (včetně části Počaply), tedy pouze koridoru ŽD1 - A. Uplatněné námitky k variantám ŽD1 – A a ŽD 1 – B jsou přílohou č. 9 opatření obecné povahy. Informace o připomínkách, uplatněných k variantám, které nebyly vybrány, tj. ŽD1 – A a ŽD1 – B: Povrchová trasa navrhovaného koridoru ŽD1 obsahovala variantní řešení pouze na území ORP Roudnice nad Labem a ORP Litoměřice. Zásadní připomínkou byl nesouhlas s jakoukoli variantou, případně bylo požadováno vymezení koridoru ve stávající územní rezervě, návrhem 5aZÚR ÚK rušené. Lišilo se jen odůvodnění tohoto nesouhlasu. Podané připomínky byly proto uplatňovány buď výslovně ke všem variantám současně, nebo byly uplatněny shodné texty, s minimálními rozdíly v některých bodech odůvodnění připomínek, pro každou variantu zvlášť. Vyhodnocením připomínek k vybrané variantě ŽD1 - C tak byly vyhodnoceny prakticky veškeré podané připomínky. Uplatněné připomínky k variantám ŽD1 – A a ŽD 1 – B jsou přílohou č. 10 opatření obecné povahy. Následně v souladu s výsledky projednání zajistil pořizovatel dle § 42b odst. 8 stavebního zákona konečnou úpravu návrhu 5aZÚR ÚK. V souladu s § 40 odst. 1 stavebního zákona pořizovatel přezkoumal soulad 5aZÚR ÚK s PÚR ČR, s cíli a úkoly územního plánování, s požadavky stavebního zákona a jeho prováděcích právních předpisů, s požadavky zvláštních právních předpisů a se stanovisky dotčených orgánů podle zvláštních právních předpisů. Výsledky přezkoumání jsou obsaženy v předkládaném návrhu opatření obecné povahy, kterým jsou zásady územního rozvoje vydávány (§ 36 odst. 4 stavebního zákona). Na základě uvedených skutečností lze konstatovat, že 5aZÚR ÚK je v souladu s PÚR ČR, ve znění Aktualizací č. 1, 2, 3, 4, 5, 6 a 7 se stanovisky dotčených orgánů a se stanoviskem MMR. Rada Ústeckého kraje projednala návrh na vydání 5aZÚR ÚK dne 5. 6. 2024 a přijala usnesení, ve kterém bere na vědomí informaci o zpracování návrhu 5aZÚR ÚK a navrhuje Zastupitelstvu Ústeckého kraje vydat 5aZÚR ÚK. Pořizovatel v této souvislosti považuje za nutné upozornit na novelu liniového zákona (zákon č. 416/2009 Sb. o urychlení výstavby strategicky významné infrastruktury, ve znění pozdějších předpisů), resp. na jeho „nová“ ustanovení § 2l a 2m účinná od 1.7.2024. Dle § 2l odst. 1 V případě naléhavého veřejného zájmu může vláda do doby vydání územního rozvojového plánu závazného

pro rozhodování v území na návrh Ministerstva dopravy rozhodnout o pořízení územního rozvojového plánu pro vybraný záměr dopravní infrastruktury celostátního nebo mezinárodního významu nebo přesahující svým významem území jednoho kraje (dílčí územní rozvojový plán). Pořizovatelem dílčího územního rozvojového plánu je Ministerstvo dopravy a tento plán je nadřazeným a závazným dokumentem, mj. pro zásady územního rozvoje. Nyní posuzovaný návrhový koridor ŽD1 pro železniční dráhu RS4 na území Ústeckého kraje je bezpochyby záměrem naplňujícím podmínky cit. § 2l odst., což v důsledku znamená, že pokud Ústecký kraj nerozhodne „sám o svém území“ ve smyslu vymezení koridoru, pak toto rozhodnutí může převzít vláda a sama určit trasování koridoru pro RS4, které bude pro Ústecký kraj závazné. Po vydání 5aZÚR ÚK zajistí pořizovatel vyhotovení úplného znění ZÚR ÚK (§ 42 odst. 4 stavebního zákona), které se současně se 5aZÚR ÚK doručí veřejnou vyhláškou. Podle § 42 odst. 10 stavebního zákona dnem doručení 5aZÚR ÚK a úplného znění ZÚR ÚK po vydání 5aZÚR ÚK (ÚZ) nabývá 5aZÚR ÚK účinnosti. 5aZÚR ÚK a ÚZ, které budou opatřeny záznamem o účinnosti, pořizovatel v souladu s § 164 odst. 1 stavebního zákona poskytne v rozsahu potřebném pro výkon působnosti stavebním úřadům, úřadům územního plánování na území kraje a krajským úřadům sousedních krajů. 5aZÚR ÚK a ÚZ opatřené záznamem o účinnosti zašle MMR. Pořizovatel v souladu s § 164 odst. 2 stavebního zákona 5aZÚR ÚK a ÚZ zveřejní způsobem umožňujícím dálkový přístup spolu s usnesením ZÚK a místa, kde je možné do nich a do dokladové dokumentace nahlížet; toto oznámí jednotlivě dotčeným orgánům.

K návrhu bodu E) usnesení: Správa železnic, s. o. sama nerozhoduje o financích a nemůže garantovat kompenzace - to má pod sebou MD a následně SFDI; související stavby nejsou obsažené v samotném trasování VRT, budou řešeny jako samostatná investiční akce (např. jednokolejný vlak přes Labe za Ústím směr Děčín nebo bypasse nákladní dopravy pro odlehčení uzlu Ústí nad Labem a další), které nejsou součástí 5. aktualizace ZUR. Kompenzace a jejich zasmulvnění lze řešit až po technické specifikaci a prověření konkrétní stavby v procesu EIA.

Zpracoval / konzultoval:

Naděžda Dobiášová referent oddělení územního plánování odboru územ. plánování a stavebního řádu

Předkládá:

Ing. Jan Schiller (hejtman)

Schvalovací cesta:

1	Ing. Hana Bergmannová (vedoucí odboru)	 Ing. Hana Bergmannová 11.06.2024
2	Ing. Jan Schiller (hejtman)	 Ing. Jan Schiller 11.06.2024

Podpis zpracovatele:



Judita Vošahlíková