PŘÍLOHA Č. 2 – PODANÉ PŘIPOMÍNKY KE ZPRÁVĚ O UPLATŇOVÁNÍ ZÁSAD ÚZEMNÍHO ROZVOJE ÚSTECKÉHO KRAJE V UPLYNULÉM OBDOBÍ

Obec Liběšice
6, Liběšice, 41146
tel: 416798112, e-mail:

USNESENÍ

zastupitelstva přijaté pod číslem UZ-22-2/24
na zasedání zastupitelstva č. 2/2024 dne 25. 3. 2024

Číslo usnesení: UZ-22-2/24
Přijato: 25. 3. 2024
Č.j.:

Termín plnění: 8. 4. 2024
Odpovědná osoba: Dagmar Tafatová
Datum tisku: 26. 3. 2024, 14:23

Téma: Připomínky návrhu Zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje, ve znění 1.,2.,3. a 4. aktualizace

Znění přijatého usnesení

Zastupitelstvo obce schvaluje obsah připomínky návrhu Zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje, ve znění 1.,2.,3. a 4. aktualizace, uvedenou v příloze, která je nedílnou součástí tohoto usnesení.

Dagmar Tafatová
Digitálně podepsal Dagmar Tafatová
Datum: 26.03.2024 14:34:16 CET

Za správnost ručí

26. 3. 2024 vygeneroval systém Usnesení.cz © 2015 - 2024

ZPRÁVA O UPLATŇOVÁNÍ ZÁSAD ÚZEMNÍHO ROZVOJE ÚSTECKÉHO KRAJE V UPLYNULÉM OBDOBÍ

dle ustanovení § 42 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, ve spojení s ustanovením § 334a zákona č. 283/2021 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů

Pořizovatel:
Krajský úřad Ústeckého kraje
odbor územního plánování a stavebního řádu
Velká Hradební 3118/48
400 01 Ústí nad Labem
(dále jen „pořizovatel“)

únor 2024

OBSAH

ÚVOD 3

A) Vyhodnocení uplatňování zásad územního rozvoje 5

B) Problémy k řešení v zásadách územního rozvoje vyplývající z územně analytických podkladů 20

C) Vyhodnocení souladu zásad územního rozvoje s územním rozvojovým plánem a politikou územního rozvoje 24

D) Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území vyplývající z uplatňování zásad územního rozvoje z hlediska jejich možných nepředvídaných dopadů, včetně potřeby opatření na jejich odvrácení, zmírnění nebo kompenzaci 48

E) Vyhodnocení potřeby pořízení aktualizace zásad územního rozvoje nebo nových zásad územního rozvoje 49

F) Požadavky na zpracování aktualizace zásad územního rozvoje a na vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, je-li vyžadováno, nebo požadavky na zpracování nových zásad územního rozvoje a na vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území 50

G) Návrhy na aktualizaci územního rozvojového plánu nebo politiky územního rozvoje 55

Přílohy zprávy – budou doplněny po projednání návrhu zprávy 56

ÚVOD

Zásady územního rozvoje Ústeckého kraje (dále jen „ZÚR ÚK“) jsou pořízeny Krajský úřadem Ústeckého kraje, odborem územního plánování a stavebního řádu (dále jen „KÚÚK UPS“) podle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění příslušných předpisů, a to ve znění 1., 2., 3. a 4. aktualizace.

Zastupitelstvo Ústeckého kraje (dále jen „ZÚK“) rozhodlo o vydání ZÚR ÚK usnesením č. 23/25Z/2011 ze dne 7. 9. 2011 s účinností od 20. 10. 2011. Aktualizace ZÚR ÚK byly vydány ZÚK následovně:

Aktualizace	Číslo usnesení	Ze dne	Účinnost
1. aktualizace ZÚR ÚK	022/4Z/2017	24. 4. 2017	20. 5. 2017
2. aktualizace ZÚR ÚK (na základě zprávy o uplatňování z roku 2015)	025/30Z/2020	22. 6. 2020	6. 8. 2020
3. aktualizace ZÚR ÚK	008/17Z/2019	28. 1. 2019	17. 2. 2019
4. aktualizace ZÚR ÚK	013/18Z/2022	12. 12. 2022	4. 2. 2023

V současné době jsou pořizovány souběžně 5., 6., 7., 8. a 9. aktualizace ZÚR ÚK.

Předmětem pořizované 5. aktualizace ZÚR ÚK je vymezení koridoru 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 zrušení koridoru územní rezervy VRT-ZR1 vysokorychlostní tratě v úseku státní hranice SRN/ČR – Ústí nad Labem – Lovosice – Roudnice nad Labem – hranice ÚK.

Předmětem pořizované 6. aktualizace ZÚR ÚK je vymezení ploch a koridorů pro těžbu a zpracování lithia a vymezení plochy PL1 pro ukládání a zpracování materiálů z hornické činnosti a úpravy lithného koncentrátu v dobývacím prostoru Tušimice.

Předmětem pořizované 7. aktualizace ZÚR ÚK je úprava vymezeného koridoru VPS pro plánovanou přeložku silnice I/13 v úseku Klášterec nad Ohří – Chomutov.

Předmětem pořizované 8. aktualizace ZÚR ÚK je vymezení ploch pro FVE v asanačních územích (včetně souvisejících zařízení a koridorů pro vyvedení výkonu) a prověření stávajícího vymezení asanačních území.

Předmětem pořizované 9. aktualizace ZÚR ÚK je prověření regulace vysokých větrných elektráren ve specifické oblasti Krušné hory (SOB6) a to v návaznosti na rozsudek Nejvyššího správního soudu čj. 1 As 301/2021-150 ze dne 20. 7. 2023, kterým byla zrušena původní regulace.

Dle ustanovení § 42 odst. 3 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“) krajský úřad předloží návrh zprávy o uplatňování zásad územního rozvoje zastupitelstvu kraje, upravený podle výsledků projednání, do 4 let po vydání zásad územního rozvoje nebo jejich poslední aktualizace.

Obsahové náležitosti zprávy o uplatňování zásad územního rozvoje jsou uvedeny v § 9 vyhlášky č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti, ve znění pozdějších předpisů.

Předchozí zpráva o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje byla zpracována v říjnu 2015 (schválena ZÚK usnesením č. 85/26Z/2015 dne 14. 12. 2015), na základě které byl pořízen návrh 2. aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje.

Pořizovatel při zpracování tohoto návrhu Zprávy o uplatňování zásad územního rozvoje (dále jen „Zpráva“) zohlednil ZÚR ÚK, ve znění 4. aktualizace, průběžně aktualizované Územně analytické podklady Ústeckého kraje (dále jen „ÚAP ÚK“); následně zohlední vyjádření Ministerstva pro místní rozvoj a dotčených orgánů, připomínky dotčených obcí, stanovisko zpracované podle kritérií přílohy č. 8 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) Ministerstva životního prostředí a připomínky ostatních (§ 42 odst. 2 stavebního zákona).

Zpráva bude po její úpravě podle výsledků projednání předložena ZÚK ke schválení.

Na základě schválené Zprávy pořizovatel zajistí zpracování návrhu aktualizace ZÚR ÚK s tím, že bude postupováno dle ustanovení § 42a stavebního zákona (zkrácený postup pořizování aktualizace zásad územního rozvoje).

A) VYHODNOCENÍ UPLATŇOVÁNÍ ZÁSAD ÚZEMNÍHO ROZVOJE

Kapitola vyhodnocuje naplnění jednotlivých záměrů, úkolů a dílčích kroků, a to i z hlediska jejich aktuálnosti. Vyhodnocení odpovídá struktuře a obsahu ZÚR ÚK.

1. Stanovení priorit územního plánování Ústeckého kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území včetně zohlednění priorit stanovených v politice územního rozvoje:

ZÚR ÚK stanovují priority územního plánování pro dosažení vyváženého vztahu územních podmínek pro hospodářský rozvoj, sociální soudržnost obyvatel a příznivé životní prostředí kraje (zajištění udržitelného rozvoje, dosažení cílů a úkolů územního plánování). Krajskými prioritami se doplňují a konkretizují republikové priority uvedené v politice územního rozvoje (dále jen „PÚR“). Krajské a republikové priority jsou dále upřesňovány a doplněny v rámci územně plánovací činnosti obcí. Naplňování priorit územního plánování je prováděno nástroji územního plánování.

Krajskými prioritami se doplňují a konkretizují republikové priority uvedené v PÚR. Krajské a republikové priority budou dále upřesňovány a doplněny v rámci územně plánovací činnosti obcí. Naplňování priorit územního plánování bude prováděno nástroji územního plánování.

Stanovené krajské a republikové priority jsou uplatňovány a respektovány v rámci celého obsahu ZÚR ÚK.

2. Zpřesnění vymezení rozvojových oblastí a rozvojových os vymezených v PÚR a vymezení oblastí se zvýšenými požadavky na změny v území, které svým významem přesahují území více obcí (nadmístní rozvojové oblasti a nadmístní rozvojové osy):

ZÚR ÚK vymezují rozvojové oblasti republikového a nadmístního významu následovně:

- OB6 – ROZVOJOVÁ OBLAST ÚSTÍ NAD LABEM
- NOB1 – LITOMĚŘICKO, LOVOSICKO, ROUDNICKO
- NOB2 – DĚČÍNSKO
- NOB3 – RUMBURSKO, VARNSDORFSKO
- NOB4 – ŽATECKO, LOUNSKO
- NOB5 – CHOMUTOVSKO, KADAŇSKO

ZÚR ÚK vymezují rozvojové osy republikového a nadmístního významu následovně:

- OS2 – ROZVOJOVÁ OSA PRAHA – ÚSTÍ NAD LABEM – HRANICE ČR/NĚMECKO (DRESDEN)
- OS7 – ROZVOJOVÁ OSA ÚSTÍ NAD LABEM – CHOMUTOV – KARLOVY VARY – CHEB – HRANICE ČR/NĚMECKO (NÜRNBERG)
- NOS1 – ROZVOJOVÁ OSA NADMÍSTNÍHO VÝZNAMU LOUNY – CHOMUTOV – HRANICE ČR/SRN (-CHEMNITZ)
- NOS2 – ROZVOJOVÁ OSA NADMÍSTNÍHO VÝZNAMU ÚSTÍ NAD LABEM – DĚČÍN – ČESKÁ KAMENICE (VELKÁ BUKOVINA)
- NOS3 – ROZVOJOVÁ OSA NADMÍSTNÍHO VÝZNAMU PETROHRAD – ŽATEC – HAVRAŇ – MOST

Stanovené úkoly pro územní plánování obcí v rámci této kapitoly jsou průběžně uplatňovány s respektovány v územně plánovací dokumentaci obcí.

3. Zpřesnění vymezení specifických oblastí vymezených v PÚR a vymezení dalších specifických oblastí nadmístního významu

ZÚR ÚK vymezují specifické oblasti republikového a nadmístního významu následovně:

- SOB5 – SPECIFICKÁ OBLAST MOSTECKO
- SOB6 – SPECIFICKÁ OBLAST KRUŠNÉ HORY
- NSOB1 – LOBENDAVSKO – KŘEČANSKO
- NSOB2 – JIHOZÁPADNÍ MOSTECKO
- NSOB3 – PERUCKO
- NSOB4 – PĚTIPESKO
- NSOB5 – ÚŠTĚCKO
- NSOB6 – SPECIFICKÁ OBLAST PODBOŘANSKO

Stanovené úkoly pro územní plánování obcí v rámci této kapitoly jsou průběžně uplatňovány a respektovány v územně plánovací dokumentaci obcí.

4. Zpřesnění vymezení ploch a koridorů vymezených v PÚR a vymezení ploch a koridorů nadmístního významu, včetně ploch a koridorů veřejné infrastruktury, ÚSES a územních rezerv, u ploch územních rezerv stanovení využití, které má být prověřeno

ZÚR ÚK vymezují plochy a koridory dopravní infrastruktury republikového významu následovně:

SILNIČNÍ DOPRAVA:

- koridor dálnice D6, úsek v okrese Louny a stavby související v úsecích:
  - b1 – Lubenec přeložka. Koridor je v ZÚR ÚK sledován jako VPS – b1. Šířka koridoru je stanovena 300 m
    - *dle údajů RŠD byl obchvat zprovozněn v roce 2015*
  - b2 – úsek MÚK se silnicí č. I/27 – Lubenec přeložka. Koridor je v ZÚR ÚK sledován jako VPS – b2. Šířka koridoru je stanovena 300 m
    - *stavba je v přípravě, předpoklad uvedení do provozu je rok 2026*
  - b3 – úsek Lubenec přeložka – Bošov přeložka. Koridor je v ZÚR ÚK sledován jako VPS – b3. Šířka koridoru je stanovena 300 m
    - *dle údajů RŠD byl obchvat zprovozněn v roce 2021*
- koridor dálnice D7, úsek od hranice okresů Kladno/Louny – po křížení se silnicí č. I/13 a stavby související, v úsecích:

- c3 – úsek hranice okresů Kladno/Louny – Louny obchvat, zkapacitnění a přeložka. Koridor je sledován jako VPS – c3. Šířka koridoru je stanovena 300 m
    - *dle údajů ŘSD byl obchvat zčásti zprovozněn v roce 2021*
- c4 – Louny obchvat, zkapacitnění. Koridor je sledován jako VPS – c4. Šířka koridoru je stanovena 300 m
    - *dle údajů ŘSD byl obchvat zprovozněn v roce 2023*
- c5 – úsek Louny obchvat – Lažany MÚK, zkapacitnění a přeložky. Koridor je sledován jako VPS – c5. Šířka koridoru je stanovena 300 m
    - *dle údajů ŘSD byl úsek zčásti zprovozněn v roce 2018 a 2023*

❖ PK1 – koridor dálnice D7, úsek Postoloprty, zkapacitnění obchvatu
- *stavba je v přípravě, předpoklad zprovoznění v roce 2028*

❖ e9 – koridor silnice I/13, úsek Chomutov průtah III. stavba – Klášterec nad Ohří, zkapacitnění
- *v 7. aktualizaci ZÚR ÚK se řeší úprava koridoru, stavba je v přípravě*

❖ PK2 – koridor silnice I/13 v úseku Klášterec nad Ohří, obchvat
- *stavba je ve fázi přípravy, v územním plánu města Klášterec nad Ohří je obchvat respektován*

❖ PK3 – koridor silnice I/13, úsek Knínice (D8) – Martiněves – hranice města Děčín
- stavba je v přípravě, dle aktuálních studií je vyžadována drobná korekce vymezení koridoru v ZÚR ÚK, bude řešeno v aktualizaci, viz kapitola F) „Požadavky na zpracování aktualizace zásad územního rozvoje a na vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, je-li vyžadováno, nebo požadavky na zpracování nových zásad územního rozvoje a na vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území“ této zprávy.

❖ PK4 – koridor přeložky silnice I/13, úsek Děčín – Benešov nad Ploučnicí – hranice ÚK
- *stavba je v přípravě, předpoklad zahájení stavby v roce 2026, dle aktuálních závěrů z procesu EIA je potřeba drobných prostorových korekcí koridoru – požadavek na aktualizaci viz kapitola F)*

ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA:

❖ VRT – ZR1 – koridor vysokorychlostní tratě v úseku státní hranice SRN/ČR – Ústí nad Labem – Lovosice – Roudnice nad Labem – hranice ÚK
- *vypuštění územní rezervy a vymezení koridoru v nové trase je předmětem 5. aktualizace ZÚR ÚK*

❖ C – E61 – koridor železniční tratě č. 073 a č. 072 Děčín – Ústí nad Labem – Štětí, optimalizace
- *stavba je v přípravě, předpoklad zahájení stavby v roce 2026*

❖ i – koridor železniční tratě č. 140 a č. 130 Klášterec nad Ohří – Ústí nad Labem, optimalizace
- *stavba je v přípravě, předpoklad zahájení stavby v roce 2027*

VODNÍ DOPRAVA:

- VD1 Labe – koridor Labské vodní cesty mezinárodního významu v úseku hranice okresu Děčín – státní hranice ČR/SRN
  - *záměr je v přípravě*

- VD2/SHP – koridor pro Zlepšení plavebních podmínek Labe v úseku Střekov – státní hranice ČR/SRN v úseku Ústí nad Labem, Střekov – hranice okresu Ústí nad Labem
  - *záměr je v přípravě*

ZÚR ÚK vymezují plochy a koridory dopravní infrastruktury nadmístního významu následovně:

SILNIČNÍ DOPRAVA NADMÍSTNÍHO VÝZNAMU:

- e3 - koridor silnice nadmístního významu silnice č. I/13 v okresech Chomutov, Most, Teplice, Ústí nad Labem a stavby související v úseku e3 – úsek MÚK Třebušice – Most, zkapacitnění
  - *úsek byl uveden do provozu v roce 2020*

- e8 - koridor silnice nadmístního významu silnice č. I/13 v okresech Chomutov, Most, Teplice, Ústí nad Labem a stavby související v úseku e8 – úsek Kladruby – MÚK Nové Dvory, silniční spojka a přemostění a křižovatka Nové Dvory, rekonstrukce
  - *stavba je v přípravě, předpoklad zahájení výstavby je v roce 2025, zprovoznění v roce 2027*

- PK 6 - koridor silnice nadmístního významu I/15 Bělušice – Libčeves, přeložka
  - *záměr je v přípravě*

- PK 7 - koridor silnice nadmístního významu I/15 Litoměřice, východní obchvat
  - *záměr je ve fázi studie, předpoklad zahájení stavby je v roce 2030, dle aktuálních podkladů Ředitelství silnic a dálnic ČR je požadována úprava koridoru umožňující výstavbu nového přemostění východně od Litoměřic, požadavek na aktualizaci viz kapitola F)*

- PK 8 - koridor silnice nadmístního významu I/15 Litoměřice, jižní obchvat
  - *záměr je zpřesněn v ÚPD dotčených obcí, dle informací Ředitelství silnic a dálnic ČR bylo od realizace záměru upuštěno, požadavek na vypuštění koridoru je zahrnut v kapitole F)*

- f2 – koridor silnice nadmístního významu I/15 úsek Odolice – Libčeves a stavby související v úseku f2
  - *stavba je v přípravě, zahájení stavby v roce 2029, na základě aktuálních podkladů Ředitelství silnic a dálnic ČR je potřeba drobné prostorové korekce vymezeného koridoru, požadavek na aktualizaci viz kapitola F)*

- PK 11 - koridor silnice nadmístního významu I/27 Havraň, západní obchvat
  - *stavba je v přípravě, předpoklad zahájení stavby v roce 2028, zprovoznění v roce 2030*

- PK 12 - koridor silnice nadmístního významu I/27 Radíčeves, západní obchvat
  - *záměr je v přípravě*

- g1 – koridor silnice nadmístního významu silnice č. I/27 v okresech Most a Louny, a stavby související v úseku g1 – úsek Most – Litvínov, zkapacitnění
  - *stavba je v přípravě, předpoklad zahájení stavby v roce 2026, zprovoznění v roce 2029*
- g4 – koridor silnice nadmístního významu silnice č. I/27 v okresech Most a Louny a stavby související v úseku g4 – Žiželice, přemostění
  - *stavba je v realizaci, předpoklad zprovoznění v roce 2026*
- PK 16 - koridor silnice nadmístního významu II. třídy (příp. I. třídy) Teplice, východní obchvat – Doubravská spojka
  - *záměr dosud není v přípravě*
- PK 17 - koridor silnice nadmístního významu II/118 Budyně nad Ohří, východní obchvat
  - *záměr dosud není v přípravě, investor (Ústecký kraj) od realizace záměru upustil – v rámci aktualizace ZÚR ÚK bude prověřeno vypuštění koridoru - viz kapitola F)*
- PK 18 - koridor silnice nadmístního významu II/224 Kadaň, východní obchvat (propojení Kadaň – Prunéřov),
  - *záměr dosud není v přípravě*
- PK 19 - koridor silnice nadmístního významu II/246 Koštice – Budyně nad Ohří, přeložka s obchvaty sídel
  - *záměr dosud není v přípravě*
- PK 21 - koridor silnice nadmístního významu II/254 Duchcov – Lom, prostorová korekce
  - *záměr je v přípravě*
- PK 22 - koridor silniční dopravy nadmístního významu II/254 Lom, jižní obchvat
  - *záměr je v přípravě*
- PK 24 - koridor silnice nadmístního významu II/266 Lobendava – hranice ČR/SRN, obnova silnice
  - *záměr dosud není v přípravě*
- PS 1 - vymezují koridor přeshraničního silničního spojení Brandov – Olbernhau
  - *záměr dosud není v přípravě*
- PS 4 - koridor přeshraničního silničního spojení Lobendava – Langburkersdorf
  - *záměr dosud není v přípravě*
- b – II/240 - koridor silnice nadmístního významu II/240 Roudnice nad Labem, západní obchvat s mostem přes Labe
  - *záměr je v přípravě*
- b – II/246 koridor silnice nadmístního významu II/246 Roudnice nad Labem, jihovýchodní obchvat

- *stavba byla zprovozněna v roce 2021*

- b – III/00815 - koridor silnice nadmístního významu II/247, Lovosice – Litoměřice, přivaděč k průmyslové zóně Prosmyky I., II. část
  - *záměr dosud není v přípravě*

ZÚR ÚK stanovují pro územně plánovací činnost níže uvedených obcí požadavek, který se týká vybraných silnic nadmístního významu. U těchto silnic je z důvodu nadřazeného přepravního významu nezbytné prověřit a v součinnosti s dotčenými orgány územně vymezit koridory jejich přestavby jako veřejně prospěšné stavby v rámci ÚPD příslušné obce:

identifikace v mapové dokumentaci; obec - silnice:

ÚP1; Strojetice – silnice I/27

- *v územním plánu Kryry je koridor vymezen*

ÚP2; Očihov – silnice I/27

- *v územním plánu Kryry je koridor vymezen*

ÚP3; Blšany – silnice I/27

- *v rámci aktualizace prověřit vypuštění úkolu, trasa přeložky je v územních plánech okolních obcí vymezena mimo území obce Blšany*

ÚP4; Sýrovice – silnice I/27

- *v územním plánu Podbořany je koridor vymezen*

ÚP5; Lom – silnice I/27

- *v územním plánu Lom je obchvat obce vymezen severní trasou, Ředitelství silnic a dálnic ČR uplatnilo požadavek na úpravu textace úkolu ve smyslu změny kategorizace třídy předmětné komunikace, požadavek na aktualizaci viz kapitola F)*

ÚP6; Bílina – silnice I/13

- *v územním plánu Bílina je koridor vymezen*

ÚP7; Děčín – silnice I/13

- *územní plán města, který zohledňuje úkol ÚP7, se pořizuje*

ÚP8; Liběšice – silnice I/15

- *v územním plánu Liběšice je koridor vymezen*

ÚP10; Šluknov – silnice II/266

- *v územním plánu Šluknov záměr není zpřesněn, obec od obchvatu upustila po prověření s dotčenými orgány, v aktualizaci je nutné prověřit vypuštění úkolu*

ÚP11; Rumburk – silnice II/263, II/266

- *v územním plánu Rumburk je úkol splněn, koridor je vymezen*

ÚP12; Krásná Lípa – silnice II/263

- *v územním plánu Krásná Lípa je úkol splněn, koridor je vymezen*

ÚP13; Rybniště – silnice II/263

- *v územním plánu Rybniště není záměr zpřesněn, vyjma úpravy křižovatky silnic II/263, II/264 a III/25377*

ÚP14; Horní Podluží – silnice I/9

- *v územním plánu Horní Podluží úkol splněn, koridor je vymezen*

ÚP15; Dolní Podluží – silnice I/9

- *v územním plánu Dolní Podluží není úkol splněn*

ÚP16; Jiřetín pod Jedlovou – silnice I/9

- *v územním plánu Jiřetín pod Jedlovou je úkol splněn, koridor je vymezen*

ÚP17; Děčín, Folknářská spojka – silnice I/13

- v platném územním plánu Děčín je Folknářská spojka vymezena, řešena je i v návrhu nového územního plánu

ÚP18; Ludvíkovice, Folknářská spojka – silnice I/13

- v územním plánu Ludvíkovice je Folknářská spojka vymezena

ÚP19; Duchcov – silnice II/254

- v územním plánu Duchcov je úkol splněn

ÚP20; Jeníkov – silnice II/254

- severozápadní obchvat Duchcova je prostorově vymezen pouze na území města Duchcov a do území Jeníkova nezasahuje, v aktualizaci prověřit vypuštění úkolu pro obec Jeníkov

ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA NADMÍSTNÍHO VÝZNAMU:

- Z1 – koridor konvenční železniční dopravy nadmístního významu, zajištěný tratěmi č. 081 Děčín, východ – Benešov nad Ploučnicí – Rybniště – Rumburk a č. 089 Rybniště – Varnsdorf – hranice ČR/SRN
  - *záměr nebyl dosud zrealizován*
- Z2 – koridor konvenční železniční dopravy nadmístního významu, zajištěný tratí č. 081 Benešov nad Ploučnicí – Šachov – hranice ÚK (– Česká Lípa – Liberec)
  - *záměr nebyl dosud zrealizován*
- Z3 – koridor konvenční železniční dopravy nadmístního významu, zajištěný tratí č. 083 Rumburk – Šluknov – Dolní Poustevna – hranice ČR/SRN (- Sebnitz – Bad Schandau)
  - *záměr nebyl dosud zrealizován*
- Z4 – koridor konvenční železniční dopravy nadmístního významu, zajištěný tratí č. 134 Oldřichov u Duchcova – Litvínov
  - *stavba byla zrealizována v roce 2021, v aktualizaci prověřit vypuštění koridoru*

- Z5 – koridor konvenční železniční dopravy nadmístního významu, zajištěný tratí č. 114 Lovosice – Libochovice – Louny
  - *záměr nebyl dosud zrealizován*

CYKLISTICKÁ DOPRAVA:

- cyklostezka „Labská stezka“
- cyklostezka „Krušnohorská magistrála“
- cyklostezka „Cyklostezka Ohře“

ZÚR ÚK vymezují plochy a koridory technické infrastruktury republikového významu následovně:

ELEKTROENERGETIKA:

- E2 (1.A) - koridor E2 (1.A) pro VPS (zpřesňuje E2 – Plochy pro elektrické stanice 400/110kV Vítkov a Vernéřov a koridory pro dvojité vedení 400kV Hradec – Vernéřov, Vernéřov – Vítkov, Vítkov – Přeštice)
  - *záměr nebyl dosud realizován*
- ER4a – koridor v úseku elektrárna Tušimice – TR Hradec (koridor pro vyvedení elektrického výkonu včetně potřebné infrastruktury elektrárny Tušimice a propojení s nejbližší rozvodnou)
  - *v rámci aktualizace bude prověřeno převedení územní rezervy do návrhu, případně vypuštění*
- E10a (1.A) a E10b (1.A) - koridor E10a (1.A) a koridor E10b (1.A) pro VPS (zpřesňuje E10 – Koridory pro vedení 400kV Výškov – Chotějovice a dále koridory pro dvojitá vedení 400kV v trasách Výškov – Babylon, Výškov – Čechy střed a Babylon – Bezděčín, včetně souvisejících ploch pro rozšíření elektrických stanic)
  - *záměry byly realizovány, v aktualizaci prověřit vypuštění koridorů*
- E17 – koridor E17 pro VPS (zpřesnění E17 – Koridory pro dvojité vedení 400 kV Hradec–Chrást a Chrást–Přeštice včetně souvisejících ploch pro rozšíření elektrických stanic 400/110 kV Hradec, Chrást a Přeštice). Tento koridor zahrnuje plochu E18d pro rozšíření TR Hradec včetně souvisejících přeložení stávajících vedení
  - *záměr nebyl dosud realizován*
- E18 – koridory E18a, E18b, E18c pro VPS, Koridory pro dvojité vedení 400 kV Hradec–Výškov, Hradec–Řeporyje a Hradec–Mírovka a ploch pro rozšíření elektrických stanic 400/110 kV Hradec, Výškov, Řeporyje a Mírovka
  - *záměry nebyly dosud realizovány*
- E28d a E18e – plochy pro rozšíření elektrických stanic jako plochy
  - *záměry nebyly dosud realizovány*
- E25 – koridor E25 pro VPS (zpřesnění E25 – Koridor pro vedení 110 kV v trase Nový Bor – Nová Huť – elektrická stanice Varnsdorf)

- *záměr nebyl dosud realizován*

DÁLKOVODY:

- DV1 – koridor pro dálkovod DV1 v úseku centrální tankoviště ropy Nelahozeves – Litvínov
  - *záměr nebyl dosud realizován*
- DVR5 – koridor pro dálkovod v úseku Litvínov – hranice ČR/SRN (–Spergau)
  - *v rámci aktualizace bude prověřen stav přípravy záměru a případné převedení územní rezervy do návrhu nebo vypuštění*
- ÚP21 – ZÚR ÚK stanovují pro územně plánovací činnost Kryry a Petrohrad úkol pro územní plánování ÚP21, který se týká vybraného vedení produktovodu nadmístního významu. U tohoto vedení je z důvodu nadřazeného významu nezbytné prověřit a územně vymezit koridor jeho přeložky v ÚPD dotčených obcí jako veřejně prospěšnou stavbu. Vymezení koridoru v ÚPD koordinovat v součinnosti s dotčenými orgány.
  - *úkol dosud nebyl v územních plánech Kryry a Petrohrad zohledněn*

VODNÍ HOSPODÁŘSTVÍ:

- V11a – plocha pro vodní dílo Kryry a pro související veřejnou infrastrukturu jako VPS V11a
  - *záměr nebyl dosud zrealizován*
- V11b – koridor pro přivaděč vody z Ohře do nádrže Vidhostice a související veřejnou infrastrukturu
  - *záměr nebyl dosud zrealizován*
- V11c – koridor pro přivaděč vody z nádrže Vidhostice do Rakovnického potoka a Kolešovického potoka a související veřejnou infrastrukturu
  - *záměr nebyl dosud zrealizován*
- V11d – koridor pro přípojku vodního díla Kryry k přivaděči vody z nádrže Vidhostice do Rakovnického potoka a Kolešovického potoka a související veřejnou infrastrukturu
  - *záměr nebyl dosud zrealizován*

ZÚR ÚK vymezují plochy a koridory technické infrastruktury nadmístního významu následovně:

ELEKTROENERGETIKA – KORIDORY DISTRIBUČNÍ SOUSTAVY:

- E1 – koridor označený E1, pro výstavbu vedení VVN 110 kV TR Štětí – Hoštka – Úštěk – (TR Babylon), koridor zahrnuje plochy pro výstavbu TR Hoštka a Úštěk.
  - *záměr nebyl dosud zrealizován*
- E2 – koridor označený E2, pro výstavbu vedení VVN 110 kV TR Výškov – odbočka Tuchlovice, Lišany
  - *v rámci aktualizace prověřit stav realizace záměru*
- E3 – koridor označený E3, pro smyčku vedení VVN 110 kV do TR Litvínov – Hamr, koridor zahrnuje též plochu pro výstavbu TR Litvínov – Hamr
  - *záměr nebyl dosud zrealizován*

- E5 – koridor označený E5, pro smyčku vedení VVN 110 kV do TR Ústí n.L. – Střekov, koridor zahrnuje též plochu pro výstavbu TR Ústí n.L. – Střekov
  - *záměr nebyl dosud zrealizován*

- E6 – koridor označený E6, pro výstavbu vedení VVN 110 kV TR Želenice – (TR Babylon)
  - *záměr nebyl dosud zrealizován*

- E7 – koridor označený E7, pro výstavbu vedení VVN 110 kV Merkur – Triangle
  - *v aktualizaci prověřit úpravu trasy koridoru podle požadavku obce Žiželice, viz kapitola B) problémy k řešení v zásadách územního rozvoje vyplývající z územně analytických podkladů této zprávy (záměr E17 dle ÚAP ÚK)*

- E8 – koridor označený E8, pro výstavbu vedení VVN 110 kV Chlumčany u Loun – Libochovice
  - *záměr nebyl dosud zrealizován*

- E9 – koridor označený E9, pro přeložky vedení VVN 110 kV v Hořanském koridoru a změnu koridoru stávajícího vedení Komořany – Most sever
  - *záměr nebyl dosud zrealizován*

PLYNÁRENSTVÍ:

- P1 – koridor pro umístění VTL plynovodu DN 1 400 v úseku hranice ČR/SRN – hranice krajů Ústecký/Plzeňský (/Přimda)
  - *záměr byl realizován, v rámci aktualizace ZÚR ÚK bude prověřeno vypuštění koridoru – viz kapitola F)*

VODNÍ HOSPODÁŘSTVÍ – ZÁSOBOVÁNÍ VODOU:

- V6 – koridor pro propojení vodárenské soustavy mezi Teplicemi a Ústím nad Labem podél silnice I/13
  - *v aktualizaci prověřit stav realizace záměru*

- V9 – koridor nový vodovodní přivaděč Rokle – Vroutek
  - *v aktualizaci prověřit stav realizace záměru*

- V10 – koridor rekonstrukce vodovodního přivaděče Vroutek – Dolní Záhoří
  - *v aktualizaci prověřit stav realizace záměru*

VODNÍ HOSPODÁŘSTVÍ – ODKANALIZOVÁNÍ A ČIŠTĚNÍ ODPADNÍCH VOD:

- V1 – koridor napojení Křečan na kanalizační síť města Rumburk
  - *v aktualizaci prověřit stav realizace záměru*

- V3 – koridor napojení Hudcova, Jeníkova a Lahoště na ČOV Želénky
  - *v aktualizaci prověřit stav realizace záměru*

- V4 – koridor napojení obce Dobříň na ČOV Roudnice nad Labem
  - *v aktualizaci prověřit stav realizace záměru*

- V5 – koridor napojení kanalizace Chlumec na ČOV Ústí nad Labem
  - *v aktualizaci prověřit stav realizace záměru*

VODNÍ HOSPODÁŘSTVÍ – OCHRANA PŘED POVODNĚMI, VODNÍ REŽIM:

- koridor pro revitalizaci vodního toku Bíliny na území tzv. Ervěnického koridoru
  - *v aktualizaci prověřit stav realizace záměru*

PLOCHY PRO TĚŽBU NEROSTNÝCH SUROVIN NADMÍSTNÍHO VÝZNAMU:

- ZÚR ÚK nevymezují nové plochy pro otvírku těžby nerostných surovin nadmístního významu a na úseku těžby hnědého uhlí ZÚR ÚK respektují územně ekologické limity těžby hnědého uhlí (ÚEL) stanovené usnesením vlády ČR č. 331/1991 a č. 444/1991 jako nepřekročitelné hranice, za nimiž nesmí být území narušeno povrchovou těžbou ani výsypkovým hospodářstvím, včetně usnesení vlády ČR č. 827/2015 k řešení dalšího postupu územně ekologických limitů těžby hnědého uhlí v severních Čechách.
  - *průběžně uplatňováno s respektováno*

PLOCHY A KORIDORY PRO LOKALIZACI VELKÝCH VĚTRNÝCH ELEKTRÁREN, TJ. ZAŘÍZENÍ, JEJICHŽ NOSNÝ SLOUP JE VYŠŠÍ NEŽ 35 M:

ZÚR ÚK nevymezují na území Ústeckého kraje konkrétní plochy a koridory pro výstavbu velkých větrných elektráren a staveb souvisejících.

Pro územně plánovací činnost obcí a rozhodování v území stanovují ZÚR ÚK pro plochy a koridory velkých větrných elektráren a souvisejících staveb tyto úkoly:

Návrhy na lokalizaci ploch a koridorů pro výstavbu velkých větrných elektráren a staveb souvisejících, jako specifických zařízení nadmístního významu, odpovědně posuzovat ve vztahu k ochraně přírody, krajiny, životního prostředí a krajinného rázu, s ohledem na konkrétní urbanistické, územně technické a klimatické podmínky.

- *Regulace byla z větší části zrušena Nejvyšším správním soudem rozsudkem č. 1 As 301/2021-150 ze dne 20. 7. 2023. Regulace je řešena samostatnou aktualizací ZÚR ÚK, o pořízení aktualizace rozhodlo ZÚK dne 11. 12. 2023*

ZÚR ÚK vymezují plochy a koridory územního systému ekologické stability následovně:

ZÚR ÚK vymezují plochy (biocentra) a koridory (biokoridory) nadregionálního a regionálního ÚSES krajiny. ZÚR ÚK vymezují celkem:

- 13 nadregionálních biocenter (NRBC), z toho 2 unikátní a 11 representativních
- 192 regionálních biocenter (RBC)
- 28 nadregionálních biokoridorů (NRBK)
- 112 regionálních biokoridorů (RBK)

Agentura ochrany přírody a krajiny zadala v roce 2023 zpracování souhrnné aktualizace plánu ÚSES ve všech CHKO ČR. Výsledky aktualizace budou prověřeny v celkové aktualizaci ZÚR UK, viz kapitola F) „Požadavky na zpracování aktualizace zásad územního rozvoje a na vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, je-li vyžadováno, nebo požadavky na zpracování nových zásad územního rozvoje a na vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území“ této zprávy.

5. Upřesnění územních podmínek koncepce ochrany a rozvoje přírodních, kulturních hodnot území kraje

Za přírodní hodnoty nadmístního významu jsou na území Ústeckého kraje pokládány:

- Krajinné části a přírodní prvky se stanovenou územní ochranou:
    - Zvláště chráněná území – velkoplošná; Národní park České Švýcarsko, Chráněná krajinná oblast České středohoří, Chráněná krajinná oblast Labské pískovce, Chráněná krajinná oblast Lužické hory, Chráněná krajinná oblast Kokořínsko.
    - Zvláště chráněná území – maloplošná; národní přírodní rezervace, národní přírodní památky, přírodní rezervace, přírodní památky.
    - Lokality vytvářené soustavy chráněných území evropského významu NATURA 2000 – ptačí oblasti a evropsky významné lokality.
    - Obecně chráněná území – územní systém ekologické stability nadregionální a regionální úrovně významnosti, přírodní parky (Doupovská pahorkatina, Údolí Prunéřovského potoka, Bezručovo údolí, Východní Krušné hory, Džbán, Dolní Poohří, Loučenská hornatina).
- Vodohospodářsky významné oblasti – povrchové a podzemní zdroje vody – chráněné vymezením CHOPAV Krušné hory a Severočeská křída a přírodní léčivé zdroje a zdroje přírodní minerální vody – Lázně Teplice v Čechách, Bílina, Klášterec nad Ohří, Dubí, Zaječice, Břvany, Mšené Lázně, Očihov, Louny, Grünwaldské vřesoviště a Grünwaldské louky.
- Nerostné bohatství – ložiska vyhrazených a významná ložiska nevyhrazených nerostů a prognózní zdroje nerostných surovin – zejména hnědého uhlí, štěrkopísků, stavebního kamene, vápence, cihlářských surovin a ostatních druhů nerudních surovin.
- Oblasti s kvalitní zemědělskou půdou – rozsáhlé oblasti zejména v Polabí, Poohří a na Podbořansku a další území s vhodnými podmínkami pro pěstitelství speciálních plodin zejména na Žatecku a Litoměřicku.

Stanovené úkoly pro územní plánování v rámci této kapitoly jsou průběžně uplatňovány a respektovány v územně plánovacích dokumentacích nižšího stupně.

Za civilizační hodnoty nadmístního významu jsou na území Ústeckého kraje pokládány:

- Hodnoty sídelní soustavy Ústeckého kraje s historicky vzniklou výraznou koncentrací obyvatel do středních a velkých měst, vytvářejících úzce propojenou konurbaci, s vysokou koncentrací civilizačních hodnot (dopravní, technická i občanská infrastruktura) s navazujícím územím intenzivní příměstské rekreace a rekreace ve volné krajině.
- Hierarchické uspořádání sídelní struktury:
    - Nadregionální centrum: Ústí nad Labem
    - Regionální centra: Teplice, Chomutov, Most, Děčín
    - Mikroregionální centra: Litoměřice, Lovosice, Louny, Roudnice nad Labem, Žatec, Kadaň, Litvínov, Varnsdorf, Bílina, Rumburk, Podbořany
    - Subregionální centra: Šluknov, Česká Kamenice, Velké Březno, Libochovice, Štětí, Klášterec nad Ohří, Krupka, Postoloprty, Benešov nad Ploučnicí, Vejprty, Úštěk, Libouchec, Duchcov, Jirkov
    - Ostatní obce se vztahy k jednotlivým typům center.

- Celostátní a nadnárodní význam energetické soustavy – výrobních zařízení elektrické energie i přenosových zařízení VVN, regionálně významná výroba tepla v teplárnách a převody tepla pro sídelní a výrobní funkce.
- Rozsáhlý technologický systém zaměřený na povrchovou i hlubinnou těžbu, zpracování a přepravu hnědého uhlí.
- Vysoká míra vybavení území subsystémem technické infrastruktury – zásobování pitnou i provozní vodou, existence významných rezervních kapacit ve zdrojích i v přenosové soustavě.
- Celostátní a nadnárodní význam uzlových zařízení a vedení produktovodů, plynovodů a ropovodů, propojených k zahraničním uzlovým zařízením, podmiňující existenci a možnosti rozvoje některých druhů průmyslové výroby.
- Hustá a hierarchizovaná silniční a železniční síť, včetně dálnic D8, D7, D6 a sítě silnic I. třídy, modernizovaný I. tranzitní železniční koridor.
- Existence plavební Labské cesty s významem pro celostátní i pro mezinárodní lodní dopravu.
- Relativně výhodná geografická poloha kraje s úzkou vazbou zejména na hlavní město Prahu, na hospodářsky významný středočeský a východočeský prostor a na ostatní část ČR.
- V současnosti výhodný více než 120 km pohraniční vztah se SRN, s vazbami na oblast tzv. Saského trojúhelníku (Chemnitz – Dresden – Leipzig) a na hlavní město SRN Berlín.

Uspořádání sídelní struktury bude prověřeno na základě metodického návodu pro vymezování sídelní struktury, který poskytlo MMR, viz kapitola F) „Požadavky na zpracování aktualizace zásad územního rozvoje a na vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, je-li vyžadováno, nebo požadavky na zpracování nových zásad územního rozvoje a na vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území" této zprávy.

Za kulturní hodnoty nadmístního významu jsou na území Ústeckého kraje pokládány vyhlášené národní kulturní památky, městské památkové rezervace, vesnické památkové rezervace, městské památkové zóny, vesnické památkové zóny, krajinné památkové zóny a archeologická památková rezervace, území archeologického zájmu a jednotlivé nemovité kulturní památky. Dále jsou za základní kulturní hodnoty pokládány významné krajinné dominanty, výhledové body a pohledové osy nadmístního významu, typické obzorové linie horských masivů.

Stanovené úkoly pro územní plánování v rámci této kapitoly jsou průběžně uplatňovány a respektovány v územně plánovacích dokumentacích nižšího stupně.

V rámci úplné aktualizace ZÚR ÚK bude prověřeno doplnění vyhlášeného území UNESCO, jako jedna z kulturních hodnot (Krušnohorská hornická krajina).

6. Stanovení cílových kvalit krajin, včetně územních podmínek pro jejich zachování nebo dosažení:

Na základě členění vytvořeného v gesci MŽP ČR „Typologie české krajiny" (2005), příslušnosti k velkoplošným zvláště chráněným územím (národní park, chráněné krajinné oblasti) a se zohledněním charakteristických rysů specifických krajin je území Ústeckého kraje rozčleněno do celkem 17 unikátních krajinných celků (KC):

- KC NP České Švýcarsko
- KC CHKO Labské pískovce
- KC CHKO Lužické hory
- KC CHKO Kokořínsko
- KC CHKO České středohoří – Milešovské a Verneřické středohoří
- KC CHKO České středohoří – Lounské středohoří

- KC České středohoří – Milešovské středohoří
- KC České středohoří – Lounské středohoří
- KC Krušné hory – náhorní plošiny
- KC Krušné hory – svahy, vrcholy a hluboká údolí
- KC Doupovské hory
- KC Jesenická pahorkatina
- KC Džbán
- KC Ralská pahorkatina
- KC Šluknovská pahorkatina
- KC Severočeské nížiny a pánve
- KC Severočeská devastovaná a souvisle urbanizovaná území

K jednotlivým krajinným celkům ZÚR ÚK definují cílové kvality krajiny a formuluje dílčí kroky, které směřují k jejich naplnění.

Stanovené dílčí kroky naplňování cílových kvalit krajiny jsou průběžně uplatňovány a respektovány v územně plánovacích dokumentacích nižšího stupně.

7. Vymezení VPS, VPO, staveb a opatření k zajištění obrany státu a vymezených asanačních území, pro které lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit

ZÚR ÚK vymezují plochy a koridory veřejně prospěšných staveb (práva k pozemkům a stavbám, potřebná pro uskutečnění staveb nebo jiných veřejně prospěšných opatření lze odejmout nebo omezit) s rozdělením na vymezení v PÚR a nadmístního významu (elektroenergetika, vodní hospodářství, dopravní infrastruktura, železniční doprava, silniční doprava, plynárenství), plochy a koridory veřejně prospěšných opatření (skladebné části ÚSES) a asanační území nadmístního významu.

ZÚR ÚK nevymezují stavby a opatření k zajištění obrany a bezpečnosti státu.

Prověření asanačních území nadmístního významu vymezených v ZÚR ÚK je předmětem aktualizace č. 8 ZÚR ÚK. V celkové aktualizaci bude prověřeno využití ASA2 a ASA3 na základě požadavku MPO vzneseného v rámci pořizování aktualizace č. 8 ZÚR ÚK, který nebyl nakonec do návrhu 8. aktualizace ZÚR ÚK promítnut. Viz kapitola F) „Požadavky na zpracování aktualizace zásad územního rozvoje a na vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, je-li vyžadováno, nebo požadavky na zpracování nových zásad územního rozvoje a na vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území" této zprávy.

Vymezení VPS a VPO vychází z vymezených ploch a koridorů. Vyhodnocení uplatňování jednotlivých VPS a VPO viz kapitola 4. této zprávy.

8. Stanovení požadavků na koordinaci územně plánovací činnosti obcí a na řešení územně plánovací dokumentaci obcí, zejména s přihlédnutím k podmínkám obnovy a rozvoje sídelní struktury.

ZÚR ÚK stanovují požadavky na koordinaci územně plánovací činnosti obcí s návrhy obsaženými v ZÚR ÚK (vyjádřeno v tabulkách). Pro přehlednost byly záměry ZÚR ÚK rozděleny na dvě oblasti uvedené v tabulkách samostatně:

- požadavky na koordinaci koridorů a ploch v ZÚR ÚK vymezených veřejně prospěšných staveb, veřejně prospěšných opatření (kromě ÚSES), návrhů, asanací a územních rezerv, rozvojových oblastí, rozvojových os, specifických oblastí a krajinných celků
- požadavky na koordinaci koridorů a ploch v ZÚR ÚK vymezených nadregionálních a regionálních skladebných částí ÚSES (funkční části, části k založení – veřejně prospěšná opatření)

Tabulky obsahují vždy uvedení příslušné ORP, dále jméno dotčené obce, uvedení záměru ZÚR ÚK, který se obce dotýká. Bližší popis ploch a koridorů je uveden v kapitole 4. ZÚR ÚK.

Stanovené úkoly pro územní plánování v rámci této kapitoly jsou průběžně uplatňovány a respektovány v územně plánovacích dokumentacích nižšího stupně.

B) PROBLÉMY K ŘEŠENÍ V ZÁSADÁCH ÚZEMNÍHO ROZVOJE VYPLÝVAJÍCÍ Z ÚZEMNĚ ANALYTICKÝCH PODKLADŮ

Pořizovatel při zpracování Zprávy vychází z 5. úplné aktualizace Územně analytických podkladů Ústeckého kraje, jež byla projednána dne 1. 11. 2021 ZÚK (dále jen „ÚAP ÚK“).

Kapitola ÚAP ÚK „Určení problémů k řešení v územně plánovacích dokumentacích, případně v územních studiích, zahrnující zejména požadavky na zmírnění nebo omezení urbanistických, dopravních a hygienických závad, vzájemných střetů záměrů na provedení změn v území a střetů těchto záměrů s limity využití území a s hodnotami v území, na odstranění nebo zmírnění vlivů negativ v území, na využití potenciálů rozvoje území a na snížení nevyváženého vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel“ uvádí **řadu závad a problémů nadmístního významu v území:**

- *Nedostatečná koncepční příprava na racionální a trvale udržitelný přístup k rozvoji využívání obnovitelných zdrojů větrné energie, vodní elektrárny, geotermální energie.*

Tato závada míří jako úkol pro PÚR a ZÚR ÚK. Tento problém není na státní úrovni uspokojivě řešen. Neexistuje koncepční dokument na státní úrovni, který by definoval podmínky pro umisťování a užívání obnovitelných zdrojů energie, a to s ohledem na požadované cíle ve smyslu celkového podílu zelené energie na celkové výrobě energie.

Platné ZÚR ÚK tuto problematiku řeší.

- *Některé oblasti kraje jsou bez dostatečných místních zdrojů vody a bez dostatečného napojení na vodárenskou soustavu zásobování pitnou vodou, nerovnováha rozvoje sítě pro zásobování vodou a kanalizačních systémů s ČOV (např. Lounsko, Šluknovsko, některé horské části kraje).*

ZÚR ÚK vymezují koridor pro propojení vodárenské soustavy mezi Teplicemi a Ústím nad Labem VPS – V6 a V9 a V10 pro nový vodovodní přivaděč Rokle – Vroutek a rekonstrukci vodovodního přivaděče Vroutek – Dolní Záhoří, dále pro potřeby zajištění odkanalizování a čištění odpadních vod koridory VPS – V1 a V3 až V5.

ZÚR UK vymezily na základě tohoto problému v roce 2023 prostřednictvím 4. aktualizace ZÚR ÚK v oblasti nejvíce postižené suchem plochu pro veřejně prospěšnou stavbu V11a „vodní dílo Kryry včetně související infrastruktury“ (dotčená území Kryry a Petrohrad). Vodní nádrž bude sloužit pro zásobování vodou oblasti a zároveň zásobování vodou Rakovnického a Kolešovického potoka.

Platné ZÚR ÚK tuto problematiku řeší.

- *Koncentrace velkoproducentů průmyslových druhů odpadů, vzrůstající množství produkovaného odpadu, převládající skládkování a nízký podíl separace odpadu, chybějící třídící a zpracovatelská zařízení.*

ZÚR k této problematice uvádí v kapitole 1. Stanovení priorit územního plánování Ústeckého kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území včetně zohlednění priorit stanovených v Politice územního rozvoje, v článku [3] Životní prostředí, odstavci (7b) následující prioritu: „V oblasti odpadového hospodářství upřednostňovat třídění a separaci odpadů před skládkováním, zároveň optimalizovat nakládání s biologicky rozložitelnými odpady s důrazem na kvalitu jejich odděleného sběru.“

Platné ZÚR ÚK tuto problematiku řeší.

- *Hrozba lokalizace hlubinného úložiště radioaktivního odpadu (SÚRAO) v prostoru Lubenec - Blatno.*

Dle aktuálních informací Správy úložišť radioaktivních odpadů, veřejně dostupných z internetových stránek (Doporučené lokality: https://www.surao.cz/wp-content/uploads/2020/06/doporucene-lokality_20200528_FINAL.pdf), se na území Ústeckého kraje nevyskytuje žádná vhodná lokalita hlubinného úložiště radioaktivního odpadu. Lokalita Blatno nebyla zařazena do užšího výběru vhodných lokalit.

Tuto problematiku není třeba řešit v platných ZÚR ÚK. Při následné aktualizaci ÚAP bude tento problém vyřazen.

- *Přeložka silnice I/13 západně od Chomutova, požadavek na změnu stabilizovaného návrhu.*

V současné době je vymezení nové části koridoru v úseku od východního okraje obce Černovice do prostoru západně od sídla Zelená - křížení se silnicí III/22322 (odb. Blahuňov) předmětem pořizování 7. aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje.

Tato problematika je v řešení.

- *(D/6) Vysokorychlostní železniční trať VRT (Vídeň-Praha-Berlín), nestabilizovaný návrh, nesouhlas místních samospráv s nově prověřovanou trasou.*

V současné době probíhá pořizování 5. aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje, jejíž předmětem je vymezení koridoru 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 zrušení koridoru územní rezervy VRT-ZR1 vysokorychlostní tratě v úseku státní hranice SRN/ČR – Ústí nad Labem – Lovosice – Roudnice nad Labem – hranice ÚK.

Tato problematika je v řešení.

- *(E/5) Přečerpávací vodní elektrárna Vysoká Pec – Černice / Liščí Vrch – Medvědí skála – Lesná, konflikt s ochranou přírody a krajiny.*

V rámci pořizování 8. aktualizace ZÚR ÚK MPO uplatnilo požadavek na zohlednění závěrů studie zpracované společností Deloitte Česká republika pro Diamo, státní podnik, která počítá s energetickým využitím jezera, které má vzniknout zatopením dolu ČSA v rámci rekultivace, včetně zvažované přečerpávací elektrárny.

Požadavek na prověření je zahrnut do kapitoly F) „Požadavky na zpracování aktualizace zásad územního rozvoje a na vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, je-li vyžadováno, nebo požadavky na zpracování nových zásad územního rozvoje a na vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území".

- *(V/1) Lokalita určená pro akumulaci povrchových vod Kryry, konflikty s ochranou přírody a krajiny.*

ZÚR ÚK vymezují plochu pro veřejně prospěšnou stavbu V11a „vodní dílo Kryry včetně související infrastruktury" (dotčená území Kryry a Petrohrad).

ZÚR ÚK tuto problematiku řeší. V následující aktualizaci ÚAP bude tato problematika vypuštěna.

- *(T/7) Těžba, zpracování a rafinace lithia*

V současné době je vymezení ploch a koridorů spojených se záměrem těžby lithné rudy předmětem pořizování 6. aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje.

Tato problematika je v řešení.

- *(R/1 – R/4) Lomy ČSA, Libouš, Vršany, Bílina, respektování Územně ekologických limitů (ÚEL) těžební činnosti, včasná příprava rekultivace a revitalizace území po ukončení těžby – včetně řešení problematiky bilance vod pro napájení zbytkových jam.*

ZÚR ÚK tuto problematiku respektuje v kapitole 4.6. Plochy pro těžbu nerostných surovin nadmístního významu. ZÚR ÚK nevymezují nové plochy pro otvírku těžby nerostných surovin nadmístního významu a na úseku těžby hnědého uhlí ZÚR ÚK respektují územně ekologické limity těžby hnědého uhlí (ÚEL) stanovené usnesením vlády ČR č. 331/1991 a č. 444/1991 jako nepřekročitelné hranice, za nimiž nesmí být území narušeno povrchovou těžbou ani výsypkovým hospodářstvím, včetně usnesení vlády ČR č. 827/2015 k řešení dalšího postupu územně ekologických limitů těžby hnědého uhlí v severních Čechách. V grafické části ZÚR ÚK jsou ÚEL vyznačeny jako ÚEL 1 až ÚEL 8.

ZÚR ÚK tuto problematiku řeší.

ÚAP ÚK identifikovaly následující vybrané nové záměry, u nichž byl shledán nadmístní význam v rozsahu předurčujícím tyto záměry prověřit v ZÚR ÚK:

- *(S1a) Obchvat Bíliny – silnice I/13 – varianta Z (ORP Bílina)*

Záměr představuje aktualizovanou variantu Z tj. variantu, která na obou koncích města navazuje na stávající čtyř pruhovou kategorii silnice I/13 a prověřuje možné vedení přeložky I/13 v tunelu pod centrální částí města a dále mezi železniční tratí Chomutov – Ústí nad Labem (trať č. 130) a řekou Bílinou na Teplickém předměstí Bíliny.

Požadavek na prověření záměru je uveden v kapitole F) „Požadavky na zpracování aktualizace zásad územního rozvoje a na vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, je-li vyžadováno, nebo požadavky na zpracování nových zásad územního rozvoje a na vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území“ této zprávy.

- *(S36) Odpočívky (Chomutov, Podbořany, Louny, Most, Bílina, Ústí nad Labem, Teplice, Roudnice nad Labem)*

Záměr představuje výstavbu odpočívek na silnicích prvních tříd a dálnicích, jehož předkladatelem je Ředitelství silnic a dálnic ČR. Jedná se o 13 odpočívek v 9 ORP na dálnicích D8, D7 a D6 a silnicích I/13 a I/7. Pro některé odpočívky již probíhají změny ÚPD obcí.

Požadavek na prověření záměru je uveden v kapitole F) „Požadavky na zpracování aktualizace zásad územního rozvoje a na vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, je-li vyžadováno, nebo požadavky na zpracování nových zásad územního rozvoje a na vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území“ této zprávy.

- *(E17) Vedení VVN Merkur – Triangle (Kadaň, Chomutov, Žatec)*

Jedná se o záměr napojení průmyslové zóny Triangle vedením 110 kV z TR Vernéřov a TR Žatec. Součástí záměru je i výstavba TR 110 kV v prostoru průmyslové zóny Triangl. Požadavek obce Žiželice na odklon trasy mimo rekreační oblast k. ú. Stroupeč. V aktuálních datech poskytovatele údajů o území je zanesena alternativní trasa k prověření v aktualizaci ZÚR ÚK.

Obec Žizelice nesouhlasí ani s upravenou trasou v ÚAP. Byl vznesen požadavek na vymezení koridoru východně od zahrádkářské osady u řeky Ohře (západně od sídla Stroupeč).

Požadavek na prověření záměru je uveden v kapitole F) „Požadavky na zpracování aktualizace zásad územního rozvoje a na vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, je-li vyžadováno, nebo požadavky na zpracování nových zásad územního rozvoje a na vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území" této zprávy.

- *(E29) Propojení vedení 110 kV mezi rozvodnami Litoměřice jih a rozvodnou pro areál Lovochemie (Litoměřice, Lovosice)*

Jedná se o záměr na výstavbu nového vedení VVN 110 kV propojujícího stávající vedení k rozvodně Litoměřice jih a rozvodně pro areál Lovochemie.

Požadavek na prověření záměru je uveden v kapitole F) „Požadavky na zpracování aktualizace zásad územního rozvoje a na vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, je-li vyžadováno, nebo požadavky na zpracování nových zásad územního rozvoje a na vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území" této zprávy.

- *(V1) LAPV Stříbrný potok (Rumburk)*

LAPV Stříbrný potok - jedná se o lokalitu pro akumulaci povrchových vod na Stříbrném potoce s potenciálním objemem až 1,4 mil. m3. Je možným vodním zdrojem pro zásobování Šluknovska pitnou vodou. Lokalita Stříbrný potok je prozatím jedinou LAPV ve Šluknovském výběžku a zároveň i jedinou ve východní části územní působnosti Povodí Ohře.

Požadavek na prověření záměru je uveden v kapitole F) „Požadavky na zpracování aktualizace zásad územního rozvoje a na vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, je-li vyžadováno, nebo požadavky na zpracování nových zásad územního rozvoje a na vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území" této zprávy.

- *(V4) Labe aréna Ústeckého Kraje (Litoměřice/ Roudnice nad Labem)*

Jedná se o záměr z iniciativy Českého olympijského výboru na vybudování jednoho ze šesti Národních olympijských center, které vznikne přeměnou stávajícího Sportcentra Račice a areálu tréninkového centra na Labi ve Štětí.

ZÚR ÚK tuto problematiku řeší. V následující aktualizaci ÚAP bude tato problematika vypuštěna.

C) VYHODNOCENÍ SOULADU ZÁSAD ÚZEMNÍHO ROZVOJE S ÚZEMNÍM ROZVOJOVÝM PLÁNEM A POLITIKOU ÚZEMNÍHO ROZVOJE

Vyhodnocení souladu ZÚR ÚK s územním rozvojovým plánem není provedeno, jelikož územní rozvojový plán Ministerstvo pro místní rozvoj doposud nevydalo.

Politika územního rozvoje určuje ve stanoveném období požadavky na konkretizaci úkolů územního plánování v republikových, přeshraničních a mezinárodních souvislostech, zejména s ohledem na udržitelný rozvoj území, a určuje strategii a základní podmínky pro naplňování těchto úkolů. Politika územního rozvoje s ohledem na možnosti území koordinuje tvorbu a aktualizaci, mimo jiné, zásad územního rozvoje. Politika územního rozvoje je závazná pro pořizování zásad územního rozvoje.

Zpráva vychází z Politiky územního rozvoje České republiky, ve znění 1., 2., 3. 4., 5., 6. a 7. aktualizace.

Následující vyhodnocení souladu ZÚR ÚK s PÚR kopíruje strukturu PÚR.

PÚR v kapitole 2.2 stanovuje následující republikové priority:

- (14) Ve veřejném zájmu chránit a rozvíjet přírodní, civilizační a kulturní hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví. Zachovat ráz jedinečné urbanistické struktury území, struktury osídlení a jedinečné kulturní krajiny, které jsou výrazem identity území, jeho historie a tradice. Tato území mají značnou hodnotu, např. i jako turistické atraktivity. Jejich ochrana by měla být provázána s potřebami ekonomického a sociálního rozvoje v souladu s principy udržitelného rozvoje. V některých případech je nutná cílená ochrana míst zvláštního zájmu, v jiných případech je třeba chránit, respektive obnovit celé krajinné celky. Krajina je živým v čase proměnným celkem, který vyžaduje tvůrčí, avšak citlivý přístup k vyváženému všestrannému rozvoji tak, aby byly zachovány její stěžejní kulturní, přírodní a užitné hodnoty.

Základní požadavky na ochranu a rozvoj přírodních, civilizačních a kulturních hodnot Ústeckého kraje jsou dostatečně stanoveny v rámci platných ZÚR ÚK. Požadavek na naplňování priority územního plánování patří mezi základní zásady ZÚR ÚK, priorita je naplňována zejména prostřednictvím následujících částí ZÚR ÚK:

Kapitola 1. – Stanovení priorit územního plánování Ústeckého kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území včetně zohlednění priorit stanovených v politice územního rozvoje:

články [3] Životní prostředí, [5] Rozvojové oblasti a osy, specifické oblasti, [8] Sociální soudržnost obyvatel, atd.

Kapitola 3. – Zpřesnění vymezení specifických oblastí vymezených v PÚR a vymezení dalších specifických oblastí nadmístního významu:

Problematika venkovské krajiny trpící odlehlostí a mj. též nedostatkem lidských zásahů, se zařazenými úkoly ochrany a rozvoje přírodních, civilizačních a kulturních hodnot území. Týká se zejména SOB6 - Krušné hory, NSOB6 - Podbořansko, NSOB1 - Lobendavsko, Křečansko, NSOB5 - Úštěcko.

Kapitola 5. – Upřesnění územních podmínek koncepce ochrany a rozvoje přírodních, kulturních a civilizačních hodnot území kraje:

Vymezení přírodních, kulturních a civilizačních hodnot nadmístního významu a formulace podmínek ochrany a rozvoje těchto hodnot.

Kapitola 6. – Stanovení cílových kvalit krajin, včetně územních podmínek pro jejich zachování nebo dosažení:

Vymezení 17 unikátních krajinných celků, formulace jejich cílových kvalit krajiny, a dílčích kroků naplňování cílových kvalit krajiny, obsahujících úkoly ochrany a rozvoje přírodních, civilizačních a kulturních hodnot území.

Kapitola 7. – Vymezení VPS, VPO, staveb a opatření k zajišťování obrany a bezpečností státu a vymezených asanačních území, pro které lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit:

Specifickým rysem ZÚR ÚK v Ústeckém kraji je stanovení úkolů pro formování asanačních ploch nadmístního významu. Vzhledem k charakteru ZÚR ÚK jsou území určená k asanaci v uhelných lomech a na výsypkách stanovena bez uvedení podrobností technického a krajinářského řešení (hydrická, lesní, zemědělská forma).

ZÚR ÚK jsou v souladu s PÚR.

- (14a) Při plánování rozvoje venkovských území a oblastí ve vazbě na rozvoj primárního sektoru zohlednit ochranu kvalitních lesních porostů, vodních ploch a kvalitní zemědělské, především orné půdy a ekologických funkcí krajiny.

Priorita je naplňována zejména prostřednictvím následujících částí ZÚR ÚK:

Kapitola 1. – Stanovení priorit územního plánování Ústeckého kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území včetně zohlednění priorit stanovených v politice územního rozvoje:

článek [4] Hospodářský rozvoj – odstavec (14).

Kapitola 5. – Upřesnění územních podmínek koncepce ochrany a rozvoje přírodních, kulturních a civilizačních hodnot území kraje:

článek [197] Pro upřesnění územních podmínek ochrany a rozvoje přírodních hodnot území kraje se stanovují tyto úkoly pro územní plánování – odstavec (11).

ZÚR ÚK jsou v souladu s PÚR.

- (15) Předcházet při změnách nebo vytváření urbánního prostředí prostorově sociální segregaci s negativními vlivy na sociální soudržnost obyvatel.

Priorita je naplňována zejména prostřednictvím následujících částí ZÚR ÚK:

Kapitola 1. – Stanovení priorit územního plánování Ústeckého kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území včetně zohlednění priorit stanovených v politice územního rozvoje:

článek [5] Rozvojové oblasti a osy, specifické oblasti – odstavec (18).

ZÚR ÚK jsou v souladu s PÚR.

- (16) Při stanovování způsobu využití území v územně plánovací dokumentaci dávat přednost komplexním řešením před uplatňováním jednostranných hledisek a požadavků, které ve svých důsledcích zhoršují stav i hodnoty území. Vhodná řešení územního rozvoje je zapotřebí hledat ve spolupráci s obyvateli území i s jeho uživateli a v souladu s určením a charakterem oblastí, os, ploch a koridorů vymezených v PÚR.

Priorita je naplňována zejména prostřednictvím následujících částí ZÚR ÚK:

Kapitola 1. – Stanovení priorit územního plánování Ústeckého kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území včetně zohlednění priorit stanovených v politice územního rozvoje:

Článek [2] Základní priority – odstavec (1), článek [8] Sociální soudržnost obyvatel – odstavec (43).

Kapitola 3. – Zpřesnění vymezení specifických oblastí vymezených v PÚR a vymezení dalších specifických oblastí nadmístního významu.

Kapitola 5. – Upřesnění územních podmínek koncepce ochrany a rozvoje přírodních, kulturních a civilizačních hodnot území kraje.

Spolupráce s obyvateli a dalšími uživateli území je součástí procesu zpracování a pořizování návrhu ZÚR ÚK (zejm. forma zohlednění požadavků obcí, konzultace s dalšími uživateli území) a vydání ZÚR ÚK.

ZÚR ÚK jsou v souladu s PÚR.

- (16a) Při územně plánovací činnosti vycházet z principu integrovaného rozvoje území, zejména měst a regionů, který představuje objektivní a komplexní posuzování a následné koordinování prostorových, odvětvových a časových hledisek.

Priorita je naplňována zejména prostřednictvím následujících částí ZÚR ÚK:

Kapitola 1. – Stanovení priorit územního plánování Ústeckého kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území včetně zohlednění priorit stanovených v politice územního rozvoje:

Článek [7] Sídelní soustava a rekreace – odstavec (34).

ZÚR ÚK jsou v souladu s PÚR.

- (17) Vytvářet v území podmínky k odstraňování důsledků hospodářských změn lokalizací zastavitelných ploch pro vytváření pracovních příležitostí zejména v hospodářsky problémových regionech a napomoci tak řešení problémů v těchto územích.

ZÚR ÚK naplňují republikovou prioritu řadou návrhů:

Vymezují rozvojové oblasti a osy s předpoklady dalšího územního rozvoje a posilují tak hospodářský rozvoj, vytváří tak předpoklady pro překonání důsledků případných náhlých hospodářských změn v širším zázemí.

Vymezují specifické oblasti s úkoly týkajícími se řešení jejich problémů, které oblast oslabují a činí rizikovou v případě vzniku náhlých hospodářských změn.

ZÚR ÚK uvádějí řadu záměrů na modernizaci a dostavbu technické a dopravní infrastruktury, čímž se posiluje schopnost území překonávat náhlé hospodářské změny.

ZÚR ÚK přímo nevymezují rozvojové plochy požadovaného charakteru, protože prověřením průmyslových zón nadmístního významu, bylo zjištěno, že disponují dostatečným podílem volného využitelného území. Rozsáhlé disponibilní plochy představují též zanedbané a nedostatečně využité plochy typu brownfields.

Priorita je naplňována zejména prostřednictvím následujících částí ZÚR ÚK.:

Kapitola 1. – Stanovení priorit územního plánování Ústeckého kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území včetně zohlednění priorit stanovených v politice územního rozvoje:

Článek [4] Hospodářský rozvoj – odstavec (8), (11) a (12).

Kapitola 2. – Zpřesnění vymezení rozvojových oblastí a rozvojových os vymezených v PÚR a vymezení oblastí se zvýšenými požadavky na změny v území, které svým významem přesahují území více obcí (nadmístní rozvojové oblasti a nadmístní rozvojové osy).

Kapitola 3. – Zpřesnění vymezení specifických oblastí vymezených v PÚR a vymezení dalších specifických oblastí nadmístního významu:

Ve specifických oblastech charakteristických svou odlehlostí od hlavních sídelních a hospodářských center jsou stanoveny pro územní plánování úkoly týkající se identifikace hlavních středisek ekonomického rozvoje, podpory místních ekonomických aktivit.

Kapitola 4. – Zpřesnění vymezení ploch a koridorů vymezených v PÚR a vymezení ploch a koridorů nadmístního významu, včetně ploch a koridorů veřejné infrastruktury, ÚSES a územních rezerv, u ploch územních rezerv stanovení využití, které má být prověřeno.

Kapitola 7. – Vymezení VPS, VPO, staveb a opatření k zajišťování obrany a bezpečností státu a vymezených asanačních území, pro které lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit.

ZÚR ÚK jsou v souladu s PÚR.

- (18) Podporovat vyvážený a polycentrický rozvoj sídelní struktury. Vytvářet územní předpoklady pro posílení vazeb mezi městskými a venkovskými oblastmi s ohledem na jejich rozdílnost z hlediska přírodního, krajinného, urbanistického i hospodářského prostředí.

Naplňování priority územního plánování patří mezi významné zásady, které prostupují mnoha kapitolami ZÚR ÚK.

Priorita je naplňována zejména prostřednictvím následujících částí ZÚR ÚK:

Kapitola 1. – Stanovení priorit územního plánování Ústeckého kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území včetně zohlednění priorit stanovených v politice územního rozvoje:

Článek [7] Sídelní soustava a rekreace – odstavec (34).

Kapitola 2. – Zpřesnění vymezení rozvojových oblastí a rozvojových os vymezených v PÚR a vymezení oblastí se zvýšenými požadavky na změny v území, které svým významem přesahují území více obcí (nadmístní rozvojové oblasti a nadmístní rozvojové osy):

Článek [12] Pro plánování a usměrňování územního rozvoje rozvojové oblasti ZÚR ÚK zpřesňují úkoly pro územní plánování, stanovené v PÚR, takto – odstavec (2) a další ustanovení.

Kapitola 3. – Zpřesnění vymezení specifických oblastí vymezených v PÚR a vymezení dalších specifických oblastí nadmístního významu.

Kapitola 4. – Zpřesnění vymezení ploch a koridorů vymezených v PÚR a vymezení ploch a koridorů nadmístního významu, včetně ploch a koridorů veřejné infrastruktury, ÚSES a územních rezerv, u ploch územních rezerv stanovení využití, které má být prověřeno:

ZÚR ÚK zahrnují sestavu konkrétních návrhů naplňujících zásady zkvalitnění vnitřní dopravní provázanosti osídlení ÚK, dostupnosti krajského města, dopravních vazeb odlehlých částí kraje.

ZÚR ÚK jsou v souladu s PÚR.

- (19) Vytvářet předpoklady pro rozvoj, využití potenciálu a polyfunkční využívání opuštěných areálů a ploch (tzv. brownfields průmyslového, zemědělského, vojenského a jiného původu, vč. území bývalých vojenských újezdů). Hospodárně využívat zastavěné území (podpora přestaveb revitalizací a sanací území) a zajistit ochranu nezastavěného území (zejména zemědělské a lesní půdy) a zachování veřejné zeleně, včetně minimalizace její fragmentace. Cílem je účelné využívání a uspořádání území úsporné v nárocích na veřejné rozpočty na dopravu a energie, které koordinací veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území omezuje negativní důsledky suburbanizace pro udržitelný rozvoj území.

Priorita je naplňována zejména prostřednictvím následujících částí ZÚR ÚK:

Kapitola 1. – Stanovení priorit územního plánování Ústeckého kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území včetně zohlednění priorit stanovených v politice územního rozvoje:

Článek [4] Hospodářský rozvoj – odstavec (11) s (12).

Kapitola 2. – Zpřesnění vymezení rozvojových oblastí a rozvojových os vymezených v PÚR a vymezení oblastí se zvýšenými požadavky na změny v území, které svým významem přesahují území více obcí

(nadmístní rozvojové oblasti a nadmístní rozvojové osy) a kapitola 3. – Zpřesnění vymezení specifických oblastí vymezených v PÚR a vymezení dalších specifických oblastí nadmístního významu:

Respektování priority se týká celého území Ústeckého kraje, zvláště však všech rozvojových a specifických oblastí, jejichž území je výrazně zatíženo těžbou uhlí a průmyslovou výrobou.

Kapitola 7. – Vymezení VPS, VPO, staveb a opatření k zajišťování obrany a bezpečností státu a vymezených asanačních území, pro které lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit

K prioritě se též vztahuje vymezení 9 rozsáhlých asanačních území poškozených těžbou hnědého uhlí a průmyslovou výrobou s uvedením rámcových směrů jejich budoucího využití.

ZÚR ÚK jsou v souladu s PÚR.

- (20) Rozvojové záměry, které mohou významně ovlivnit charakter krajiny, umísťovat do co nejméně konfliktních lokalit a následně podporovat potřebná kompenzační opatření. S ohledem na to při územně plánovací činnosti, respektovat veřejné zájmy např. ochrany biologické rozmanitosti a kvality životního prostředí, zejména formou důsledné ochrany zvláště chráněných území, lokalit soustavy Natura 2000, mokřadů, ochranných pásem vodních zdrojů, chráněné oblasti přirozené akumulace vod a nerostného bohatství, ochrany zemědělského a lesního půdního fondu. Vytvářet územní podmínky pro implementaci a respektování územních systémů ekologické stability a zvyšování a udržování ekologické stability a k zajištění ekologických funkcí i v ostatní volné krajině a pro ochranu krajinných prvků přírodního charakteru v zastavěných územích, zvyšování a udržování rozmanitosti venkovské krajiny. V rámci územně plánovací činnosti vytvářet podmínky pro ochranu krajinného rázu s ohledem na cílové kvality krajiny a vytvářet podmínky pro využití přírodních zdrojů.

Priorita je naplňována zejména prostřednictvím následujících částí ZÚR ÚK:

Kapitola 1. – Stanovení priorit územního plánování Ústeckého kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území včetně zohlednění priorit stanovených v politice územního rozvoje:

Články [3] Životní prostředí – odstavec (3) a (4), [6] Dopravní a technická infrastruktura – odstavec (33), [7] Sídelní soustava a rekreace – odstavec (36).

Kapitola 5. – Upřesnění územních podmínek koncepce ochrany a rozvoje přírodních, kulturních a civilizačních hodnot území kraje:

ZÚR ÚK upřesňují územní podmínky koncepce ochrany a rozvoje přírodních hodnot kraje (ZCHÚ - velkoplošná, maloplošná, NATURA 2000, ÚSES), vodohospodářsky významné oblasti aj.

Kapitola 6. – Stanovení cílových kvalit krajin, včetně územních podmínek pro jejich zachování nebo dosažení:

Naplnění požadavků priority je formulováno v ZÚR ÚK jako dílčí kroky k naplňování cílových charakteristik všech v ZÚR ÚK vymezených 17 unikátních krajinných celků.

Kapitola 4. – Zpřesnění vymezení ploch a koridorů vymezených v PÚR a vymezení ploch a koridorů nadmístního významu, včetně ploch a koridorů veřejné infrastruktury, ÚSES a územních rezerv, u ploch územních rezerv stanovení využití, které má být prověřen a kapitola 7. – Vymezení VPS, VPO, staveb a opatření k zajišťování obrany a bezpečností státu a vymezených asanačních území, pro které lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit:

ZÚR ÚK vymezují plochy a koridory nadregionálního a regionálního ÚSES; ZÚR ÚK vymezují asanační území nadmístního významu, s uvedením úkolů pro plánování a usměrňování územního rozvoje.

ZÚR ÚK jsou v souladu s PÚR.

- (20a) Vytvářet územní podmínky pro zajištění migrační propustnosti krajiny pro volně žijící živočichy a pro člověka, zejména při umísťování dopravní a technické infrastruktury a při vymezování ploch pro bydlení, občanskou vybavenost, výrobu a skladování. V rámci územně plánovací činnosti omezovat nežádoucí srůstání sídel s ohledem na zajištění přístupnosti a prostupnosti krajiny, uplatňovat integrované přístupy k předcházení a řešení environmentálních problémů.

Priorita je naplňována zejména prostřednictvím následujících částí ZÚR ÚK:

Kapitola 1. – Stanovení priorit územního plánování Ústeckého kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území včetně zohlednění priorit stanovených v politice územního rozvoje:

Články [3] Životní prostředí – odstavec (5), [6] Dopravní a technická infrastruktura – odstavec (34).

ZÚR ÚK jsou v souladu s PÚR.

- (21) Vymezit a chránit ve spolupráci s dotčenými obcemi před zastavěním pozemky nezbytné pro vytvoření souvislých ploch veřejně přístupné zeleně v rozvojových oblastech a v rozvojových osách a ve specifických oblastech, na jejichž území je krajina negativně poznamenána lidskou činností, s využitím její přirozené obnovy; cílem je zachování souvislých ploch nezastavěného území v bezprostředním okolí velkých měst, způsobilých pro nenáročné formy krátkodobé rekreace a dále pro vznik a rozvoj lesních porostů a zachování prostupnosti krajiny.

Specifikem ZÚR ÚK je to, že kromě podmínek pro vznik ÚSES, stanovují úkoly pro formování asanačních ploch nadmístního významu, jejichž součástí budou souvislé plochy veřejně přístupné zeleně, umožňující prostupnost krajiny, její rekreační využití a zachování reprodukčních schopností. Vzhledem k podrobnosti řešení ZÚR ÚK jsou území určená k asanaci stanovena bez uvedení technického a krajinářského řešení (hydrická, lesní, zemědělská forma).

Priorita je naplňována zejména prostřednictvím následujících částí ZÚR ÚK:

Kapitola 1. – Stanovení priorit územního plánování Ústeckého kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území včetně zohlednění priorit stanovených v politice územního rozvoje:

Článek [7] Sídelní soustava a rekreace – odstavec (36).

Kapitola 2. – Zpřesnění vymezení rozvojových oblastí a rozvojových os vymezených v PÚR a vymezení oblastí se zvýšenými požadavky na změny v území, které svým významem přesahují území více obcí (nadmístní rozvojové oblasti a nadmístní rozvojové osy) a kapitola 3. – Zpřesnění vymezení specifických oblastí vymezených v PÚR a vymezení dalších specifických oblastí nadmístního významu:

Úkoly stanovené pro územní plánování se týkají zejména SOB5 - specifická oblast Mostecko, NSOB2 - Jihozápadní Mostecko, NSOB4 - Pětipesko, OB6 -rozvojová oblast Ústí nad Labem, NOB5 - Chomutovsko, Kadaňsko.

Kapitola 7. – Vymezení VPS, VPO, staveb a opatření k zajišťování obrany a bezpečností státu a vymezených asanačních území, pro které lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit:

V ZÚR ÚK jsou vymezena asanační území nadmístního typu.

ZÚR ÚK jsou v souladu s PÚR.

- (22) Vytvářet podmínky pro rozvoj a využití předpokladů území pro různé formy udržitelného cestovního ruchu (např. cykloturistika, agroturistika, poznávací turistika), při zachování a rozvoji hodnot území. Podporovat propojení míst, atraktivních z hlediska cestovního ruchu,

turistickými cestami, které umožňují celoroční využití pro různé formy turistiky (např. pěší, cyklo, lyžařská, hipo).

Priorita je naplňována zejména prostřednictvím následujících částí ZÚR ÚK:

Kapitola 1. – Stanovení priorit územního plánování Ústeckého kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území včetně zohlednění priorit stanovených v politice územního rozvoje:

Článek [7] Sídelní soustava a rekreace – odstavec (37).

Kapitola 2. – Zpřesnění vymezení rozvojových oblastí a rozvojových os vymezených v PÚR a vymezení oblastí se zvýšenými požadavky na změny v území, které svým významem přesahují území více obcí (nadmístní rozvojové oblasti a nadmístní rozvojové osy) a kapitola 3. – Zpřesnění vymezení specifických oblastí vymezených v PÚR a vymezení dalších specifických oblastí nadmístního významu:

Úkoly stanovené pro územní plánování se týkají zejména NOB2 Děčínsko, NOB3 Rumbursko, Varnsdorfsko, SOB6 - specifická oblast Krušné hory, NSOB6 specifická oblast Podbořansko.

Kapitola 4. – Zpřesnění vymezení ploch a koridorů vymezených v PÚR a vymezení ploch a koridorů nadmístního významu, včetně ploch a koridorů veřejné infrastruktury, ÚSES a územních rezerv, u ploch územních rezerv stanovení využití, které má být prověřen:

Cyklistická doprava - vymezení koridorů pro rozvoj cyklostezek Labská cyklostezka, Krušnohorská magistrála, Cyklostezka Ohře.

kapitola 6. – Stanovení cílových kvalit krajin, včetně územních podmínek pro jejich zachování nebo dosažení:

Naplnění požadavků priority je formulováno jako dílčí kroky k naplňování cílových charakteristik všech vymezených unikátních krajinných celků (v míře odpovídající jejich charakteristice a rekreačnímu potenciálu).

Kapitola 7. – Vymezení VPS, VPO, staveb a opatření k zajišťování obrany a bezpečností státu a vymezených asanačních území, pro které lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit:

V ZÚR ÚK jsou vymezena asanační území nadmístního typu s významným perspektivním rekreačním využitím.

ZÚR ÚK jsou v souladu s PÚR.

- (23) Podle místních podmínek vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní a technické infrastruktury s ohledem na prostupnost krajiny. Při umísťování dopravní a technické infrastruktury zachovat prostupnost krajiny a minimalizovat rozsah fragmentace krajiny; je-li to z těchto hledisek účelné, umísťovat tato zařízení souběžně. U stávající i budované sítě dálnic, kapacitních komunikací a silnic I. třídy zohledňovat i potřebu a možnosti umístění odpočívek, které jsou jejich nedílnou součástí. Zmírňovat vystavení městských oblastí nepříznivým účinkům tranzitní železniční a silniční dopravy, mimo jiné i prostřednictvím obchvatů městských oblastí, nebo zajistit ochranu jinými vhodnými opatřeními v území. Zároveň však vymezovat plochy pro novou obytnou zástavbu tak, aby byl zachován dostatečný odstup od vymezených koridorů pro nové úseky dálnic, silnic I. třídy a železnic, a tímto způsobem důsledně předcházet zneprůchodnění území pro dopravní stavby i možnému nežádoucímu působení negativních účinků provozu dopravy na veřejné zdraví obyvatel (bez nutnosti budování nákladných technických opatření na eliminaci těchto účinků).

Priorita je naplňována zejména prostřednictvím následujících částí ZÚR ÚK:

Kapitola 1. – Stanovení priorit územního plánování Ústeckého kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území včetně zohlednění priorit stanovených v politice územního rozvoje:

Článek [6] Dopravní a technická infrastruktura – odstavce (19), (19a), (32) a (33).

Kapitola 4. – Zpřesnění vymezení ploch a koridorů vymezených v PÚR a vymezení ploch a koridorů nadmístního významu, včetně ploch a koridorů veřejné infrastruktury, ÚSES a územních rezerv, u ploch územních rezerv stanovení využití, které má být prověřen:

ZÚR ÚK zejména naplňují požadavky uvedené v prioritě tím, že vymezují soubor koridorů a ploch pro rozvoj dopravy a technické infrastruktury, při respektování principů uvedených v této prioritě.

ZÚR ÚK jsou v souladu s PÚR.

- (24) Vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury s ohledem na potřeby veřejné dopravy a požadavky ochrany veřejného zdraví a v souladu s principy rozvoje udržitelné mobility osob a zboží, zejména uvnitř rozvojových oblastí a rozvojových os. Možnosti nové výstavby je třeba dostatečnou veřejnou infrastrukturou přímo podmínit. Vytvářet podmínky pro zvyšování bezpečnosti a plynulosti dopravy, ochrany a bezpečnosti obyvatelstva a zlepšování jeho ochrany před hlukem a emisemi, s ohledem na to vytvářet v území podmínky pro environmentálně šetrné formy dopravy (např. železniční, cyklistickou).

Priorita je naplňována zejména prostřednictvím následujících částí ZÚR ÚK:

Kapitola 1. – Stanovení priorit územního plánování Ústeckého kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území včetně zohlednění priorit stanovených v politice územního rozvoje:

Články [5] Rozvojové oblasti a osy, specifické oblasti – odstavec (15), [7] Sídelní soustava a rekreace – odstavec (34a).

Články [6] Dopravní a technická infrastruktura – odstavec (19), (20), (21), (22) a (23).

Kapitola 4. – Zpřesnění vymezení ploch a koridorů vymezených v PÚR a vymezení ploch a koridorů nadmístního významu, včetně ploch a koridorů veřejné infrastruktury, ÚSES a územních rezerv, u ploch územních rezerv stanovení využití, které má být prověřen a kapitola 7. – Vymezení VPS, VPO, staveb a opatření k zajišťování obrany a bezpečností státu a vymezených asanačních území, pro které lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit:

Návrhem koridorů pro zkapacitnění, optimalizaci (označení – i, Z1, Z2, Z3, Z4, Z5) a též návrhem na obnovení přeshraničního propojení (Z3) v železniční dopravě, vytvářejí ZÚR ÚK předpoklady pro rozšiřování a zkvalitňování sítě hromadné dopravy.

ZÚR ÚK jsou v souladu s PÚR.

- (24a) Na územích, kde dochází dlouhodobě k překračování zákonem stanovených hodnot imisních limitů pro ochranu lidského zdraví, je nutné předcházet dalšímu významnému zhoršování stavu. V územích, kde nejsou hodnoty imisních limitů pro ochranu lidského zdraví překračovány, vytvářet územní podmínky pro to, aby k jejich překročení nedošlo. Vhodným uspořádáním ploch v území obcí vytvářet podmínky pro minimalizaci negativních vlivů koncentrované výrobní činnosti na bydlení. Vymezovat plochy pro novou obytnou zástavbu tak, aby byl zachován dostatečný odstup od průmyslových nebo zemědělských areálů.

Priorita je naplňována zejména prostřednictvím následujících částí ZÚR ÚK:

Kapitola 1. – Stanovení priorit územního plánování Ústeckého kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území včetně zohlednění priorit stanovených v politice územního rozvoje:

Články [3] Životní prostředí – odstavec (7) a (7a).

Kapitola 7. – Vymezení VPS, VPO, staveb a opatření k zajišťování obrany a bezpečností státu a vymezených asanačních území, pro které lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit:

Územní podmínky pro snižování emisní zátěže na území měst a obcí zatížených dlouhodobě emisemi zejména z tranzitní automobilové dopravy vytváří ZÚR ÚK vymezením přeložek a obchvatů dopravně nejzatíženějších silnic kraje mimo obydlená území.

ZÚR ÚK jsou v souladu s PÚR.

- (25) Vytvářet podmínky pro preventivní ochranu území a obyvatelstva před potenciálními riziky a přírodními katastrofami v území (záplavy, sesuvy půdy, eroze, sucho atd.) s cílem jim předcházet a minimalizovat jejich negativní dopady. Zejména zajistit územní ochranu ploch potřebných pro umísťování staveb a opatření na ochranu před povodněmi a pro vymezení území určených k řízeným rozlivům povodní. Vytvářet podmínky pro zvýšení přirozené retence srážkových vod v území a využívání přírodě blízkých opatření pro zadržování a akumulaci povrchové vody tam, kde je to možné s ohledem na strukturu osídlení a kulturní krajinu, jako jedno z adaptačních opatření v případě dopadů změny klimatu.

  V území vytvářet podmínky pro zadržování, vsakování i využívání srážkových vod jako zdroje vody a s cílem zmírňování účinků povodní a sucha.

  Při vymezování zastavitelných ploch zohlednit hospodaření se srážkovými vodami.

Priorita je naplňována zejména prostřednictvím následujících částí ZÚR ÚK:

Kapitola 1. – Stanovení priorit územního plánování Ústeckého kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území včetně zohlednění priorit stanovených v politice územního rozvoje:

Články [9] Ochrana území před potenciálními riziky a přírodními katastrofami – odstavce (44), (45), (45a) a (46).

ZÚR ÚK jsou v souladu s PÚR.

- (26) Vymezovat zastavitelné plochy v záplavových územích a umisťovat do nich veřejnou infrastrukturu jen ve zcela výjimečných a zvlášť odůvodněných případech. Vymezovat a chránit zastavitelné plochy pro přemístění zástavby z území s vysokou mírou rizika vzniku povodňových škod.

Priorita je naplňována zejména prostřednictvím následujících částí ZÚR ÚK:

Kapitola 1. – Stanovení priorit územního plánování Ústeckého kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území včetně zohlednění priorit stanovených v politice územního rozvoje:

Články [9] Ochrana území před potenciálními riziky a přírodními katastrofami – odstavec (46).

ZÚR ÚK jsou v souladu s PÚR.

- (27) Vytvářet podmínky pro koordinované umísťování veřejné infrastruktury v území a její rozvoj a tím podporovat její účelné využívání v rámci sídelní struktury, včetně podmínek pro rozvoj digitální technické infrastruktury. Vytvářet rovněž podmínky pro zkvalitnění dopravní dostupnosti obcí (měst), které jsou přirozenými regionálními centry v území tak, aby se díky možnostem, poloze i infrastruktuře těchto obcí zlepšovaly i podmínky pro rozvoj okolních obcí ve venkovských oblastech a v oblastech se specifickými geografickými podmínkami.

  Při územně plánovací činnosti stanovovat podmínky pro vytvoření výkonné sítě osobní i nákladní železniční, silniční, vodní a letecké dopravy, včetně sítí regionálních letišť, efektivní dopravní sítě pro spojení městských oblastí s venkovskými oblastmi, stejně jako řešení

přeshraniční dopravy, protože mobilita a dostupnost jsou klíčovými předpoklady hospodářského rozvoje ve všech regionech.

Priorita je naplňována zejména prostřednictvím následujících částí ZÚR ÚK:

Kapitola 1. – Stanovení priorit územního plánování Ústeckého kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území včetně zohlednění priorit stanovených v politice územního rozvoje:

Články [6] Dopravní a technická infrastruktura – souhrnně zkvalitnění vnitřní dopravní provázanosti osídlení, dostupnosti krajského města, dopravních vazeb odlehlých částí kraje, [7] Sídelní soustava a rekreace – odstavec (34), [5] Rozvojové oblasti osy, specifické oblasti – odstavec (15).

Kapitola 4. – Zpřesnění vymezení ploch a koridorů vymezených v PÚR a vymezení ploch a koridorů nadmístního významu, včetně ploch a koridorů veřejné infrastruktury, ÚSES a územních rezerv, u ploch územních rezerv stanovení využití, které má být prověřen a kapitola 7. – Vymezení VPS, VPO, staveb a opatření k zajišťování obrany a bezpečností státu a vymezených asanačních území, pro které lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit:

ZÚR ÚK obsahují sestavu konkrétních návrhů naplňujících zásady zkvalitnění vnitřní dopravní provázanosti osídlení ÚK, dostupnosti krajského města, dopravních vazeb odlehlých částí kraje.

Návrhem koridorů pro zkapacitnění, optimalizaci (označení - i, Z1, Z2, Z3, Z4, Z5) a též návrhem na obnovení přeshraničního propojení (Z3) v železniční dopravě, vytvářejí ZÚR ÚK předpoklady pro rozšiřování a zkvalitňování sítě hromadné dopravy.

ZÚR ÚK jsou v souladu s PÚR.

- (28) Pro zajištění kvality života obyvatel zohledňovat potřeby rozvoje území v dlouhodobém horizontu a nároky na veřejnou infrastrukturu, včetně veřejných prostranství. Návrh a ochranu kvalitních městských prostorů a veřejné infrastruktury je vhodné řešit ve spolupráci veřejného i soukromého sektoru s veřejností.

Návrhy obsažené v ZÚR ÚK jsou koncipovány ve prospěch zajištění kvalitních městských prostorů a veřejné infrastruktury.

Priorita je naplňována zejména prostřednictvím následujících částí ZÚR ÚK:

Kapitola 1. – Stanovení priorit územního plánování Ústeckého kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území včetně zohlednění priorit stanovených v politice územního rozvoje,

Kapitola 2. – Zpřesnění vymezení rozvojových oblastí a rozvojových os vymezených v PÚR a vymezení oblastí se zvýšenými požadavky na změny v území, které svým významem přesahují území více obcí (nadmístní rozvojové oblasti a nadmístní rozvojové osy),

Kapitola 3. – Zpřesnění vymezení specifických oblastí vymezených v PÚR a vymezení dalších specifických oblastí nadmístního významu,

Kapitola 5. – Upřesnění územních podmínek koncepce ochrany a rozvoje přírodních, kulturních a civilizačních hodnot území kraje,

Kapitola 4. – Zpřesnění vymezení ploch a koridorů vymezených v PÚR a vymezení ploch a koridorů nadmístního významu, včetně ploch a koridorů veřejné infrastruktury, ÚSES a územních rezerv, u ploch územních rezerv stanovení využití, které má být prověřen,

Kapitola 7. – Vymezení VPS, VPO, staveb a opatření k zajišťování obrany a bezpečností státu a vymezených asanačních území, pro které lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit.

ZÚR ÚK jsou v souladu s PÚR.

- (29) Zvláštní pozornost věnovat návaznosti různých druhů dopravy. Vytvářet územní podmínky pro upřednostňování veřejné hromadné, cyklistické a pěší dopravy. S ohledem na to vymezovat plochy a koridory nezbytné pro efektivní integrované systémy veřejné dopravy nebo městskou hromadnou dopravu, umožňující účelné propojení ploch bydlení, ploch rekreace, občanského vybavení, veřejných prostranství, výroby a dalších ploch, s požadavky na kvalitní životní prostředí. Vytvářet tak podmínky pro rozvoj účinného a dostupného systému, který bude poskytovat obyvatelům rovné možnosti mobility a dosažitelnosti v území. S ohledem na to vytvářet podmínky pro vybudování a užívání vhodné sítě pěších a cyklistických cest, včetně doprovodné zeleně v místech, kde je to vhodné.

Priorita je naplňována zejména prostřednictvím následujících částí ZÚR ÚK:

Kapitola 1. – Stanovení priorit územního plánování Ústeckého kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území včetně zohlednění priorit stanovených v politice územního rozvoje:

Články [5] Rozvojové oblasti osy, specifické oblasti – odstavec (15), [6] Dopravní a technická infrastruktura – úkoly pro územní plánování týkajících se dostupnosti území zlepšením vnitrokrajské provázanosti, vazeb k okolním krajům a přeshraničních vazeb, [7] Sídelní soustava a rekreace – odstavec (37) a (38).

Kapitola 2. – Zpřesnění vymezení rozvojových oblastí a rozvojových os vymezených v PÚR a vymezení oblastí se zvýšenými požadavky na změny v území, které svým významem přesahují území více obcí (nadmístní rozvojové oblasti a nadmístní rozvojové osy)

Kapitola 4. – Zpřesnění vymezení ploch a koridorů vymezených v PÚR a vymezení ploch a koridorů nadmístního významu, včetně ploch a koridorů veřejné infrastruktury, ÚSES a územních rezerv, u ploch územních rezerv stanovení využití, které má být prověřen a kapitola 7. – Vymezení VPS, VPO, staveb a opatření k zajišťování obrany a bezpečností státu a vymezených asanačních území, pro které lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit:

Návrhem koridorů pro optimalizaci a modernizaci (označení - i, Z1, Z2, Z3, Z4, Z5) a též návrhem na obnovení přeshraničního propojení (Z3) v železniční dopravě, vytvářejí ZÚR ÚK předpoklady pro rozšiřování a zkvalitňování sítě hromadné dopravy.

ZÚR ÚK vymezují soustavu koridorů pro rozvoj následujících cyklostezek: Labská cyklostezka, Krušnohorská magistrála, Cyklostezka Ohře. Pěší cesty nebyly řešeny a nejsou v ZÚR ÚK vymezeny.

ZÚR ÚK jsou v souladu s PÚR.

- (30) Úroveň technické infrastruktury, zejména dodávku vody a zpracování odpadních vod je nutno koncipovat tak, aby splňovala požadavky na vysokou kvalitu života v současnosti i v budoucnosti.

Priorita je naplňována zejména prostřednictvím následujících částí ZÚR ÚK:

Kapitola 1. – Stanovení priorit územního plánování Ústeckého kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území včetně zohlednění priorit stanovených v politice územního rozvoje:

Články [6] Dopravní a technická infrastruktura – odstavce (30) a (31).

Kapitola 4. – Zpřesnění vymezení ploch a koridorů vymezených v PÚR a vymezení ploch a koridorů nadmístního významu, včetně ploch a koridorů veřejné infrastruktury, ÚSES a územních rezerv, u ploch územních rezerv stanovení využití, které má být prověřen a kapitola 7. – Vymezení VPS, VPO, staveb a opatření k zajišťování obrany a bezpečností státu a vymezených asanačních území, pro které lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit:

ZÚR ÚK vymezují konkrétní záměry nadmístního významu na zdokonalení systému odkanalizování a čištění odpadních vod a zásobování vodou.

ZÚR ÚK jsou v souladu s PÚR.

- (31) Vytvářet územní podmínky pro rozvoj decentralizované, efektivní a bezpečné výroby energie z obnovitelných zdrojů, šetrné k životnímu prostředí, s cílem minimalizace jejich negativních vlivů a rizik při respektování přednosti zajištění bezpečného zásobování území energiemi.

Priorita je naplňována zejména prostřednictvím následujících částí ZÚR ÚK:

Kapitola 1. – Stanovení priorit územního plánování Ústeckého kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území včetně zohlednění priorit stanovených v politice územního rozvoje:

Články [6] Dopravní a technická infrastruktura – odstavec (29), [4] Hospodářský rozvoj – odstavec (14).

ZÚR ÚK jsou v souladu s PÚR.

Pro Ústecký kraj PÚR stanovuje v rámci kapitoly 3. Rozvojové oblasti a rozvojové osy, v podkapitole 3.2, následující obecné úkoly pro územní plánování pro kraje:

- (39a) Při respektování republikových priorit územního plánování umožňovat v rozvojových oblastech a rozvojových osách intenzivní využívání území v souvislosti s rozvojem veřejné infrastruktury. Z tohoto důvodu v rozvojových oblastech a v rozvojových osách vytvářet podmínky pro umístění aktivit mezinárodního a republikového významu s požadavky na změny v území a tím přispívat k zachování charakteru území mimo rozvojové oblasti a rozvojové osy.

Předmětný úkol pro územní plánování je implementován a akcentován v platném znění ZÚR ÚK. Všechny rozvojové oblasti a osy jsou vymezeny v rozsahu území obcí se zvýšeným rozvojovým potenciálem, zejména s ohledem na jejich dobrou vazbu na existující nebo navrhované významné dopravní cesty a s ohledem na jejich reálné plošné a prostorové rozvojové možnosti. ZÚR ÚK ve znění 1., 2., 3. a 4. aktualizace stanovují pro jednotlivé rozvojové oblasti a osy úkoly pro územní plánování a usměrňování územního rozvoje s cílem usměrnit rozvoj zejména ekonomických aktivit, občanského vybavení, bydlení, dopravní a technické infrastruktury přednostně do jejich území. Např. v OB6 doplněný úkol (12) a v OS2 úkol (4) týkající se VTP.

ZÚR ÚK jsou v souladu s PÚR.

- (39b) Úkoly, stanovené pro jednotlivé rozvojové oblasti a rozvojové osy, musí být převzaty do územně plánovací dokumentace krajů a obcí.

PÚR v platném znění již nestanovují pro rozvojovou oblast OB6, vymezenou v PÚR na území Ústeckého kraje, žádné specifické úkoly pro územní plánování, které by návrh 2. aktualizace ZÚR ÚK mohl převzít. PÚR stanovila pro rozvojové osy OS2 a OS7 úkoly pro územní plánování, které již byly v době pořizování návrhu 2. aktualizace ZÚR ÚK akcentovány v tehdy platných ZÚR ÚK.

ZÚR ÚK jsou v souladu s PÚR.

- (39c) Kraje v zásadách územního rozvoje dle potřeby upřesní vymezení rozvojových oblastí a rozvojových os v rozlišení podle území jednotlivých obcí, popřípadě jednotlivých katastrálních území, při respektování důvodů vymezení dotyčných rozvojových oblastí a rozvojových os. V

případě rozvojových os a oblastí je možné tyto osy nebo oblasti vymezit i pouze v části katastrálního území.

Rozvojové oblasti a osy byly v platných ZÚR ÚK vymezeny na celá správní území jednotlivých obcí. V 2aZÚR ÚK bylo jejich vymezení částečně upraveno a pouze ve výjimečných případech je v ZÚR ÚK ve znění 1., 2., 3. a 4. aktualizace zpřesnění provedeno podle území jednotlivých katastrálních území (obce Dubí, Krupka, Osek) a zcela výjimečně i podle části jednotlivých katastrálních území (obec Košťany).

ZÚR ÚK jsou v souladu s PÚR.

- (39d) V zásadách územního rozvoje nebo při jejich aktualizacích, podle konkrétních podmínek a možností území, zohlednit Strategii regionálního rozvoje ČR 2021+ a vymezení center osídlení vyššího řádu a sídelní struktury podle územně analytických podkladů.

Při vymezení rozvojových oblastí a rozvojových os je v rámci platných ZÚR ÚK zohledněna typologie území České republiky podle obcí (rozvojová urbanizovaná území / stabilizovaná území / periferní území) vymezená v rámci Strategie regionálního rozvoje ČR na období 2014-2020.

ZÚR ÚK jsou v souladu s PÚR.

- (39e) V zásadách územního rozvoje nebo při jejich aktualizacích postupovat mimo jiné v souladu s Programy zlepšování kvality ovzduší, pokud to zmocnění pro obsah zásad územního rozvoje uvedené v právních předpisech umožňuje.

Podkladem pro zpracování návrhu 2. aktualizace ZÚR ÚK byl Program zlepšování kvality zóna Severozápad – CZ04 (Ministerstvo životního prostředí, 05/2016), jehož cílem je zajistit na území celého kraje kvalitu ovzduší splňující zákonem stanovené požadavky (imisní limity a cílové imisní limity) a přispět k dodržení závazků, které Česká republika přijala v oblasti omezování emisí znečišťujících látek do ovzduší (národní emisní stropy).

Ústecký kraj vykazuje v rámci ČR dlouhodobě relativně vysoké množství emisí, zejména z důvodu přítomnosti průmyslu a zásobami nerostných surovin na území kraje, proto energetika, těžba uhlí, strojírenství, chemický a sklářský průmysl zaujímají významná postavení v ekonomice kraje.

Na území zóny CZ04 Severozápad dochází dlouhodobě k překračování imisních limitů pro suspendované částice frakce PM10 a benzo(a)pyren (průměrná roční koncentrace). V minulosti dále docházelo k překročení ročního imisního limitu NO2 na 2 dopravních stanicích, a to na lokalitách Děčín-ZÚ (do roku 2009) a Ústí n. L. -Všebořická (hot spot) (do roku 2010).

S ohledem na výše uvedené stanovuje Program zlepšování kvality zóna Severozápad – CZ04 (Ministerstvo životního prostředí, 05/2016) následující vybraná opatření (ED1 – územní plánování) ke zlepšení kvality ovzduší na úrovni území Ústeckého kraje implementovatelná v rámci ZÚR:

- rozvoj environmentálně příznivé energetické infrastruktury,
- vytvoření územních podmínek pro zajištění rozvoje měst s ohledem na snižování přepravních nároků a maximalizaci energetických úspor (optimalizace rozmístění a kapacit ploch s rozdílným způsobem využití, omezování negativních dopadů suburbanizace, zamezení bezdůvodnému rozšiřování zastavitelného území s nízkou hustotou osídlení atd.),
- vytvoření územních podmínek pro snižování objemu individuální automobilové dopravy,
- vytvoření územních podmínek pro další rozvoj veřejné hromadné dopravy, zejména kolejové, a rozvoj integrovaných systémů dopravy, včetně plnohodnotného začlenění železniční dopravy, pokud je to možné,

- optimalizace napojení významných zdrojů či cílů automobilové dopravy, jako např. ploch pro výrobu, obchod a logistiku na dopravní infrastrukturu vyššího řádu,
- zachování zastoupení vegetace v urbanizovaném prostoru města, postupné zvyšování zastoupení vegetačních ploch v lokalitách s deficitem vegetace, ad.

ZÚR ÚK ve znění 1., 2., 3. a 4.aktualizace vytváří vymezením koridorů pro přeložky silnic včetně obchvatů sídel podmínky pro snížení emisní zátěže obydlených území z automobilové dopravy. 2aZÚR ÚK vymezuje další koridory pro obchvaty sídel s cílem převedení tranzitní dopravy mimo obydlená území, například koridor pro obchvat Lomu (PK22), koridor pro obchvat Roudnice nad Labem b-II/240_VAR2, s úpravou dle usnesení Zastupitelstva ÚK ze dne 4. 3. 2019, či koridor pro obchvat Benešova nad Ploučnicí (PK4). 2aZÚR ÚK dále s cílem vytvoření podmínek pro podporu železniční dopravy, jakožto environmentálně šetrného způsobu dopravy, vymezuje koridor C-E61 pro optimalizaci železničních tratí č. 073 a č. 072.

S cílem vytvoření podmínek pro zmírnění negativních účinků tranzitní silniční a železniční dopravy na obyvatelstvo je v 2aZÚR ÚK stanovena nová priorita územního plánování kraje č. (19a). S cílem vytvoření podmínek pro podporu dalších environmentálně šetrných způsobů dopravy, zejména cyklistické dopravy či pěší dopravy, byla v platných ZÚR ÚK stanovena priorita územního plánování č. (38). V rámci 2aZÚR ÚK došlo k aktualizaci jejího znění ve smyslu podpory výsadby doprovodné zeleně podél sítě cyklostezek a turistických cest, čímž rovněž dochází k aplikaci opatření ke zlepšení kvality ovzduší, resp. jsou vytvářeny základní podmínky pro snižování objemu individuální automobilové dopravy. Předcházení střetu vzájemně neslučitelných činností v území a k ochraně obytných a rekreačních území před nepříznivými účinky dopravy či emisí a hluku z výrobních činností má přispět nová priorita územního plánování kraje č. (7a), stanovená 2aZÚR ÚK.

ZÚR ÚK jsou v souladu s PÚR.

PÚR vymezuje v rámci kapitoly 3. Rozvojové oblasti a rozvojové osy, následující rozvojové oblasti:

- (45) OB6 Rozvojová oblast Ústí nad Labem

ZÚR ÚK zpřesňují vymezení rozvojové oblasti republikového významu OB6 Rozvojová oblast Ústí nad Labem.

ZÚR ÚK jsou v souladu s PÚR.

- (53) OS2 Rozvojová osa Praha–Ústí nad Labem–hranice ČR/Německo (–Dresden)

ZÚR ÚK zpřesňují vymezení rozvojové osy republikového významu OS2 Rozvojová osa Praha – Ústí nad Labem – hranice ČR/Německo (- Dresden), vymezené v PÚR na území Ústeckého kraje mimo OB6 územím ORP: Roudnice nad Labem, Litoměřice, Lovosice.

ZÚR ÚK jsou v souladu s PÚR.

- (58) OS7 Rozvojová osa Ústí nad Labem–Chomutov–Karlovy Vary–Cheb–hranice ČR/Německo (–Bayreuth)

ZÚR ÚK zpřesňují vymezení rozvojové osy republikového významu OS 7 Rozvojová osa Ústí nad Labem – Chomutov – Karlovy Vary – Cheb – hranice ČR/Německo (Nürnberg), vymezené v PÚR na území Ústeckého kraje mimo OB6 (upřesněná v ZÚR ÚK) územím ORP: Bílina, Chomutov, Kadaň, Litvínov, Most, Teplice.

ZÚR ÚK jsou v souladu s PÚR.

PÚR stanovuje v rámci kapitoly 4. Specifické oblasti, následující obecné úkoly pro územní plánování pro kraje:

- (68a) Kraje v zásadách územního rozvoje dle potřeby upřesní vymezení specifických oblastí v rozlišení podle území jednotlivých obcí, případně s ohledem na charakter daného území podle jednotlivých katastrálních území a výjimečně, ve zvláště odůvodněných případech, i podle částí katastrálních území, při respektování důvodů vymezení a kritérií a podmínek pro rozhodování jednotlivých specifických oblastí; upřesněné specifické oblasti se mohou překrývat s upřesněnými rozvojovými oblastmi nebo osami pouze výjimečně a jen ve zvláště odůvodněných případech.

Specifické oblasti jsou v platných ZÚR ÚK vymezovány v rozsahu celých správních území obcí. Pouze v případě SOB6 je v ZÚR ÚK zpřesnění částečně provedeno podle území jednotlivých katastrálních území (obce Dubí, Krupka, Osek) a zcela výjimečně i podle části jednotlivých katastrálních území (obec Košťany).

ZÚR ÚK jsou v souladu s PÚR.

- (68b) Kraje a obce postupují při pořizování územně plánovací dokumentace v souladu s kritérii a podmínkami pro rozhodování o změnách v území.

ZÚR ÚK jsou zpracovány plně v souladu s kritérii a podmínkami pro rozhodování o změnách v území pro SOB5 a SOB6 stanovenými v PÚR.

ZÚR ÚK jsou v souladu s PÚR.

- (68c) Úkoly, stanovené pro jednotlivé specifické oblasti, musí být převzaty do územně plánovací dokumentace krajů a obcí.

ZÚR ÚK přebírají a upřesňují úkoly pro územní plánování stanovené pro SOB5 a SOB6 v PÚR.

ZÚR ÚK jsou v souladu s PÚR.

- (68d) Kraje prověří možnosti dalšího rozvoje specifických oblastí mj. s ohledem na periferní polohu území, zejm. zlepšováním dopravní dostupnosti vnitřních periferií a příhraničních oblastí.

Pro oblast Krušné hory, která je z velké části vymezena jako specifická oblast Krušné hory SOB6 v PÚR, byla pořízena územní studie (Atelier T-plan, s.r.o., srpen 2019, https://www.kr-ustecky.cz/uzemni-studie-krusne-hory/ds-100572/archiv=0&p1=274914)

Ve specifické oblasti Mostecko SOB5 PUR ČR je v rámci pořizování 8. aktualizace ZÚR ÚK prověřováno další využití území po těžbě.

ZÚR ÚK jsou v souladu s PÚR.

PÚR vymezuje v rámci kapitoly 4. Rozvojové oblasti a rozvojové osy, následující specifické oblasti:

- (73) SOB5 Specifická oblast Mostecko

ZÚR ÚK zpřesňují vymezení specifické oblasti republikového významu SOB5 Mostecko (oblast je součástí rozvojové osy OS7 Ústí nad Labem – Most – Chomutov – Karlovy Vary – Cheb – státní hranice ČR), vymezené v PÚR územím ORP Most, Litvínov, Bílina, včetně zpřesnění úkolů pro územní plánování stanovené v PÚR a stanovení dalších úkolů, kterými jsou:

- Posilovat všechny tři pilíře udržitelného rozvoje – hospodářský rozvoj, sociální soudržnost, životní prostředí.
- Zajistit pokrytí území specifické oblasti územními plány, ověřovat a zpřesňovat řešení problémů územními studiemi a regulačními plány.
- Stanovovat a dodržovat limity rozvoje pro všechny činnosti, které by mohly přesahovat meze únosnosti území – podmínky udržitelného rozvoje, způsobovat jeho poškození, a nebo bránit rozvoji jiných žádoucích forem využití území.
- Řešit územní souvislosti těžby hnědého uhlí při respektování ÚEL stanovených usnesením vlády ČR č.331/1991 a č.444/1991, včetně usnesení vlády ČR č. 827/2015 (tj. asanace, rekultivace, revitalizace území, obnova historické dopravní sítě, lokálně i osídlení apod).
- Vytvářet územní předpoklady pro průběžnou rekultivaci a revitalizaci krajiny poškozené těžbou hnědého uhlí a průmyslovou výrobou, dosáhnout v dohledném časovém horizontu zásadního ozdravění a markantně viditelného zlepšení krajiny, zahrnující vznik souvislých ploch zeleně s rekreační funkcí, včetně ploch vyčleněných pro ochranu a zachování biodiverzity.
- Vytvářet územní podmínky pro obnovu vodního režimu krajiny poškozené těžbou hnědého uhlí a průmyslovou výrobou, obnovu jejího dopravního systému a pro polyfunkční využití území (vodní hospodářství, zemědělství, les, rekreace, sport, bydlení apod.) s ohledem na specifické podmínky jednotlivých území.
- S cílem obnovy kulturní krajiny a polyfunkčního využití území poškozeného těžbou hnědého uhlí a průmyslovou výrobou vytvářet územní podmínky pro vznik jezer ve zbytkových jamách povrchových uhelných lomů, velkých souvislých ploch zeleně s rekreační funkcí i specifických zemědělských ploch.
- Vymezit a chránit před zastavěním plochy nezbytné pro vytvoření souvislých veřejně přístupných zelených pásů, vhodných pro nenáročné formy krátkodobé rekreace a dále pro vznik a rozvoj lesních porostů a zachování prostupnosti krajiny.
- Obnovit přirozený tok řeky Bíliny v zatrubněném úseku při Ervěnickém koridoru a další úseky vodních toků, které byly v minulosti v souvislosti s těžbou uhlí, rozvojem výroby, nebo urbanizačním procesem necitlivě upravené.
- Chránit a kultivovat krajinářské, urbanistické a architektonické hodnoty specifické oblasti, rozvíjet pozitivní znaky území, zvýšit prestiž specifické oblasti.
- Podpořit opatření na ochranu životního prostředí v obcích v kontaktu s činnými lomy na hnědé uhlí: Horní Jiřetín – vč. části Černice, západní část Litvínova (lom ČSA), Braňany, Mariánské Radčice, Lom u Litvínova, Duchcov, Ledvice, Bílina (lom Bílina), Malé Březno – Vysoké Březno (lom Vršany).
- Zamezit extenzivnímu rozvoji palivoenergetického komplexu a těžkého průmyslu, podporovat transformaci ekonomické struktury s odvětvovou rozmanitostí a zvýšeným podílem progresivních výrob a služeb.
- Zaměřit se na revitalizaci opuštěných nebo nedostatečně využitých ploch a areálů průmyslového, zemědělského, vojenského či jiného původu (typ brownfield) a upřednostnit využívání území brownfield před výstavbou na volných plochách.
- Vytvářet územní předpoklady pro obnovu provozu a atraktivity lázní Bílina.
- V souladu s platnými legislativními postupy usilovat o redukci rozsáhlých omezení územního rozvoje ve specifické oblasti vyplývající z vyhlášených dobývacích prostorů (DP) a chráněných ložiskových území (CHLÚ).
- Zajistit zlepšení vnitřních a vnějších silničních i železničních dopravních vztahů oblasti zejména s důrazem na dosažitelnost Teplic, Ústí nad Labem, Chomutova s pokračováním na území Saska.
- Územně chránit vybranou variantu vedení koridoru silnice I/13 na území města Bílina.
- Vyhodnocovat vývoj v dílčích částech území a předcházet prohlubování nežádoucích rozdílů a vzniku problémových území ve specifické oblasti.

– Vytvářet územní podmínky pro vhodné využití a kooperaci prostorů Průmyslových zón Triangle, Joseph a areálu elektrárny Počerady (EPOČ).

ZÚR ÚK jsou v souladu s PÚR.

❖ (74) SOB6 Specifická oblast Krušné hory

ZÚR ÚK zpřesňují vymezení specifické oblasti SOB6 Krušné hory, vymezené v PÚR územím ORP Chomutov (severní část), Kadaň (severní část), Litvínov (severní část), Teplice (severní část) a Ústí nad Labem (severní část včetně zpřesnění úkolů pro územní plánování stanovené v PÚR a stanovení dalších úkolů, kterými jsou:

- Posilovat všechny tři pilíře udržitelného rozvoje – hospodářský rozvoj, sociální soudržnost obyvatel, životní prostředí.
- Zajistit pokrytí území specifické oblasti územními plány, ověřovat a zpřesňovat řešení problémů územními studiemi a regulačními plány.
- Využívat celorepublikového i mezinárodně významného potenciálu specifické oblasti pro rozvoj rekreace a cestovní ruchu při zachování klidového charakteru oblasti.
- Chránit a kultivovat přírodní, krajinářské, urbanistické a architektonické hodnoty oblasti, využít pozitivní znaky území pro zvýšení prestiže specifické oblasti.
- Identifikovat hlavní střediska ekonomického rozvoje oblasti, vytvářet jim podmínky pro územní rozvoj, pro rozvoj rekreační funkce Krušných hor a zkvalitnění dopravní a technické infrastruktury, bydlení a občanského vybavení s předpokladem šíření pozitivních impulsů z těchto rozvojových pólů do okolí.
- Územně plánovacími nástroji podporovat rozvoj místních ekonomických aktivit – lesnictví, ekologického zemědělství, potravinářského průmyslu, tradičních řemesel, rekreace a cestovního ruchu apod., při zohlednění požadavků ochrany hodnot přírody a krajiny.
- V příhraničních prostorech ČR/SRN podporovat vzájemně výhodnou kooperaci a provázanost sídelních soustav, rekreačních areálů, dopravní, technické i občanské infrastruktury.
- Revitalizovat opuštěné nebo nedostatečně využité plochy a areály zemědělského, průmyslového, sídelního či jiného původu (typ brownfield).
- Vytvářet územní předpoklady pro rozvoj dopravní dostupnosti vyšších center osídlení, a vzájemnou dopravní provázanost osídlení ve specifické oblasti.
- Zajistit průchodnost nadřazených koridorů dopravní a technické infrastruktury přes území specifické oblasti.
- Podporovat vybudování propojené a hierarchizované sítě cyklostezek a turistických cest s návazností na republikovou a evropskou síť těchto zařízení.
- Stanovovat a dodržovat limity rozvoje pro všechny činnosti, které by mohly přesahovat meze únosnosti území – podmínky udržitelného rozvoje, způsobovat jeho poškození a nebo bránit rozvoji jiných žádoucích forem využití území.
- Účinným způsobem regulovat a zamezit rizikům překotně se rozvíjející výstavby větrných elektráren, včetně souvisejících zařízení (přístupových komunikací, vyvedení energetického výkonu apod.), jak z hlediska minimalizace vlivů na životní prostředí, krajinu a osídlení, rekreaci a cestovní ruch tak z hlediska funkčnosti větrných elektráren v systému zásobování elektrickou energií.
- Nástroji územního plánování podporovat dlouhodobý proces obnovy a ozdravění lesních porostů.

ZÚR ÚK jsou v souladu s PÚR.

PÚR vymezuje v rámci kapitoly 4. Rozvojové oblasti a rozvojové osy, následující specifické oblasti, ve kterých se projevují aktuální problémy republikového významu:

- (75b) SOB9 Specifická oblast, ve které se projevuje aktuální problém ohrožení území suchem

Úkoly pro územní plánování stanovené pro SOB9 PÚR jsou:

V rámci územně plánovací činnosti kraje a koordinace územně plánovací činnosti obcí:

a) vytvářet územní podmínky pro podporu přirozeného vodního režimu v krajině a zvyšování jejích retenčních a akumulačních vlastností, zejm. vytvářením územních podmínek pro vznik a zachování odolné stabilní vyvážené pestré a členité krajiny, tj. krajiny s vhodným poměrem ploch lesů, mezí, luk, vodních ploch a vodních toků (zejména neregulované vodní toky s doprovodnou zelení), cestní sítě (s doprovodnou zelení), a orné půdy (zejm. velké plochy orné půdy rozčleněné mezemi, cestní sítí, vsakovacími travními pruhy),

b) vytvářet územní podmínky pro revitalizaci a renaturaci vodních toků a niv a pro obnovu ostatních vodních prvků v krajině,

c) vytvářet územní podmínky pro hospodaření se srážkovými vodami v urbanizovaných územích, tj. dbát na dostatek ploch sídelní zeleně a vodních ploch určených pro zadržování a zasakování vody,

d) vytvářet územní podmínky pro zvyšování odolnosti půdy vůči větrné a vodní erozi, zejm. zatravněním a zakládáním a udržováním dalších protierozních prvků, např. větrolamů, mezí, zasakovacích pásů a příkopů,

e) vytvářet územní podmínky pro rozvoj a údržbu vodohospodářské infrastruktury, pro zabezpečení požadavků na dodávky vody v období nepříznivých hydrologických podmínek, zejm. pro infrastrukturu k zajištění dodávek vody z oblastí s příznivější vodohospodářskou situací a s ohledem na místní podmínky pro budování nových zejm. povrchových zdrojů vody,

F) pro řešení problematiky sucha, zejm. tak jak je specifikováno výše v písm. a) až e) (příp. navrhovat i další vhodná opatření pro obnovu přirozeného vodního režimu v krajině) využívat zejména územní studie krajiny.

Specifická oblast SOB9 a s ní spojené úkoly byly do PÚR zaneseny v rámci její 4. aktualizace.

Tento požadavek ZÚR ÚK napřímo neřeší, jelikož se tento požadavek zanesl do PÚR až v 4. aktualizaci (tedy po aktualizaci ZÚR ÚK, pořízení na základě předchozí o uplatňování ZÚR ÚK z roku 2015). Některé ze stanovených úkolů PÚR jsou již v platné ZÚR ÚK plněny.

Požadavek na prověření je uveden v kapitole F) „Požadavky na zpracování aktualizace zásad územního rozvoje a na vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, je-li vyžadováno, nebo požadavky na zpracování nových zásad územního rozvoje a na vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území" této zprávy.

Pro Ústecký kraj PÚR stanovuje v rámci kapitoly 5. Koridory a plochy dopravní infrastruktury, v podkapitole 5.2, následující obecné úkoly pro územní plánování pro kraje:

- (80) Kraje v zásadách územního rozvoje upřesní vymezení ploch a koridorů dopravní infrastruktury, při respektování důvodů vymezení a kritérií a podmínek pro rozhodování. Kraje a obce zajistí územní ochranu vymezených koridorů a ploch v navazující územně plánovací dokumentaci upřesněním koridorů a ploch pro umístění záměru nebo územní rezervou. Kraje a obce postupují při pořizování územně plánovací dokumentace v souladu s kritérii a podmínkami pro rozhodování o změnách v území. Kraje při pořizování územně plánovací dokumentace řeší územní souvislosti vymezených koridorů a ploch.

ZÚR ÚK respektují a zpřesňují vymezení koridorů a ploch pro rozvoj dopravní infrastruktury, které vyplývající z PÚR. ZÚR ÚK zpřesňují a dále rozvíjejí úkoly zadané pro územní plánování. Platné ZÚR vymezují koridory územní rezervy.

ZÚR ÚK jsou v souladu s PÚR.

PÚR vymezuje v rámci kapitoly 5. Koridory a plochy dopravní infrastruktury, následující koridory a plochy dopravní infrastruktury:

Železniční doprava – koridory vysokorychlostní tratě:

- (83a) ŽD1 - RS4 - úsek (Dresden–) hranice Německo/ČR – Lovosice/Litoměřice – Praha

V současné době probíhá pořizování 5. aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje, jejímž předmětem je vymezení koridoru 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 zrušení koridoru územní rezervy VRT-ZR1 vysokorychlostní tratě v úseku státní hranice SRN/ČR – Ústí nad Labem – Lovosice – Roudnice nad Labem – hranice ÚK.

ZÚR ÚK jsou v souladu s PÚR.

- (83b) ŽD2 – RS4 úsek Praha–Kralupy nad Vltavou–Most

Doposud nebyly Ministerstvem dopravy předány podklady pro vymezení územní rezervy, popř. vymezení koridoru pro vysokorychlostní trať. Z tohoto důvodu platné ZÚR ÚK koridor nevymezují. V rámci aktualizace na základě této zprávy zpracovatel prověří splnění úkolu stanoveného pro Ministerstvo dopravy. Požadavek na prověření je uveden v kapitole F) „Požadavky na zpracování aktualizace zásad územního rozvoje a na vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, je-li vyžadováno, nebo požadavky na zpracování nových zásad územního rozvoje a na vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území“ této zprávy.

ZÚR ÚK nejsou v souladu s PÚR z důvodu výše uvedeného.

- (88) ŽD12 – Trať úsek Děčín – Ústí nad Labem – Střekov – Lysá nad Labem – Kolín – Havlíčkův Brod, včetně Libické spojky

ZÚR ÚK zpřesňují koridor konvenční železniční dopravy C-E61, Koridor Děčín – Nymburk – Kolín včetně Libické spojky, Golčův Jeníkov – Světlá nad Sázavou, podchycený v PÚR. ZÚR ÚK vymezují koridor železniční tratě č. 073 a č. 072 Děčín – Ústí nad Labem – Štětí, optimalizace. V rámci aktualizace budou pouze koridor přejmenován dle PÚR. Požadavek je zapracován v kapitole F.

ZÚR ÚK jsou v souladu s PÚR.

Silniční doprava:

- (103) SD6 – D6 úseky Nové Strašecí–Karlovy Vary, Cheb–hranice ČR/Německo (–Bayreuth)

ZÚR ÚK zpřesňují koridor kapacitní silnice R6, Úsek Nové Strašecí – Karlovy Vary, podchycený v PÚR. ZÚR ÚK vymezují koridor dálnice D6, úsek v okrese Louny a stavby související v úsecích: b1 – Lubenec přeložka. Koridor je v ZÚR ÚK sledován jako VPS – b1. Šířka koridoru je stanovena 300 m; b2 – úsek MÚK se silnicí č. I/27 – Lubenec přeložka. Koridor je v ZÚR ÚK sledován jako VPS – b2. Šířka koridoru je stanovena 300 m; b3 – úsek Lubenec přeložka – Bošov přeložka. Koridor je v ZÚR ÚK sledován jako VPS – b3. Šířka koridoru je stanovena 300 m.

Stav realizace záměru bude prověřen, viz kapitola kapitole F) „Požadavky na zpracování aktualizace zásad územního rozvoje a na vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, je-li vyžadováno, nebo požadavky na zpracování nových zásad územního rozvoje a na vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území“ této zprávy.

- (108) SD10 – D7 úsek Slaný – Louny – Postoloprty

ZÚR ÚK zpřesňují koridor kapacitní silnice R7, Úsek Slaný – Louny – Chomutov, podchycený v PÚR. ZÚR ÚK vymezují koridor dálnice D7, úsek Postoloprty, zkapacitnění obchvatu. Koridor je sledován jako VPS – PK1. Šířka koridoru je stanovena 100 m.

Stav realizace záměru bude prověřen, viz kapitola kapitole F) „Požadavky na zpracování aktualizace zásad územního rozvoje a na vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, je-li vyžadováno, nebo požadavky na zpracování nových zásad územního rozvoje a na vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území" této zprávy.

Koridory silnic I. třídy a kapacitních komunikací:

- (119) SD18 – Silnice I. třídy I/13 úsek Ostrov – Chomutov

ZÚR ÚK zpřesňují koridor kapacitní silnice S10, Karlovy Vary – Ostrov – Chomutov, podchycený v PÚR. ZÚR ÚK vymezují koridor silnice I/13, úsek Chomutov průtah III. stavba – Klášterec nad Ohří, zkapacitnění. Koridor je sledován jako VPS – e9. Šířka koridoru je stanovena 200 m.

ZÚR ÚK zpřesňují koridor kapacitní silnice S10, Karlovy Vary – Ostrov – Chomutov, podchycený v PÚR. ZÚR ÚK vymezují koridor silnice I/13 v úseku Klášterec nad Ohří, obchvat. Koridor je sledován jako VPS – PK2. Šířka koridoru je stanovena 100 – 900 m.

ZÚR ÚK jsou v souladu s PÚR.

- (120) SD19 Silnice I. třídy I/13 úsek D8–Děčín–Česká Lípa–Svor–Bílý Kostel nad Nisou.

ZÚR ÚK zpřesňují koridor kapacitní silnice S11, D8 – Děčín – Česká Lípa – Svor – Bílý Kostel nad Nisou – Liberec – R35, podchycený v PÚR. ZÚR ÚK vymezují koridor silnice I/13, úsek Knínice (D8) – Martiněves – hranice města Děčín jako PK3, koridor přeložky silnice I/13, úsek Děčín – Benešov nad Ploučnicí – hranice ÚK jako PK4 a úkol ÚP7 pro úsek města Děčín.

ZÚR ÚK jsou v souladu s PÚR.

Vodní doprava:

- (123) VD1 – Labe: Pardubice–hranice ČR/Německo (–Dresden)

ZÚR ÚK zpřesňují koridor vodní dopravy VD1 Labe: Pardubice – hranice SRN, podchycený v PÚR. ZÚR ÚK vymezují koridor Labské vodní cesty mezinárodního významu v úseku hranice okresu Děčín – státní hranice ČR/SRN. Koridor je vymezen jako návrh VD1. Šířka koridoru je vymezena šíří vodního toku.

ZÚR ÚK zpřesňují koridor vodní dopravy VD1 Labe: Pardubice – hranice SRN, podchycený v PÚR. ZÚR ÚK vymezují koridor pro Zlepšení plavebních podmínek Labe v úseku Střekov – státní hranice ČR/SRN v úseku Ústí nad Labem, Střekov – hranice okresu Ústí nad Labem. Koridor je vymezen jako návrh VD1/SHP. Šířka koridoru je vymezena šíří vodního toku.

ZÚR ÚK jsou v souladu s PÚR.

Kombinovaná doprava:

- (130) Veřejné terminály a přístavy s vazbou na logistická centra (dále VTP)

Na základě stanoveného úkolu pro územní plánování v PÚR byla ve spolupráci s Ministerstvem dopravy ČR a ŘVC ČR prověřena možnost vymezení příslušných ploch pro vnitrozemské říční přístavy v Děčíně, Ústí nad Labem, Lovosicích.

Podle zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, v platném znění, se zřizuje seznam veřejných přístavů. Správcem seznamu veřejných přístavů je plavební úřad. V tomto seznamu veřejných přístavů jsou vymezeny veřejné přístavy v Děčíně, Ústí nad Labem i Lovosicích a jsou jasně definovány veškeré údaje o příslušných přístavech. S ohledem na skutečnosti vyplývající ze zákona o vnitrozemské plavbě nejsou vymezeny plochy ani plochy územních rezerv pro vnitrozemské říční přístavy v Děčíně, Ústí nad Labem, Lovosicích.

Pro vytvoření podmínek pro rozvoj veřejných terminálů a přístavů s vazbou na logistická centra je stanovena priorita územního plánování kraje (24) a rovněž jsou stanoveny úkoly pro plánování a usměrňování územního rozvoje v rozvojových oblastech a rozvojových osách, např. OB6 úkol (12), NOB1 úkol (3), NOB2 úkol (7) a OS2 úkol (4).

ZÚR ÚK jsou v souladu s PÚR.

Pro Ústecký kraj PÚR stanovuje v rámci kapitoly 6. Koridory a plochy technické infrastruktury a souvisejících rozvojových záměrů, v podkapitole 6.2, následující obecné úkoly pro územní plánování pro kraje:

- (138) Kraje v zásadách územního rozvoje zpřesní vymezení ploch a koridorů technické infrastruktury, při respektování důvodů vymezení a kritérií a podmínek pro rozhodování. Kraje a obce zajistí územní ochranu vymezených koridorů a ploch v navazující územně plánovací dokumentaci upřesněním koridorů a ploch pro umístění záměru nebo územní rezervou. Kraje při pořizování územně plánovací dokumentace řeší územní souvislosti vymezených koridorů a ploch.

ZÚR ÚK respektují a zpřesňují vymezení koridorů a ploch pro rozvoj technické infrastruktury, které vyplývající z PÚR. ZÚR ÚK zpřesňují a dále rozvíjejí úkoly zadané pro územní plánování.

ZÚR ÚK jsou v souladu s PÚR.

PÚR vymezuje následující koridory a plochy technické infrastruktury a související rozvojové záměry:

Elektroenergetika:

- (140) E2 – Plocha pro elektrickou stanici 400/110 kV Vítkov a koridory pro dvojité vedení 400 kV Hradec–Vernéřov, Vernéřov–Vítkov, Vítkov–Přeštice.

1. aktualizace ZÚR ÚK zpřesňuje E2 – Plochy pro elektrické stanice 400/110kV Vítkov a Vernéřov a koridory pro dvojité vedení 400 kV Hradec – Vernéřov, Vernéřov – Vítkov, Vítkov – Přeštice, které jsou podchyceny v aktualizacič. 1 PÚR. 1. aktualizace ZÚR ÚK zpřesňuje daný koridor jako koridor E2 (1.A) pro VPS.

Koridor E2 (1.A) je určen pro dvojité vedení 400kV v úseku elektrická stanice Vernéřov – elektrická stanice Hradec – hranice ÚK – (elektrická stanice Vítkov, elektrická stanice Přeštice). Tento koridor nezahrnuje plochu pro TR 400/110kV Vernéřov. Šířka koridoru E2 (1.A) je minimálně 225 m, maximálně 400 m. Zúžení koridoru je zobrazeno ve schématech č. 1 až 3 grafické části ZÚR ÚK.

Stav realizace záměru bude prověřen, v případě realizace bude navrženo vypuštění koridoru ze ZÚR ÚK. Dále viz kapitola kapitole F) „Požadavky na zpracování aktualizace zásad územního rozvoje a na vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, je-li vyžadováno, nebo požadavky na zpracování nových zásad územního rozvoje a na vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území“ této zprávy.

- (142) E4a – Plocha pro rozšíření včetně koridorů pro vyvedení elektrického a tepelného výkonu včetně potřebné infrastruktury elektráren Temelín, Ledvice, Počerady, Prunéřov, Tušimice, Dětmarovice, Mělník a Dukovany, včetně plochy vodní nádrže pro zajištění

dlouhodobého provozu Dukovan (v případě její nezbytnosti) a koridorů pro propojení s nejbližší rozvodnou.

ZÚR ÚK zpřesňují E4a – koridor pro vyvedení elektrického výkonu včetně potřebné infrastruktury elektrárny Tušimice a propojení s nejbližší rozvodnou, který je podchycen v PÚR. ZÚR ÚK zpřesňují na území Ústeckého kraje koridor v úseku elektrárna Tušimice – TR Hradec, zpřesněný koridor je sledován jako územní rezerva ER4a. Šířka koridoru je stanovena 100 m.

Územní rezerva bude prověřena v rámci aktualizace ZÚR ÚK. Na základě prověření bude převedena do návrhu, v opačném případě bude vypuštěna. Dále viz kapitola kapitole F) „Požadavky na zpracování aktualizace zásad územního rozvoje a na vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, je-li vyžadováno, nebo požadavky na zpracování nových zásad územního rozvoje a na vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území" této zprávy.

- (149) E10 – Koridory pro vedení 400 kV Výškov – Chotějovice a dále koridory pro dvojitá vedení 400 kV v trasách Výškov – Babylon a Babylon – Bezděčín, včetně související plochy pro rozšíření elektrické stanice Výškov.

1. aktualizace ZÚR ÚK zpřesňuje E10 – Koridory pro vedení 400kV Výškov – Chotějovice a dále koridory pro dvojitá vedení 400kV v trasách Výškov – Babylon, Výškov – Čechy střed a Babylon – Bezděčín, včetně souvisejících ploch pro rozšíření elektrických stanic, které jsou podchyceny v aktualizaci č. 1 PÚR. 1. aktualizace ZÚR ÚK zpřesňuje dané koridory jako koridor E10a (1.A) a koridor E10b (1.A) pro VPS.

Koridor E10a (1.A) je určen pro dvojité vedení 400kV, v úseku TR Výškov – TR Chotějovice. Tento koridor nezahrnuje plochu pro TR Chotějovice. Šířka koridoru E10a (1.A) je minimálně 75m, max. 300m. Zúžení koridoru je zobrazeno ve schématu č.4 grafické části ZÚR ÚK.

Koridor E10b (1.A) je určen pro dvojité vedení 400 kV, v úseku TR Výškov – hranice ÚK – (TR Babylon). Šířka koridoru E10b (1.A) je minimálně 150m, maximálně 300m. Zúžení koridoru je zobrazeno ve schématech č. 5 až 9 grafické části ZÚR ÚK.

Stav realizace záměru bude prověřen, v případě realizace bude navrženo vypuštění koridoru ze ZÚR ÚK. Dále viz kapitola kapitole F) „Požadavky na zpracování aktualizace zásad územního rozvoje a na vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, je-li vyžadováno, nebo požadavky na zpracování nových zásad územního rozvoje a na vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území" této zprávy.

- (150f) E17 – Koridory pro dvojité vedení 400 kV Hradec – Chrást a Chrást – Přeštice včetně souvisejících ploch pro rozšíření elektrických stanic 400/110 kV Hradec, Chrást a Přeštice.

ZÚR ÚK zpřesňují E17 – Koridory pro dvojité vedení 400 kV Hradec – Chrást a Chrást–Přeštice včetně souvisejících ploch pro rozšíření elektrckých stanic 400/110 kV Hradec, Chrást a Přeštice, které jsou podchyceny v PÚR. ZÚR ÚK zpřesňují dané koridory jako koridor E17 pro VPS.

Koridor E17 je určen pro dvojité vedení 400 kV, v úseku TR Hradec – TR Chrást. Tento koridor zahrnuje plochu E18d pro rozšíření TR Hradec včetně souvisejících přeložení stávajících vedení. Šířka koridoru E17 je 300 m.

ZÚR ÚK jsou v souladu s PÚR.

- (150g) E18 - Koridory pro dvojité vedení 400 kV Hradec – Výškov, Hradec – Řeporyje a Hradec –Mírovka a ploch pro rozšíření elektrických stanic 400/110 kV Hradec, Výškov, Řeporyje a Mírovka.

ZÚR ÚK zpřesňují E18 – Koridory pro dvojité vedení 400 kV Hradec – Výškov, Hradec – Řeporyje a Hradec – Mírovka a ploch pro rozšíření elektrických stanic 400/110 kV Hradec, Výškov, Řeporyje a

Mírovka, které jsou podchyceny v PÚR. ZÚR ÚK zpřesňují dané koridory jako koridory E18a, E18b, E18c pro VPS. ZÚR ÚK zpřesňují dané plochy pro rozšíření elektrických stanic jako plochy E18d a E18e pro VPS.

Koridor E18a je určen pro dvojité vedení 400 kV, v úseku TR Hradec – TR Výškov. Tento koridor zahrnuje plochu E18d pro rozšíření TR Hradec včetně souvisejících přeložení stávajících vedení a plochu E18e pro rozšíření TR Výškov včetně souvisejících přeložení stávajících vedení. Šířka koridoru E18a je 300 m.

Koridor E18b je určen pro dvojité vedení 400 kV, v úseku TR Hradec – TR Řeporyje. Tento koridor zahrnuje plochu E18d pro rozšíření TR Hradec včetně souvisejících přeložení stávajících vedení. Šířka koridoru E18b je 300 m.

Koridor E18c je určen pro dvojité vedení 400 kV, v úseku TR Hradec – TR Mírovka. Tento koridor zahrnuje plochu E18d pro rozšíření TR Hradec včetně souvisejících přeložení stávajících vedení. Šířka koridoru E18c je 300 m.

ZÚR ÚK jsou v souladu s PÚR.

- (150n) E25 – Koridor pro vedení 110 kV v trase Nový Bor – Nová Huť – elektrická stanice Varnsdorf.

ZÚR ÚK zpřesňují E25 – Koridor pro vedení 110 kV v trase Nový Bor – Nová Huť – elektrická stanice Varnsdorf, který je podchycen v PÚR. ZÚR ÚK zpřesňují daný koridor jako koridor E25 pro VPS.

Koridor E25 je určen pro vedení 110 kV, v úseku TR Nový Bor – TR Varnsdorf. Šířka koridoru E25 je 100 m.

ZÚR ÚK jsou v souladu s PÚR.

Plynárenství, dálkovody:

- (162) DV1 – Koridor pro zdvojení potrubí k ropovodu Družba ve střední ose řeky Moravy mezi Rohatcem a Holíčí – Klobouky, Klobouky – Rajhrad, Radostín – Kralupy – centrální tankoviště ropy (dále CTR) Nelahozeves, CTR Nelahozeves – Litvínov. Plocha pro výstavbu nové ropovodní přečerpací stanice v obci Golčův Jeníkov. Plocha pro výstavbu nových skladovacích ropných nádrží Velká Bíteš.

ZÚR ÚK zpřesňují koridor DV1 pro zdvojení potrubí k ropovodu Družba ve střední ose řeky Moravy mezi Rohatcem a Holíčí – Klobouky, Klobouky – Rajhrad, Radostín – Kralupy – centrální tankoviště ropy (dále CTR) Nelahozeves, CTR Nelahozeves – Litvínov, podchycený v PÚR. ZÚR ÚK zpřesňují na území Ústeckého kraje koridor pro dálkovod DV1 v úseku centrální tankoviště ropy Nelahozeves – Litvínov. V ZÚR ÚK je koridor vymezen pro VPS DV1. Šířka koridoru je stanovena 300 m.

Stav realizace záměru bude prověřen, v případě realizace bude navrženo vypuštění koridoru ze ZÚR ÚK. Dále viz kapitola kapitole F) „Požadavky na zpracování aktualizace zásad územního rozvoje a na vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, je-li vyžadováno, nebo požadavky na zpracování nových zásad územního rozvoje a na vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území" této zprávy.

- (165a) DV5 - Ropovod Litvínov – hranice ČR/Německo (–Spergau): projekt na prodloužení ropovodu Družba, přepravujícího surovou ropu ze systému Jižní větve od rafinerie Litvínov do rafinerie TRM Spergau, přes hranice ČR/Německo.

ZÚR ÚK zpřesňují koridor DV5 pro ropovod Litvínov – hranice ČR/SRN (–Spergau): projekt na prodloužení ropovodu Družba, přepravujícího surovou ropu ze systému Jižní větve od rafinerie Litvínov do rafinerie TRM Spergau, přes hranice ČR/SRN, podchycený v PÚR. ZÚR ÚK zpřesňují na

území Ústeckého kraje koridor pro dálkovod v úseku Litvínov – hranice ČR/SRN (–Spergau), zpřesněný koridor je sledován jako územní rezerva DVR5. Šířka koridoru je stanovena 270 - 600 m.

Územní rezerva bude prověřena v rámci aktualizace ZÚR ÚK. Na základě prověření bude převedena do návrhu, v opačném případě bude vypuštěna. Dále viz kapitola kapitole F) „Požadavky na zpracování aktualizace zásad územního rozvoje a na vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, je-li vyžadováno, nebo požadavky na zpracování nových zásad územního rozvoje a na vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území" této zprávy.

Vodní hospodářství, zásobování vodou:

- (167) LAPV - Plochy morfologicky, geologicky a hydrologicky vhodné pro akumulaci povrchových vod (LAPV).

ZÚR ÚK vymezují plochu pro vodní dílo Kryry a pro související veřejnou infrastrukturu jako VPS V11a.

ZÚR ÚK vymezují následující koridory pro přivaděče vody z Ohře a související veřejnou infrastrukturu do povodí Rakovnického potoka a Kolešovického potoka (pouze úseky na území Ústeckého kraje) v kombinaci s přípojkou Vodního díla Kryry: koridor pro přivaděč vody z Ohře do nádrže Vidhostice a související veřejnou infrastrukturu jako VPS - V11b. Šířka koridoru je stanovena 90 m až 490 m. Koridor pro přivaděč vody z nádrže Vidhostice do Rakovnického potoka a Kolešovického potoka a související veřejnou infrastrukturu (úsek na území Ústeckého kraje) jako VPS - V11c. Šířka koridoru je stanovena 200 m až 900 m. Koridor pro přípojku vodního díla Kryry k přivaděči vody z nádrže Vidhostice do Rakovnického potoka a Kolešovického potoka a související veřejnou infrastrukturu jako VPS - V11d. Šířka koridoru je stanovena 200 m až 250 m.

ZÚR ÚK jsou v souladu s PÚR.

Pro Ústecký kraj PÚR stanovuje v rámci kapitoly 7. Další úkoly pro ministerstva, jiné ústřední správní úřady a pro územní plánování, podkapitoly 7.4, stanovuje následující úkoly pro územní plánování:

- (205) Kraje v územně plánovacích dokumentacích nebo v jejich aktualizacích vymezí plochy umožňující využití území pro vodní díla Kryry, Senomaty a Šanov a koridory pro přivaděče vody z Ohře do povodí Blšanky a Rakovnického potoka s napojením do Kolešovického potoka, včetně dalších nezbytných ploch a koridorů pro stavby a doprovodná technická a přírodě blízká opatření k omezení nedostatku vody, ke snížení povodňových rizik a optimalizaci vodního režimu území v povodí Blšanky a v povodí Rakovnického potoka, včetně ploch a koridorů pro umístění související veřejné infrastruktury.

ZÚR ÚK vymezují plochu pro vodní dílo Kryry a pro související veřejnou infrastrukturu jako VPS V11a.

ZÚR ÚK vymezují následující koridory pro přivaděče vody z Ohře a související veřejnou infrastrukturu do povodí Rakovnického potoka a Kolešovického potoka (pouze úseky na území Ústeckého kraje) v kombinaci s přípojkou Vodního díla Kryry: koridor pro přivaděč vody z Ohře do nádrže Vidhostice a související veřejnou infrastrukturu jako VPS - V11b. Šířka koridoru je stanovena 90 m až 490 m. Koridor pro přivaděč vody z nádrže Vidhostice do Rakovnického potoka a Kolešovického potoka a související veřejnou infrastrukturu (úsek na území Ústeckého kraje) jako VPS - V11c. Šířka koridoru je stanovena 200 m až 900 m. Koridor pro přípojku vodního díla Kryry k přivaděči vody z nádrže Vidhostice do Rakovnického potoka a Kolešovického potoka a související veřejnou infrastrukturu jako VPS - V11d. Šířka koridoru je stanovena 200 m až 250 m.

ZÚR ÚK jsou v souladu s PÚR.

D) VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ VYPLÝVAJÍCÍ Z UPLATŇOVÁNÍ ZÁSAD ÚZEMNÍHO ROZVOJE Z HLEDISKA JEJICH MOŽNÝCH NEPŘEDVÍDANÝCH DOPADŮ, VČETNĚ POTŘEBY OPATŘENÍ NA JEJICH ODVRÁCENÍ, ZMÍRNĚNÍ NEBO KOMPENZACI

V rámci uplatňování ZÚR ÚK nebyly zjištěny negativní dopady na udržitelný rozvoj území, a proto Zpráva neobsahuje žádné návrhy na jejich eliminaci, minimalizaci nebo kompenzaci.

E) VYHODNOCENÍ POTŘEBY POŘÍZENÍ AKTUALIZACE ZÁSAD ÚZEMNÍHO ROZVOJE NEBO NOVÝCH ZÁSAD ÚZEMNÍHO ROZVOJE

Na základě prověření uplatňování ZÚR ÚK územního rozvoje a požadavků na aktualizaci pořizovatel navrhuje pořízení aktualizace ZÚR ÚK, do níž se promítnou úkoly z PÚR platném znění, aktualizovaná data a relevantní požadavky dotčených orgánů, oprávněných investorů a dalších subjektů na změny. Požadavky na zpracování aktualizace ZÚR ÚK jsou uvedeny v kapitole F) „Požadavky na zpracování aktualizace zásad územního rozvoje a na vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, je-li vyžadováno, nebo požadavky na zpracování nových zásad územního rozvoje a na vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území“.

F) POŽADAVKY NA ZPRACOVÁNÍ AKTUALIZACE ZÁSAD ÚZEMNÍHO ROZVOJE A NA VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ, JE-LI VYŽADOVÁNO, NEBO POŽADAVKY NA ZPRACOVÁNÍ NOVÝCH ZÁSAD ÚZEMNÍHO ROZVOJE A NA VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ

V této kapitole jsou uvedeny požadavky na zpracování aktualizace ZÚR ÚK. Požadavky na vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území budou do této zprávy zapracovány na základě stanoviska Ministerstva životního prostředí v rámci projednání zprávy.

Pořizovatel projedná tuto zprávu v souladu s ustanovením § 42 odst. 1 a 2 stavebního zákona. Vzešlé požadavky na obsah této zprávy, připomínky, vyjádření veřejnosti budou vyhodnoceny v rámci příloh k této zprávě (tyto přílohy budou nedílnou součástí této zprávy).

OBECNÉ POŽADAVKY NA ZPRACOVÁNÍ AKTUALIZACE ZÚR ÚK:

- Návrh aktualizace ZÚR ÚK bude zpracován v rozsahu měněných částí a po jeho vydání formou opatření obecné povahy zajistí pořizovatel ZÚR ÚK vyhotovení úplného znění v souladu s ustanovením § 42 odst. 4 stavebního zákona. Aktualizace textové části bude obsahovat pouze měněné záležitosti ve výroku a jejich příslušné zdůvodnění v odůvodnění. Grafická část výroku bude obsahovat pouze měněné záležitosti.
- Do návrhu aktualizace ZÚR ÚK mohou být v průběhu procesu jeho pořizování promítnuty nové požadavky či metodická doporučení MMR plynoucí zejména z analýz zpracování vybraných témat v jednotlivých ZÚR krajů ČR a jejich vzájemného srovnávání.
- Do návrhu aktualizace ZÚR ÚK mohou být v průběhu procesu jeho pořizování promítnuty nové poznatky vyplývající z procesu pořizování další aktualizace PÚR.
- Do návrhu aktualizace ZÚR ÚK mohou být v průběhu procesu jeho pořizování promítnuty nové poznatky vyplývající z procesu pořizování aktualizace ÚAP ÚK.
- V případě nabytí účinnosti prováděcího právního předpisu stanovujícího jednotný standard zpracování ZÚR, bude předmětem aktualizace její převedení do jednotného standardu.
- Označení ploch a koridorů zpřesněných v ZÚR ÚK z PÚR bude uvedeno do souladu s jejich označením v PÚR.

KONKRÉTNÍ POŽADAVKY NA ZPRACOVÁNÍ AKTUALIZACE ZÚR ÚK (STRUKTURA TÉTO KAPITOLY NÁSLEDUJE STRUKTURU ZÚR ÚK)

- Zpřesnění vymezení rozvojových oblastí a rozvojových os vymezených v PÚR a vymezení oblastí se zvýšenými požadavky na změny v území, které svým významem přesahují území více obcí (nadmístní rozvojové oblasti a nadmístní rozvojové osy):
  - Prověřit, popř. revidovat, vymezení rozvojových oblastí a os dle PÚR a nadmístního významu na základě výsledků aktualizace PÚR pořizované na základě zprávy o uplatňování PÚR.
- Zpřesnění vymezení specifických oblastí vymezených v PÚR a vymezení dalších specifických oblastí nadmístního významu:
  - Prověřit, popř. revidovat, vymezení specifických oblastí dle PÚR a nadmístního významu na základě výsledků aktualizace PÚR ČR pořizované na základě zprávy o uplatňování PÚR.
  - Zpřesnit a vymezit specifickou oblast SOB9 – Specifická oblast, ve které se projevuje aktuální problém ohrožení území suchem.

- **Zpřesnění vymezení ploch a koridorů vymezených v PÚR a vymezení ploch a koridorů nadmístního významu, včetně ploch a koridorů veřejné infrastruktury, ÚSES a územních rezerv, u ploch územních rezerv stanovení využití, které má být prověřeno**
  - Bude prověřeno plnění úkolu stanoveného PÚR v článku (83b) Ministerstvem dopravy, v případě splnění úkolu bude prověřeno na základě zpracovaných podkladů vymezení územní rezervy, případně koridoru železnice ŽD2 – RS4 úsek Praha-Kralupy nad Vltavou-Most.
  - Bude prověřeno vypuštění koridorů vymezených v kapitole 4. a 7. ZÚR ÚK v realizovaných úsecích na základě vydaných kolaudačních rozhodnutí:

    <u>Silniční doprava republikového významu:</u>

    - b1 – Lubenec přeložka. Koridor je v ZÚR ÚK sledován jako VPS – b1. Šířka koridoru je stanovena 300 m
    - b3 – úsek Lubenec přeložka – Bošov přeložka. Koridor je v ZÚR ÚK sledován jako VPS – b3. Šířka koridoru je stanovena 300 m
    - c3 – úsek hranice okresů Kladno/Louny – Louny obchvat, zkapacitnění a přeložka. Koridor je sledován jako VPS – c3. Šířka koridoru je stanovena 300 m
    - c4 – Louny obchvat, zkapacitnění. Koridor je sledován jako VPS – c4. Šířka koridoru je stanovena 300 m
    - c5 – úsek Louny obchvat – Lažany MÚK, zkapacitnění a přeložky. Koridor je sledován jako VPS – c5. Šířka koridoru je stanovena 300 m

    <u>Silniční doprava nadmístního významu:</u>

    - e–3 - koridor silnice nadmístního významu silnice č. I/13 v okresech Chomutov, Most, Teplice, Ústí nad Labem a stavby související v úseku e3 – úsek MÚK Třebušice – Most, zkapacitnění
    - b – II/246 koridor silnice nadmístního významu II/246 Roudnice nad Labem, jihovýchodní obchvat

    <u>Železniční doprava nadmístního významu:</u>

    - Z4 – koridor konvenční železniční dopravy nadmístního významu, zajištěný tratí č. 134 Oldřichov u Duchcova – Litvínov

    <u>Elektroenergetika (vymezené dle PÚR):</u>

    - E10a (1.A) a E10b (1.A) - koridor E10a (1.A) a koridor E10b (1.A) pro VPS (zpřesňuje E10 – Koridory pro vedení 400kV Výškov – Chotějovice a dále koridory pro dvojitá vedení 400kV v trasách Výškov – Babylon, Výškov – Čechy střed a Babylon – Bezděčín, včetně souvisejících ploch pro rozšíření elektrických stanic)
    - <u>Elektroenergetika (koridory distribuční soustavy):</u>
    - E2 – koridor označený E2, pro výstavbu vedení VVN 110 kV TR Výškov – odbočka Tuchlovice, Lišany

    <u>Vodní hospodářství – zásobování vodou</u>

    - V6 – koridor pro propojení vodárenské soustavy mezi Teplicemi a Ústím nad Labem podél silnice I/13
    - V9 – koridor nový vodovodní přivaděč Rokle – Vroutek

- V10 – koridor rekonstrukce vodovodního přivaděče Vroutek – Dolní Záhoří
- V1 – koridor napojení Křečan na kanalizační síť města Rumburk
- V3 – koridor napojení Hudcova, Jeníkova a Lahoště na ČOV Želénky
- V4 – koridor napojení obce Dobříň na ČOV Roudnice nad Labem
- V5 – koridor napojení kanalizace Chlumec na ČOV Ústí nad Labem

  Vodní hospodářství – ochrana před povodněmi, vodní režim

- koridor pro revitalizaci vodního toku Bíliny na území tzv. Ervěnického koridoru

Čl. [63] PK 3 – koridor silnice I/13, úsek Knínice (D8) – Martiněves – hranice města Děčín

- Prověřit a upravit vymezení koridoru dle aktuálních podkladů Ředitelství silnic a dálnic ČR.

Čl. [63] PK 4 – koridor přeložky silnice I/13, úsek Děčín – Benešov nad Ploučnicí – hranice ÚK

- Prověřit a upravit vymezení koridoru dle aktuálních podkladů Ředitelství silnic a dálnic ČR.

Čl. [83] PK 7 - koridor silnice nadmístního významu I/15 Litoměřice, východní obchvat

- Prověřit a upravit vymezení koridoru dle aktuálních podkladů Ředitelství silnic a dálnic ČR.

Čl. [85] PK 8 - koridor silnice nadmístního významu I/15 Litoměřice, jižní obchvat

- Prověřit vypuštění koridoru z důvodu upuštění od realizace záměru ze strany Ředitelství silnic a dálnic ČR, viz kapitola A).

Čl. [89] f2 – koridor silnice nadmístního významu I/15 úsek Odolice – Libčeves a stavby související v úseku f2

- Prověřit a upravit vymezení koridoru dle aktuálních podkladů Ředitelství silnic a dálnic ČR.

Čl. [107] PK 18 - koridor silnice nadmístního významu II/224 Kadaň, východní obchvat (propojení Kadaň – Prunéřov)

- Prověřit vypuštění koridoru z důvodu upuštění od realizace záměru investore (Ústecký kraj).

Čl. [129] ZÚR ÚK stanovují pro územně plánovací činnost níže uvedených obcí požadavek, který se týká vybraných silnic nadmístního významu. U těchto silnic je z důvodu nadřazeného přepravního významu nezbytné prověřit a v součinnosti s dotčenými orgány územně vymezit koridory jejich přestavby jako veřejně prospěšné stavby v rámci ÚPD příslušné obce

- Prověřit vypuštění úkolu ÚP3 – Blšany – silnice I/27; viz kapitola A)
- Prověřit úpravu textové části znění úkolu ÚP5 - silnice Lom – silnice I/27 ve smyslu překategorizování třídy komunikace, viz kapitola A)
- Prověřit a vymezit koridor silnice I/13 na území města Bílina dle aktuálních podkladů Ředitelství silnic a dálnic ČR – ÚP6.
- Prověřit vypuštění úkolu ÚP10 – Šluknov – silnice II/266; viz kapitola A)
- Prověřit vypuštění úkolu ÚP13 – Rybniště – silnice II/263; viz kapitola A)
- Prověřit vypuštění úkolu ÚP20 – Jeníkov – silnice II/254; viz kapitola A)

Čl. [154a] ER4a – koridor v úseku elektrárna Tušimice – TR Hradec (koridor pro vyvedení elektrického výkonu včetně potřebné infrastruktury elektrárny Tušimice a propojení s nejbližší rozvodnou)

- Bude prověřeno převedení územní rezervy do návrhu, případně vypuštění.

Čl. [163a] DVR5 – koridor pro dálkovod v úseku Litvínov – hranice ČR/SRN (–Spergau)

- Bude prověřen stav přípravy záměru případné převedení územní rezervy do návrhu nebo vypuštění.

Čl. [169a] E7 – koridor označený E7, pro výstavbu vedení VVN 110 kV Merkur – Triangle

- Prověřit úpravu trasy koridoru podle požadavku obce Žiželice. Obec Žiželice požaduje odklon trasy mimo k.ú. Přívlaky a k.ú. Stroupeč východním směrem.

Čl. [192] ZÚR ÚK vymezují plochy (biocentra) a koridory (biokoridory) nadregionálního a regionálního ÚSES krajiny

- Budou prověřeny vymezené plochy a koridory ÚSES dle souhrnné aktualizace plánu ÚSES, kterou zadala Agentura ochrany přírody a krajiny v roce 2023.
- Prověřit úpravu trasy regionálního biokoridoru RBK 583 *„Staňkovice – RBK 574“* na území obce Hrušovany za účelem zajištění funkčnosti a využití zrealizovaných technických opatření zajišťujících průchodnost území přes koridor dálnice D7.

- Upřesnění územních podmínek koncepce ochrany a rozvoje přírodních, kulturních a civilizačních hodnot

Čl. [198] Civilizační hodnoty nadmístního významu

- Bude prověřena aktualizace kategorizace a vymezení center osídlení dle aktuálního vymezení center osídlení kategorie A - D zpracované Ministerstvem pro místní rozvoj a dále provedena kategorizace a vymezení center osídlení v kategorii E – F dle Uspořádání sídelní struktury na základě metodického návodu *Centra osídlení České republiky, Vymezení vyšších a středních center a metodický postup pro vymezení nižších (MMR, aktualizace 2023)*.

Čl. [200] Za kulturní hodnoty nadmístního významu jsou na území Ústeckého kraje pokládány vyhlášené národní kulturní památky, městské památkové rezervace, vesnické památkové rezervace, městské památkové zóny, vesnické památkové zóny, krajinné památkové zóny a archeologická památková rezervace, území archeologického zájmu a jednotlivé nemovité kulturní památky. Dále jsou za základní kulturní hodnoty pokládány významné krajinné dominanty, výhledové body a pohledové osy nadmístního významu, typické obzorové linie horských masivů

- Bude prověřeno doplnění vyhlášeného území UNESCO, jako jedné z kulturních hodnot (Krušnohorská hornická krajina).

- Vymezení asanačních území nadmístního významu

Čl. [226] ZÚR ÚK stanovují na území ORP Chomutov a Most asanační území ASA2 nadmístního významu lomu Vršany

- Využití asanačního území ASA2 bude prověřeno na základě požadavku MPO vzneseného v rámci pořizování aktualizace č. 8 ZÚR ÚK, který nebyl nakonec do návrhu 8. aktualizace ZÚR ÚK promítnut.

Čl. [227] ZÚR ÚK stanovují na území ORP Chomutov, Most a Litvínov asanační území ASA3 nadmístního významu lomu ČSA

- Využití asanačního území ASA3 bude prověřeno na základě požadavku MPO vzneseného v rámci pořizování aktualizace č. 8 ZÚR ÚK, který nebyl nakonec do návrhu 8. aktualizace ZÚR ÚK promítnut.

NOVÉ POŽADAVKY NA AKTUALIZACI ZÚR ÚK, VYPLÝVAJÍCÍ Z ÚAP ÚK, KTERÉ NEJSOU V ZÚR DOSUD ŘEŠENY

- (s36) odpočívky (Chomutov, Podbořany, Louny, Most, Bílina, Ústí nad Labem, Teplice, Roudnice nad Labem)
  - Prověřit vymezení vybraných odpočívek na silnicích prvních tříd a dálnicích dle podkladů Ředitelství silnic a dálnic ČR.
- (e29) propojení vedení 110 kV mezi rozvodnami Litoměřice jih a rozvodnou pro areál Lovochemie (Litoměřice, Lovosice)
  - Prověřit vymezení koridoru na základě podkladů ČEZ distribuce.
- (v1) LAPV Stříbrný potok (Rumburk)
  - Prověřit vymezení plochy pro LAPV Stříbrný potok na základě generelu LAPV, zpracovaného MZE.

G) NÁVRHY NA AKTUALIZACI ÚZEMNÍHO ROZVOJOVÉHO PLÁNU NEBO POLITIKY ÚZEMNÍHO ROZVOJE

Návrhy na aktualizaci územního rozvojového plánu nebo politiky územního rozvoje pořizovatel neuplatňuje.

PŘÍLOHY ZPRÁVY – budou doplněny po projednání návrhu zprávy

Obec Liběšice

Liběšice 6, 411 46 Liběšice

Krajský úřad Ústeckého kraje
Ing. Tomáš Peřina
Velká hradební 3118/48
400 01 ÚSTÍ NAD LABEM

Váš dopis s čj.:
Ze dne:
Číslo jednací: LIB-413/2024
Spisová značka:
Vyřizuje: Dagmar Tafatová
Telefon: 722945257
E-mail: tafatova@libesice.cz
Datová schránka: smfbc54
Datum: 29.03.2024

Připomínky k návrhu Zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje, ve znění 1.,2.,3. a 4. aktualizace

Vážený pane inženýre,
po telefonické domluvě a kontroly odeslané pošty ohledně připomínky k návrhu Zprávy (výše uvedené) sděluji, že byla z našeho úřadu připojena špatná příloha (Čj. LIB-391/2024). Připomínky posíláme nyní. Omlouvám se za vzniklé potíže.

S pozdravem

Dagmar Tafatová

Digitálně podepsal Dagmar Tafatová
Datum: 29.03.2024 07:44:17 CET

Dagmar Tafatová

Krajský úřad Ústeckého kraje
Velká Hradební 3118/48
400 01 Ústí nad Labem

V Liběšicích 26.3.2024

Připomínky k návrhu Zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje, ve znění 1., 2., 3. a 4. aktualizace

Na základě obdržené Veřejné vyhlášky o návrhu Zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje, ve znění 1. 2., 3. a 4. aktualizace podáváme následující připomínky, které vychází zejména z potřeb řešení problémů nadmístního významu vztahující se jak k obci Trnovany, tak i k sousedním obcím (zejména obce náležící do mikroregionu Česká Kalifornie).

Jedná se o problémy v oblasti dopravy vázané zejména na silnici I/15 a sní související problémy v úseku hranice LK a ÚK – Litoměřice, popsané níže:

- Dopravní závada v obci Trnovany (průchodnost silnice I/15 zastavěným územím) včetně úrovňového přejezdu železnice na hranice obce (dopravní zácpy v případě spuštěných závor)
- Nedostatečná bezpečnost pěších při přecházení frekventované komunikace v zastavěném území (Trnovany) a vně zastavěného území (nádraží Ploskovice – Ploskovice a Býčkovice)
- Chybějící bezpečné propojení sídel ležících podél silnice I/15 (Býčkovice, Velký Újezd, Ploskovice, Křešice, Záhořany, Třeboutice) cestami pro pěší a cyklisty, včetně vyřešení navázání na cyklostezku č.2 Labská magistrála (směr Záhořany a Křešice)
- Nepřehledná křížení silnice I/15 se silnicemi III. třídy ve směru na obce Ploskovice, Býčkovice a Velký Újezd (absence připojovacího pruhu, odbočování v zatáčce)
- Vyřešení související dostupnosti automobilové a cyklistické dopravy u vlakového nádraží Ploskovice z obcí Ploskovice, Velký Újezd, Záhořany, vč. příjezdu a výjezdu z plochy parkoviště u nádraží.
- Vyřešení bezpečného napojení silnice I/15 na plánované parkoviště a navazující zázemí pro návštěvníky národní kulturní památky zámku Ploskovice v prostoru jižně od zámeckého parku, které bude lze využívat i jako základní nástupní místo pro návštěvníky území mikroregionu Česká Kalifornie
- Eliminace omezené sjízdnosti úseku silnice I/15 ve stoupání na Bílý vrch v zimním období (především pro kamionovou dopravu)
- Akutní potřeba zlepšení průjezdnosti silnice I-15 v úseku hranice LK a ÚK – Litoměřice i ve vztahu na event. jižní obchvat Litoměřic a uvažované vlakové nádraží VRT

Žádáme tímto o zapracování řešení úprav silnice I/15 se zohledněním všech výše uvedených problémů v území, které mají dopad i na území naší obce. Výše uvedené připomínky a vypsané problémy vychází ze společných jednání obcí našeho mikroregionu Česká Kalifornie.

Naše připomínky souvisí s dlouhodobě sledovaným cílem obcí mikroregionu zkvalitnit automobilovou, cyklistickou a pěší dopravu na územích dotčených obcí a přispět tím i k rozvoji pěší a cyklistické turistiky v našem regionu.

Dagmar Tafatová

Digitálně podepsal
Dagmar Tafatová
Datum: 29.03.2024
07:44:09 CET

Výpis z usnesení 22. veřejného zasedání Zastupitelstva Obce Třebušín ze dne 27. 03. 2024

Bod 6
Schválení připomínky k návrhu Zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje, ve znění 1., 2., 3. a 4. aktualizace.
Předsedající sdělila, že zastupitelé byli se Zprávou o uplatňování územního rozvoje Ústeckého kraje ve znění 1.,2., 3., a 4. seznámeni a navrhuje její schválení.
příloha č. 3
Návrh usnesení č. 5/22Z/2024
Zastupitelstvo obce Třebušín schvaluje obsah připomínky k návrhu zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje, ve znění 1., 2., 3. a 4. aktualizace, uvedenou v příloze, která je nedílnou součástí tohoto usnesení a pověřuje starostku obce k jejímu podání.
Výsledek hlasování: Pro: 7 Proti: 0 Zdrželi se: 0
Usnesení č. 5/22Z/2024 bylo schváleno.

Za správnost: Dana Legnerová, starostka
dne 28. 03. 2024 v Třebušíně

Dana Legnerová Digitálně podepsal Dana Legnerová Datum: 28.03.2024 10:41:51 CET

Krajský úřad Ústeckého kraje
Velká Hradební 3118/48
400 01 Ústí nad Labem

V Třebušíně 27. 03. 2024

Připomínky k návrhu Zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje, ve znění 1., 2., 3. a 4. aktualizace

Na základě obdržené Veřejné vyhlášky o návrhu Zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje, ve znění 1. 2., 3. a 4. aktualizace podáváme následující připomínky, které vychází zejména z potřeb řešení problémů nadmístního významu vztahující se jak k obci Trnovany, tak i k sousedním obcím (zejména obce náležící do mikroregionu Česká Kalifornie).

Jedná se o problémy v oblasti dopravy vázané zejména na silnici I/15 a sní související problémy v úseku hranice LK a ÚK – Litoměřice, popsané níže:

- Dopravní závada v obci Trnovany (průchodnost silnice I/15 zastavěným územím) včetně úrovňového přejezdu železnice na hranice obce (dopravní zácpy v případě spuštěných závor)
- Nedostatečná bezpečnost pěších při přecházení frekventované komunikace v zastavěném území (Trnovany) a vně zastavěného území (nádraží Ploskovice – Ploskovice a Býčkovice)
- Chybějící bezpečné propojení sídel ležících podél silnice I/15 (Býčkovice, Velký Újezd, Ploskovice, Křešice, Záhořany, Třeboutice) cestami pro pěší a cyklisty, včetně vyřešení navázání na cyklostezku č.2 Labská magistrála (směr Záhořany a Křešice)
- Nepřehledná křížení silnice I/15 se silnicemi III. třídy ve směru na obce Ploskovice, Býčkovice a Velký Újezd (absence připojovacího pruhu, odbočování v zatáčce)
- Vyřešení související dostupnosti automobilové a cyklistické dopravy u vlakového nádraží Ploskovice z obcí Ploskovice, Velký Újezd, Záhořany, vč. příjezdu a výjezdu z plochy parkoviště u nádraží.
- Vyřešení bezpečného napojení silnice I/15 na plánované parkoviště a navazující zázemí pro návštěvníky národní kulturní památky zámku Ploskovice v prostoru jižně od zámeckého parku, které bude lze využívat i jako základní nástupní místo pro návštěvníky území mikroregionu Česká Kalifornie
- Eliminace omezené sjízdnosti úseku silnice I/15 ve stoupání na Bílý vrch v zimním období (především pro kamionovou dopravu)
- Akutní potřeba zlepšení průjezdnosti silnice I-15 v úseku hranice LK a ÚK – Litoměřice i ve vztahu na event. jižní obchvat Litoměřic a uvažované vlakové nádraží VRT

Žádáme tímto o zapracování řešení úprav silnice I/15 se zohledněním všech výše uvedených problémů v území, které mají dopad i na území naší obce. Výše uvedené připomínky a vypsané problémy vychází ze společných jednání obcí našeho mikroregionu Česká Kalifornie.

Naše připomínky souvisí s dlouhodobě sledovaným cílem obcí mikroregionu zkvalitnit automobilovou, cyklistickou a pěší dopravu na územích dotčených obcí a přispět tím i k rozvoji pěší a cyklistické turistiky v našem regionu.

Dana Legnerová
starostka obec Třebušín

Dana Legnerová
Digitálně podepsal Dana Legnerová
Datum: 28.03.2024 10:41:30 CET

VÝPIS

USNESENÍ ZE ZÁPISU

č. 2 / 2024

ze zasedání Zastupitelstva obce Žitenice

<u>které se konalo dne 13. března 2024</u>

<u>od 17:00 hodin</u>

v sále kulturního domu v Žitenicích, Pohořanská 118, Žitenice

Návrh usnesení :

„Zastupitelstvo obce schvaluje obsah připomínky k návrhu zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje, ve znění 1., 2., 3. a 4. aktualizace, uvedenou v příloze, která je nedílnou součástí tohoto usnesení a pověřuje starostku obce k jejímu podání“.

Termín splnění	*30. 03. 2024*	***Odpovědná osoba:***	*Starostka*

Hlasování	Pro	11	
	Proti		
	Zdržel se		

Usnesení č. 32/02/2024 ***bylo schváleno.***

OBEC ŽITENICE
Pohořanská 118, 411 41, Žitenice

Váš dopis s čj.: KUUK/034069/2024
Ze dne:
Číslo jednací: 0545/2024/Zit
Spisová značka: 0545/2024/Zit

Vyřizuje: Erna Vaňousková
Telefon: 416 748 033
E-mail: starosta@zitenice.cz
Datová schránka: qc2byb6
Datum: 14.03.2024

Ústecký kraj

Velká hradební 3118/48
400 01 ÚSTÍ NAD LABEM

Připomínky k návrhu Zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje, ve znění 1., 2., 3. a 4. aktualizace

Na základě obdržené Veřejné vyhlášky o návrhu Zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje, ve znění 1. 2., 3. a 4. aktualizace podáváme následující připomínky, které vychází zejména z potřeb řešení problémů nadmístního významu vztahující se nejen k obci Trnovany, tak i k sousedním obcím (zejména obce náležící do mikroregionu Česká Kalifornie).

Jedná se o problémy v oblasti dopravy vázané zejména na silnici I/15 a sní související problémy v úseku hranice LK a ÚK – Litoměřice, popsané níže:

- Dopravní závada v obci Trnovany (průchodnost silnice I/15 zastavěným územím) včetně úrovňového přejezdu železnice na hranice obce (dopravní zácpy v případě spuštěných závor)
- Nedostatečná bezpečnost pěších při přecházení frekventované komunikace v zastavěném území (Trnovany) a vně zastavěného území (nádraží Ploskovice – Ploskovice a Býčkovice)
- Chybějící bezpečné propojení sídel ležících podél silnice I/15 (Býčkovice, Velký Újezd, Ploskovice, Křešice, Záhořany, Třeboutice) cestami pro pěší a cyklisty, včetně vyřešení navázání na cyklostezku č.2 Labská magistrála (směr Záhořany a Křešice)
- Nepřehledná křížení silnice I/15 se silnicemi III. třídy ve směru na obce Ploskovice, Býčkovice a Velký Újezd (absence připojovacího pruhu, odbočování v zatáčce)
- Vyřešení související dostupnosti automobilové a cyklistické dopravy u vlakového nádraží Ploskovice z obcí Ploskovice, Velký Újezd, Záhořany, vč. příjezdu a výjezdu z plochy parkoviště u nádraží.
- Vyřešení bezpečného napojení silnice I/15 na plánované parkoviště a navazující zázemí pro návštěvníky národní kulturní památky zámku Ploskovice v prostoru jižně od zámeckého parku, které bude lze využívat i jako základní nástupní místo pro návštěvníky území mikroregionu Česká Kalifornie
- Eliminace omezené sjízdnosti úseku silnice I/15 ve stoupání na Bílý vrch v zimním období (především pro kamionovou dopravu)
- Akutní potřeba zlepšení průjezdnosti silnice I-15 v úseku hranice LK a ÚK – Litoměřice i ve vztahu na event. jižní obchvat Litoměřic a uvažované vlakové nádraží VRT

Žádáme tímto o zapracování řešení úprav silnice I/15 se zohledněním všech výše uvedených problémů v území, které mají dopad i na území naší obce. Výše uvedené připomínky a vypsané problémy vychází ze společných jednání obcí našeho mikroregionu Česká Kalifornie.

Naše připomínky souvisí s dlouhodobě sledovaným cílem obcí mikroregionu zkvalitnit automobilovou, cyklistickou a pěší dopravu na územích dotčených obcí a přispět tím i k rozvoji pěší a cyklistické turistiky v našem regionu.

S pozdravem

Erna Vaňousková

Digitálně podepsal Erna Vaňousková
Datum: 21.03.2024 14:52:58 CET

.....
Erna Vaňousková
starostka

OBEC TRNOVANY

Výpis z usnesení ze 14. řádného veřejného zasedání zastupitelstva obce Trnovany, které se konalo 14. března 2024

Zastupitelstvo obce Trnovany projednalo

obsah připomínky ke Zprávě o uplatňování ZUR UK 2024, na vymístění komunikace I/15 – obchvat vedoucí mimo obec, přičemž v širším pohledu tento návrh není jen problémem obce Trnovany, ale i dalších okolních obcí – Ploskovice, Býčkovice, Křešice a další a přijalo toto usnesení:

Návrh usnesení:

ZO schvaluje obsah připomínky k návrhu zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje, ve znění 1., 2., 3. a 4. aktualizace, uvedenou v příloze, která je nedílnou součástí tohoto usnesení a pověřuje starostku obce k jejímu podání.

Výsledek hlasování: pro: 7 proti: 0 zdržel se: 0

Usnesení č. 9/14/2024 bylo přijato.

Martina Čechová

Digitálně podepsal Martina Čechová
Datum: 2024.03.27 09:26:17 +01'00'

Starostka obce Trnovany

Obec Trnovany

Trnovany 37, 412 01 Litoměřice

Vyřizuje: Čechová
Datum: 27.3.2024
Naše č.j.: TRN-164/2024
Tel/fax: 416 748 109
e-mail: starosta@trnovany.cz
Dat.schr.: 5mybtri

Krajský úřad Ústeckého kraje
Velká Hradební 3118/48
400 01 Ústí nad Labem

Připomínky k návrhu Zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje, ve znění 1., 2., 3. a 4. aktualizace

Na základě obdržené Veřejné vyhlášky o návrhu Zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje, ve znění 1. 2., 3. a 4. aktualizace podáváme následující připomínky, které vychází zejména z potřeb řešení problémů nadmístního významu vztahující se jak k obci Trnovany, tak i k sousedním obcím (zejména obce náležící do Mikroregionu Česká Kalifornie).

Jedná se o problémy v oblasti dopravy vázané zejména na silnici I/15 a sní související problémy v úseku hranice LK a ÚK – Litoměřice, popsané níže:

- Dopravní závada v obci Trnovany (průchodnost silnice I/15 zastavěným územím) včetně úrovňového přejezdu železnice na hranice obce (dopravní zácpy v případě spuštěných závor)
- Nedostatečná bezpečnost pěších při přecházení frekventované komunikace v zastavěném území (Trnovany) a vně zastavěného území (nádraží Ploskovice – Ploskovice a Býčkovice)
- Chybějící bezpečné propojení sídel ležících podél silnice I/15 (Býčkovice, Velký Újezd, Ploskovice, Křešice, Záhořany, Třeboutice) cestami pro pěší a cyklisty, včetně vyřešení navázání na cyklostezku č.2 Labská magistrála (směr Záhořany a Křešice)
- Nepřehledná křížení silnice I/15 se silnicemi III. třídy ve směru na obce Ploskovice, Býčkovice a Velký Újezd (absence připojovacího pruhu, odbočování v zatáčce)
- Vyřešení související dostupnosti automobilové a cyklistické dopravy u vlakového nádraží Ploskovice z obcí Ploskovice, Velký Újezd, Záhořany, vč. příjezdu a výjezdu z plochy parkoviště u nádraží.
- Vyřešení bezpečného napojení silnice I/15 na plánované parkoviště a navazující zázemí pro návštěvníky národní kulturní památky zámku Ploskovice v prostoru jižně od zámeckého parku, které bude lze využívat i jako základní nástupní místo pro návštěvníky území mikroregionu Česká Kalifornie
- Eliminace omezené sjízdnosti úseku silnice I/15 ve stoupání na Bílý vrch v zimním období (především pro kamionovou dopravu)
- Akutní potřeba zlepšení průjezdnosti silnice I-15 v úseku hranice LK a ÚK – Litoměřice i ve vztahu na event. jižní obchvat Litoměřic a uvažované vlakové nádraží VRT

Žádáme tímto o zapracování řešení úprav silnice I/15 se zohledněním všech výše uvedených problémů v území, které mají dopad i na území naší obce. Výše uvedené připomínky a vypsané problémy vychází ze společných jednání obcí našeho mikroregionu Česká Kalifornie.

Naše připomínky souvisí s dlouhodobě sledovaným cílem obcí mikroregionu zkvalitnit automobilovou, cyklistickou a pěší dopravu na územích dotčených obcí a přispět tím i k rozvoji pěší a cyklistické turistiky v našem regionu.

Martina Čechová

Digitálně podepsal Martina Čechová
Datum: 2024.03.27 09:36:33 +01'00'

Bc. Martina Čechová

starostka obec Trnovany

Obec Ploskovice
Zastupitelstvo obce Ploskovice

Výpis usnesení
z 14. veřejného zasedání Zastupitelstva obce Ploskovice,
konaného dne 27.03.2024, od 17:00 hodin
v zasedací místnosti Obecního úřadu Ploskovice, Ploskovice čp. 2.

Usnesení č. 7/14Z/2024:
Zastupitelstvo obce Ploskovice schvaluje obsah připomínky k návrhu zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje, ve znění 1., 2., 3. a 4. aktualizace, uvedenou v příloze, která je nedílnou součástí tohoto usnesení a pověřuje starostu obce k jejímu podání.

Výsledek hlasování: Pro: 7 Proti: 0 Zdrželi se: 0
Usnesení č. 7/14Z/2024 bylo schváleno.

V Ploskovicích 28.3.2024

Libor Konvalinka Digitálně podepsal Libor Konvalinka
Datum: 2024.03.28 09:28:47 +01'00'

Starosta obce: ……

O b e c P L O S K O V I C E

P l o s k o v i c e č p - 2 , P S Č 4 1 1 4 2

Krajský úřad Ústeckého kraje
Odbor územního plánování a SŘ
Velká Hradební 3118/48
400 01 Ústí nad Labem

Váš dopis s čj.:	KUUK/034068/2024
Spis. značka:	KUUK/034068/2024/1
Ze dne:	04.03.2024
Číslo jednací:	OUP/507/2024
Vyřizuje:	Libor Konvalinka
Tel.:	416 749 084
E-mail:	podatelna@ploskovice.cz
Datová schránka:	8vqbjf2
Datum:	28.03.2024

Připomínky k návrhu Zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje, ve znění 1., 2., 3. a 4. aktualizace

Na základě obdržené Veřejné vyhlášky o návrhu Zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje, ve znění 1. 2., 3. a 4. aktualizace; podáváme následující připomínky, které vychází zejména z potřeb řešení problémů nadmístního významu, které se dotýkají obcí Mikroregionu Česká Kalifornie.

Jedná se o problémy v oblasti dopravy vázané zejména na silnici I/15 a s ní související problémy v úseku hranice Libereckého kraje a Ústeckého kraje – Litoměřice:

- Dopravní závada v obci Trnovany (průchodnost silnice I/15 zastavěným územím) včetně úrovňového přejezdu železnice na hranice obce (dopravní zácpy v případě spuštěných závor).
- Nedostatečná bezpečnost pěších při přecházení frekventované komunikace v zastavěném území (Trnovany) a vně zastavěného území (nádraží Ploskovice – Ploskovice a Býčkovice).
- Chybějící bezpečné propojení sídel ležících podél silnice I/15 (Býčkovice, Velký Újezd, Ploskovice, Křešice, Zahořany, Třeboutice) cestami pro pěší a cyklisty, včetně vyřešení navázání na cyklostezku č. 2 Labská magistrála (směr Zahořany a Křešice).
- Nepřehledná křížení silnice I/15 se silnicemi III. třídy ve směru na obce Ploskovice, Býčkovice a Velký Újezd (absence připojovacího pruhu, odbočování v zatáčce).
- Vyřešení související dostupnosti automobilové a cyklistické dopravy u vlakového nádraží Ploskovice z obcí Ploskovice, Velký Újezd, Zahořany, vč. příjezdu a výjezdu z plochy parkoviště u nádraží.
- Vyřešení bezpečného napojení silnice I/15 na plánované parkoviště a navazující zázemí pro návštěvníky národní kulturní památky zámku Ploskovice v prostoru jižně od zámeckého parku, které bude možné využívat i jako základní nástupní místo pro návštěvníky území Mikroregionu Česká Kalifornie

- Eliminace omezené sjízdnosti úseku silnice I/15 ve stoupání na Bílý vrch v zimním období (především pro kamionovou dopravu).
- Akutní potřeba zlepšení průjezdnosti silnice I-15 v úseku hranice LK a ÚK – Litoměřice i ve vztahu na event. jižní obchvat Litoměřic a uvažované vlakové nádraží VRT.

Žádáme tímto o zapracování řešení úprav silnice I/15 se zohledněním všech výše uvedených problémů v území, které mají dopad i na území naší obce. Výše uvedené připomínky a vypsané problémy vychází ze společných jednání obcí našeho Mikroregionu Česká Kalifornie.

Naše připomínky souvisí s dlouhodobě sledovaným cílem obcí mikroregionu zkvalitnit automobilovou, cyklistickou a pěší dopravu na územích dotčených obcí a přispět tím i k rozvoji pěší a cyklistické turistiky v našem regionu.

S pozdravem

Libor Konvalinka

Digitálně podepsal Libor Konvalinka
Datum: 2024.03.28 09:21:55 +01'00'

Libor Konvalinka
starosta

Telefon:	Bankovní spojení:	Email:	IČ:	DIČ:
416 749 084	197421684/0300	podatelna@ploskovice.cz	00264164	CZ00264164

Město Bohušovice nad Ohří
Husovo náměstí 42, 411 56 Bohušovice nad Ohří
IČ: 00263362
tel.: +420 416 781 122,
e-mail: mu@bohusovice.cz, www.bohusovice.cz

V Bohušovicích nad Ohří 2.4.2024

Věc: Připomínka ke Zprávě o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje, ve znění 1., 2., 3. a 4. aktualizace dle § 42 odst. 1 stavebního zákona

Vaše č.j.: **KUUK/034069/2024**

V rámci Zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje, ve znění 1., 2., 3. a 4. aktualizace (číslo jednací: KUUK/034069/2024) požadujeme vymezit plochu, ve které ZÚR ÚK uloží prověřit formou územní studie změny ve využití území spojené s prověřením „nových funkcí“ současných nádraží Bohušovice nad Ohří, Lovosice a Litoměřice – město.
Území navrhujeme vymezit minimálně v tomto rozsahu

- Bohušovice nad Ohří a všech přímo sousedících katastrech
- Litoměřice a všech přímo sousedících katastrech
- Lovosice a všech přímo sousedících katastrech

Odůvodnění.
Návrh 5. aktualizace ZÚR Ústeckého kraje počítá ve všech prověřovaných variantách vždy se sjezdy z VRT Praha - Drážďany na tratě č. 072 a č. 090. V souvislosti se zprovozněním VRT lze očekávat zásadní změnu v osobní i nákladní[1] dopravě s nutnou koordinací ostatních dopravních systémů, zejména v oblasti hromadné a individuální dopravy osob nejen pro celé ORP Roudnice nad Labem, kde Terminál Roudnice VRT budou umístěn.
Současně je třeba počítat i se změnou dopravních proudů ve „spádovém okolí“ současných nádraží Bohušovice nad Ohří, Lovosice a Litoměřice - město, které se po napojení na VRT stanou významnými dopravními uzly (dojezd z těchto 3 nádraží na Praha hl. n. bude do 30 min – dle studie proveditelnosti Správy železnic, což je rychleji než z mnohých stanic metra v Praze) generujícím nové přepravní směry cílové a zdrojové dopravy.
Úkolem územní studie proto bude prověření:

- územních nároků spojených s „novou funkcí“ současných nádraží Bohušovice nad Ohří, Lovosice a Litoměřice - město a navazujících ploch dopravy, veřejných prostranství a příp. i občanské vybavenosti;
- záměrů na silniční a železniční síti obsažených v platných ZÚR, ÚP dotčených obcí, v ÚAP Ústeckého kraje, resp. v ÚAP SO ORP Lovosice, ÚAP SO ORP Litoměřice a případně dalších záměrů sledovaných správci silniční a železniční sítě (ŘSD, Ústecký

[1] Počítá se s využitím uvolněné kapacity konvenčních tratí pro nákladní dopravu (v důsledku přechodu osobní dopravy „na VRT“)

kraje, Správou železnic s. o.) z hlediska jejich funkčnosti (významu) v kontextu nového uspořádání přepravních vztahů, včetně návrhů na jejich případnou korekci;

- důsledků pro pěší a nemotorovou dopravu, včetně návrhů na zajištění prostupnosti území.

Součástí územní studie zároveň bude zohlednění limitů a hodnot řešeného území v rámci všech výše uvedených požadavků.

Kamila Čvančarová

Digitálně podepsal Kamila Čvančarová
Datum: 2024.04.02 08:03:09 +02'00'

Kamila Čvančarová
starostka města

Obec Hrobce, Ke Hřišti 14, 411 83 Hrobce
IČ: 00263664, tel.: 416 848 023, e-mail: info@hrobce.cz, www.hrobce.cz

Krajský úřad Ústeckého kraje
Odbor územního plánování a stavebního řádu
Velká Hradební 3118/48,
400 02 Ústí nad Labem
Spisová značka: KUUK/034068/2024/2
Číslo jednací: KUUK/034069/2024

Podatel
Obec Hrobce
Ke Hřišti 14, 411 83 Hrobce
IČ: 00263664

V Hrobcích, 2. 4. 2024

Připomínky k návrhu Zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje, ve znění 1., 2., 3. a 4. aktualizace dle § 42 odst. 1 stavebního zákona

Obec Hrobce, v souladu s ustanovením § 42 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen stavební zákon), jakožto dotčená obec uplatňuje k návrhu Zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje ve znění 1.,2.,3. a 4. aktualizace (dále jen ZÚR ÚK) tyto připomínky:

V kapitole ÚVOD je popisován současný stav aktualizací ZUR ÚK, Obce Hrobce se dotýká aktualizace č. 5, ke které jsme podali námitky 30. 1. 2023 pod č. j. HRO-055/2023 proti všem třem předkládaným variantám vedení vysokorychlostní trati Praha - Drážďany. V odůvodnění bylo poukázáno na špatné či úplně chybějící posouzení záměru na území, vliv na člověka, na ostatní dopravní souvislosti, synergické a kumulativní vlivy.

1. V kapitole A) Vyhodnocení Zásad pro uplatňování zásad územního rozvoje) bod 4 „Zpřesnění a vymezení plochy a koridorů vymezených v PÚR 2008 a vymezení ploch a koridorů nadmístního významu, ovlivňujících území více obcí včetně ploch a koridorů veřejné infrastruktury a ÚSES a územních rezerv“, podkapitoly plochy a koridory dopravní infrastruktury republikového významu - železniční doprava se zpráva omezuje na pouhé konstatování vůči VRT - ZR1 ve smyslu vypuštění územní rezervy a vymezení koridoru v nové trase. Ze Zprávy o uplatňování nejsou jasná napojení nově

plánovaných mostů tvořící součást obchvatů měst LItoměřic a Roudnice nad Labem. Zpráva se vzájemnou synergii těchto staveb vůbec nezabývá. Přitom řešení dopravy ve vztahu VRT a terminály/nádraží a přemostění Labe je pro rozvoj obcí mezi těmito městy zásadní.

2. Problematika VRT je znovu citována v kapitole B) Problémy k řešení v zásadách územního rozvoje vyplývající z územně analytických podkladů, ale pouze s odkazem, že tato problematika je v řešení, což pokládáme ve Zprávě o uplatňování rozvojového dokumentu, jakým jsou Zásady územního rozvoje, za naprosto nedostatečné.
3. K podkapitole „Plochy a koridory technické infrastruktury“ - Plochy pro těžbu nerostných surovin nadmístního významu požadujeme uvést způsob řešení a posouzení problematiky těžby, která z hlediska širších vztahů přesahuje hranice správního obvodu naší obce s rozšířenou působností (ORP), a která se dotýká ORP Litoměřice a ORP Lovosice. Vzhledem k této skutečnosti a s ohledem na dosud známé záměry těžby se domníváme, že bude nutno komplexně posoudit účinky vyvolané těžbou, jejím technickým zajištěním a zejména pak následnou rekultivací. Dále se domníváme, že plochy nadmístního významu určené k těžbě je nutné jednoznačně rozlišovat od ploch vymezených příslušným orgánem státní správy na základě předpisů horního práva (zákon č. 44/1988 Sb., ve znění pozdějších předpisů) a to zejména s ohledem na udržitelný rozvoj území. O závažnosti celé problematiky svědčí i skutečnost, že již v průběhu prací na předchozí územně plánovací dokumentaci kraje – územním plánu Velkého územního celku (ÚP VÚC) Ústeckého kraje byla této problematice věnována značná pozornost, která vedla ke zpracování samostatné studie „Stanovení limitů těžby štěrkopísků na Litoměřicku“. Těžba štěrkopísků zde byla zařazena mezi limity využití území nadmístního významu a vyplývaly z ní mimo jiné i tyto závěry, citujeme : *„Za zvláště exponovanou oblast pro těžbu štěrkopísku lze pokládat Litoměřicko, kde s ohledem na četnost ložisek a těžebních záměrů ve vztahu ke stávajícím územním limitům a územnímu rozvoji hrozí potenciální územní střety. Až do zpracování studie limitů těžby štěrkopísků v oblasti Litoměřicka a zohlednění jejich výsledků v ÚP VÚC Ústeckého kraje se další těžba nenavrhuje.“* Vzhledem k nabytí účinnosti nového stavebního zákona již tato dokumentace nemohla být dokončena, ale s ohledem na závažnost celé problematiky jsme předpokládali, že se z výsledků a zejména pak připomínek podaných k této studii v rámci jejího projednávání se bude vycházet v průběhu prací na Návrzích zpráv o uplatňování ZÚR ÚK z jejích závěrů a z podaných připomínek. Nezanedbatelným problémem v případě posuzování těžby na jednotlivých ložiscích by měla být také skutečnost, že v drtivé většině případů, vzhledem k vysoké hladině spodní vody v předmětném území, bude v rámci rekultivací docházet ke vzniku vodních ploch v řádech desítek a stovek hektarů a k nevratné likvidaci kvalitního zemědělského půdního fondu v oblasti úrodného Polabí s bonitně půdními jednotkami nejvyšší třídy ochrany. S výstavbou vysokorychlostní trati dostává tato problematika nový rozměr, proto požadujeme, aby ZÚR ÚK určila strategii a základní podmínky pro těžbu štěrkopísků a na základě výsledků požadujeme zvážit případné vyhlášení „Litoměřicka“ za specifickou oblast v těžbě štěrkopísků, vymezenou správními obvody ORP Roudnice nad Labem, Litoměřice a Lovosice obdobně jako je specifickou oblastí Mostecko. Domníváme se, že vyšší ochranou obdobnou jako např. u specifické oblasti SOB5 Mostecko nebo zpracováním podrobnějších podkladů by bylo možné lépe vyhodnotit celkový dopad těžby štěrkopísků na Litoměřicku a následných rekultivací ve vztahu k územnímu rozvoji.

4. Domníváme se, že Zásady územního rozvoje vůbec nenaplňují svojí koordinační roli v území a tudíž neplní ani úkoly, cíle a priority Politiky územního rozvoje. K jednotlivým bodům priorit a úkolů máme následující připomínky:

(29) Zvláštní pozornost věnovat návaznosti různých druhů dopravy. Vytvářet územní podmínky pro upřednostňování veřejné hromadné, cyklistické a pěší dopravy. S ohledem na to vymezovat plochy a koridory nezbytné pro efektivní integrované systémy veřejné dopravy nebo městskou hromadnou dopravu, umožňující účelné propojení ploch bydlení, ploch rekreace, občanského vybavení, veřejných prostranství, výroby a dalších ploch, s požadavky na kvalitní životní prostředí. Vytvářet tak podmínky pro rozvoj účinného a dostupného systému, který bude poskytovat obyvatelům rovné možnosti mobility a dosažitelnosti v území. S ohledem na to vytvářet podmínky pro vybudování a užívání vhodné sítě pěších a cyklistických cest, včetně doprovodné zeleně v místech, kde je to vhodné.

Tento úkol je vypořádán zcela nedostatečně.

(30) Úroveň technické infrastruktury, zejména dodávku vody a zpracování odpadních vod je nutno koncipovat tak, aby splňovala požadavky na vysokou kvalitu života v současnosti i v budoucnosti.

Dokumentace vůbec nezabývá nedostatečnou zásobovaností pitnou vodou mnoha obcí, v nichž již není možné připojit se na veřejný vodovod, např. v Hrobcích, Židovicích, Dušníkách či v Nových Dvorech nebo Přestavlkách. Zde nemůže být vytvořeno žádné nové odběrné místo s ohledem na kapacitu přívodního vodovodu.

V rámci návrhu Zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje, ve znění 1., 2., 3. a 4. aktualizace (číslo jednací: KUUK/034069/2024) požadujeme vymezit plochu, ve které ZÚR ÚK uloží prověřit formou územní studie změny ve využití území spojené s umístěním „Terminálu VRT Roudnice nad Labem“. Území navrhujeme vymezit v rozsahu administrativního území celého ORP Roudnice nad Labem, přičemž ve větší podobnosti je potřeba řešit katastrální území těchto obcí:

- Bříza, Budyně nad Ohří, Ctiněves, Černouček, Černěves, Dobříň, Dušníky, Hrobce, Kleneč, Krabčice, Mnetěš, Nové Dvory, Přestavlky, Račiněves, Roudnice nad Labem, Straškov-Vodochody, Vědomice, Vražkov, Židovice

Odůvodnění.

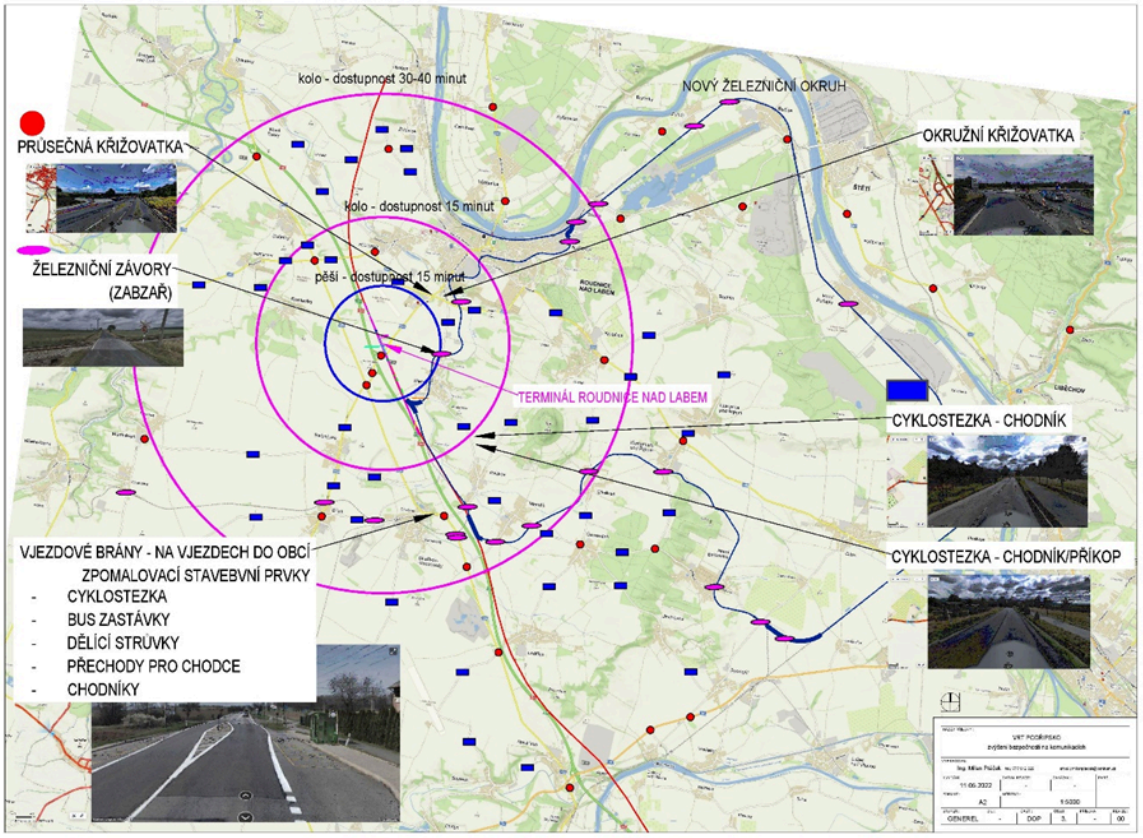
Návrh 5. aktualizace ZÚR Ústeckého kraje počítá ve všech prověřovaných variantách s umístěním „Terminálu VRT Roudnice nad Labem“ na rozhraní obcí Vražkov, Kleneč, Přestavlky, Dušníky a Roudnice nad Labem. V souvislosti se zprovozněním VRT, resp. Terminálu a změnou funkce současného nádraží v Roudnici nad Labem – odkud budou veškeré rychlíkové spoje převedeny dle studie proveditelnosti Správy železnic s. o. na nový Terminál VRT - lze očekávat zásadní změnu v osobní i nákladní[1] dopravě s nutnou koordinací ostatních dopravních systémů, zejména v oblasti hromadné a individuální dopravy osob. Současně je třeba počítat se změnou dopravních proudů v okolním „spádovém území Terminálu VRT“, který se stane významným uzlem

(dojezd na Praha hl. n. za 19 min – rychleji než mnohých stanic metra v Praze) generujícím nové přepravní směry cílové a zdrojové dopravy.

Úkolem územní studie proto bude prověření:

- územních nároků spojených s umístěním terminálu a navazujících ploch dopravy, veřejných prostranství a příp. i občanské vybavenosti;
- záměrů na silniční a železniční síti obsažených v platných ZÚR, ÚP dotčených obcí, v ÚAP Ústeckého kraje, resp. v ÚAP SO ORP Roudnice nad Labem a případně dalších záměrů sledovaných správci silniční a železniční sítě (ŘSD, Ústecký kraje, Správou železnic s. o.) z hlediska jejich funkčnosti (významu) v kontextu nového uspořádání přepravních vztahů, včetně návrhů na jejich případnou korekci;
- důsledků pro pěší a nemotorovou dopravu, včetně návrhů na zajištění prostupnosti území.

Součástí územní studie zároveň bude zohlednění limitů a hodnot řešeného území v rámci všech výše uvedených požadavků.



Příloha č. 1 – Terminál Roudnice VRT – Rozsah úpravy-zvýšení-bezpečnosti-na-komunikacích (GENEREL)

Současně je nutné, aby tato územní studie okolí Terminálu Roudnice VRT probíhala v koordinaci s připravovanými územními studiemi ve Středočeském kraji – viz. usnesení č. 076-06/2024/RK ze dne 8.2.2024, zejména pak s:

Dopravně urbanistickou územní studií VRT Podřipsko ve Středočeském kraji a jejími cíli:

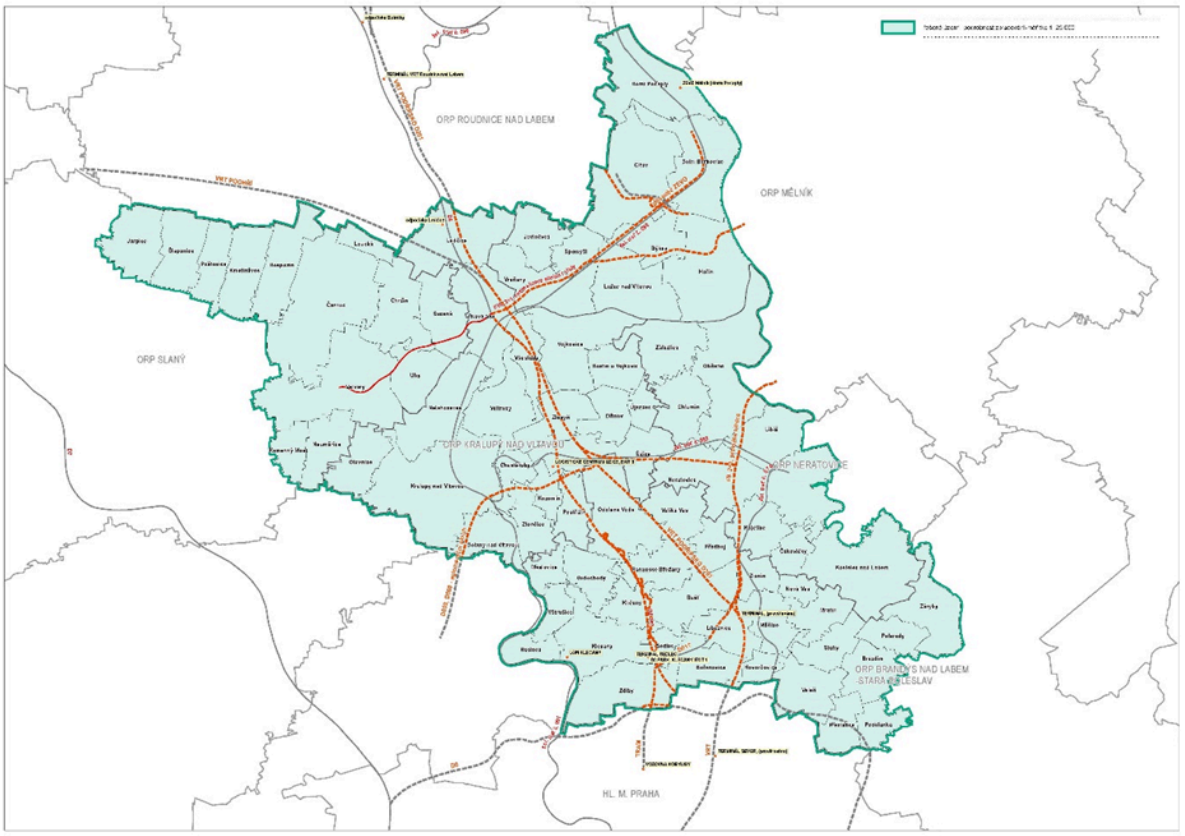
Při vymezování ploch pro umísťování staveb veřejné infrastruktury je potřeba důsledně promýšlet potenciální benefity a možnosti využití území, které budování nově umisťovaných staveb pro místní obyvatele zatraktivní. Opatření přitom musí být v souladu se závaznými směrnicemi a nařízeními EU, k jejichž plnění je ČR za vázána, a které umožní čerpání k tomu určených EU fondů, především:

- s přímo aplikovatelným Nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „Nařízení TEN-T“) a Dohodou o zajištění udržitelného propojení v Evropě ohledně sítě TEN-T, kterou dne 18.12.2023 přijaly Evropská Rada a Parlament
- se strategií inteligentní a udržitelné mobility (SSMS) (EC COM (2020) 789), která představuje strategický politický rámec, který má zajistit snížení emisí skleníkových plynů požadované v odvětví dopravy do roku 2030 a do roku 2050. Cílem je navrhnout efektivní opatření umožňující reálně splnit závazky ke snižování emisí a ke snižování úmrtnosti na silnicích a podpořit aktivní způsoby dopravy, jako je cyklistika a prostupnost pro chodce

Cílem studie je tak ověřit možnosti a kapacity území pro umísťování staveb veřejné infrastruktury ve vztahu k hodnotám krajiny. Sledovat a vyžadovat koordinovaný přístup při umísťování staveb technické a dopravní infrastruktury a hledat taková řešení, která zajistí hospodárná řešení. Při prověřování využití území zohledňovat urbanizační potenciál významných dopravních staveb s ohledem na budoucí rozvoj území a potřebou **stanovení limitů rozvoje** urbanizované krajiny versus volné krajiny, která se skládá z přírodní, zemědělské, případně lesní a vodohospodářské složky území. Samozřejmou podmínkou (cílem) řešení je potřeba ověřit podmínky území a možnosti navrhovaných staveb pro zajištění eliminace negativních vlivů těchto staveb včetně doplnění možností podmínek pro kompenzace v území.

Cílem studie má být návrh konkrétních opatření, které především:

- Umožní či zjednoduší přechod z osobní na hromadnou dopravu;
- zajistí možnost překladu nákladní dopravy na dráhy, či jiné efektivní nízko či bez – emisní způsoby dopravy;
- Povedou ke snižování hluku v prostředí návrhem konkrétních protihlukových opatření;
- Povedou ke snižování dopravních kongescí a opatření k minimalizaci dopravních nehod na silnicích;
- Umožní dopravní propojení napříč hlavními dopravními koridory v území. Studie prověří a navrhne řešení zlepšení prostupnosti krajiny pro člověka a pro organismy;
- Studie stanoví limity urbanizace území – zejména s ohledem na zastavitelnost logistickými areály a průmyslovými stavbami;
- Prověření vybraných jevů územně analytických podkladů, zejména hodnot území a posouzení podmínek jejich ochrany v analytické části včetně návrhu řešení podmínek jejich ochrany a rozvoje v návrhové části;
- Stanovení a potvrzení prioritních území přírodních a kulturních hodnot určených k ochraně. **Zejména ochrana říční krajiny jako zásadní krajinné infrastruktury** a ochrana kulturní krajiny;
- Zajistit podmínky v území pro řešení případných změn přirozených odtokových linií v krajině;
- Ověření podmínek pro pozemkové úpravy vyvolané dopravními stavbami.



Příloha č. 2: Dopravně urbanistická územní studie VRT Podřipsko – rozsah řešeného území ve Středočeském kraji (viz. usnesení č. 076-06/2024/RK ze dne 8.2.2024)

---

[1] Počítá se s využitím uvolněné kapacity konvenčních tratí pro nákladní dopravu (v důsledku přechodu osobní dopravy „na VRT“)

S přáním pěkného dne

Kateřina Hlaváčová
starostka

Ing. Kateřina Hlaváčová

Digitálně podepsal Ing. Kateřina Hlaváčová
Datum: 2024.04.02 12:10:51 +02'00'

Krajský úřad Ústeckého kraje
Odbor územního plánování a stavebního řádu
Velká Hradební 3118/48,
400 02 Ústí nad Labem

Spisová značka: KUUK/034068/2024/2
Číslo jednací: KUUK/034069/2024

v Chodounech dne 1.4.2024

prostřednictvím datové schránky

Podatel:

Obec Chodouny
Chodouny 20, 411 71 Chodouny
IČO: 00263699
zastoupena Marií Cimrovou, starostkou

Připomínky k návrhu Zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje ve znění 1.,2.,3.a 4 aktualizace.

V Úvodu je popisován současný stav aktualizací ZUR ÚK, obec Chodouny podala svým dopisem námitku dne 31.1.2023 k pořizované aktualizaci č.5, ve které nesouhlasí s vymezením koridoru VRT/RS4 tak, jak je navržen v 5. aZÚR ÚK.

V kapitole A) Vyhodnocení Zásad pro uplatňování zásad územního rozvoje) bod 4 „Zpřesnění a vymezení plochy a koridorů vymezených v PÚR 2008 a vymezení ploch a koridorů nadmístního významu, ovlivňujících území více obcí včetně ploch a koridorů veřejné infrastruktury a ÚSES a územních rezerv“, podkapitoly plochy a koridory dopravní infrastruktury republikového významu - železniční doprava **se zpráva omezuje na pouhé konstatování vůči VRT -ZR1 ve smyslu vypuštění územní rezervy a vymezení koridoru v nové trase. Považovali bychom za relevantní, kdyby v tomto bodě bylo uvedeno, že obec Chodouny nesouhlasí s vymezením koridoru VRT/RS 4, tak jak je obsažen v 5.aZÚR ÚK.** Takto nedostatečné vymezení koridoru bez jasně daných pravidel sekundárně nepřiměřeně omezuje a znemožňuje rozvoj území obce. Proto jsme k 5.aktualizaci ZUR ÚK podali následující námitku, a to dopisem ze dne 31.1.2023, která vyjadřuje naše postoje k výše zmiňované aktualizaci:

Obec Chodouny, nesouhlasí s návrhem 5. aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje (dále jen „**5. AZUR**“) ani v jedné z jeho návrhových variant a vyhodnocení vlivů 5. AZÚR na udržitelný rozvoj území (dále jen „**VVURÚ**“) a požaduje jeho zrušení.

Stávající koridor VRT-ZR1 definovaný v aktuálním platném znění ZUR Ústeckého kraje je vymezen v šířce 600 m s parametry **pro rychlosti 350 km/h** a je zapracován do všech souvisejících územních plánů dotčených obcí. V rámci řešení na úrovni územního plánování je projekčně provedeno napojení významných sídel včetně Ústí nad Labem na tuto trať.

Obce ve svých územních plánech tento dlouhodobý zákonný limit v souladu s požadavkem ZÚR ÚK (bod 70) respektovaly a situovaly své rozvojové aktivity mimo plánovaný koridor. Obce a obyvatelé dotčeného území s umístěním trasy VRT v tomto prostoru dlouhodobě počítají a přizpůsobují se mu.

Od stabilizované trasy koridoru se lze odchýlit pouze v případě, že dojde ke zcela zásadním negativním zjištěním vůči tomuto koridoru, přičemž taková zjištění v trase stávajícího koridoru podle názoru podatele nejsou. Důvody prezentované SŽ jsou podle přesvědčení podatele zcela nedůvodné, aby ospravedlňovaly tak zásadní změnu v trasování VRT. Návrh v tomto ohledu **není objektivně zdůvodněn**.

Aktuální návrh 5. AZUR oprávněného investora Správy železnic na změnu koridoru znamená zásadní destabilizaci území. Od Roudnice nad Labem opouští tento územně stabilizovaný a dlouhodobě rezervovaný koridor na opačné straně řeky Labe, se zásadně negativním dopadem na jednotlivé obce. Především však s dopadem na samotný projekt VRT jako celek, z důvodu časové a věcné složitosti a právních rizik vymezování nového koridoru v problematickém území, kde se ním dosud nepočítalo.

Tvrzenou změnu koncepce VRT na tzv. rychlé spojení s širší obsluhou regionů a zastávkou v centru Ústí n. L. lze řešit pohodlně napojením Ústí n. L. periferním terminálem, viz plánované terminály Nehvizdy, Roudnice n. L. či Brno nehledě na skutečnost, že ani město Ústí nad Labem není na změnu vedení středem zástavby jednoznačně připraveno (rozpor s platným územním plánem, významné navýšení nákladní dopravy v zastavěném území apod.).

Také požadavek, že VRT má na Litoměřicku a Ústecku nově sloužit také nákladní dopravě, lze řešit např. napojením nákladů na koridor VRT v průmyslové oblasti Mělník – Štětí. **Tvrzený odborný odhad lepších geologických poměrů na pravém břehu Labe je spekulativní tvrzení, bez podrobných geologických průzkumů nových tras.** Tvrzení, že dosud sledovaný koridor nesplňuje časové požadavky definované Vládou ČR, není pravdivé. Stávající koridor Praha – Drážďany je rychlejší (s možností využití vysokých rychlostí a lepší možnosti modernizace v dalších desetiletích), **závazky vůči EU se odvozují právě od spojení Prahy s Drážďany.**

Nové trasy jsou prokazatelně horší než stávající varianta, popř. kompromisní H – jsou pomalejší a méně přímé, více se odklánějí od stávajících liniových staveb atd. V podstatě by se jednalo o další konvenční trať. Chybí posouzení, kde by bylo navíc jasné, co je prioritou pro zvolenou trasu. Ve studii proveditelnosti byla priorita “komfortní obsluha ÚnL”, ačkoli to bylo v rozporu s oficiálními prioritami VRT, s PÚR, ZÚR i ÚP. I nyní je to v hodnocení bráno za nejvyšší prioritu.

Nové trasy jsou pomalejší a se zastávkou v centru Ústí nad Labem nenabízí možnost superrychlého spojení Praha-Drážďany bez zpomalení/zastavení v Ústí nad Labem. To je proti prioritě vytvořit alternativu leteckým spojením.

1. **Námitka k variantě A**

Nesouhlasíme s textovým i grafickým vymezením koridoru záměru nové železniční dráhy jako součásti systému rychlých spojení (koridor ŽD1) ve variantě A. Nesouhlasíme s vymezením výše uvedeného obecně, zejména jako veřejně prospěšné stavby, s uloženými opatřeními pro navazující územně plánovací dokumentace, opatřeními pro předcházení, snížení nebo kompenzaci záporných vlivů, na základě předloženého návrhu 5. AZUR.

Požadujeme zamítnutí návrhu na pořízení 5. AZUR a vymezení předmětného záměru ve variantě koridoru stávající územní rezervy VRT ZR1.

2. **Námitka k variantě B**

Nesouhlasíme s textovým i grafickým vymezením koridoru záměru nové železniční dráhy jako součásti systému rychlých spojení (koridor ŽD1) ve variantě B. Nesouhlasíme s vymezením výše uvedeného obecně, zejména jako veřejně prospěšné stavby, s uloženými opatřeními pro navazující územně plánovací dokumentace, opatřeními pro předcházení, snížení nebo kompenzaci záporných vlivů, na základě předloženého návrhu 5. AZUR.

Požadujeme zamítnutí návrhu na pořízení 5. AZUR a vymezení předmětného záměru ve variantě koridoru stávající územní rezervy VRT ZR1.

3. **Námitka k variantě C**

Nesouhlasíme s textovým i grafickým vymezením koridoru záměru nové železniční dráhy jako součásti systému rychlých spojení (koridor ŽD1) ve variantě A. Nesouhlasíme s vymezením výše uvedeného obecně, zejména jako veřejně prospěšné stavby, s uloženými opatřeními pro navazující územně plánovací dokumentace, opatřeními pro předcházení, snížení nebo kompenzaci záporných vlivů, na základě předloženého návrhu 5. AZUR.

Požadujeme zamítnutí návrhu na pořízení 5. AZUR a vymezení předmětného záměru ve variantě koridoru stávající územní rezervy VRT ZR1.

Odůvodnění námitek podatele k návrhu 5. AZUR je jednotné pro všechny tři námitky – platí pro všechny tři návrhové varianty koridoru záměru nové železniční dráhy jako součásti systému rychlých spojení (koridor ŽD1).

A. **Obecně k návrhu 5. AZUR:**

1. **Rozpor s Politikou územního rozvoje v platném znění, nesplnění úkolů z PUR ČR, v platném znění**

Politika územního rozvoje ČR (PÚR ČR), ve znění aktualizace č. 4, v bodu 83a stanoví koridor ŽD 1, jako spojnici bodů RS4 úsek (Dresden–) hranice Německo/ČR–Lovosice/Litoměřice–Praha. Tato **nadřazená dokumentace tedy nevyžaduje přímé napojení centra města Ústí nad Labem na koridor VRT.** Jako úkol pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady PÚR stanoví cit. „*Připravit podklady pro vymezení **koridoru vysokorychlostní železniční dopravy**. Prověřit možnost **připojení Ústí nad Labem na koridor** pro vysokorychlostní železniční dopravu se zastávkou pro dálkovou dopravu“.*

Důvodem vymezení je cit: „*Důvody vymezení:*
Propojení sítě vysokorychlostní železniční dopravy v ČR na Německo, spojení Prahy a měst Ústeckého kraje u koridoru.“

Úkolem pro územní plánování cit: „*Úkoly 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**.*

Zodpovídá: Hlavní město Praha, Středočeský kraj, Ústecký kraj ve spolupráci s Ministerstvem dopravy. (zvýrazněno podatelem).

Podatel namítá, že návrh 5. AZUR **neplní úkol daného PUR**, v platném znění.

1.1. Vnitřní rozpor a zmatečnost klíčových pojmů VRT a RS, změna koncepce

Podatel namítá vnitřní rozpor a zmatečnost v definování klíčových pojmů vysokorychlostní železnice (VRT) a rychlá spojení (RS). V návrhu 5. AZUR se v textové části výroku všude ruší pojem "VRT" a nahrazuje se pojmem „rychlé spojení"; zatímco ve VVURÚ a SEA se používá pouze pojem "VRT".

Zákon o drahách 266/1994 Sb. definuje v § 3 a § 3a kategorie železničních drah. Dokumentace návrhu 5. AZUR však používá termín "Rychlé spojení", které je odborným termínem definovaným Ministerstvem dopravy bez řádného právního ukotvení.

Srovnání termínů:

Definice vysokorychlostní dráhy (dále jen VRT) dle §3a zákona o drahách 266/1994 Sb.:

„*Železniční dráha, na níž je provozována vysokorychlostní železniční doprava, je dráha vybavená pro rychlosti drážních vozidel nad 200 km/h. Železniční dráha vybavená pro rychlosti drážních vozidel do 200 km/h určená pro osobní nebo nákladní dopravu a kombinovanou dopravu je dráha konvenční.*"

Definice Rychlého spojení dle dokumentu Ministerstva dopravy „Program rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR" schváleným vládou ČR dne 22. 5. 2017:

"*Rychlá spojení (RS):*
provozně-infrastrukturní systém rychlé železnice na území ČR zahrnující novostavby vysokorychlostních tratí (VRT), tratě konvenční modernizované s vysokorychlostními parametry i modernizované konvenční tratě vyšších parametrů včetně vozidlového parku a provozního konceptu"

(Poznámka podatele - VRT je tedy pouhou podmnožinou RS).

Dokumentace návrhu 5. AZUR v Odůvodnění, kap.II.A v bodě 1.1.4 Koridory a plochy dopravní infrastruktury uvádí, že cit:

„Plnění v rámci 5aZÚR ÚK:
5aZÚR ÚK stanovený úkol pro územní plánování splňuje. V rámci 5aZÚR ÚK je zpřesněn koridor ŽD1 a vymezen koridor 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)."

Dochází tak k **vnitřnímu rozporu a právně nejasným a nejednoznačným výrokům v předkládaných dokumentech.** 5. AZUR neurčuje jasně, které části navrhované železniční dráhy jsou kategorie vysokorychlostní, které konvenční a jiné.

A především, **nelze průkazně doložit, že "systém rychlých spojení RS" splňuje nároky na "vysokorychlostní železniční dopravu", jak požaduje článek 83a PUR v platném znění.**

Výsledkem předkládaného návrhu je zjevně trať, která nebude splňovat přísnější podmínky VRT, a naopak se jedná o vznik další konvenční trati.

To je zjevné z toho, že:

- návrh ruší nejpřímější spojení v podobě VRT-ZR1 s návrhovými rychlostmi 350 Km/hod

- návrh předpokládá „zatažení“ trati do centra Ústí nad Labem, spolu se zastávkami v Litoměřicích a Roudnici
- trasa rychlého spojení je koncipována pro kombinovanou dopravu osobní i nákladní

Aktualizace mění koncepci z vysokorychlostní trati na RS – rychlé spojení. Tato změna koncepce je **zdůvodněna obsluhou kraje, ovšem odporuje původní koncepci přímého evropského spojení a zásadně znevýhodňuje myšlenku nízkoemisní dopravy pro budoucnost**, včetně možnosti její budoucí modernizace. Zastupitelstvo Ústeckého kraje zpracovateli uložilo porovnání s původním koridorem rezervy v ZÚR. Porovnání je ovlivněno změnou koncepce dodatečným přidáním nákladní dopravy do zadání což matematickým hodnocením pomocí +-0 nelze férově postihnout

Podle názoru podatele není plněn cíl PUR a požadavky EU. Výše uvedené prokazuje i text na str. 17 SEA “*Pojem „rychlá spojení (RS)“ tak lépe vystihuje charakter záměru, pro který je v rámci 5aZÚR ÚK vymezen koridor ŽD1-A / ŽD1-B / ŽD1-C.*”

1.2. Rozpor s TEN-T

Článek 83a PÚR obsahuje také přímý odkaz na TEN-T, který je součástí “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”. Cit z čl. 83a PUR, v platném znění (dále jen „nařízení“):

„*Důvody vymezení:*
Propojení sítě vysokorychlostní železniční dopravy v ČR na Německo, spojení Prahy a měst Ústeckého kraje u koridoru. Úsek Praha–Lovosice/Litoměřice ***jako součást TEN-T****.“* (zvýrazněno podatelem).

Nařízení v oddíle 1, článek 11 odstavec 2 písmeno a) přímo definuje pojem “vysokorychlostní železniční doprava” takto:

„... železniční tratě pro vysokorychlostní železniční dopravu, a to:
i) zvlášť postavené ***vysokorychlostní tratě*** *vybavené pro rychlost* ***250 km/h nebo vyšší****;*
ii) zvlášť modernizované konvenční tratě vybavené pro rychlosti přibližně 200 km/h;
iii) tratě zvláště modernizované pro vysoké rychlosti se zvláštními vlastnostmi danými topografickými, terénními nebo urbanistickými omezeními, jimž musí být rychlost v každém jednotlivém případě přizpůsobena. Tato kategorie mimo jiné zahrnuje spojovací tratě mezi vysokorychlostní a konvenční sítí, tratě vedoucí stanicemi, přístupy do terminálů, depa atd., kde „vysokorychlostní“ kolejová vozidla projíždějí konvenční rychlostí.” (zvýrazněno podatelem).

Podatel namítá, že ani jedna z návrhových variant ŽD1-A, ŽD1-B a ŽD1-C není schopna splnit požadavek i) z výše uvedené definice. Pouze stávající koridor VRT-ZR1, který je v návrhu 5. aktualizace ZÚR rušen, splňuje všechny požadavky pro vysokorychlostní železniční dopravu.

1.3. Absence rozhodnutí Ministerstva dopravy

Není vůbec jasné, zda došlo k řádnému výběru návrhových variant ze strany Ministerstva dopravy ČR. Že takto uvedené zadání je nezákonné a věcně nesprávné, uvádí podatel v námitce č. 2. Nicméně, podatel v tomto bodě namítá, že **neexistuje žádné hmotné rozhodnutí o výběru návrhových variant koridoru, stejně jako rozhodnutí o zrušení koridoru, který je stávajícími platnými Zásadami územního rozvoje Ústeckého kraje a územními plány obcí sledován jako územní rezerva a je v území dlouhodobě stabilizován**. Obce ve svých územních plánech tento dlouhodobý zákonný limit v souladu

s požadavkem platných ZÚR ÚK (bod 70) respektovaly a situovaly své rozvojové aktivity mimo plánovaný koridor. Obce a obyvatelé dotčeného území s umístěním trasy VRT v tomto prostoru dlouhodobě počítají a přizpůsobují se mu.

Aktuální návrh Správy železnic na změnu koridoru znamená zásadní destabilizaci území. Od Roudnice nad Labem opouští tento územně stabilizovaný a dlouhodobě rezervovaný koridor na opačné straně řeky Labe, se zásadně negativním dopadem na jednotlivé obce. Především však s dopadem na samotný projekt VRT jako celek, z důvodu časové a věcné složitosti a právních rizik vymezování nového koridoru v problematickém území, kde se ním dosud nepočítalo.

Studii proveditelnosti datovanou 12/2020 nelze považovat za splnění výše uvedeného požadavku. Podle PUR, v platném znění, měl být koridor VRT vymezen na základě vybraných variant Ministerstvem dopravy. Ministerstvo dopravy však žádným kvalifikovaným rozhodnutím nevybralo žádné varianty koridoru.

Podkladová studie nebyla projednána s obcemi a dohodnuta s dotčenými orgány. Neexistují žádné přesvědčivé podkladové studie o větší výhodnosti (ať již z pohledu dopravního, ekonomického, environmentálního nebo stavebně technického) jiného než dosud sledovaného koridoru.

2. Absence Územního rozvojového plánu

Od 1. 1. 2021 je v účinnosti novela stavebního zákona, která zavádí nový nástroj územního plánování – územní rozvojový plán (viz ustanovení § 35a až § 35h stavebního zákona, dále „**ÚRP**“).

ÚRP je dle záměru zákonodárce mezistupněm mezi Politikou územního rozvoje a zásadami územního rozvoje. Dle ustanovení § 35b odst. 2 písm. a) stavebního zákona má ÚRP obsahovat „*vymezení ploch a koridorů mezinárodního a republikového významu nebo ploch a koridorů, které svým významem přesahují území jednoho kraje, stanovené Politikou územního rozvoje a stanovení účelu jejich vymezení, popřípadě podmínky pro rozhodování v území*“.

Obsah ÚRP je závazný pro zásady územního rozvoje, územních plány, regulačních plány a pro rozhodování v území. Koridor 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), který je předmětem 5. AZUR, je bezpochyby koridorem mezinárodního a republikového významu (viz § 2 odst. 1 písm. h) stavebního zákona, v platném znění. Podle tohoto ustanovení plochou nadmístního, popřípadě republikového významu je plocha, která „*svým významem, rozsahem nebo využitím ovlivní území více obcí, popřípadě území více krajů*“.

Systém VRT má být součást transevropské dopravní sítě (TEN-T) a součást systému Rychlých spojení, jehož přípravu schválila vláda České republiky usnesením č. 389 o Programu rozvoje rychlých železničních spojení v České republice z 22. 5. 2017.

Koridor VRT má tedy být vymezen v ÚRP. Až dle vymezení v územním rozvojovém plánu bude možné koridory vymezovat v zásadách územního rozvoje jednotlivých krajů. Tato námitka v zásadě logicky přímo souvisí s námitkou č. 1 výše.

Důsledkem vynechání ÚRP jako celorepublikového územně plánovacího nástroje je pak absence celostního posouzení VRT jako celku. K této námitce viz níže. Na úrovni obou krajů, tj. Ústeckého kraje a Středočeského kraje, je posouzena izolovaně vždy jen příslušná část koridoru, bez posouzení přesahující daný kraj. S tím souvisí i absence posouzení

terminálu Roudnice. Terminál VRT Roudnice není v 5. AZUR vůbec popsán, natož posouzen. Přitom z logiky věci vyvolá významnou dodatečnou dopravu k terminálu a od něj.

Podatel zdůrazňuje judikaturu správních soudů, která akcentovala právě hierarchickou posloupnost jednotlivých územně plánovacích dokumentací. Např. podle rozsudku Nejvyššího správního soudu č. j. 4 As 41/2021-46 cit: „*Nástroje územního plánování tvoří ucelený hierarchický systém, jehož vyšší stupně jsou nadřízeny stupňům nižším a do značné míry určují jejich obsah. Podstatou systému nástrojů územního plánování je postupná konkretizace jednotlivých obecných záměrů při respektování této hierarchie.*“

3. Nezákonný a věcně nesprávný výběr variant, varianta rušené územní rezervy

Podatel s odkazem na námitku č. 1 a 2 namítá, že výběr koridoru má být proveden v transparentním a přezkoumatelném procesu pořizování ÚRP, nikoliv mimoprocesním výběrem Ministerstva dopravy či snad jeho podřízené organizace SŽ, která je v případě návrhu 5. AZUR tzv. oprávněným investorem. Hodnocení variant trasy VRT a jejich výběr se měl odehrávat na půdě Ministerstva dopravy ve spolupráci s Ministerstvem pro místní rozvoj a dalšími ministerstvy a úřady, což se nestalo, a tento proces nemohl být nahrazen pouhým schválením studie Správy železnic.

Z návrhu 5. AZUR pak zcela jasně vyplývá varianta preferovaná oprávněným investorem. Ze zcela nedostatečné dokumentace modré varianty je zřejmé, že oprávněný investor s touto variantou nepočítá a tak ji „odfláknul“. Například nedošlo ke zpracování podélného profilu modré varianty a z výkresu "situace" nejsou patrné valy ani zářezy. Nemohlo tedy proběhnout adekvátní vyhodnocení vlivu této varianty na podzemní a povrchové vody, stejně jako na obyvatelstvo a přírodu a krajinu.

Zcela nedostatečné porovnání tří variant s trasou původní je zásadním nedostatkem návrhu 5. AZUR.

Z veřejného projednání vyplynulo, že zpracovatelé nebyli na místě kritických střetů se zástavbou a prvky ÚSES, měřítko ZÚR je pro zpracovatele pouze čarou v mapě. Střety s prvky ÚSES a vliv na obyvatele má být podle vyjádření zpracovatele řešen nesnadno pomocí technických a projektových opatření. **Základní opatření k eliminaci střetů se zastavěnými územími a s hodnotnými přírodními celky, opatření urbanistická, v návrhu 5. AZUR nejsou využita.** Urbanistická opatření využíval nesrovnatelně lépe původní koridor územní rezervy VRT-ZR1 v platných ZÚR.

U jednotlivých kritérií se hodnocení vyrovnaně střídá (kdyby se převedlo na body, tak vyjde stejně bodů u původní varianty i nových návrhových). Výsledné hodnocení je tedy zcela nepochopitelné a nepřezkoumatelné. Modrá varianta má 100 %, zelená 95 %, červená o něco méně a původní stabilizovaná 40 %. Z porovnání stejně tak, jako z krajem objednaného „posudku“ T-planu, je zcela zřejmé, která z variant je preferovaná a se kterou investor vlastně ani nepočítá. Zásadní je však dle podatele **absolutní absence porovnání se stávající trasou VRT, která je v ZÚR dlouhodobě zakotvená a jako taková je jediná reálná jak z hlediska „průchodnosti“ územím, tak z hlediska možného projednání a tedy i potřebného časového horizontu**.

Pro rozhodování o jednotlivých variantách tedy podle názoru podatele chybí adekvátní podklady a rovnocenné porovnání všech čtyř existujících variant. Pořizování a schvalování 5. AZUR je tak stiženo zásadním deficitem.

Podatel namítá, že v návrhu absentuje jak zdůvodnění potřebnosti a samotné posouzení vhodnosti konkrétních návrhových variant ŽD1-A, ŽD1-B a ŽD1-C, tak posouzení důvodu pro zrušení dosavadního stabilizovaného koridoru územní rezervy ZR 1.

Jak je výše uvedeno, požadavky definované PUR České republiky a nařízením Evropského parlamentu a Rady č. 1315/2013, kde je vysokorychlostní trať definována v oddíle 1. čl. 11 odst. 2 a) i) jako: *"zvlášť postavené vysokorychlostní tratě vybavené pro rychlost 250 km/h nebo vyšší;"*, návrhové koridory 5. AZUR nesplňují.

Stávající koridor VRT-ZR1 definovaný v aktuálním platném znění ZUR Ústeckého kraje je vymezen v šířce 600 m s parametry pro rychlosti 350 km/h a je zapracován do všech souvisejících územních plánů dotčených obcí. V rámci řešení na úrovni územního plánování je projekčně provedeno napojení významných sídel včetně Ústí nad Labem na tuto trať.

Obce ve svých územních plánech tento dlouhodobý zákonný limit v souladu s požadavkem ZÚR ÚK (bod 70) respektovaly a situovaly své rozvojové aktivity mimo plánovaný koridor. Obce a obyvatelé dotčeného území s umístěním trasy VRT v tomto prostoru dlouhodobě počítají a přizpůsobují se mu.

Od stabilizované trasy koridoru se lze odchýlit pouze v případě, že dojde ke zcela zásadním negativním zjištěním vůči tomuto koridoru, přičemž taková zjištění v trase stávajícího koridoru podle názoru podatele nejsou. Důvody prezentované SŽ jsou podle přesvědčení podatele zcela nedůvodné, aby ospravedlňovaly tak zásadní změnu v trasování VRT. Návrh v tomto ohledu **není objektivně zdůvodněn**.

Aktuální návrh 5. AZUR oprávněného investora Správy železnic na změnu koridoru znamená zásadní destabilizaci území. Od Roudnice nad Labem opouští tento územně stabilizovaný a dlouhodobě rezervovaný koridor na opačné straně řeky Labe, se zásadně negativním dopadem na jednotlivé obce. Především však s dopadem na samotný projekt VRT jako celek, z důvodu časové a věcné složitosti a právních rizik vymezování nového koridoru v problematickém území, kde se ním dosud nepočítalo.

Tvrzenou změnu koncepce VRT na tzv. rychlé spojení s širší obsluhou regionů a zastávkou v centru Ústí n. L. lze řešit pohodlně napojením Ústí n. L. periferním terminálem, viz plánované terminály Nehvizdy, Roudnice n. L. či Brno, nehledě na skutečnost, že ani město Ústí nad Labem není na změnu vedení středem zástavby jednoznačně připraveno (rozpor s platným územním plánem, významné navýšení nákladní dopravy v zastavěném území apod.).

Také požadavek, že VRT má na Litoměřicku a Ústecku nově sloužit také nákladní dopravě, lze řešit např. napojením nákladů na koridor VRT v průmyslové oblasti Mělník – Štětí. Tvrzený odborný odhad lepších geologických poměrů na pravém břehu Labe je spekulativní tvrzení, bez podrobných geologických průzkumů nových tras. Tvrzení, že dosud sledovaný koridor nesplňuje časové požadavky definované Vládou ČR, není pravdivé. Stávající koridor Praha – Drážďany je rychlejší (s možností využití vysokých rychlostí a lepší možnosti modernizace v dalších desetiletích), závazky vůči EU se odvozují právě od spojení Prahy s Drážďany.

Nové trasy jsou prokazatelně horší než stávající varianta, popř. kompromisní H – jsou pomalejší a méně přímé, více se odklánějí od stávajících liniových staveb atd. Chybí posouzení, kde by bylo navíc jasné, co je prioritou pro zvolenou trasu. Ve studii proveditelnosti byla priorita "komfortní obsluha ÚnL", ačkoli to bylo v rozporu s oficiálními prioritami VRT, s PÚR, ZÚR i ÚP. I nyní je to v hodnocení bráno za nejvyšší prioritu.

Nové trasy jsou pomalejší a se zastávkou v centru Ústí nad Labem nenabízí možnost superrychlého spojení Praha-Drážďany bez zpomalení/zastavení v Ústí nad Labem. To je proti prioritě vytvořit alternativu leteckým spojením. V podstatě by se jednalo o další konvenční trať. V moha studiích dokonce ani neuvažovali o rychlosti tohoto

přímého spojení jako o možnosti. V rámci RS má jít především o krajská města. Napojení (jakékoli, natož komfortní) menších měst by nemělo být prioritou pro výběr trasy pro VRT (Litoměřice), a mělo by být uvažováno nad celým regionem (Lovosice, Teplice,...).

Vyhledávací studie, která je podkladem pro aktuální návrh Správy železnic, nebyla projednána s obcemi a dohodnuta s dotčenými orgány. **Neexistují žádné přesvědčivé podkladové studie o větší výhodnosti** (ať již z pohledu dopravního, ekonomického, environmentálního nebo stavebně technického) **jiného než dosud sledovaného koridoru. Ani návrh 5. AZUR v tomto směru nic nového a přesvědčivého nepřináší.**

Je zcela patrné, že nová trasa bude mít negativní (místy i pozitivní) vliv na hmotné statky – ceny nemovitostí (pozemků i obydlí), dojde k demolicím, trasy prochází přímo obydleným územím.

Porovnání všech tří návrhových variant a varianty rušené územní rezervy je nutné dopracovat tak, aby mohl být ze strany pořizovatele doporučen a ze strany zastupitelstva Ústeckého kraje proveden objektivní výběr nejvhodnější varianty záměru.

Každý záměr vymezovaný v zásadách územního rozvoje musí být hodnocen z hlediska potřebnosti. Nejvyšší správní soud v usnesení svého rozšířeného senátu ze dne 21. 7. 2009, č.j. 1 Ao 1/2009 – 120 uvedl, že i v testu přiměřenosti při přezkumu opatření obecné povahy je nutné zkoumat, zda způsob provedení opatření má ústavně legitimní a o zákonné cíle opřené důvody, zda je **provedeno nejšetrnějším možným a nediskriminačním způsobem a s vyloučením libovůle** (srov. také rozsudek NSS ze dne 27. 9. 2005, č. j. 1 Ao 1/2005 – 98). Bez posouzení jednotlivých variant není přitom možné určit, zda je záměr vymezen nejšetrnějším možným a nediskriminačním způsobem a s vyloučením libovůle. **Bez posouzení jednotlivých existujících možných variant není přitom možné určit, že záměr je vymezen právě nejšetrnějším možným a nediskriminačním způsobem a s vyloučením libovůle a že je potřebný, reálný, účelný a proveditelný** ve smyslu dle požadavků usnesení Ústavního soudu čj. Pl. ÚS 5/10 ze dne 2. 11. 2010.

Podle **článku 3 odst. 2 směrnice č. 2001/42/ES**, o posuzování vlivů některých plánů a programů na životní prostředí (dále je „směrnice SEA“) musí být územně plánovací dokumentace podrobena posouzení vlivů na životní prostředí, jehož součástí musí být dle článku 5 odst. 1 uvedené směrnice posouzení „*rozumných náhradních řešení s přihlédnutím k cílům a zeměpisné oblasti působnosti plánu*“.

Posuzování variant je vyžadováno i v případě soustavy NATURA 2000, které upravuje zákon o ochraně přírody a krajiny a směrnice o stanovištích (Směrnice Rady č. 92/43/EHS z 21. května 1992 o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin). Podle § 45i odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, jestliže orgán ochrany přírody svým stanoviskem podle odstavce 1 významný vliv podle § 45h odst. 1 nevyloučí, musí být daná koncepce předmětem posouzení podle tohoto ustanovení a zvláštních právních předpisů. **Nelze-li vyloučit negativní vliv koncepce na takové území, musí předkladatel zpracovat varianty řešení**, jejichž cílem je negativní vliv na území vyloučit nebo v případě, že vyloučení není možné, alespoň zmírnit. Podle rozsudku Nejvyššího správního soudu č.j. **8 Ao 2/2010-644**, publikované ve sbírce rozhodnutí NSS pod č.9/2010 cit.: „*II. Nelze-li vyloučit negativní vliv koncepce na evropsky významnou lokalitu, musí předkladatel zpracovat varianty řešení.*“.

V rozsudku Nejvyššího správního soudu č.j. 8 Ao 2/2010-644, též cit: „*III. Zásady územního rozvoje zpravidla představují v rámci územního plánování moment, kdy lze efektivně posoudit kumulativní a synergické vlivy záměru na životní prostředí*“.

Podobně v rozsudku ze dne 25. 11. 2009, č.j. **3 Ao 1/2007 – 210** Nejvyšší správní soud judikuje, že „*Smyslem posuzování vlivů koncepcí je posoudit vlivy plánů a programů na životní prostředí ještě v průběhu jejich přípravy tak, aby nedocházelo zbytečně ke škodám na životním prostředí, resp. aby bylo **ještě před definitivním schválením koncepce** možné kompetentně rozhodnout o tom, která(é) z možností řešení připadajících v úvahu předpokládají šetrnější přístup k životnímu prostředí a které přístup méně šetrný.*

Podle již citovaného rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 6. 2012, č.j. **1 Ao 7/2011-526** izolované posouzení vlivů různých záměrů umístěných nedaleko od sebe by mohlo vést k naplánování a následně k realizaci záměrů, jež ve svém souhrnu mají značně negativní vliv na jednotlivé složky životního prostředí. Proto zákonodárce již ve fázi koncepčního plánování záměrů uložil jako úkol územního plánování prověřit též možné kumulativní a synergické vlivy záměrů na životní prostředí. V této fázi je totiž ještě reálně možné plánované záměry změnit, upravit nebo od nich zcela upustit, a zabránit tak nevratným škodám na životním prostředí.

Ve vztahu k Politice územního rozvoje pak Nejvyšší správní soud v rozsudku čj. **9 Ao 3/2009 – 75** zaujal toto stanovisko cit: *„Závaznost v Politice obecně vyjádřených záměrů pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních a regulačních plánů a pro rozhodování v území ovšem neznamená a ani znamenat nemůže, že by kraje při pořizování zásad územního rozvoje automaticky převzaly do svých plánů realizaci v Politice obsažených záměrů, a to bez dalšího hodnocení jejich dopadů či zvažování možných variant.“.*

Ústavní soud ve svém usnesení **čj. Pl.ÚS 5/10** ze dne 2. 11. 2010 odmítl samostatnou soudní přezkoumatelnost Politiky územního rozvoje a konstatuje: *„Úkoly vyplývající z napadené části Politiky územního rozvoje nepochybně směřují k orgánům vykonávajícím působnost na úseku územního plánování. Ty musí prověřit reálnost či proveditelnost záměrů vyjádřených v Politice. Teprve vyhodnocení těchto dopadů ukáže, zda je záměr obsažený v Politice proveditelný. Tyto závěry podporuje i důvodová zpráva ke kapitolám 5 a 6 Politiky územního rozvoje kde je uvedeno. "Kapitoly 5 a 6, které vymezují plochy a koridory pro rozvojové záměry dopravní a technické infrastruktury, ukládají v úkolech pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady prověřit proveditelnost, potřebnost, reálnost nebo účelnost záměrů, v úkolech územního plánování, prověřit účelnost a podmínky územní ochrany a její zajištění příslušnými nástroji územního plánování." Jde tedy o akt, který je adresován veřejné správě. Ta je však při jeho provádění povinna postupovat v souladu se všemi právními předpisy.“*

4. Rozpor s nařízením TEN-T

Nově navržené koridory ŽD1-A, ŽD1-B a ŽD1-C jsou v rozporu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013, v platném znění, jelikož toto nařízení definuje město Lovosice jako významný uzel globální sítě obsahující vnitrozemský přístav a kombinovaný terminál železniční a silniční dopravy.

Původní koridor VRT-ZR1 je veden v přímé návaznosti na obec Lovosice, jelikož při plánování koridoru VRT-ZR1 bylo počítáno s kombinací železniční, lodní a silniční dopravy. To je rovněž uvedeno i v prostorové analýze SEA VVÚRU str. 112: *„Území Litoměřicka a Roudnicka leží v oblasti masivu Českého středohoří na koridoru významných dopravních tras s vazbami na Středočeský kraj a hlavní město, k Ústí nad Labem a Teplicím, a k sousednímu Sasku. Území je v současné době intenzivně využíváno jak z hlediska dopravy, průmyslové výroby, intenzivního zemědělství, kultury, rekreace a cestovního ruchu, těžby a zpracování nerostných surovin a s tím souvisí i řada požadavků na změny v území. Týká se to zejména přestavby dopravní infrastruktury (veřejné logistické centrum Lovosice, zlepšení plavebních podmínek na Labi a rozšíření přístavu Lovosice atd.).“*

Nově navržené varianty koridorů navrhované v AZÚR mají jednoznačně negativní vliv na začlenění České republiky do celoevropského systému železniční, silniční a vodní dopravy.

Původní koridor VRT byl vymezen a zanesen do Zásad územního rozvoje kraje a do územních plánů obcí tak, aby splňoval požadavky dané členským státům nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013, v platném znění.

V úvodu tohoto nařízení je konstatováno, že *má-li být dosaženo integrace různých druhů dopravy v celé síti, je nutné zajistit odpovídající plánování transevropské dopravní sítě. To znamená rovněž zavedení zvláštních požadavků v rámci sítě, pokud jde o infrastrukturu, telematické aplikace, zařízení a služby. Je proto nutné zajistit odpovídající a koordinované zavádění takových požadavků v celé Evropě pro každý druh dopravy a pro jejich vzájemné propojení v rámci transevropské dopravní sítě i mimo ni, aby bylo využito síťového účinku a umožněna účinná dálková transevropská doprava.*

Dále je zde uvedeno, že *koridory hlavní sítě by rovněž měly zohledňovat širší cíle dopravní politiky a usnadnit interoperabilitu, integraci různých druhů dopravy a multimodální operace. Tento přístup by měl umožnit budování zvláštních koridorů optimalizovaných z hlediska emisí, čímž se minimalizuje dopad na životní prostředí a zvýší konkurenceschopnost, a atraktivních rovněž z důvodu jejich spolehlivosti, omezení kongesce a nízkým provozním a administrativním nákladům.* Dále se uvádí: *Hlavní síť by měla být podskupinou globální sítě, která ji překrývá. Měla by představovat strategicky nejvýznamnější uzly a spoje transevropské dopravní sítě odpovídající potřebám provozu. Měla by být multimodální („multimodální dopravou“ přeprava cestujících nebo nákladu nebo obojího s využitím dvou nebo více druhů dopravy;), tedy zahrnovat všechny druhy dopravy a jejich propojení i příslušné dopravní řídící a informační.*

Je nade všechnu pochybnost jasné, že původní koridor vysokorychlostní trasy zanesený do Zásad územního rozvoje kraje byl navržen tak, aby zadání resp. požadavkům nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013, v platném znění, splnil. Zejména trasování v souběhu dálnice D8 a přivinutí k dopravnímu uzlu Lovosice respektovalo účel nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013, v platném znění. Dále je odkazováno na bílou knihu, z čehož je zcela patrné, že nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013, v platném znění, zahrnuje do transevropské dopravní sítě včetně požadavku na kombinaci s říční dopravou i nákladní dopravu.

Návrh nových koridorů ŽD1-A, ŽD1-B a ŽD1-C vůbec nezohledňuje požadavky stanovené nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013, v platném znění. Nehledě na to, že v případě varianty B a C je kvůli plánovanému stoupání, klesání a tvaru koridoru v délce nikoli zanedbatelné značně omezena rychlost. Dle čl. 11 odst. 2 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013, v platném znění, železniční tratě mají jednu z následujících podob:

a) železniční tratě pro vysokorychlostní železniční dopravu, a to:

i) zvlášť postavené vysokorychlostní tratě vybavené pro rychlost 250 km/h nebo vyšší;
ii) zvlášť modernizované konvenční tratě vybavené pro rychlosti přibližně 200 km/h;
iii) tratě zvláště modernizované pro vysoké rychlosti se zvláštními vlastnostmi danými topografickými, terénními nebo urbanistickými omezeními, jimž musí být rychlost v každém jednotlivém případě přizpůsobena. Tato kategorie mimo jiné zahrnuje spojovací tratě mezi vysokorychlostní a konvenční sítí, tratě vedoucí stanicemi, přístupy do terminálů, depa atd., kde „vysokorychlostní“ kolejová vozidla projíždějí konvenční rychlostí.

b) tratě pro konvenční železniční dopravu.

Vynětím původního koridoru VRT-ZR1 ze Zásad územního rozvoje kraje dojde k tomu, že požadavek vznesený nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013, v platném znění, na členské státy, tedy i na Českou republiku, nebude splněn. A to díky „lišáckému" řešení, kdy vláda schválila dne 22. 5. 2017 Program rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR, kde však není pojmově vymezena vysokorychlostní trať, avšak pouze tzv. rychlá spojení „*jako provozně-infrastrukturní systém rychlé železnice na území ČR zahrnující novostavby vysokorychlostních tratí (VRT), tratě konvenční modernizované s vysokorychlostními parametry i modernizované konvenční tratě vyšších parametrů včetně vozidlového parku a provozního konceptu"*. Není tedy zcela jasné, zda vybudováním rychlého spojení vznikne vysokorychlostní trať. Rovněž není ani řádně řešen a odůvodněn vztah k požadavkům nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013, v platném znění, na členské státy.

V nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013, v platném znění, je uvedeno, že *přístup spočívající v budování koridorů by měl <u>být transparentní</u> a jednoznačný a správa těchto koridorů by neměla vytvářet <u>dodatečné administrativní náklady</u> nebo zátěž.*

Takovýto zmatečný a netransparentní postup jde jednoznačně proti smyslu nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013, v platném znění, jelikož vytváří značně vysoké dodatečné náklady, protože obce dotčené změnou koridoru v Zásadách územního rozvoje kraje budou muset vynaložit na změnu svých územních plánů finanční prostředky, naopak obce, které do svých územních plánů před mnoha zanesly původní koridor VRT na své náklady, tyto prostředky tak vynaložili naprosto marně. Touto změnou by bylo také navíc významně zasaženo do právní jistoty vlastníků nemovitostí, kteří se řídí platným územím plánem.

Dále nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013, v platném znění, uvádí, že *při plánování a výstavbě projektů společného zájmu je třeba dostatečně zohlednit zájmy regionálních a místních orgánů i místní občanské společnosti, jichž se projekt dotýká.* K tomu je nutné uvést, že oprávněný investor, Správa železnic, postupovala naprosto proti smyslu a účelu nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013, v platném znění, jelikož tak významnou změnu jako změnu trasy koridoru vůbec nehodlala projednat s místními samosprávami a občanskou společností a argumentovala tím, že se jedná zatím o nízkou fázi přípravy projektu. Navržené změny ve skutečnosti projednány nebyly, byly obcím a občanům pouze představeny.

Postup předkladatele a oprávněného investora při změně trasy koridoru VRT jsme shledali jako nešťastný, neúčelný a především jako poškozující zájmy České republiky na řádné a smysluplné začlenění do transevropské dopravní sítě.

Z výše uvedených důvodů proto namítáme, že vypuštění původního koridoru VRT-ZR1 zaneseného v ZUR Ústeckého kraje a navržení nových variant koridoru ŽD1-A, ŽD1-B a ŽD1-C je v rozporu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013, v platném znění, a poškozuje zájmy České republiky na řádné a smysluplné začlenění do transevropské dopravní sítě.

5. Neproporcionalita zásahu ve vztahu k obcím a vlastníkům

Podatel namítá, že územní plánování a jeho nástroje mají být dlouhodobě kontinuální tak, aby rozhodování o změnách v území bylo předvídatelné a aby tedy byla zajištěna stabilita v území a jeho rozvoji, tj. zejména jistoty pro jejich obyvatele. V této věci předvídatelnost a jistota vyplývá zejména ze stabilizovaného koridoru územní rezervy VRT-ZR1, promítnuté do územních plánů, podle kterých se občané rozhodují např. o přestěhování do území, situování podnikatelských aktivit apod.

Podatel namítá, že není objektivně zdůvodněna potřeba odchýlit se od dlouhodobě stabilizovaného koridoru VRT-ZR1 a že tento zásah je neproporcionální, ve vztahu k dotčeným obcím a jejich obyvatelům.

Podle ustanovení § 18 odst. 1 a 2 stavebního zákona cit: *„(1) Cílem územního plánování je vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve* ***vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území*** *a který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích.*

(2) Územní plánování zajišťuje předpoklady pro udržitelný rozvoj území ***soustavným a komplexním řešením účelného využití a prostorového uspořádání území s cílem dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území****. Za tím účelem sleduje společenský a hospodářský potenciál rozvoje.“*

Podle § 19 odst. 2 stavebního zákona cit: „*Úkolem územního plánování je také posouzení vlivů politiky územního rozvoje, zásad územního rozvoje nebo územního plánu na udržitelný rozvoj území (§ 18 odst. 1). Pro účely tohoto posouzení se zpracovává* ***vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území****. Jeho součástí je také vyhodnocení vlivů na životní prostředí s náležitostmi stanovenými v příloze k tomuto zákonu, včetně posouzení vlivu na evropsky významnou lokalitu nebo ptačí oblast.*“ (zvýrazněno podatelem).

Podle rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 9. 2005, **čj. 1 Ao 1/2005 – 98 cit:** „*Za závěrečný krok algoritmu (testu) přezkum obsahu napadeného opatření obecné povahy z hlediska jeho proporcionality. Proporcionalitu soud vnímá dvěma způsoby – v jejím užším a širším smyslu. Proporcionalitou v širším smyslu soud chápe obecnou přiměřenost právní regulace. Mezi základní atributy právního státu patří přiměřenost práva a z tohoto důvodu je úkolem mimo jiné právě i soudní moci přispívat svojí rozhodovací činností k rozumnému uspořádání společenských vztahů. Soud se proto v rámci přezkumu souladu opatření obecné povahy se zákonem věnuje též otázkám, zda napadené opatření obecné povahy vůbec umožňuje dosáhnout sledovaný cíl (kritérium vhodnosti), zda opatření obecné povahy a sledovaný cíl spolu logicky souvisí a zda cíle nelze lépe dosáhnout jiným legislativním prostředkem (kritérium potřebnosti), zda opatření obecné povahy omezuje své adresáty co nejméně (kritérium minimalizace zásahů); v neposlední řadě soud také zkoumá, zda je následek napadeného opatření obecné povahy úměrný sledovanému cíli (kritérium proporcionality v užším slova smyslu).*

Podle rozsudku rozšířeného senátu NSS ze dne dne 21. července 2009 sp. zn. **1 Ao 1/2009 – 120** cit: *Podmínkou zákonnosti územního plánu, kterou soud vždy zkoumá v řízení podle § 101a a násl. s. ř. s., je, že veškerá omezení vlastnických a jiných věcných práv z něho vyplývající mají ústavně legitimní a o zákonné cíle opřené důvody a jsou činěna jen v nezbytně nutné míře a nejšetrnějším ze způsobů vedoucích ještě rozumně k zamýšlenému cíli, nediskriminačním způsobem a s vyloučením libovůle (zásada subsidiarity a minimalizace zásahu).*

Podatel je přesvědčen, že **návrh 5. AZUR není v souladu s výše uvedenou zásadou proporcionality.** Řešení zvolené návrhem 5. AZUR je dle názoru podatele v rozporu s kritériem vhodnosti a potřebnosti a kritériem minimalizace zásahů.

6. Neurčité a neproporcionální vymezení šíře koridorů

Návrh 5. AZUR stanoví šíři koridoru proměnnou, od 100 do 1200 m. Viz textová část výroku, bod 69a, 69b a 69c cit: „*Šířka koridoru je stanovena proměnná 100–1200 m tak, jak je zobrazeno v grafické části ve výkrese 2. Výkres ploch a koridorů, včetně ÚSES.*“.

Z grafické části 5. AZUR (výkres ploch a koridorů) pak sice je seznatelná v textové části stanovená proměnlivá šíře obou koridorů, nelze však z výkresu v měřítku 1:100 000 v žádném případě zjistit (lokalizovat), jaká konkrétní šíře koridoru má v určitém konkrétním místě „na trase“ být. A to může být poměrně zásadní s ohledem na stanovený rozptyl 100 až 1200 metrů. Tato skutečnost podle názoru podatele zakládá neurčitost a nepřezkoumatelnost 5. AZUR.

Stanovení takto širokého koridoru způsobuje podle názoru podatele **neproporcionální zásah do práv dotčených obcí a vlastníků dotčených pozemků a staveb**, zejména do práva vlastnického. Stanovení koridoru (navíc ve formě koridoru pro umístění veřejně prospěšné stavby) je výrazným zásahem do práv vlastníků dotčených nemovitých věcí, kteří nemohou s takto dotčenou nemovitou věcí nakládat (má charakter faktické stavební uzávěry), a to po velmi dlouhou dobu. A to při vědomí, že finální stavba bude mít dle závazné technické normy **šíři pouhých několik metrů**.

Stejně tak je v rozporu s ustanovením § 2 odst. 4 správního řádu, podle kterého správní orgán dbá, aby přijaté řešení bylo v souladu s veřejným zájmem a aby odpovídalo okolnostem daného případu, jakož i na to, aby při rozhodování skutkově shodných nebo podobných případů nevznikaly nedůvodné rozdíly.

Stanovení proměnné šíře o takto zásadním rozsahu podle názoru podatele není ani racionálně zdůvodněné.

Nejasně stanovená šíře koridoru vede nutně k **nesprávně vyhodnocenému zásahu do zemědělského půdního fondu a do pozemků určených k plnění funkce lesa, což v důsledku znamená nepřezkoumatelnost a tudíž nezákonnost vyhodnocení SEA a vyhodnocení na soustavu NATURA 2000.**

Navrhované koridory šířek od 200 m jsou srovnávány s územní rezervou VRT-ZR1 šířky 600 m. Kupříkladu u konfliktů s lokalit Natura 2000, které jsou uváděny jako jedny ze zásadních prvků pro záporné hodnocení varianty VRT-ZR1 vůči novým variantám. Výrazně užší šíře nově navrhovaného koridoru ŽD1-A dovoluje formálně obejít konflikt s lokalitou EVL Natura 2000 “Písčiny u Oleška”.

Naopak šíře územní rezervy původní varianty VRT-ZR1 600 m je zneužita a do negativních vlivů jsou zahrnuty i EVL jako např. “Borečský vrch” a hlavně “Kateřina - mokřad”, které by v případě šíře 200 m srovnatelné s variantou ŽD1-A by mohly být zcela mimo koridor.

EVL “Kateřina - mokřad” je udávána jako jeden ze zásadních důvodů pro negaci původní varianty VRT-ZR1, a to zcela účelově.

Podatel opět zdůrazňuje kontext ke stávajícímu koridoru územní rezervy VRT-ZR1. Ve vztahu k němu se jedná o zcela nepřiměřený zásah do dlouhodobě konstituovaných a upevňovaných právních vztahů v území, který logicky vzbuzuje o obyvatel nedůvěru a nejistoty vzhledem k jejich dlouhodobých plánům, postavených na platné územně plánovací dokumentaci kraje i jednotlivých obcí (tedy z jejich pohledu legitimně očekávatelných).

7. Nesprávně vymezené úkoly pro navazující územní plánování

V bodu 69 jsou stanoveny podmínky, který se vztahují k navazujícím územně plánovacím procesům. **Na obce je tak při přípravě jejich územního plánu přenášena povinnost řešit otázky, ke kterým buď nemají vůbec kompetenci, nebo nemají odbornou ani finanční kapacitu, případně již v této fázi schvalování je nebude možné uspokojivě řešit**. Většina územních plánů obcí v koridoru záměru je zároveň již schválena, s návrhem nepočítají ani v jedné variantě a obce nebudou pořizovat změny ÚP „pouze“ z důvodů takto

stanovených úkolů. Změny všech územních plánů by musel hradit oprávněný investor nebo Ústecký kraj.

Zakotvené úkoly prokazují, že pořizovatel nedostatečně prověřil, zda stavbou nedojde k překročení limitů odpovídajících dostatečné a přiměřené ochraně veřejných zájmů (na veřejném zdraví, životním prostředí a ochraně přírody a krajiny). Stanovené úkoly jsou nesmyslně „salámovým řešením“ delegovány na nejnižší jednotky výkonu veřejné správy, přičemž však není reálné dělat např. posouzení vlivů na veřejné zdraví v každé obci při přípravě územního plánu v odpovídající kvalitě a rozsahu a s požadovanými reálnými výsledky předpokládaných opatření. Návrh 5. AZUR vůbec nevyhodnocuje, zda záměr je i přes výše uvedená obecně formulovaná opatření realizovatelný. **Jeho zjevným cílem je prosadit předem mimoprocesně vybraný koridor do příslušné ÚPD co nejrychleji (viz zkrácený postup pořizování) za každou cenu.**

Postup pořizovatele je proto v rozporu se se zásadou zákonnosti (§ 2 odst. 1 správního řádu), zásadou minimalizace zásahů do práv a zájmů (§ 2 odst. 3 správního řádu), zásadou souladu s veřejným zájmem (§ 2 odst. 4 správního řádu), zásadou povinnosti zjistit všechny okolnosti důležité pro ochranu veřejného zájmu (§ 3 ve spojení s § 50 odst. 3 správního řádu) a zásadou hospodárnosti řízení (§ 6 odst. 2 správního řádu). Takový postup je též v rozporu s povinností posouzení a vyhodnocení vlivů koncepce, včetně kumulativních a synergických vlivů, již na úrovni zásad územního rozvoje dle konstantní judikatury Nejvyššího správního soudu (např. rozsudky **č.j. 8 Ao 2/2010-644 a č. j. 7 Ao 7/2010 – 133**).

Postup pořizovatele AZUR je též **v rozporu s cíli a úkoly územního plánování dle § 18 a 19 stavebního zákona**, zejména s cílem vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území, zajišťovat předpoklady pro udržitelný rozvoj území soustavným a komplexním řešením účelného využití a prostorového uspořádání území s cílem dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území, chránit krajinu jako podstatnou složku prostředí života obyvatel a základ jejich totožnosti a prověřovat a posuzovat potřebu změn v území, veřejný zájem na jejich provedení, jejich přínosy, problémy, rizika s ohledem například na veřejné zdraví, životní prostředí, geologickou stavbu území, vliv na veřejnou infrastrukturu a na její hospodárné využívání.

Podle ustanovení § 18 odst. 1 stavebního zákona cit: „*Cílem územního plánování je vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území*". **Tento zákonný požadavek jasně vyžaduje posoudit realizovatelnost navrhovaných staveb již v rámci v VVURÚ (SEA) k AZUR.**

Při překročených veřejnoprávních limitech využití území musí být již na úrovni AZUR prokázáno, že definovanými opatřeními dojde i s očekávaným příspěvkem záměru k snížení nadlimitního stavu na limitní úroveň a tedy k nápravě stávajícího nezákonného stavu. Pouze za předpokladu, že se řádným posouzením kumulativních a synergických vlivů prokáže (při užití korektivu § 13 zákona č. 17/1992 Sb.), že navržená územně plánovací opatření povedou k podlimitnímu stavu, může být záměr považován za akceptovatelný.

K tomuto posouzení však v rámci návrhu 5. AZUR nedošlo.

8. Absence kompenzací a kompenzačních opatření pro obce

Kompenzační opatření jsou nejdůležitější částí – závěrem SEA po shrnutí všech aspektů dopadů záměru na všechny tři pilíře udržitelného rozvoje území (URÚ). Jak vyplývá z jednotlivých námitek podatele a dalších obcí, nejsou tyto závěry ani kompenzační opatření dostatečně definovány.

Podatel požaduje zrušení všech tří návrhových koridorů. Obecně k tomu uvádí, že konkrétní kompenzační opatření musí v souladu s platnými právními předpisy vycházet z reálné a pravdivé analýzy a hodnocení SEA. To se v daném případě bohužel nestalo, viz níže uvedené námitky v části B.

9. Nesplnění usnesení zastupitelstva Ústeckého kraje č. 018/13Z/2022

Usnesení zastupitelstva Ústeckého kraje č. 018/13Z/2022 ve věci 8.1 Návrh na aktualizaci Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje – vymezení koridoru pro nové železniční spojení Praha – Drážďany v části B) podmínilo pořizování 5. AZUR cit: „*prověření předložených variant současným posouzením koridoru územní rezervy VRT - ZR1 z hlediska vlivu na udržitelný rozvoj území, které bude nedílnou součástí návrhu aZÚR ÚK.*“.

Podatel namítá, že výše citovaná podmínka splněna nebyla. Posouzení koridoru územní rezervy VRT - ZR1 je provedeno zcela formalistickým a povrchním způsobem, se záměrným zdiskreditováním této varianty (viz např. námitka k šíři koridoru a hodnocení na soustavu NATURA 2000, ale i námitky k posouzení vlivů na jednotlivé složky ŽP).

10. Nevhodnost pořizování návrhu zkráceným postupem

Podatel je přesvědčen, že zcela jistě není na místě, aby byl využit zkrácený postup pořizování aktualizace zásad územního rozvoje dle § 42a stavebního zákona. Pro tento postup nejsou v případě tak zásadní liniové stavby dány žádné věcné důvody, návrh je třeba posoudit ve standardním režimu dle § 42 stavebního zákona.

Požadavek na „standardní postup“ podatel a zástupci jednotlivých obcí uplatňovali jak v rámci pracovní skupiny, tak následně při projednávání.

Podatel je přesvědčen, že zkrácený postup pořizování nepřinese žádnou úsporu času, ale naopak zásadní problémy, z důvodu vynechání některých nástrojů standardního procesu.

B. Námitky k VVURÚ a SEA

1. Obcházení celostního posouzení vlivů VRT, chybí SEA na část trasy

Podatel namítá, že právě v důsledku vynechání Územního rozvojového plánu jako celorepublikového územně plánovacího nástroje dochází mimo jiné i k obcházení celostního posouzení VRT Praha – hranice ČR, jehož je koridor vymezený v 5. AZUR (a 10. AZUR Středočeského kraje) součástí, jako celku. K tomu viz námitka výše v části A.

Koridor VRT Praha – Drážďany je koridorem republikového, resp. mezinárodního významu, jedná se o páteřní součást celorepublikového záměru VRT. Podatel namítá, že posuzování vlivů takového záměru nelze štěpit na izolované posouzení na území jednotlivých krajů. Je nutné jej posuzovat celostně jako celou soustavu VRT. Opačný přístup by znamenal nezákonnou praktiku typu salami-slicing.

Součástí Politiky územního rozvoje takové posouzení není a být nemůže, neboť v PUR jsou koridory VRT vymezeny pouze spojnicemi bodů. Konkrétní koridor není vymezen a nemůže tedy být posouzen z hlediska vlivů.

Vymezení koridoru VRT v návrhu 5. AZUR pouze na základě PUR, bez vymezení v nadřazeném (celostátním) ÚRP, považuje podatel za porušení povinnosti celostního posouzení vlivů záměru VRT a koridoru VRT.

Součet obou dílčích posouzení SEA na úrovní 10. AZUR Středočeského kraje a 5. AZUR Ústeckého kraje nedokáže posoudit vlivy záměru jako celek.

Podle čl. 3 odst. 2 písm. a) směrnice 2001/42/ES podléhají posuzování vlivů na životní prostředí plány, programy a koncepce, mimo jiné v sektoru „dopravy“ a/nebo „územního plánování“ a které „stanoví rámec pro budoucí schvalování záměrů“ uvedených zejména v příloze I směrnice 2011/92/EU. Tam je v bodu 7 písm. a) zařazen mimo jiné záměr na „výstavbu dálkových železničních tratí“.

Výše citovaná ustanovení směrnice jsou transponována do ust. § 10a odst. 1 písm. a) a § 10a odst. 2 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Na základě výše uvedeného je třeba u koncepce, která stanoví „rámec pro budoucí schvalování záměrů“, posoudit vlivy na životní prostředí v souvislosti s (celým) „rámcem“ pro schválení (celého) záměru. Takže pokud je při plánování (celý) rámec pro určitý záměr rozdělen do několika dílčích koncepcí a v nich do několika dílčích (omezených) rámců, pak při posuzování dílčích koncepcí nestačí posoudit izolovaně jen dílčí (omezený) rámec pro část záměru, ale je nutné posoudit (celý) rámec pro (celý) záměr.

V důsledku výše uvedeného tak absentuje rovněž posouzení celého systému Rychlých spojení dle Program rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR schváleným vládou ČR dne 22. 5. 2017, a to z hlediska negativních kumulativních a synergických vlivů spolu s dálniční sítí (zde především dálnice D8, viz níže) na fragmentaci krajiny a snížení její prostupnosti.

2. Nesplnění požadavků stanoviska MŽP z 18. 1. 2022

Ministerstvo životního prostředí (dále též „MŽP“) vzneslo ve stanovisku k potřebě posouzení návrhu obsahu 5. AZUR z hlediska vlivů na životní prostředí ze dne 18. 1. 2022 č. j. MZP/2021/710/5835 podrobnější požadavky na obsah a rozsah vyhodnocení SEA.

Podatel je přesvědčen, že vyhodnocení SEA **neodpovídá požadavkům, uvedeným ve výše zmíněném stanovisku MŽP ze dne 18. 1. 2022 č. j. MZP/2021/710/5835.**

Zcela zásadní je podle názoru podatele nesplnění požadavku MŽP jednotlivé varianty porovnat a dát jim pořadí. V kapitole 2.1.3. II.A Odůvodnění se píše, že to nelze, neboť v dané míře podrobnosti mezi nimi nejsou výrazné rozdíly. **V II.A je v závěru pořadí udělané a nedává smysl – neuvažují, že by ZR1 mohla být ponechaná**. Ve většině parametrů vychází všechny varianty srovnatelně. VRT-ZR1 zabírá více zemědělského půdního fondu (a to kvůli šíři koridoru), nezasahuje do Labe, je výhodnější pro kulturní dědictví. Tabulka na s. 49 je zavádějící – v bodě o kulturním dědictví je "schováno", že VRT-ZR1 vyhrála. Za srovnatelné je považován i hluk a vibrace, ale v hodnocení nových variant jsou zásadní chyby (viz níže).

V hodnocení chybí např. splnění priority rychlosti VRT nebo porovnání dojezdových časů – na jednu stranu se dokument odvolává na nízkou míru podrobnosti, na druhou stranu je varianta VRT-ZR1 odmítána z důvodů na mnohem vyšší úrovni podrobnosti.

Ohledně nesplnění požadavku MŽP se jedná zejména o tyto kapitoly:

<u>Požadavek MŽP:</u>

1. ***U všech navržených variant koridoru pro VRT na území kraje požadujeme jednotlivě vyhodnotit vliv na všechny složky životního prostředí, veřejné zdraví a obyvatelstvo.***

Nesplnění tohoto požadavku MŽP vyplývá z níže uvedené kapitoly 4 – nesprávnost vyhodnocení SEA. Podatel k tomu dále výslovně uvádí:

Z důvodu nízké podrobnosti nejsou hodnoceny některé parametry detailněji, ne vždy na to ale je upozorněno jako na riziko.

SEA uvádí, že podkladem pro vymezení koridoru byly některé studie. K tomu podatel zdůrazňuje, že všechny jmenované studie se týkají jen částečně modré varianty ŽD1-A, červená varianta ŽD1-B vznikla při dokončování Studie proveditelnosti, zelená varianta ŽD1-C vznikla až později. Varianta "H" (Hausenblasova) je výrazně víc prověřená, vychází z dříve prověřených tras ve Studii proveditelnosti a další studie pan Hausenblas nechal dopracovat.

Dopad bude pro místní obyvatele značný, a protože existuje i aktuálně platná varianta i možnost varianty H, která se přiklání k dálnici D8 jako liniové stavbě, **nelze souhlasit se závěry SEA, že jsou tyto varianty optimální a s minimalizovaným negativním dopadem**. Vliv jednoznačně nelze označit za nevýznamný.

Celá SEA zcela opomíjí fakt, že zde má být VRT vedena z významné části po estakádách.

Na str. 141 SEA uvádí cit: „*Flóra a fauna (dále biologická rozmanitost a migrační propustnost) (...) Důvodem je jednak skutečnost, že značná část trasy koridoru je vedena pod zemí tunelem a že v částech vedených na povrchu se nepředpokládá kolize záměru s významnými biotopy rostlin a živočichů.*"

K tomu podatel vznáší námitku, že **u migrační propustnosti SEA řeší pouze velké savce, což je v rozporu se zadáním MŽP.**

<u>Požadavek MŽP:</u>

2. Důsledně vyhodnotit vliv jednotlivých variant koridorů pro VRT na veřejné zdraví obyvatel (včetně vlivů na lidská sídla s důrazem na hluk, pohodu obyvatelstva a další determinanty). Za tím účelem MŽP doporučuje, aby se na zpracování příslušné části vyhodnocení SEA podílela osoba s osvědčením odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví vydaným Ministerstvem zdravotnictví.

SEA uvádí cit: „*Vlivy na veřejné (lidské) zdraví byly hodnoceny zejména z hlediska možných dopadů z hlediska hluku, vibrací a kvality ovzduší. Hodnocení bylo provedeno nejenom na tyto faktory složek životního prostředí, ale rovněž i s ohledem na možné dopady vnímání kvality života v území jeho obyvateli, kam patří ovlivnění celkového stavu území, pohody bydlení, průchodnosti území, nebo dopravní bezpečnosti. Všechny tyto vlivy jsou vyhodnoceny jak u jednotlivých variant koridoru VRT, tak u koncepce jako celku, a to v kapitole 6 SEA. Jednotlivé problematické části hodnocení týkající se veřejného zdraví byly konzultovány s osobou vlastnící osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví, tato osoba se ale na zpracování SEA přímo nepodílela.*"

Podatel namítá, že výše uvedené tvrzení není pravdivé. Dopady na vnímání kvality života, pohodu bydlení atd. SEA **pouze zmínila jako možný faktor ovlivňující veřejné zdraví** (Kapitola 4, p. 105). U toho je uvedeno jen cit: „*U hodnocené koncepce mohou být vlivy potenciálně lokálně významné, a to negativní především z hlediska působení hlukové zátěže z provozu na předmětné trati, ale i pozitivní, z hlediska snížení hlukové zátěže podél stávající*

silniční sítě, jejíž dopravní zatížení se realizací záměru VRT sníží." **To nelze považovat za důsledné vyhodnocení ve smyslu požadavku MŽP.**

Požadavek MŽP:

3. ***V rámci vyhodnocení vlivů na životní prostředí AZÚR ÚK požadujeme provést vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů. V této souvislosti poukazujeme např. na rozsudek NSS 1 Ao 7/2011 – 526, kterým byly zrušeny Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje. Vyhodnocení těchto vlivů na životní prostředí je třeba zpracovat jak na úrovni konkrétního navrženého koridoru pro všechny varianty VRT, tak i s ohledem na širší vztahy a vazby v souvislosti se stavem v území a se záměry v území schválenými k realizaci či záměry uvažovanými (rozsudek NSS 4 Aos 1/2013 – 133). Tam, kde budou zjištěny potenciální negativní kumulativní nebo synergické vlivy, je nutné navrhnout kompenzační opatření a případný monitoring těchto potenciálních vlivů.***

Požadavek MŽP na řádné vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů není splněn, jak vyplývá z kapitoly 3 níže.

Požadavek MŽP:

5. V případě identifikace možných negativních vlivů návrhu AZÚR ÚK na ZCHÚ, zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů, biodiverzitu, významné krajinné prvky, ÚSES a další chráněné složky životního prostředí navrhnout ve vyhodnocení SEA opatření k předcházení, vyloučení, snížení či kompenzaci těchto negativních vlivů a opatření zajišťující migrační prostupnost území pro živočichy.

SEA uvádí cit: „*Opatření pro minimalizaci k předcházení, vyloučení nebo snížení negativních vlivů jednotlivých variant na soustavu zvláště chráněných území a opatření zajišťující migrační prostupnost území pro živočichy jsou uvedena pro jednotlivé varianty v kapitole 8. SEA a kapitole 11. SEA.*"

V Kapitole 8 jsou však pouze vyjmenované požadavky na minimalizaci negativních dopadů. **Chybí posouzení reálnosti minimalizace či porovnání s nulovou variantou**. V kapitole 11 (str. 202) a ve shrnutí v kapitole 12 (str. 211) pouze stanoveno, že byly/budou požadavky zohledněny. **To nelze považovat za dostačující pro relevantní posouzení vlivů a splnění požadavku MŽP.**

Požadavek MŽP:

7. Požadujeme zajistit, aby v případě zjištění negativního vlivu koridoru VRT na funkční způsobilost systému ekologické stability plnit očekávané funkce byla současně rámcově vyhodnocena možnost případné změny nebo úpravy vymezení ÚSES v zájmu eliminace nebo minimalizace negativních vlivů. (K problematice posuzování vlivů na ÚSES považujeme za potřebné doplnit, že současně s upřesňováním koridoru pro plánovanou dopravní stavbu v rámci územního plánování na úrovni obcí je nezbytné upřesňovat vymezení skladebných částí ÚSES všech hierarchických úrovní, a to tak, aby byly zohledněny širší územní souvislosti a systémové návaznosti a aby v budoucnu mohl být v území pokud možno zajištěn jak veřejný zájem na dopravní obslužnosti, tak veřejný zájem na ochraně a vytváření ÚSES podle § 4 odst. 1 zákona o ochraně přírody a krajiny).

SEA uvádí cit. „*Opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na ÚSES jsou součástí kapitoly 8.*"

Dle názoru podatele nejsou vyjmenovaná opatření dostatečná, ale pouze velmi formálního rozsahu, v rozporu s požadavkem MŽP.

Požadavek MŽP

12. Požadujeme vyhodnotit, zda je na území kraje v potřebném množství a rozsahu vymezeno dostatek povrchových ploch pro jejich dočasné a trvalé deponování. V případě, že tomu tak není, požadujeme, aby byly v rámci aktualizace takové plochy vymezeny, a to s využitím v maximální možné míře pro dočasné deponie plochy stávajících brownfieldů a pro trvalé ukládání objekty s ukončenou nebo pokročilou fází roztěženosti vhodné k následné či průběžné rekultivaci. (V souvislosti s následnou realizací stavby a hospodárným využitím výkopových materiálů (rubaniny) vznikajících ražbou tunelů, jejichž celkový objem se na území kraje bude pohybovat v řádů mnoha milionů m3 (pro příklad jen na české straně Krušnohorského tunelu v délce necelých 12 km vznikne podle odhadů DB NETZ pro připravované územní řízení více než 1,2 mil. m3 rubaniny). Cílem těchto opatření je minimalizace záboru zemědělské a lesní půdy jak během realizace trati, tak po jejím ukončení. V souvislosti s nakládáním s výkopovými materiály (rubaninou) upozorňujeme, že rozsah těchto opatření se mj. odvíjí od maximálně možného využití takto získaného materiálu v hospodářském cyklu nebo v případě, že nebude svými technickými parametry vyhovovat těmto účelům, jeho využití pro účely sanace a rekultivace území dotčeného těžbou).

SEA uvádí cit. „*Konkrétní požadavky na prostorové uspořádání stavby VRT, včetně podmínek provádění stavby v rámci koridoru je nutno řešit v nižších stupních projektové přípravy, s ohledem na zajištění stavebně-technických nároků stavby. Předmětem ZÚR nemohou být náležitosti projektové dokumentace dopravních staveb (vyhláška č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb a vyhláška č. 146/2008 Sb., o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb)*.“

Uvedený požadavek MŽP tedy není splněn. Podatel je přesvědčen, že již na úrovni ZUR a v jeho obecnosti, je požadavek MŽP splnitelný. Požadavek směřoval k posouzení možnosti zajištění dostatku povrchových ploch pro dočasné a trvalé deponování rubaniny. Ta je předpokládána v ohromném množství. Jedná se o aspekt, který má zásadní vliv na posouzení vlivů na životní prostředí a zdraví obyvatel (doprava, hluk, ovzduší, krajinný ráz atd.) a musí k jeho posouzení dojít již na úrovni ZUR.

Požadavek MŽP:

14. Ve vztahu k celému koridoru trati pro VRT (ve všech jeho variantách) vedeného na území kraje dále požadujeme vyhodnotit, zda je vymezeno v dotčeném území dostatek ploch vhodných pro těžbu surovin využitelných pro následnou realizaci stavby. U ploch, které se nacházejí mimo území kraje, a budou také sloužit k těmto účelům, požadujeme uvést jmenný odkaz na tyto plochy (ložiska nerostných surovin popřípadě, jsou-li již stanoveny dobývací prostory). (Proto již v rámci zásad územního rozvoje je nezbytné upozornit, že s ohledem k technickým požadavkům následné stavby, které budou v určitých parametrech velmi vysoké, musí být suroviny pro realizaci stavby zajištěny v dostatečném množství a také kvalitě).

SEA uvádí cit. „*Předmětem 5aZÚR ÚK není vyhodnocení ploch vhodných pro těžbu surovin využitelných pro následnou realizaci stavby ani bilance stavebních hmot, toto je předmětem projektové přípravy v následujících stupních projektové dokumentace, včetně projektové EIA.*“

Uvedený požadavek MŽP tedy není splněn. Podatel je přesvědčen, že již na úrovni ZUR a v jeho obecnosti, je požadavek MŽP splnitelný. Požadavek směřoval k posouzení

existujících ploch vhodných pro těžbu surovin využitelných pro následnou realizaci stavby. Tato potřeba je předpokládána v ohromném množství. Jedná se o aspekt, který má zásadní vliv na posouzení vlivů na životní prostředí a zdraví obyvatel (doprava, hluk, ovzduší, krajinný ráz atd.) a musí k jeho posouzení dojít již na úrovni ZUR.

Požadavek MŽP:

18. Požadujeme, aby posuzovatel v rámci vyhodnocení vlivů aktualizace na životní prostředí vypracoval závěry a doporučení včetně stanovení pořadí variant koridoru pro VRT z hlediska jejich přijatelnosti dopadů na životní prostředí a veřejné zdraví. Dále požadujeme, aby návrh stanoviska MŽP k návrhu AZÚR ÚK obsahoval uvedení zejména jasných výroků, zda lze z hlediska potenciálních negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví:

- ***s danou variantou koridoru pro VRT souhlasit nebo souhlasit s podmínkami včetně jejich upřesnění, anebo nesouhlasit***
- ***s aktualizací jako celkem souhlasit nebo souhlasit s podmínkami a požadavky včetnějejich upřesnění, anebo nesouhlasit.***

SEA uvádí cit: „*Součástí kapitol 11 a 13 SEA jsou závěry a doporučení a návrh stanoviska MŽP, včetně stanovení podmínek pro uplatnění dané varianty, nebo odůvodnění, proč je navrženo s variantou nesouhlasit. Rovněž je zde uvedeno, zda je možné s návrhem 5aZÚR ÚK jako celkem souhlasit.*“

Podle kap. 13 pak cit. „*Všechny tři varianty koridoru, které jsou předmětem řešení návrhu 5. Aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje pro veřejné projednání dle § 42b zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, jsou z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví srovnatelné a přípustné.*“.

Podatel namítá, že tato zcela zásadní kapitola je zpracována naprosto nedostatečným způsobem, požadavek MŽP nebyl splněn. Chybí pořadí variant, celé hodnocení je příliš obecné, vedeno zjevnou snahou umožnit výběr všech tří variant ze strany pořizovatele, a nediskvalifikovat žádnou z návrhových variant z hlediska posouzení SEA. Takový přístup je ale nepřijatelný. **Z posouzení je zcela jednoznačné, že rozdíl mezi variantami je, a to poměrně zásadní (např. při zásahu do obydlených území), a zpracovatel SEA byl povinen v souladu s požadavkem MŽP stanovit doporučené pořadí variant. Závěr SEA, že všechny tři varianty jsou srovnatelné, neodpovídá provedenému posouzení, nemá oporu v podkladech a je zcela chybný.**

Podatel dále namítá, že nebyla do posouzení zahrnuta a nebylo stanoveno pořadí variant i pro variantu rušeného koridoru územní rezervy VRT-ZR1.

3. Absence posouzení kumulativních a synergických vlivů

Podle rozsudku Nejvyššího správní soudu ze dne 21. 6. 2012 č.j. 1 Ao 7/2011 – 547: „*Účel zahrnutí požadavku na **posouzení kumulativních a synergických vlivů** zásad územního rozvoje sledovaný zákonodárcem vyplývá z již výše provedeného rozboru. Pouhé izolované posouzení vlivů různých záměrů umístěných nedaleko od sebe by mohlo vést k naplánování a následně k realizaci záměrů, jež ve svém souhrnu mají značně negativní vliv na jednotlivé složky životního prostředí. Proto zákonodárce již ve fázi koncepčního plánování záměrů uložil jako úkol územního plánování prověřit též možné kumulativní a synergické vlivy záměrů na životní prostředí. V této fázi je totiž ještě reálně možné plánované záměry změnit, upravit nebo od nich zcela upustit a zabránit tak nevratným škodám na životním prostředí.*

Hodnocení CEA (posuzování kumulativních a synergických vlivů na životní prostředí) je povinnou součástí hodnocení SEA. ***Obsah tohoto hodnocení*** *vyplývá z přílohy stavebního zákona a z přílohy I směrnice SEA a musí zahrnovat alespoň* ***popis vhodné metodologie, zjištění a popis stavu životního prostředí a složek, které by mohly být negativně ovlivněny, identifikaci a popis možných kumulativních a synergických vlivů, posouzení těchto vlivů (zejména zhodnocení jejich předpokládaných dopadů na složky životního prostředí a učinění závěru, zda jsou dopady akceptovatelné, případně za jakých podmínek), vymezení kompenzačních opatření a stanovení pravidel monitorování kumulativních a synergických vlivů****. V rámci hodnocení CEA je zpracovatel povinen postupovat vždy v souladu se zásadou předběžné opatrnosti – vycházet z nejhorší možné varianty a zohlednit i takové plánované záměry (činnosti), jejichž realizace je v budoucnu nejistá.“ (*zvýrazněno podatelem).

Podle názoru podatele **nelze** předložené dokumenty k 5. AZUR (zejm. SEA) v žádném případě **považovat za vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů** ve smyslu právních předpisů a judikatury Nejvyššího správního soudu.

Podatel rovněž zdůrazňuje rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 20. 5. 2010, **č.j. 8 Ao 2/2010 – 644,** podle kterého v části III.3.4.B. „*Navrhovatelům je třeba přisvědčit, že z citovaných ustanovení plyne povinnost posoudit koncepci i z hlediska kumulativních a synergických vlivů.*“ V tomto rozsudku Nejvyšší správní soud uvádí, že pořizování zásad územního rozvoje **lze považovat za optimální moment, kdy by mělo docházet k posouzení kumulativních a synergických vlivů záměrů zamýšlených v koncepci na jednotlivé složky životního prostředí.** Při přijímání zásad územního rozvoje je totiž ještě reálně možné efektivně se zabývat variantami řešení a reagovat tak na případná zjištění týkající se synergického působení jednotlivých záměrů. Chybějící posouzení odpovídající bodu 5) přílohy stavebního zákona, resp. bodu f) přílohy č. 1 SEA směrnice, tedy podle Nejvyššího správního soudu představuje podstatné procesní pochybení zpracovatele.

Podobně v rozsudku ze dne 25. 11. 2009, č.j. **3 Ao 1/2007 – 210 NSS** judikuje, že „*Smyslem posuzování vlivů koncepcí je posoudit vlivy plánů a programů na životní prostředí ještě v průběhu jejich přípravy tak, aby nedocházelo zbytečně ke škodám na životním prostředí, resp.* ***aby bylo ještě před definitivním schválením koncepce*** *možné kompetentně rozhodnout o tom, která(é) z možností řešení připadajících v úvahu předpokládají šetrnější přístup k životnímu prostředí a které přístup méně šetrný.“* (zvýrazněno podatelem).

Hodnocení podle názoru podatele **neposuzuje kumulativní a synergické vlivy záměru 5. AZUR se záměry:**

- **dálnice D8:** koridor vymezený v 5. AZUR vede značnou část trasy (ve všech variantách) v souběhu s dálnicí D8. V okolí dálnice D8 jsou vysoké úrovně hlukového znečištění, **na některých místech i prokazatelně překračovány hlukové limity již v současné době**;

- **páteřní železniční trať č. 090, trať č. 072 a tratě č. 095 a 096** na Podřipsku. Právě v křížení a souběhu s těmito stavbami a stavbou dálnice D8 bude docházet k největším synergickým a kumulativním vlivům, které jsou opomíjeny.

- **terminálu Roudnice a terminálu Ústí nad Labem:** Jak uvedeno na jiném místě těchto námitek, podatel zdůrazňuje, že záměr vyvolá zvýšenou a přesměrovanou dopravu k terminálům, ta není vůbec posouzena. Podatel opakuje svou námitku z kapitoly 3, že terminál VRT Roudnice není v 5. AZUR vůbec popsán, natož posouzen. Přitom z logiky věci vyvolá významnou dodatečnou dopravu k terminálu a od něj. To samé platí pro terminál Ústí nad Labem.

- další lokální záměry v území, zejm. na území msta Ústí nad Labem, které jsou významným zdroje znečišťování ovzduší a hluku atd.

- další záměry, které jsou uvedeny v konkrétních námitkách jednotlivých obcí pro jejich území.

Záměr vymezený v 5. AZUR by měl významné kumulativní a synergické vlivy se všemi výše uvedenými záměry. Zejména se to týká problematické stránky nárůstu hlukové zátěže a znečištění ovzduší, které z důvodu značného nárůstu dopravního zatížení (individuální osobní i nákladní dopravou) by všechny uvedené záměry přinesly.

Pořizovatel se pouze pokusil o formální splnění požadavku na vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů, nejedná se však o vyhodnocení věcné a adekvátní judikatorním požadavkům.

Vyhodnocení kumulativních vlivů také neobsahuje způsoby monitoringu identifikovaných vlivů v budoucnu.

4. Nesprávnost vyhodnocení SEA

a. obecně k hodnocení variant + stávající rezervy

Z veřejného projednání vyplynula pro podatele a další osoby šokující informace, že zpracovatel dokumentace 5. AZUR ani zpracovatel SEA nevědí, že ve většině řešeném úseku, od Křešic přes Ústí nad Labem, **je trasa rychlého spojení koncipována pro kombinovanou dopravu osobní i nákladní.** Zpracovatel nevidí rozdíl mezi průjezdem 150 nákladních vlaků denně a průjezdu 20 osobních vlaků denně, což je nepřijatelné. Vyhodnocení SEA, zejména pak synergické a kumulativní vlivy souběhu se stávající dopravní infrastrukturou, tak **nemohou být ani rámcově správně vyhodnoceny, posouzení této skutečnosti tam zcela absentuje.**

Jak je uvedeno výše v části A., z návrhu 5. AZUR pak zcela jasně vyplývá varianta preferovaná oprávněným investorem. Ze zcela nedostatečné dokumentace modré varianty je zřejmé, že oprávněný investor s touto variantou nepočítá a tak ji „odfláknul“. Například nedošlo ke zpracování podélného profilu modré varianty a z výkresu "situace" nejsou patrné valy ani zářezy. Nemohlo tedy proběhnout adekvátní vyhodnocení vlivu této varianty na podzemní a povrchové vody, stejně jako na obyvatelstvo a přírodu a krajinu.

Zcela nedostatečné porovnání tří variant s trasou původní je zásadním nedostatkem návrhu 5.AZUR.

Z veřejného projednání vyplynulo, že zpracovatelé nebyli na místě kritických střetů se zástavbou a prvky ÚSES, měřítko ZÚR je pro zpracovatele pouze čarou v mapě. Střety s prvky ÚSES a vliv na obyvatele má být podle vyjádření zpracovatele řešen nesnadno pomocí technických a projektových opatření. **Základní opatření k eliminaci střetů se zastavěnými územími a s hodnotnými přírodními celky, opatření urbanistická, v návrhu 5. AZUR nejsou využita.** Urbanistická opatření využíval nesrovnatelně lépe původní koridor územní rezervy VRT-ZR1 v platných ZÚR.

U jednotlivých kritérií se hodnocení vyrovnaně střídá (kdyby se převedlo na body, tak vyjde stejně bodů u původní varianty i nových návrhových). Výsledné hodnocení je tedy zcela nepochopitelné a nepřezkoumatelné. Modrá varianta ŽD1-A má 100 %, zelená varianta ŽD1-C 95 %, červená varianta ŽD1-B o něco méně a původní stabilizovaná 40 %. Z porovnání stejně tak, jako z krajem objednaného „posudku“ T-planu, je zcela zřejmé, která z variant je preferovaná a se kterou investor vlastně ani nepočítá. Zásadní je však dle podatele **absolutní absence porovnání se stávající trasou VRT-ZR1, která je v ZÚR dlouhodobě zakotvená**

a jako taková je jediná reálná jak z hlediska „průchodnosti“ územím, tak z hlediska možného projednání a tedy i potřebného časového horizontu.

Pro rozhodování o jednotlivých variantách tedy podle názoru podatele chybí adekvátní podklady a rovnocenné porovnání všech čtyř existujících variant. Pořizování a schvalování 5. AZUR je tak stiženo zásadním deficitem.

Podatel namítá, že v návrhu absentuje jak zdůvodnění potřebnosti a samotné posouzení vhodnosti konkrétních návrhových variant ŽD1-A, ŽD1-B a ŽD1-C, tak posouzení důvodu pro zrušení dosavadního stabilizovaného koridoru územní rezervy ZR 1.

b. k jednotlivým klíčovým složkám

i. hluk, vibrace, vliv na obyvatelstvo

Podle ustanovení § 11 zákona č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, ve znění pozdějších předpisů, *nesmí být území zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení*.

Podle ustanovení § 12 odst. 1 téhož zákona určují *přípustnou míru znečišťování životního prostředí mezní hodnoty stanovené zvláštními předpisy; tyto hodnoty se stanoví v souladu s dosaženým stavem poznání tak, aby nebylo ohrožováno zdraví lidí a aby nebyly ohrožovány další živé organismy a ostatní složky životního prostředí.*

Podle odst. 2 téhož ustanovení *musejí být mezní hodnoty stanoveny s přihlédnutím k možnému kumulativnímu působení nebo spolupůsobení znečišťujících látek a činností.*

Ustanovení § 13 zákona č. 17/1992 Sb. stanoví, že *lze-li se zřetelem ke všem okolnostem předpokládat, že hrozí nebezpečí nevratného nebo závažného poškození životního prostředí, nesmí být pochybnost o tom, že k takovému poškození skutečně dojde, důvodem pro odklad opatření, jež mají poškození zabránit.*

S těmito obecnými ustanoveními zákona o životním prostředí souvisí mimo jiné i cíle a úkoly územního plánování, vymezené obecně v ustanovení § 18 a konkrétněji v ustanovení § 19 stavebního zákona. Podle § 18 odst. 1 patří mezi *cíle územního plánování mimo jiné vytváření předpokladů pro výstavbu a udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území.*

Podle § 19 odst. 1 písm. c) stavebního zákona patří k *úkolům orgánů územního plánování prověřovat a posuzovat potřebu změn v území s ohledem na veřejné zdraví a životní prostředí, podle písm. m) vytvářet podmínky pro ochranu území podle zvláštních právních předpisů před negativními vlivy záměrů na území*.

Vyhláška č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území v § 20 odst. 1 nařizuje v souladu s cíli a úkoly územního plánování a s ohledem na souvislosti a charakter území vymezovat pozemky, stanovovat podmínky jejich využívání a umísťovat stavby tak, aby nedocházelo ke zhoršování kvality prostředí a hodnoty území.

Vyhláška č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech a územně plánovací dokumentaci požaduje, aby *územně analytické podklady (ty jsou základním podkladem pro vydávanou územně plánovací dokumentaci), zjistily a vyhodnotily limity využití území a určily problémy, kterými mohou být urbanistické, dopravní a hygienické závady, vzájemné střety záměrů a střety těchto záměrů s limity využití území.*

Velmi konkrétně pak míru únosného zatížení území či limity území stanoví předpisy

o ochraně veřejného zdraví, zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Podle ustanovení § 30 odst. 1 zákona o ochraně veřejného zdraví *osoba, která používá, popřípadě provozuje stroje a zařízení, které jsou zdrojem hluku nebo vibrací, provozovatel letiště, vlastník, popřípadě správce pozemní komunikace, vlastník dráhy a provozovatel dalších objektů, jejichž provozem vzniká hluk (dále jen "zdroje hluku nebo vibrací"), jsou povinni technickými, organizačními a dalšími opatřeními v rozsahu stanoveném tímto zákonem a prováděcím právním předpisem zajistit, aby hluk nepřekračoval hygienické limity upravené prováděcím právním předpisem pro chráněný venkovní prostor, chráněné vnitřní prostory staveb a chráněné venkovní prostory staveb.*

SEA uvádí cit: „Koridor ŽD1-A je vymezen převážně mimo zastavěná území měst a obcí, ve volné krajině. Přímo dotčeny jsou jen okrajové části zastavěného území, resp. osamocené objekty v krajině.“

Podatel namítá, že **toto tvrzení není pravdivé, trasy přímo protínají obce**. Ani zde zpracovatel SEA neupozorňuje na to, že v rámci své podrobnosti toto riziko nedokáže relevantně posoudit.

SEA uvádí cit. „*Vlivy na hlukovou situaci v zástavbě podél stávajících silnic budou sekundární, dlouhodobé, mírně pozitivní, dané převedením části dopravy ze silnic na železnici. (...) vlivem provozu vlakových souprav bude zástavba podél koridoru ovlivněna mírně negativně, přímo a dlouhodobě.*“

Podatel zdůrazňuje, že **záměr vyvolá zvýšenou a přesměrovanou dopravu k terminálům, ta není vůbec posouzena**. Podatel opakuje svou námitku z kapitoly 3, že terminál VRT Roudnice není v 5. AZUR vůbec popsán, natož posouzen. Přitom z logiky věci vyvolá významnou dodatečnou dopravu k terminálu a od něj. To samé platí pro terminál Ústí nad Labem.

Podle názoru podatele je hlukové zatížení jedním z největších problémů pro přivedení trati do centra Ústí nad Labem. Tento problém nelze podle názoru podatele řešit úkoly pro podrobnější fáze (ÚP obcí, územní a stavební řízení).

SEA uvádí cit. „*Pro základní rozvahu o rozsahu hlukových vlivů VRT byla využita "Technicko-provozní studie, technická řešení VRT. Část 13.2 VRT a okolí, hlukové výpočty“ (kol. autorů, 05/2017), ve které byly analyzovány hlukové vlivy VRT v úsecích Praha - Ústí nad Labem a Praha - Brno. V rámci studie byly provedeny orientační výpočty hluku v noční době pro toto výškové vedení vysokorychlostní tratě:*

- *násep, výška cca 8 m,*
- *mělký zářez, hloubka cca 3 m,*
- *hluboký zářez, hloubka cca 9 m.*

Výsledky jsou shrnuty v následující tabulce, ze které je zřejmé, že při uplatnění všech konzervativních předpokladů nepřekročí rozsah nadlimitních hlukových vlivů (bez dodatečných opatření) vzdálenost 460 metrů oboustranně od osy krajní koleje. V tomto krajním případě může tedy jít o pásmo široké téměř 1 km.“

Podatel namítá, že v posouzení **zcela chybí varianta vedení VRT po estakádě, ačkoli ta je považována za nejvíce problematickou**. Není zde ani zmínka o změně vedení hluku v okolí Labe (mosty), na rovinách (oblast Litoměřicka nazývají “relativně rovinatou krajinou bez významných pohledových horizontů”) nebo u úpatí hor (např. Křešice), kde se bude hluk šířit velmi rozdílně.

Je obecně známou skutečností, že hluk způsobuje při hodnotách blížících se hygienickým limitům nebo tyto hodnoty přesahující výrazné obtěžování obyvatel, spojené

nejen s pocity nespokojenosti a snížením pohody bydlení, ale v případě dlouhodobého působení i zvýšeným rizikem zejména kardiovaskulárních onemocnění. 5. AZUR tak vytváří předpoklad pro zatížení území lidskou činností nad míru únosného a přípustného zatížení a tím i k ohrožení požadavků ochrany veřejného zdraví a životního prostředí. **Ačkoliv je hrozba těchto důsledků zřejmá, nebyla v rámci pořizování 5. AZUR dosud přijata žádná skutečně efektivní opatření, jež by mohla poškození zabránit.**

Kapitola 5 části A SEA na str. 120: *„Hluková zátěž území patří mezi faktory, které budou realizací koridoru, resp. provozem na příslušné vysokorychlostní trati, ovlivněny. Nová vysokorychlostní trať bude představovat nový liniový zdroj hluku.“* Jak je však uvedeno níže, vyhodnocení SEA předpokládá, že stavba VRT bude postavena s protihlukovými opatření a dál vychází z toho, jako by byla bezhluková.

Vyhodnocení SEA k hlukové zátěži na str. 164 uvádí: *„Konkrétní návrh protihlukových opatření bude proveden na projektové úrovni a bude kombinací opatření urbanistických (základní umístění trati), projekčních (směrové a výškové uspořádání) a dodatečných (protihlukové stěny, valy apod.). V tomto návrhu bude zároveň zohledněn hlukový příspěvek ostatních zdrojů hluku, nacházejících se v dotčeném území, čímž budou zohledněny i příslušné spolupůsobící kumulativní a synergické vlivy. Vlastní příspěvek VRT je přitom spolehlivě řešitelný tak, aby její příčinek ke spolupůsobícímu/kumulativnímu vlivu byl akusticky vyhovující, tj. jednak sám o sobě plnil požadované limity, jednak vytvářel dostatečnou rezervu pro příspěvek ostatních zdrojů hluku a jejich řešení v rámci požadovaných limitů. Kumulativní vlivy na hlukovou zátěž jsou tímto způsobem vyřešeny, resp. jsou řešitelné za použití běžně dostupných protihlukových opatření.“*

Dále je na str. 167 uvedeno: *„Kumulace mírně negativních vlivů podél trasy ŽD1-B na hlukovou situaci potenciálně nastane s provozem na stávajících silnicích v místě křížení.“*

To znamená, že ve vyhodnocení SEA nejsou vůbec analyzovány stávající zdroje hluku jako železnice, silnice, střelnice apod. Resp. z hodnocení SEA vyplývá, že by VRT měla mít v podstatě nulovou hlukovou zátěž, jelikož v*lastní příspěvek VRT je přitom spolehlivě řešitelný tak, aby její příčinek ke spolupůsobícímu/kumulativnímu vlivu byl akusticky vyhovující, tj. jednak sám o sobě plnil požadované limity, jednak vytvářel dostatečnou rezervu pro příspěvek ostatních zdrojů hluku a jejich řešení v rámci požadovaných limitů.* Tedy ať už bude mít VRT jakoukoli hlučnost, spolu se stávajícím zdrojem hluku bude vždy splňovat limit. To je z matematického hlediska možné jen za předpokladu, že hluk VRT bude roven nule nebo bude menší než nula. A to je i z laického pohledu nesmysl.

Ve vyhodnocení SEA je uvedeno, že *pro základní rozvahu o rozsahu hlukových vlivů VRT byla využita "Technicko--provozní studie, technická řešení VRT. Část 13.2 VRT a okolí, hlukové výpočty“ (kol. autorů, 05/2017), ve které byly analyzovány hlukové vlivy VRT v úsecích Praha -- Ústí nad Labem a Praha -- Brno. Úvaha založená na této studii byla popsána v rámci hodnocení varianty ŽD1--A.* K tomu uvádíme, že se jednalo o studii založenou na datech získaných před více než šesti lety, data jsou tedy značně zastaralá a neodpovídají dnešní realitě. Předkladatel se podle nás nedostatečně vypořádal s vyhodnocením vlivu hlukové zátěže VRT a především se na zpracování této části hodnocení SEA prokazatelně nepodílela osoba s osvědčením odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví podle bodu 2 Stanoviska MŽP k potřebě posouzení návrhu AZÚR z hlediska vlivu na životní prostředí č.j. MZP/2021/710/5835.

Dále ještě podotýkáme, že vůbec nebylo uvažováno o samotné stavbě jako zdroji hluku. Vzhledem k předpokládané délce stavby nelze riziko hluku a negativní vliv na obyvatele opomíjet. Život v trvalém hluku po dobu výstavby předpokládaných sedm let podle nás představuje významné riziko zdravotních obtížní.

V kapitole 6.4 SEA se na str. 153 uvádí*: „Vymezením koridoru dojde k přímému ovlivnění znečištění ovzduší emisemi pocházejícího z dopravy, neboť realizací záměru VRT povede ke snížení dopravního zatížení stávající silniční sítě.“*

Toto tvrzení je založeno na premise, že po realizaci záměru VRT dojde v nákladní dopravě k přesunu, ať už částečnému či většinovému, na železnici, resp. VRT. V žádné republikové koncepci uvedené v kapitole 1.2. SEA však není počítáno s tím, že by v budoucnu byla vynucována právním předpisem přednost železniční nákladní dopravy před silniční kamionovou dopravou. V kapitole 6.4 části A SEA se na str. 153 pouze předpokládá, že *„V době provozu trati v koridoru se předpokládá převedení části silniční dopravy (především osobní) na železnici. Důsledkem toho budou dlouhodobé, sekundární, mírně pozitivní vlivy na kvalitu ovzduší v zástavbě podél stávajících silničních tahů (zátěž podél stávajících komunikací). Shodné dlouhodobé, sekundární, mírně pozitivní vlivy budou generovány i z hlediska snížení emisí látek poškozujících ozonovou vrstvu a tím i na klima.“*

Vzhledem k tomu, že v posledních dvaceti letech dochází k systematickému ničení a znehodnocování zemědělského půdního fondu, kdy jsou podél dálnic zabírány stovky hektarů nejúrodnější zemědělské půdy ročně podle dálnic pro stavbu skladů a překladišť, nelze očekávat, že se nákladní kamionová doprava markantně sníží. Tím spíše, že dochází k rozšiřování dálniční sítě, budování nových dálničních parkovišť a odpočívadel (např. Ledčice a Lovosice u D8), pomineme – li srovnání ekonomické efektivnosti čistě kamionové a železniční, respektive kombinované železniční a kamionové dopravy. Nákladní železniční doprava bude vždy z větší části spojena s kamionovou dopravou, jelikož se samotná distribuce nákladů do místa určení nemůže téměř nikdy dostat výhradně po železnici. Předpoklad úbytku silniční kamionové dopravy je proto naprosto nereálný a ničím podložený.

Ve vyhodnocení SEA je na str. 165 chybně uvedeno, že *„koridor ŽD1--B je vymezen <u>převážně mimo zastavěná území měst a obcí</u>, ve volné krajině. <u>Přímo dotčeny jsou jen okrajové části zastavěného území</u>, resp. osamocené objekty v krajině. V těchto územích může dojít ke zhoršení prostředí vlivem vibrací <u>krátkodobě ve fázi výstavby</u> v okolí přilehlých silnic a na okrajích zástavby v blízkosti stavby VRT. Trvalé negativní vlivy z dopravy podél stavby VRT v koridoru ŽD1--B budou minimalizovány vhodnými stavebně technickými opatřeními. <u>Vlivy na zástavbu podél stávajících silnic z hlediska vibrací</u> budou sekundární, dlouhodobé, <u>mírně pozitivní</u>, dané převedením části dopravy ze silnic na železnici. V době výstavby vlivem uzavírek některých silničních tras, přesunu hmot a odklonů dopravy v místě aktuální stavby bude situace v zástavbě podél silniční sítě ovlivněna mírně negativně, nepřímo, krátkodobě, vlivem provozu vlakových souprav bude zástavba podél koridoru ovlivněna mírně negativně, přímo a dlouhodobě.“*

V území od Roudnice nad Labem k Litoměřicím je koridor veden těsně podél obcí, tedy zastavěného území. Nejedná se o žádné okrajové lokality, jelikož šíře kilometrového koridoru zasahuje v případě obcí Hrobce, Chodouny a Křešice a jejich místních částí do poloviny zastavěného území obce. V případě Záhořan jde těleso VRT 200 m od centra, což rozhodně není okrajová lokalita. Vzhledem k husté zástavbě v regionu, kde je vzdálenost obcí od sebe běžně pouze několik kilometrů, nelze v žádném případě mluvit o tom, že koridor prochází volnou krajinou.

Vzhledem délce případné stavby, která by reálně mohla trvat v poměrech České republiky i více než 10 let, nelze mluvit o krátkodobém negativním vlivu ve fázi výstavby.

<u>Dále jednoznačně nesouhlasíme s tvrzením, že vliv vibrací na zástavbu bude mírně pozitivní.</u> Zvláště oblast obcí Libotenice, Trávčice, Nučničky, Chodouny, Polepy se nachází na písčitém podloží, na kterém se vibrace šíří mnohem více a dále. Pozitivní vliv vibrací na zástavbu je zde opět vyhodnocen účelově s mylným předpokladem, že ubude silniční dopravy. Silniční dopravy v regionu nikdy neubude, protože doprava přes obce Libotenice, Trávčice, Nučničky,

Chodouny, Polepy je ryze vnitroregionální, jedná se o silnice II. a III. třídy, tyto silnice spojují obce s centry Roudnice nad Labem a Litoměřice a napojují je na silnice I. třídy. Provoz na těchto silnicích rozhodně nezřídne kvůli tomu, že se doprava přesune na VRT, logicky ani nemůže, protože VRT nebude řešit přesun mezi centry Litoměřice a Roudnice nad Labem ani mezi jednotlivými obcemi, k tomu slouží funkční veřejná doprava zajišťovaná Ústeckým krajem. Logicky tedy opět vibrace přibydou včetně nového zdroje VRT a ve vyhodnocení opět chybí posouzení a vyhodnocení kumulativních vlivů vibrací, protože je mylně předpokládáno, že se stávající zdroj vibrací sníží. Předkladatel nemá žádný důkaz ani simulaci budoucího vývoje, kterým by prokázal, že po realizaci VRT dojde ke snížení dopravy na silnicích II. a III. třídy procházejících výše uvedenými obcemi. K určitému snížení dopravy může potencionálně dojít na dálnici D8.

Namítáme proto, že nebyly řádně vyhodnoceny kumulativní a synergické vlivy realizace VRT, „vyhodnocení“ vycházelo z nesprávných či neúplných podkladů, z ničím nepodložených předpokladů a závěry jsou tak rozporné.

ii. ovzduší

Podle ustanovení § 2 odst. 1 písm. j) zákona o ochraně ovzduší *imisní limit je hodnota nejvýše přípustné úrovně znečištění ovzduší*. Podle ustanovení § 6 odst. 1 *imisní limity nesmí být překročeny; jsou závazné pro orgány ochrany ovzduší při jejich činnosti.*

Pořizovatel 5. AZUR má povinnost zabývat se otázkou dodržení či překročení nejvyšších přípustných hodnot znečištění ovzduší, a to s ohledem na stávající imisní zatížení předmětné oblasti a nepochybné zvýšení imisní zátěže z realizace záměru. Je obecně známou skutečností, že znečištěné ovzduší (zejména částicemi jemného polétavého prachu, na které se navazují další látky jako rakovinotvorný arsen a benzo(a)pyren) mají významný negativní vliv na lidské zdraví.

SEA uvádí cit. „Realizace VRT v koridoru ŽD1-A bude mít mírně pozitivní vlivy znečištění ovzduší – tím, že vytvoří podmínky pro převedení části objemu automobilové dopravy na dopravu železniční. Přispěje ke snížení objemu automobilové dopravy na komunikacích, a tedy i ke snížení hlukové zátěže v jejich okolí. Lokalizace těchto vlivů je obdobná jako u ovzduší.“

Podatel namítá, že i zde chybí kumulativní a synergické vlivy – přesměrování automobilové dopravy kvůli terminálům nebo i změnách v jízdních řádech na stávajících tratích, změna provozu na stávajících tratích (navýšení počtu nákladní, tedy hlučnější, těžší (vibrace a prach) dopravy). Jak výše uvedeno, podatel zdůrazňuje, že **záměr vyvolá zvýšenou a přesměrovanou dopravu k terminálům, ta není vůbec posouzena**. Podatel opakuje svou námitku z kapitoly 3, že terminál VRT Roudnice není v 5. AZUR vůbec popsán, natož posouzen. Přitom z logiky věci vyvolá významnou dodatečnou dopravu k terminálu a od něj. To samé platí pro terminál Ústí nad Labem.

iii. ochrana přírody a krajiny (krajinný ráz, VKP, zvláště chráněné druhy

V odůvodnění 5. AZUR je uvedeno, že *„vymezením koridoru ŽD1-B dojde k přímému trvalému mírně negativnímu ovlivnění krajinného rázu, který ale významně neovlivní dálkové pohledy, a krajinný ráz tedy sledovatelným způsobem výrazně nenaruší. Koridor ŽD1-B je veden územím, ve kterém jsou již vedeny liniové dopravní a jiné stavby technické infrastruktury. Koridor ŽD1-B odpovídá tomuto krajinnému rázu a s ohledem na historické*

vazby vedení dopravních komunikací, rozmístění sídel a celkovou sídelní strukturu, ji lze vyhodnotit jako optimální. Vlivy na krajinný ráz lze očekávat shodné jako u varianty ŽD1-A. Lze předpokládat, že v případě vedení všech variant koridoru dojde k ovlivnění pouze lokálního krajinného rázu, kdy vizuální projev záměru se bude uplatňovat při pohledech z nejbližšího okolí záměru. I přesto lze očekávat, že záměrem vznikne nová antropogenní osa v krajině, která bude narušovat krajinnou matrici, tento vliv však bude s ohledem na prostorové parametry záměru (relativně úzká, výškově málo významná stavba VRT) nevýznamný. Další částí koridoru VRT, vedenou mimo tunel, je část mezi Ústí nad Labem a úpatím Krušných hor. Zde je koridor veden ve vazbě na stávající železniční trať. Při budoucí realizaci záměru VRT v rámci vymezeného koridoru (jeho společné části) se neočekává vznik nových struktur, které by významně pozměnily krajinný ráz. Lze očekávat pouze lokální vizuální projev nových portálů tunelu při úpatí Krušných hor, které se budou projevovat pouze z nejbližšího okolí. V kontextu těchto souvislostí je možno uplatnění koridoru ŽD1-B z pohledu vlivů na krajinu vyhodnotit jako přímé, trvalé, mírně negativní."

Dále pak: *„Vedení nové liniové stavby v území bude v části odchylující se od stávajících liniových staveb znamenat mírně negativní vliv na fragmentaci krajiny a přitížení technicistního vjemu, k němuž přispívají i vedení VVN stávající a plánovaná, stávající železniční trať a silniční systém včetně dálnice D8."*

V kapitole 6.4 SEA je na str. 154 uvedeno: *„Nelze ale vyloučit budování násypů, případně zvyšování terénu a/nebo provádění zářezů a zakládání mostních objektů při překonávání vodotečí a v místech vedení koridoru po estakádách."*

Výše uvedené je v přímém rozporu s obecně známými skutečnostmi. A to, že v oblasti Roudnice nad Labem a Litoměřic je rovina, kde z náměstí v Roudnici nad Labem dohlédneme až do Litoměřic a naopak z litoměřických parkánů je vidět celá oblast Poohří, Džbánska a Podřipska včetně hory Říp. VRT by se v takovém případě musela stát neviditelnou, aby ji nebylo možné v tomto území na délku minimálně 30 km zahlédnout. V případě všech variant ŽD1A, ŽD1-B a ŽD1-C musí VRT překlenout řeku Labe, což je možné pouze mostním objektem, který musí být v určité výšce nad hladinou řeky a zároveň nad stávajícími železnicemi Praha – Ústí nad Labem, Lysá nad Labem – Ústí nad Labem. Logicky to tak nemůže být výškově málo významná stavba. Další nezohledněnou skutečností je nutnost vybudování přejezdů a přemostění stávajících komunikací, aby zůstala zachována stávající dopravní infrastruktura. V případě, že VRT by byla vybudována jak v zářezu, tak na náspu, je i jakékoli přemostění VRT jednoznačně výškovou stavbou.

Opět považujeme za skandální konstatování, že umístění koridoru s ohledem na rozmístění sídel je optimální. Umístění koridoru do těsně blízkosti sídel a v případě obcí Hrobce, Chodouny, Polepy a Křešice umístění tak, že jsou přímo odděleny místní části, je významným zásahem do vlastnických práv a do kvality života obyvatel. Nehledě na skutečnost, že koridoru zasahuje i obytné domy, je skandální tvrdit, že umístění koridoru je optimální.

Dále nesouhlasíme s vyhodnocením, že nově vybudované portály krušnohorského tunelu budou mít pouze lokální vizuální projev. Vyhodnocení dopadů středohorského tunelu tu není raději ani uvedeno. Lokální vizuální projev je zamaskování vojenskou sítí, nikoli betonový portál o značném poloměru zářící na desítky kilometrů, nejlépe viditelný především ze středohořské vyhlídky z hory Říp.

Odůvodnění k zásahu do krajinného rázu je v jasném rozporu s konstatovanými skutečnostmi a nelze ho proto akceptovat.

Hodnocení SEA připouští mírně negativní vliv na zvláště chráněná území, přičemž konstatuje, že varianta je vedena v tunelu, aniž by hodnotila, v jakém výškovém profilu je tento

tunel předpokládán. Hodnocení SEA se zabývá pouze izolovaně fyzickým vlivem samotného koridoru na zvláště chráněná území. K tomu je nutné uvést, že ve zvláště chráněných území se vyskytují vzácné a ohrožené rostliny a živočichové, a to zejména z toho důvodu, že na těchto území mají vhodné životní podmínky. Často se jedná o rostliny, které jsou přímo vázané na dané místo svými specifickými ekologickými požadavky např. na podloží, půdu, množství podzemní vody, srážky apod.

V hodnocení SEA není v souvislosti s posouzením vlivu realizace VRT na zvláště chráněná území ani náznakem uvedeno, zda realizace VRT bude mít či může mít vliv i na další složky životního prostředí v dané lokalitě zvláště chráněného území. Reálně jde o to, že negativní vliv VRT na povrchové a podzemní vody (může dojít ke zhoršení propustnosti, hromadění podzemní vody v jednom místě) může změnit vodní režim ve zvláště chráněném území, což zapříčiní úhyn zvláště chráněných rostlin vázaných na původní podmínky (suché stanoviště). V případě písčitého podloží pak „ražba tunelu“ bude v podstatě těžbou, kdy se do vytěženého prostoru umístí objekt tunelu a následně bude zasypán. V takovém případě ale jednoznačně nelze mluvit o žádném negativním vlivu na danou lokalitu. Pokud se toto týká území se zvláště chráněnými rostlinami, znamená to likvidaci stanoviště včetně chráněných rostlin. Na zvláště chráněná území v bezprostřední blízkosti koridoru či přímo v něm budou jednoznačně negativně působit také vibrace.

Bohužel v hodnocení SEA nejsou tyto významné okolnosti, které jsou známy již v tuto fázi, uvedeny, tudíž musíme konstatovat, že vyhodnocení SEA v tomto směru není dostatečné a nezohledňuje všechny specifika a možnosti umístění koridoru v území. Dále je vyhodnocení SEA týkající se zvláště chráněných území vyhodnoceno pouze izolovaně, chybí posouzení a vyhodnocení s ostatními negativní i vlivy.

iv. záplavové území

Namítáme, že realizace VRT bude mít nepřípustný vliv na záplavové území a že posouzení 5. AZUR je v tomto ohledu nedostatečné.

V kapitole 3.3. části SEA je na str. 63 uvedeno: *„Při realizování koncepce by bylo nutné řešit problematiku možného zhoršení průchodu povodňové vlny, a to z důvodu průchodu všech variant VRT záplavovým územím Q100.“*

V kapitole 6.4 SEA se na str. 155 uvádí: *„Koridor ŽD1 B kříží několik vodních toků, v jejichž okolí může dojít při vzniku zvláštní povodně k zaplavení vodou. Mezi nejvýznamnější patří Labe v prostoru Litoměřicka a Labe v prostoru Ústí nad Labem (Střekov) viz obrázek níže. V důsledku umístění a realizace stavby v koridoru může dojít ke změně odtokových poměrů v místech křížení vodních toků (omezení průchodu povodňové vlny) a dále v úsecích, kde bude drážní těleso přecházet terénní deprese přirozeného reliéfu (riziko vzniku bezodtokých depresí).*

Minimalizace těchto vlivů je řešitelná vhodným návrhem stavebně technického řešení (např. přemostění nebo propustky) na základě hydrotechnického posouzení stavby, které bude předmětem navazujících fází projektového řešení záměru VRT.

V případě, že budou vodní toky, na kterých je stanoveno Q100, překonávány mostním objektem s dostatečnými šířkovými parametry a rozestupy nosných pilířů tak, aby nedošlo nebo pouze jen minimálně k zasažení a ovlivnění záplavového území, nebude vliv na záplavové území výrazně negativní.“

K tomu je nutné uvést, že v záplavovém území, které by bylo negativně ovlivněno realizací VRT, se nachází obytné domy. Je nepřípustné, aby realizace VRT způsobila v případě povodní horší následky, než byly způsobeny povodní o stejné síle před realizací VRT. Rovněž je nutné podotknout, že obce zasažené povodněmi mají vybudované systémy ochrany před povodněmi. Tyto ochranné systémy jsou dimenzovány na určitou velikost povodně. Vzhledem k výše uvedenému je patrné, že realizací VRT může dojít ke zhoršení průchodu povodňové vlny a odtokových poměrů. Změněné odtokové poměry, na které nebudou připravené protipovodňové systémy, pak mohou mít fatální následky při ochraně obyvatel před povodněmi a způsobit značné problémy při evakuaci při povodních. Obce na tyto ochranné systémy vynaložily značné prostředky, které by po realizaci VRT přišly vniveč.

Dále je třeba uvést, že záplavové území není jen bezprostřední okolí toku, ale mnohdy i vzdálená místa, která jsou propojena např. vodozbavem a mají nižší nadmořskou výšku. Nelze jen suše konstatovat, že překonání vodního toku mostním objektem s dostatečnými rozestupy pilířů nebude mít výrazně negativní vliv na záplavové území. V záplavovém území dochází ke kolizi s dopravní infrastrukturou (silnice II. a III. třídy) a zároveň vede zastavěným územím. V případě povodní se tak může stát, že komunikace, která byla před realizací VRT při obdobně silné povodni přístupná, bude po realizaci VRT zatopená a ze záplavového území tak nebude zabezpečená úniková cesta. To představuje velký problém zejména pro krizové řízení a pro složky integrovaného záchranného systému.

V odůvodnění 5. AZUR jsou řešena různá omezení pro varianty koridoru izolovaně. Neustále je opakováno, že podrobnější řešení není předmětem AZÚR, ale dalších stupňů projektové dokumentace. Upozorňujeme, že není řešena důležitá skutečnost, že v určitých místech dochází ke kumulaci problémů a omezení, jedná se typicky o průběh koridoru v záplavovém území v obydlené oblasti a současně křižování komunikace či vedení vysokého napětí (předkladatel AZÚR na to sám upozorňuje, aniž by tento problém podrobně řešil). V takovém případě je omezený výběr technických řešení, navíc je nutné počítat s opatřením na omezení hluku. V případě zvolení určité varianty koridoru pak tyto problémy nutně povedou k delší době plánování technického řešení, pokud se vůbec nějaké najde, a k mnohonásobně vyšším nákladům na realizaci. Výše předpokládaných nákladů v souvislosti s možnými technickými omezeními a tím spojenými vyššími náklady však není v AZÚR vůbec řešena.

Dále upozorňujeme na veřejnou vyhlášku – oznámení o vydání opatření obecné povahy Ministerstva zemědělství čj. MZE69999/2021-15121 ze dne 28. ledna 2022, kterým Ministerstvo zemědělství vydalo Národní plán povodí Labe. V této souvislosti bylo navrženo významné rozšíření aktivní zóny řeky Labe, a to především v území dotčeném variantou koridoru ŽD1-B a ŽD1-C kolem obce Chodouny. Stanovení nového záplavového území i aktivní zóny je i v Křešicích a dalších obcích v blízkosti Labe. V odůvodnění AZÚR se předkladatel nevypořádal s touto skutečností, mající nepochybně významný vliv na posouzení vlivu VRT na záplavové území a zároveň tedy v odůvodnění 5. AZUR a hodnocení SEA není počítáno s aktuálními údaji, a tudíž ani není správně kvantifikován rozsah záplavového území Q100 v příslušných částech SEA. A to i přesto, že oznámení veřejné vyhlášky bylo podstatně dříve, než byla zpracovaná SEA.

v. Vliv na povrchové a podzemní vody a odtokové poměry

Namítáme, že realizace VRT bude mít nepřípustný vliv na podzemní a povrchovou vodu a odtokové poměry a na dostupnost zdrojů pitné vody a že posouzení 5. AZUR je v tomto ohledu nedostatečné.

V kapitole 3.2. SEA je na str. 50 uvedeno: *„PŘEDPOKLÁDANÝ VÝVOJ BEZ UPLATNĚNÍ 5aZÚR ÚK: Bez uplatnění 5aZÚR ÚK by stav povrchových vod zůstal beze změny, nezměnila by se ani kvalita ani kvantita těchto vod……. V případě podzemních vod uplatnění 5aZÚR ÚK představuje potenciální riziko z hlediska možného ovlivnění podzemních*

vod, neboť každá z navrhovaných variant prochází ochranným pásmem vodního zdroje buď I. stupně, které slouží k ochraně v bezprostředním okolí jímacího nebo odběrného zařízení vodního zdroje nebo II. stupně, které slouží k ochraně vodního zdroje v územích stanovených vodoprávním úřadem tak, aby nedocházelo k ohrožení jeho vydatnosti, jakosti nebo zdravotní nezávadnosti. Bez uplatnění 5aZÚR ÚK by tak došlo k pozitivnímu ovlivnění této složky.

Dále je v kapitole 6.4 SEA na str. 154 uvedeno: *„Vymezení koridoru ŽD1 B může ovlivnit proudění podzemní vody, a to zejména při realizaci zářezů. Zářezy budou fungovat jako drenáž podzemní vody přitékající z horních částí hydrogeologického masívu s následným poklesem hladiny podzemní vody na úroveň dna zářezu. K poklesu hladiny ve směru i proti směru proudění podzemní vody a ke zrychlenému odvodnění území dojde trvale. Nelze ani s ohledem na vysokou hladinu podzemních vod v území vyloučit provádění prací pod hladinou podzemní vody, a v takovém případě dojde ke drénování mělké podzemní vody. Velikost přítoků podzemní vody do zářezu bude ovlivněna filtračními vlastnostmi horninového prostředí a lokálními podmínkami. Vzhledem k úzké linii stavby v koridoru se bude pravděpodobně jednat o vlivy mírně negativní, přímé, trvalé, v době výstavby krátkodobé mírně negativní.“*

S tím nelze souhlasit, neboť negativní vliv na podzemní vodu je hodnocen pouze v souvislosti se stavbou. Je nutné uvést, že není hodnocen vliv na region, respektive na přístupnost a zachování zdrojů pitné vody pro obyvatele. Je známo, že v minulosti prováděné stavební zásahy (před asi 30 lety) nedaleko od varianty koridoru ŽD1-B a ŽD1-C způsobily ztrátu pramenů přivádějících vodu do studní v obci Chodouny a Lounky. K jejich úplnému obnovení již nedošlo. Navíc 5. AZUR neřeší možnosti technického řešení a výškové profily koridoru, což má ovšem značný vliv na celkové posouzení varianty koridoru. Pokud se v určitém místě nabízí vedení na náspu, v zářezu, na estakádě či tunelem, pak každá taková varianta technického řešení budeme mít zcela jiné vlivy na okolí. V odůvodnění 5. AZUR a současně v posouzení SEA by měl být uveden vliv všech technických řešení na životní prostředí, případně by mělo být alespoň vyhodnoceno, jaké technické řešení v určitém problematickém místě má na životní prostřední, resp. jeho konkrétní složku, nejmenší či největší negativní vliv (pozitivní vliv rozhodně nebudeme mít žádný). Vzhledem k blízkosti vodního toku Labe a vysoké úrovni podzemní vody by mělo být toto podrobně řešeno.

Dále upozorňujeme, že negativní vliv na hydrogeologické poměry má i stavba vysokých náspů při realizaci dopravních staveb (dochází k přitížení hydrogeologických kolektorů a v důsledku jejich konsolidace ke zhoršení jejich propustnosti pro podzemní vodu a jejímu hromadění „před stavbou“, při řešení projektové dokumentace stavby často absentují data o geologických a hydrogeologických poměrech zájmové lokality. Zejména při hloubkovém zakládání staveb pod hladinu podzemní vody tak dochází k vytvoření hydraulických bariér, což má za následek změnu směru proudění podzemní vody. V oblasti „pod stavbou“ po směru proudění, tak dochází ke snížení hladiny podzemní vody či k její ztrátě. Pokud se v této oblasti nacházejí například zdroje pitné vody, sloužící k individuálnímu zásobování, je dopad citelný (NOVOTNÁ, Jitka; BURDA, Pavel; VYLAMOVÁ, Pavlína. Podzemní voda jako stabilizační prvek hydrologického cyklu–zdroje, možnosti a ztráty.) Na nestabilní geologické podloží v oblasti koridoru ŽD1-B a ŽD1-C bylo upozorněno viz odůvodnění 5. AZUR str. 95: *„území mezi sídly Chodouny a Lounky se vyznačuje složitými geologickými poměry pro zakládání staveb.“*

Považujeme za skandální řešení, které je dále navrženo: *„Pokud hydrogeologické posouzení v dalších fázích projektové přípravy záměru prokáže nemožnost zajištění ochrany některého z uvedených vodního zdrojů v rozsahu podmínek stanovených vodoprávním rozhodnutím pro jeho ochranná pásma, bude nutné kompenzovat ztrátu této kapacity zajištěním náhradního zdroje.“* Zejména s ohledem na to, že navrhovaný koridor prochází v těsné blízkosti či přímo protíná zdroje pitné vody (Chudoslavice – Myštice, Skalice prameniště, Sebuzín – Církvice), je odůvodnění vlivu realizace VRT na povrchovou a podzemní vodu včetně vlivu na vodní zdroje absolutně nedostatečné. Jako náhradní zdroj je

uváděn vrt Malešov, otázka však je, zda by jeho vydatnost byla dostačující a další otázkou je, zda by realizace VRT neohrozila i tento zdroj? V odůvodnění by mělo být jednoznačně uvedeno konkrétní opatření, jak by byla situace řešena. Řešení tohoto negativního vlivu v odůvodnění chybí. Je pouze konstatováno, že ztrátu bude nutné zajistit náhradním zdrojem, ale již není konkrétně uvedeno, jakým náhradní zdrojem, ani není uvedeno obecně, jak by měl být takový náhradní zdroj určen (k tomu odkazujeme na METODIKA KLASIFIKACE NÁHRADNÍCH ZDROJŮ PRO NOUZOVÉ ZÁSOBOVÁNÍ OBYVATELSTVA PITNOU VODOU). Již v této fázi aktualizace ZÚR by měla být tato problematika kompenzací řešena, protože je nepřípustné, aby byla schválena 5. AZUR a zároveň nebyla vyjasněna kompenzační opatření nebo nebyly zajištěny náhradní zdroje pitné vody nebo aby nebyl alespoň určen konkrétní postup, jakým budou tyto náhradní zdroje určeny.

V tomto směru byl podle nás porušen bod 21 Stanoviska MŽP k potřebě posouzení návrhu AZÚRz hlediska vlivu na životní prostředí č.j. MZP/2021/710/5835.

vi. geologie, horninové prostředí

Podatel namítá, že geologické posouzení jednotlivých variant je provedeno ve studii z roku 2015, ale **pouze na základě rešerší**.

Důkaz:

- *https://datashare.spravazeleznic.cz/index.php/s/wbkBKDucUQaUck9?path=%2F%C3%9ATS%20NT%20Litom%C4%9B%C5%99ice%20-%20st.%20hr.%20SRN%2FA%20-%20Textov%C3%A1%20%C4%8D%C3%A1st#pdfviewer*

VRT-ZR1 je zde nazýváno varianta E a ŽD1-A je nazýváno varianta C. ŽD1-B a ŽD1-C ještě v té době nebyly uvažovány, ale jsou víceméně v podobné stopě ŽD1-A. VRT-ZR1 (E) je zde rozdělena v části Středohoří na 2 tunely **cca 13,2 Km** tunelem zvaným "Liščí vrch" a "Rtyňský tunel" **4,1 km**. Podatel namítá, že délka tunelů je též podstatným kritériem s tím, že problémy v této oblasti narůstají právě s délkou tunelů.

Varianta ŽD1-A (C) tunel "Litoměřice" **17,1 Km** v trase cca dneska nazývaného "Středohorského tunelu" (dle aktuálních informací až cca 23 km).

Podatel považuje za zásadní, že **závěr z hlediska průchodu Středohořím v podstatě nijak zvlášť nepreferuje žádnou z variant**, tunel "Litoměřice" (ŽD1-A) je i studií SŽ považován za problematický (viz např. kapitola 2. Geohazardy - kolize s georiziky", na str. 7 - varianta C (ŽD1-A) je zde intenzivně zmiňována). **Přitom je závěr pro diskvalifikaci původní varianty VRT-ZR1 postaven právě na tvrzeních o nevhodných geologický podmínkách.**

Dále pak, v posouzení Travčického tunelu na str. 15-16 je uvedeno že jej bude možno provádět pouze hloubením, což se rovná likvidaci Travčického lesa a navíc je v závěru zprávy zmíněn mezi nejkomplikovanějšími místy (spolu s tunely přes Středohoří) navíc předpoklad pouze 2,1 km oproti dle ŽD1-A 4 km.

Podrobněji k jednotlivým tunelům ve zmíněné studii SŽ:
- Litoměřický tunel str. 16
- tunel Liščí vrch, str. 19, 20
- Rtyňský tunel, str. 20.

V odůvodnění 5. AZUR není vůbec počítáno s riziky vyplývajícími z umístění koridoru do geologicky nestabilního území. V uvedeném měřítku lze pouhým porovnáním trasy koridoru

ve variantě B a C s veřejně dostupnými mapovými podklady (mapové aplikace České geologické služby) zjistit, že tyto varianty v okolí obce Křešice prochází přes či v těsné blízkosti četných svahových nestabilit. A to jak dočasně uklidněných, tak aktivních.

Na nestabilní geologické podloží v oblasti koridoru B a C bylo upozorněno viz odůvodnění 5. AZUR str. 95: *„území mezi sídly Chodouny a Lounky se vyznačuje složitými geologickými poměry pro zakládání staveb.“*

V 5. AZUR rovněž není ani uvedeno potenciální riziko umístění koridoru a hloubení tunelu v oblasti Litoměřicka na možnost využití geotermální energie. Poloha geotermálního vrtu je však snadno zjistitelná z veřejně přístupných geologických mapových aplikací. Projekt SYNERGYS, jehož hlavním cílem je využití geotermální energie, budování podzemních zásobníků tepla, výroba tzv. zeleného vodíku apod., Ústecký kraj zařadil mezi strategické projekty v programu spravedlivé transformace. Náklady se odhadují na 1,25 miliardy korun. Je s podivem, že předkladatel si neuvědomuje, že umístění nových koridorů je blízko geotermálního vrtu města Litoměřice, a vliv hloubení tunelu v nestabilním geologickém prostředí Českého středohoří na tento geotermální vrt není v 5. AZUR ani připuštěn. Vzhledem k tomu, že město Litoměřice má jako jediné povolení k zásahu do zemské kúry a mělo by se stát evropským centrem pro výzkum geotermální energie, mělo by být toto riziko řešeno.

vii. ZPF

Namítáme, že realizace VRT bude mít nepřípustný vliv na zemědělský půdní fond a že posouzení AZÚR je v tomto ohledu nedostatečné.

Na úvod konstatujeme, že území dotčené novými variantami koridoru je tradiční zemědělskou oblastí s vysokým významem zemědělské produkce. Je zde velký podíl kvalitní orné půdy a specifické podmínky (předkladatel to sám uvádí v odůvodnění 5. AZÚR). Zároveň je na celém území podatele rozvedena závlaha na zavlažování zemědělských plodin. V oblasti Litoměřicka se pěstuje vysoký podíl zeleniny a chmele.

V kapitole 3.9. části SEA je na str. 89 uvedeno*: „PŘEDPOKLÁDANÝ VÝVOJ BEZ UPLATNĚNÍ 5aZÚR ÚK: Všechny varianty koridoru VRT jsou vymezeny na půdách I. a II. třídy ochrany. Do součtu kvalifikovaného odhadu záborů ZPF byl zahrnován jen trvalý zábor, na rostlém terénu, který má dlouhodobý význam pro využití území (v případě vedení budoucí VRT na estakádě, mostních konstrukcích nebo v tunelech, by byl předpokládaný zábor ZPF minimální). Plochy předpokládaných dočasných záborů ZPF budou ovlivněny takovým množstvím proměnných hodnot (např. zvolenou technologií výstavby, použitými materiály, harmonogramem vlastní výstavby), že výsledný odhad by byl pro další práci nepoužitelný a nebyly proto i s ohledem na § 36 odst. 3 stavebního zákona do součtu kvalifikovaného odhadu záborů ZPF zahrnuty. Z hlediska pozemků ZPF by byl dopad nerealizování 5aZÚR ÚK pozitivní, a to z důvodu neprovedení záboru ZPF pro realizaci stavby.“*

Všechny varianty koridoru jsou vymezeny na nejkvalitnější orné půdě. Realizace VRT znamená totální likvidaci této složky životního prostředí. To je v přímém rozporu se základními ustanoveními a principy zákona č. 334/1992 Sb. o ochraně zemědělského půdního fondu.

Podle § 4 odst. 1 tohoto zákona platí, že *půdu ze zemědělského půdního fondu lze odnímat pouze v nezbytných případech a přitom je nutno postupovat takto:*
a) odnímat zemědělskou půdu přednostně na zastavitelných plochách,
b) odnímat přednostně zemědělskou půdu méně kvalitní; kritériem kvality půdy jsou třídy ochrany,
c) co nejméně narušovat organizaci zemědělského půdního fondu, hydrologické a odtokové poměry v území a síť zemědělských účelových komunikací,

d) odnímat jen nejnutnější plochu zemědělského půdního fondu a po ukončení nezemědělské činnosti upřednostňovat zemědělské využití pozemků,
e) při umísťování směrových a liniových staveb co nejméně zatěžovat obhospodařování zemědělského půdního fondu a
f) po ukončení povolení nezemědělské činnosti neprodleně provést takovou terénní úpravu, aby dotčená půda mohla být rekultivována a byla způsobilá k plnění dalších funkcí v krajině podle plánu rekultivace.

Dle ustanovení § 4 odst. 3 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu pro ochranu půdy zařazené do I. a II. třídy ochrany navíc platí, že „zemědělskou půdu I. a II. třídy ochrany lze odejmout pouze v případech, kdy jiný veřejný zájem výrazně převažuje nad veřejným zájmem ochrany zemědělského půdního fondu“. V této souvislosti podatel poukazuje na judikaturu správních soudů, a to konkrétně na rozsudek Nejvyššího správního soudu, **č.j. 1 Aos 1/2013-85**, kde jmenovaný soud konstatoval, že „*vymezení zastavitelné plochy o nikoliv zanedbatelné rozloze v území, na němž se nachází vysoce chráněná zemědělská půda I. či II. třídy ochrany, je třeba v územním plánu řádně odůvodnit dle požadavků obsažených v § 4 a § 5 odst. 1 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu. Nepostačuje pouze povšechné odůvodnění vztahující se k územnímu plánu jako celku, v němž nejsou uvedeny úvahy ohledně nezbytnosti zabrat vysoce chráněnou zemědělskou půdu v konkrétní ploše pro sledovaný konkrétní účel“.*

V § 5 odst. 1 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu stojí: *„Aby ochrana zemědělského půdního fondu byla při územně plánovací činnosti prováděné podle zvláštních předpisů zajištěna, jsou pořizovatelé a projektanti územně plánovací dokumentace a územně plánovacích podkladů povinni řídit se zásadami této ochrany (§ 4), navrhnout a zdůvodnit takové řešení, které je z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu a ostatních zákonem chráněných obecných zájmů nejvýhodnější. Přitom musí vyhodnotit předpokládané důsledky navrhovaného řešení na zemědělský půdní fond,* ***a to zpravidla ve srovnání s jiným možným řešením.“***

Citované ustanovení zákona ZPF je dále upřesněno v ustanovení § 4 odst. 1 vyhlášky č. 13/1994 Sb., kterou se upravují některé podrobnosti ochrany zemědělského půdního fondu (dále jen „vyhláška ZPF“), podle nějž *zpracovatelé územně plánovací dokumentace již při zpracování konceptů řešení postupují v souladu s požadavky, které byly uplatněny příslušnými orgány ochrany zemědělského půdního fondu při projednávání návrhů prognózních úkolů, územních a hospodářských zásad a programů výstavby (§ 3 odst. 4). Vyhodnocují přitom předpokládané důsledky navrhovaného řešení výhledového rozvoje sídel a území na zemědělský půdní fond* ***podle jednotlivých alternativ.*** *Využívají k tomu výsledků vyhodnocení údajů z podkladů a jejich znázornění.* (zvýrazněno podatelem).

Porovnání alternativ musí být provedeno na základě číselných a grafických údajů zpracovaných podle přílohy 3 vyhlášky ZPF. Žádné porovnání variant či alternativ součástí VVÚRU k napadenému OOP, který má zásadní negativní vliv na ochranu ZPF, zpracováno nebylo.

V AZÚR však chybí jakékoli porovnání veřejného zájmu na realizaci VRT a zájmu na ochraně zemědělského půdního fondu, resp. jeho zábor, odůvodnění k předkládaným variantám se sestává pouze z konstatování, že všechny varianty zasáhnou zemědělskou půdu v třídě ochrany I. a II. a že veřejný zájem na rozvoji dopravní infrastruktury je nadřazen zájmu na ochranu zemědělského půdního fondu.

Realizací VRT by byl však poničen i mnohem rozsáhlejší půdní fond. Pro stavbu by bylo třeba velké množství těžké techniky, dále by bylo třeba deponovat odtěženou zeminu, případně navážet materiál pro výstavbu náspů. Všechen materiál je třeba někde skladovat, aniž by byly stanoveny vhodné lokality.

V případě varianty ŽD1-B a ŽD1-C se jedná o průchod územím s velkým množství drobných zemědělských pozemků. Směr a ohyb koridoru v tomto území všechny pozemky přetíná příčně, tudíž tato pole by nebylo možné ani po realizaci VRT zemědělsky obdělávat současnou technikou. Dalším problémem v tomto území je zachování přístupu ke všem pozemkům zemědělskou technikou, v odůvodnění 5. AZUR je konstatováno, že střety s místními a účelovými komunikacemi nejsou kvůli měřítku řešeny. Pro přejezd zemědělské techniky je třeba určitá dimenze, v poměrech daného území však těžko představitelné, že by byly stávající účelové komunikace zachovány v dosavadní hustotě. To ovšem vede k tomu, že část zemědělských pozemků se octne patrně bez přístupu. Tímto postupem tak dojde k mnohem většímu záboru zemědělského půdního fondu, než s jakým počítá 5. AZUR ve svém návrhu. Navíc koridor v nových variantách je užší než původní koridor VRT, nelze proto objektivně srovnávat množství zabrané zemědělské půdy. Této skutečnosti je v hodnocení SEA a následně v odůvodnění 5. AZUR zcela účelově využito tak, aby původní koridor VRT vyšel jako nejhorší varianta. K tomu také doplňujeme níže.

V hodnocení SEA kapitola 3.9. je na str. 89 je uvedeno: *„Do součtu kvalifikovaného odhadu záborů ZPF byl zahrnován jen trvalý zábor, na rostlém terénu, který má dlouhodobý význam pro využití území (v případě vedení budoucí VRT na estakádě, mostních konstrukcích nebo v tunelech, by byl předpokládaný zábor ZPF minimální). Plochy předpokládaných dočasných záborů ZPF budou ovlivněny takovým množstvím proměnných hodnot (např. zvolenou technologií výstavby, použitými materiály, harmonogramem vlastní výstavby), že výsledný odhad by byl pro další práci nepoužitelný a nebyly proto i s ohledem na § 36 odst. 3 stavebního zákona do součtu kvalifikovaného odhadu záborů ZPF zahrnuty. Z hlediska pozemků ZPF by byl dopad nerealizování 5aZÚR ÚK pozitivní, a to z důvodu neprovedení záboru ZPF pro realizaci stavby.“* Hodnocení SEA se vůbec nezabývá záborem sice dočasným, který by ale i tak měl na zemědělskou výrobu devastující účinky. Po odtěžení zeminy, vybudování zářezu a navážce nebo v případě hloubení tunelu těsně pod povrchem a po opětovném zavezení „zeminou“ není možné konstatovat, že na této půdě bude dále možné provozovat zemědělskou výrobu. Na takovém místě dokonce nebudou ani původní odtokové poměry, protože dojde k narušení vrstev půdy, kapilár apod. Nejsou hodnoceny ani rizika, která by ohrozila odtokové poměry z území stavby, kde se bude deponovat extrémní množství rubaniny a skryté ornice.

Odhad záboru zemědělského půdního fondu je tak jen imaginární, které vychází z nekvalifikovaného odhadu, který navíc vycházel z nedostatečně skutkově zjištěného stavu. V tabulce č. 9: *Kvalifikovaný odhad záborů ZPF variant koridoru (ŽD1-A / ŽD1-B / ŽD1-C)* na str. 112 odůvodnění není uvedena informace o závlahách. Bylo tak postupováno v rozporu s § 19 odst. 1 písm. a) stavebního zákona), neboť nebyly zjištěny informace o existenci závlah, odvodnění a o existenci staveb k ochraně před erozní činností vody.

viii. kulturní dědictví, hmotný majetek

SEA uvádí cit. „Jevy z oblasti kulturních hodnot a jejich polohová expozice vůči koridoru jsou graficky znázorněny ve výkrese SEA A.1 Výkres vlivů na osídlení a kulturní hodnoty v území. U nemovitých kulturních památek se nepřepokládá jejich negativní ovlivnění.“

Podatel namítá, že námitky jednotlivých obcí, např. Libotenice a Křešice, **potvrzují opak.**

SEA uvádí cit: „*V trase koridoru nelze vyloučit demolice staveb, které nebude možno ponechat na místě, ať již z důvodu prostorových, nebo z důvodu, že by nebylo možno tyto stavby ochránit před účinky hluku. Bude se jednat pravděpodobně pouze o malý počet objektů, toto hledisko ale není možné v současném stupni přípravy relevantně posoudit. Vlivy na kulturní dědictví a hmotné statky jsou hodnoceny jako přímé, krátkodobé (v době výstavby) i*

trvalé, mírně negativní. Nepřímé, sekundární, střednědobé, přechodné a dlouhodobé vlivy na kulturní dědictví a hmotné statky nebyly zjištěny.“

Podatel namítá, že na mnohých místech i v této fázi obecnosti je nutné mnohem lépe popsat vlivy na hmotný majetek, viz podrobné námitky od jednotlivých obcí, tohle je nemístné bagatelizování problému.

c. kompenzační opatření

Zde podatel odkazuje na kapitolu A.7. Nesprávně stanovené úkoly pro územní plánování. Podatel požaduje zrušení všech tří návrhových koridorů. Obecně k tomu uvádí, že konkrétní kompenzační opatření musí v souladu s platnými právními předpisy vycházet z reálné a pravdivé analýzy a hodnocení SEA. To se v daném případě bohužel nestalo, viz námitky v této části B.

5. Nesprávnost hodnocení na Natura 2000

Podatel namítá nedostatečnost a nesprávnost hodnocení na soustavu NATURA 2000. Především namítá jako věcně nesprávný názor, že není třeba kompenzačních opatření dle § 37/7 Stavebního zákona.

Jak uvedeno výše, nejasně stanovená šíře koridoru vede nutně k **nesprávně vyhodnocenému zásahu na soustavu NATURA 2000.**

Navrhované koridory šířek od 200 m jsou srovnávány s územní rezervou VRT-ZR1 šířky 600 m. Kupříkladu u konfliktů s lokalit Natura 2000, které jsou uváděny jako jedny ze zásadních prvků pro záporné hodnocení varianty VRT-ZR1 vůči novým variantám. **Výrazně užší šíře nově navrhovaného koridoru ŽD1-A dovoluje formálně obejít konflikt s lokalitou EVL Natura 2000 “Písčiny u Oleška”.**

Naopak šíře územní rezervy původní varianty VRT-ZR1 600 m je zneužita a do negativních vlivů jsou zahrnuty i EVL jako např. “Bořečský vrch” a hlavně “Kateřina - mokřad”, které by v případě šíře 200 m srovnatelné s variantou ŽD1-A by mohly být zcela mimo koridor.

EVL “Kateřina - mokřad” je udávána jako jeden ze zásadních důvodů pro negaci původní varianty VRT-ZR1. Zcela účelově.

6. Nedostatečnost posouzení stávající rezervy k návrhovým variantám

Jak vyplývá z výše uvedených námitek, podatel namítá absenci, resp. nedostatečnost porovnání navrhovaných variant se stávajícím koridorem územní rezervy VRT-ZR1, který je v ZÚR dlouhodobě zakotven a jako takový je jediný reálný jak z hlediska „průchodnosti“ územím, tak z hlediska možného projednání a tedy i potřebného časového horizontu realizace záměru.

Z návrhu 5. AZUR zcela jasně vyplývá varianta preferovaná oprávněným investorem. Ze zcela nedostatečné dokumentace modré varianty je zřejmé, že oprávněný investor s touto variantou nepočítá a tak ji „odfláknul“. Například nedošlo ke zpracování podélného profilu modré varianty a z výkresu "situace" nejsou patrné valy ani zářezy. Nemohlo tedy proběhnout adekvátní vyhodnocení vlivu této varianty na podzemní a povrchové vody, stejně jako na obyvatelstvo a přírodu a krajinu.

Zcela nedostatečné porovnání tří variant s trasou původní je zásadním nedostatkem návrhu 5. AZUR. U jednotlivých kritérií se hodnocení vyrovnaně střídá (kdyby se převedlo na body, tak vyjde stejně bodů u původní varianty i nových návrhových). Výsledné hodnocení je tedy zcela nepochopitelné a nepřezkoumatelné. Modrá varianta má 100 %,

zelená 95 %, červená o něco méně a původní stabilizovaná 40 %. Z porovnání stejně tak, jako z krajem objednaného „posudku“ T-planu, je zcela zřejmé, která z variant je preferovaná a se kterou investor vlastně ani nepočítá. Zásadní je však dle podatele **absolutní absence porovnání se stávající trasou VRT, která je v ZÚR dlouhodobě zakotvená a jako taková je jediná reálná jak z hlediska „průchodnosti“ územím, tak z hlediska možného projednání a tedy i potřebného časového horizontu**. Přitom takové počínání investora je zcela nezodpovědné - čas investora evidentně tlačí jak z hlediska mezinárodní koordinace, tak zjevně z hlediska financí - viz zmiňovaná vazba na možnost půjčky z EU!).

Pro rozhodování o jednotlivých variantách tedy podle názoru podatele chybí adekvátní podklady a rovnocenné porovnání všech čtyř existujících variant. Pořizování a schvalování 5. AZUR je tak stiženo zásadním deficitem.

Podatel je přesvědčen, že při dodržení dlouhodobě sledovaného záměru – územní rezervy pro tuto investici je možné postupovat bez zbytečného zdržování a konfliktů v území. Cílem podatele není znemožnit realizaci dopravního záměru jako takového.

Zpřesněním koridoru vymezeného v územní rezervě, jako návrhového koridoru o proměnlivé šířce obdobně, jak je u sledovaných variant, by se nutně došlo k závěru, že tato varianta je z hlediska svých vlivů s výrazně menším vlivem na životní prostředí a zdraví obyvatel (viz např. výše námitka k naturovému hodnocení).

7. Nedostatečnost podkladových studií

Podatel namítá nedostatečnost, resp. účelovost a především nepřezkoumatelnost závěrů podkladových studií.

Podatel namítá, že data, ze kterých SEA čerpá (Studie proveditelnosti) nebyla aktualizovaná po covidu, ačkoli došlo k významné demografické změně a poklesla nutnost dojíždět za prací.

C. Námitky k jednotlivým úsekům

1. Námitky k variantě ŽD1-A

a. Nepřípustný vliv VRT na záplavové území

Namítáme, že realizace VRT bude mít nepřípustný vliv na záplavové území a že posouzení 5. AZUR je v tomto ohledu nedostatečné.

V kapitole 3.3. části A SEA Vyhodnocení vlivů 5. Aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje na udržitelný rozvoj území (dále jen „SEA“) je na str. 63 uvedeno: *„Při realizování koncepce by bylo nutné řešit problematiku možného zhoršení průchodu povodňové vlny, a to z důvodu průchodu všech variant VRT záplavovým územím Q100.“*

V kapitole 6.4 SEA se na str. 155 uvádí: *„Koridor ŽD1 B kříží několik vodních toků, v jejichž okolí může dojít při vzniku zvláštní povodně k zaplavení vodou. Mezi nejvýznamnější patří Labe v prostoru Litoměřicka a Labe v prostoru Ústí nad Labem (Střekov) viz obrázek níže. V důsledku umístění a realizace stavby v koridoru může dojít ke změně odtokových poměrů v místech křížení vodních toků (omezení průchodu povodňové vlny) a dále v úsecích, kde bude drážní těleso přecházet terénní deprese přirozeného reliéfu (riziko vzniku bezodtokých depresí).*
Minimalizace těchto vlivů je řešitelná vhodným návrhem stavebně technického řešení (např. přemostění nebo propustky) na základě hydrotechnického posouzení stavby, které bude předmětem navazujících fází projektového řešení záměru VRT.

V případě, že budou vodní toky, na kterých je stanoveno Q100, překonávány mostním objektem s dostatečnými šířkovými parametry a rozestupy nosných pilířů tak, aby nedošlo nebo pouze jen minimálně k zasažení a ovlivnění záplavového území, nebude vliv na záplavové území výrazně negativní.“

K tomu je nutné uvést, že v záplavovém území, které by bylo negativně ovlivněno realizací VRT, se nachází obytné domy. Je nepřípustné, aby realizace VRT způsobila v případě povodní horší následky, než byly způsobeny povodní o stejné síle před realizací VRT. Rovněž je nutné podotknout, že obce zasažené povodněmi mají vybudované systémy ochrany před povodněmi. Tyto ochranné systémy jsou dimenzovány na určitou velikost povodně. Vzhledem k výše uvedenému je patrné, že realizací VRT může dojít ke zhoršení průchodu povodňové vlny a odtokových poměrů. Změněné odtokové poměry, na které nebudou připravené protipovodňové systémy, pak mohou mít fatální následky při ochraně obyvatel před povodněmi a způsobit značné problémy při evakuaci při povodních. Obce na tyto ochranné systémy vynaložily značné prostředky, které by po realizaci VRT přišly vniveč.

Dále je třeba uvést, že záplavové území není jen bezprostřední okolí toku, ale mnohdy i vzdálená místa, která jsou propojena např. vodozbavem a mají nižší nadmořskou výšku. Nelze jen suše konstatovat, že překonání vodního toku mostním objektem s dostatečnými rozestupy pilířů nebude mít výrazně negativní vliv na záplavové území. V záplavovém území dochází ke kolizi s dopravní infrastrukturou (silnice II. a III. třídy) a zároveň vede zastavěným územím. V případě povodní se tak může stát, že komunikace, která byla před realizací VRT při obdobně silné povodni přístupná, bude po realizaci VRT zatopená a ze záplavového území tak nebude zabezpečená úniková cesta. To představuje velký problém zejména pro krizové řízení a pro složky integrovaného záchranného systému.

V odůvodnění 5. AZUR (nebo také jen „AZÚR“) jsou řešena různá omezení pro varianty koridoru izolovaně. Neustále je opakováno, že podrobnější řešení není předmětem AZÚR, ale dalších stupňů projektové dokumentace. Upozorňujeme, že není řešena důležitá skutečnost, že v určitých místech dochází ke kumulaci problémů a omezení, jedná se typicky o průběh koridoru v záplavovém území v obydlené oblasti a současně křižování komunikace či vedení vysokého napětí (předkladatel AZÚR na to sám upozorňuje, aniž by tento problém podrobně řešil). V takovém případě je omezený výběr technických řešení, navíc je nutné počítat s opatřením na omezení hluku. V případě zvolení určité varianty koridoru pak tyto problémy nutně povedou k delší době plánování technického řešení, pokud se vůbec nějaké najde, a k mnohonásobně vyšším nákladům na realizaci. Výše předpokládaných nákladů v souvislosti s možnými technickými omezeními a tím spojenými vyššími náklady však není v AZÚR vůbec řešena.

Dále upozorňujeme na veřejnou vyhlášku – oznámení o vydání opatření obecné povahy Ministerstva zemědělství čj. MZE69999/2021-15121 ze dne 28. ledna 2022, kterým Ministerstvo zemědělství vydalo Národní plán povodí Labe. V této souvislosti bylo navrženo významné rozšíření aktivní zóny řeky Labe, a to především v území dotčeném variantou koridoru B a C kolem obce Chodouny. V odůvodnění AZÚR se předkladatel nevypořádal s touto skutečností, mající nepochybně významný vliv na posouzení vlivu VRT na záplavové území.

b. Nepřípustný vliv na podzemní a povrchovou vodu a odtokové poměry

Namítáme, že realizace VRT bude mít nepřípustný vliv na podzemní a povrchovou vodu a odtokové poměry a na dostupnost zdrojů pitné vody a že posouzení AZÚR je v tomto ohledu nedostatečné.

V kapitole 3.2. SEA je na str. 50 uvedeno: *„PŘEDPOKLÁDANÝ VÝVOJ BEZ UPLATNĚNÍ 5aZÚR ÚK: Bez uplatnění 5aZÚR ÚK by stav povrchových vod zůstal beze změny, nezměnila*

by se ani kvalita ani kvantita těchto vod……. V případě podzemních vod uplatnění 5aZÚR ÚK představuje potenciální riziko z hlediska možného ovlivnění podzemních vod, neboť každá z navrhovaných variant prochází ochranným pásmem vodního zdroje buď I. stupně, které slouží k ochraně v bezprostředním okolí jímacího nebo odběrného zařízení vodního zdroje nebo II. stupně, které slouží k ochraně vodního zdroje v územích stanovených vodoprávním úřadem tak, aby nedocházelo k ohrožení jeho vydatnosti, jakosti nebo zdravotní nezávadnosti. Bez uplatnění 5aZÚR ÚK by tak došlo k pozitivnímu ovlivnění této složky.

Dále je v kapitole 6.4 SEA na str. 154 uvedeno: *„Vymezení koridoru ŽD1 B může ovlivnit proudění podzemní vody, a to zejména při realizaci zářezů. Zářezy budou fungovat jako drenáž podzemní vody přitékající z horních částí hydrogeologického masívu s následným poklesem hladiny podzemní vody na úroveň dna zářezu. K poklesu hladiny ve směru i proti směru proudění podzemní vody a ke zrychlenému odvodnění území dojde trvale. Nelze ani s ohledem na vysokou hladinu podzemních vod v území vyloučit provádění prací pod hladinou podzemní vody, a v takovém případě dojde ke drénování mělké podzemní vody. Velikost přítoků podzemní vody do zářezu bude ovlivněna filtračními vlastnostmi horninového prostředí a lokálními podmínkami. Vzhledem k úzké linii stavby v koridoru se bude pravděpodobně jednat o vlivy mírně negativní, přímé, trvalé, v době výstavby krátkodobé mírně negativní.“*

S tím nelze souhlasit, neboť negativní vliv na podzemní vodu je hodnocen pouze v souvislosti se stavbou. Je nutné uvést, že není hodnocen vliv na region, respektive na přístupnost a zachování zdrojů pitné vody pro obyvatele. Je známo, že v minulosti prováděné stavební zásahy (před asi 30 lety) nedaleko od varianty koridoru B a C způsobily ztrátu pramenů přivádějících vodu do studní v obci Chodouny a Lounky. K jejich úplnému obnovení již nedošlo. Navíc AZÚR neřeší možnosti technického řešení a výškové profily koridoru, což má ovšem značný vliv na celkové posouzení varianty koridoru. Pokud se v určitém místě nabízí vedení na náspu, v zářezu, na estakádě či tunelem, pak každá taková varianta technického řešení budeme mít zcela jiné vlivy na okolí. V odůvodnění AZÚR a současně v posouzení SEA by měl být uveden vliv všech technických řešení na životní prostředí, případně by mělo být alespoň vyhodnoceno, jaké technické řešení v určitém problematickém místě má na životní prostřední, resp. jeho konkrétní složku, nejmenší či největší negativní vliv (pozitivní vliv rozhodně nebudeme mít žádný). Vzhledem k blízkosti vodního toku Labe a vysoké úrovni podzemní vody by mělo být toto podrobně řešeno.

Dále upozorňujeme, že negativní vliv na hydrogeologické poměry má i stavba vysokých náspů při realizaci dopravních staveb (dochází k přitížení hydrogeologických kolektorů a v důsledku jejich konsolidace ke zhoršení jejich propustnosti pro podzemní vodu a jejímu hromadění „před stavbou“, při řešení projektové dokumentace stavby často absentují data o geologických a hydrogeologických poměrech zájmové lokality. Zejména při hloubkovém zakládání staveb pod hladinu podzemní vody tak dochází k vytvoření hydraulických bariér, což má za následek změnu směru proudění podzemní vody. V oblasti „pod stavbou“ po směru proudění, tak dochází ke snížení hladiny podzemní vody či k její ztrátě. Pokud se v této oblasti nacházejí například zdroje pitné vody, sloužící k individuálnímu zásobování, je dopad citelný (NOVOTNÁ, Jitka; BURDA, Pavel; VYLAMOVÁ, Pavlína. Podzemní voda jako stabilizační prvek hydrologického cyklu–zdroje, možnosti a ztráty.) Na nestabilní geologické podloží v oblasti koridoru B a C bylo upozorněno viz odůvodnění AZÚR str. 95: *„území mezi sídly Chodouny a Lounky se vyznačuje složitými geologickými poměry pro zakládání staveb.“*

Považujeme za skandální řešení, které je dále navrženo: „*Pokud hydrogeologické posouzení v dalších fázích projektové přípravy záměru prokáže nemožnost zajištění ochrany některého z uvedených vodního zdrojů v rozsahu podmínek stanovených vodoprávním rozhodnutím pro jeho ochranná pásma, bude nutné kompenzovat ztrátu této kapacity zajištěním náhradního zdroje.“* Zejména s ohledem na to, že navrhovaný koridor prochází v těsné blízkosti či přímo protíná zdroje pitné vody (Chudoslavice – Myštice, Skalice prameniště, Sebuzín – Církvice), je odůvodnění vlivu realizace VRT na povrchovou a podzemní vodu včetně vlivu na vodní

zdroje absolutně nedostatečné. Jako náhradní zdroj je uváděn vrt Malešov, otázka však je, zda by jeho vydatnost byla dostačující a další otázkou je, zda by realizace VRT neohrozila i tento zdroj? V odůvodnění by mělo být jednoznačně uvedeno konkrétní opatření, jak by byla situace řešena. Řešení tohoto negativního vlivu v odůvodnění chybí. Je pouze konstatováno, že ztrátu bude nutné zajistit náhradním zdrojem, ale již není konkrétně uvedeno, jakým náhradní zdrojem, ani není uvedeno obecně, jak by měl být takový náhradní zdroj určen (k tomu odkazujeme na METODIKA KLASIFIKACE NÁHRADNÍCH ZDROJŮ PRO NOUZOVÉ ZÁSOBOVÁNÍ OBYVATELSTVA PITNOU VODOU). Již v této fázi aktualizace ZÚR by měla být tato problematika kompenzací řešena, protože je nepřípustné, aby byla schválena AZÚR a zároveň nebyla vyjasněna kompenzační opatření nebo nebyly zajištěny náhradní zdroje pitné vody nebo aby nebyl alespoň určen konkrétní postup, jakým budou tyto náhradní zdroje určeny.

V tomto směru byl podle nás porušen bod 16 a 21 Stanoviska MŽP k potřebě posouzení návrhu AZÚR z hlediska vlivu na životní prostředí č.j. MZP/2021/710/5835, kde MŽP v bodě 16 požadovalo navrhnout opatření na kompenzaci negativních vlivů.

c. Nepřípustný vliv VRT na zemědělský půdní fond

Namítáme, že realizace VRT bude mít nepřípustný vliv na zemědělský půdní fond a že posouzení AZÚR je v tomto ohledu nedostatečné.

Na úvod konstatujeme, že území dotčené novými variantami koridoru je tradiční zemědělskou oblastí s vysokým významem zemědělské produkce. Je zde velký podíl kvalitní orné půdy a specifické podmínky (předkladatel to sám uvádí v odůvodnění AZÚR). Zároveň je na celém území podatele rozvedena závlaha na zavlažování zemědělských plodin. V oblasti Litoměřicka se pěstuje vysoký podíl zeleniny a chmele.

V kapitole 3.9. části SEA je na str. 89 uvedeno*: „PŘEDPOKLÁDANÝ VÝVOJ BEZ UPLATNĚNÍ 5aZÚR ÚK: Všechny varianty koridoru VRT jsou vymezeny na půdách I. a II. třídy ochrany. Do součtu kvalifikovaného odhadu záborů ZPF byl zahrnován jen trvalý zábor, na rostlém terénu, který má dlouhodobý význam pro využití území (v případě vedení budoucí VRT na estakádě, mostních konstrukcích nebo v tunelech, by byl předpokládaný zábor ZPF minimální). Plochy předpokládaných dočasných záborů ZPF budou ovlivněny takovým množstvím proměnných hodnot (např. zvolenou technologií výstavby, použitými materiály, harmonogramem vlastní výstavby), že výsledný odhad by byl pro další práci nepoužitelný a nebyly proto i s ohledem na § 36 odst. 3 stavebního zákona do součtu kvalifikovaného odhadu záborů ZPF zahrnuty. Z hlediska pozemků ZPF by byl dopad nerealizování 5aZÚR ÚK pozitivní, a to z důvodu neprovedení záboru ZPF pro realizaci stavby.“*

Všechny varianty koridoru jsou vymezeny na nejkvalitnější orné půdě. Realizace VRT znamená totální likvidaci této složky životního prostředí. To je v přímém rozporu se základními ustanoveními a principy zákona č. 334/1992 Sb. o ochraně zemědělského půdního fondu. Podle § 4 odst. 1 tohoto zákona platí, že *půdu ze zemědělského půdního fondu lze odnímat pouze v nezbytných případech a přitom je nutno postupovat takto:*
a) odnímat zemědělskou půdu přednostně na zastavitelných plochách,
b) odnímat přednostně zemědělskou půdu méně kvalitní; kritériem kvality půdy jsou třídy ochrany,
c) co nejméně narušovat organizaci zemědělského půdního fondu, hydrologické a odtokové poměry v území a síť zemědělských účelových komunikací,
d) odnímat jen nejnutnější plochu zemědělského půdního fondu a po ukončení nezemědělské činnosti upřednostňovat zemědělské využití pozemků,
e) při umísťování směrových a liniových staveb co nejméně zatěžovat obhospodařování zemědělského půdního fondu a

f) po ukončení povolení nezemědělské činnosti neprodleně provést takovou terénní úpravu, aby dotčená půda mohla být rekultivována a byla způsobilá k plnění dalších funkcí v krajině podle plánu rekultivace.

Dle ustanovení § 4 odst. 3 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu pro ochranu půdy zařazené do I. a II. třídy ochrany navíc platí, že „zemědělskou půdu I. a II. třídy ochrany lze odejmout pouze v případech, kdy jiný veřejný zájem výrazně převažuje nad veřejným zájmem ochrany zemědělského půdního fondu“. V této souvislosti bychom chtěli poukázat na judikaturu, a to konkrétně na rozsudek Nejvyššího správního soudu, č.j. 1 Aos 1/2013-85, kde jmenovaný soud konstatoval, že „*vymezení zastavitelné plochy o nikoliv zanedbatelné rozloze v území, na němž se nachází vysoce chráněná zemědělská půda I. či II. třídy ochrany, je třeba v územním plánu řádně odůvodnit dle požadavků obsažených v § 4 a § 5 odst. 1 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu. Nepostačuje pouze povšechné odůvodnění vztahující se k územnímu plánu jako celku, v němž nejsou uvedeny úvahy ohledně nezbytnosti zabrat vysoce chráněnou zemědělskou půdu v konkrétní ploše pro sledovaný konkrétní účel“.*

V § 5 odst. 1 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu stojí: *„Aby ochrana zemědělského půdního fondu byla při územně plánovací činnosti prováděné podle zvláštních předpisů zajištěna, jsou pořizovatelé a projektanti územně plánovací dokumentace a územně plánovacích podkladů povinni řídit se zásadami této ochrany (§ 4), navrhnout a zdůvodnit takové řešení, které je z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu a ostatních zákonem chráněných obecných zájmů nejvýhodnější. Přitom musí vyhodnotit předpokládané důsledky navrhovaného řešení na zemědělský půdní fond, a to zpravidla ve srovnání s jiným možným řešením.“*

V AZÚR však chybí jakékoli porovnání veřejného zájmu na realizaci VRT a zájmu na ochraně zemědělského půdního fondu, resp. jeho zábor, odůvodnění k předkládaným variantám se sestává pouze z konstatování, že všechny varianty zasáhnou zemědělskou půdu v třídě ochrany I. a II. a že veřejný zájem na rozvoji dopravní infrastruktury je nadřazen zájmu na ochranu zemědělského půdního fondu.

Realizací VRT by byl však poničen i mnohem rozsáhlejší půdní fond. Pro stavbu by bylo třeba velké množství těžké techniky, dále by bylo třeba deponovat odtěženou zeminu, případně navážet materiál pro výstavbu náspů. Všechen materiál je třeba někde skladovat, aniž by byly stanoveny vhodné lokality.

V případě varianty B a C se jedná o průchod územím s velkým množství drobných zemědělských pozemků. Směr a ohyb koridoru v tomto území všechny pozemky přetíná příčně, tudíž tato pole by nebylo možné ani po realizaci VRT zemědělsky obdělávat současnou technikou. Dalším problémem v tomto území je zachování přístupu ke všem pozemkům zemědělskou technikou, v odůvodnění AZÚR je konstatováno, že střety s místními a účelovými komunikacemi nejsou kvůli měřítku řešena. Pro přejezd zemědělské techniky je třeba určitá dimenze, v poměrech daného území však těžko představitelné, že by byly stávající účelové komunikace zachovány v dosavadní hustotě. To ovšem vede k tomu, že část zemědělských pozemků se octne patrně bez přístupu. Tímto postupem tak dojde k mnohem většímu záboru zemědělského půdního fondu, než s jakým počítá AZÚR ve svém návrhu.

V hodnocení SEA kapitola 3.9. na str. 89 je uvedeno: *„Do součtu kvalifikovaného odhadu záborů ZPF byl zahrnován jen trvalý zábor, na rostlém terénu, který má dlouhodobý význam pro využití území (v případě vedení budoucí VRT na estakádě, mostních konstrukcích nebo v tunelech, by byl předpokládaný zábor ZPF minimální). Plochy předpokládaných dočasných záborů ZPF budou ovlivněny takovým množstvím proměnných hodnot (např. zvolenou technologií výstavby, použitými materiály, harmonogramem vlastní výstavby), že výsledný odhad by byl pro další práci nepoužitelný a nebyly proto i s ohledem na § 36 odst. 3 stavebního zákona do součtu kvalifikovaného odhadu záborů ZPF zahrnuty. Z hlediska*

pozemků ZPF by byl dopad nerealizování 5aZÚR ÚK pozitivní, a to z důvodu neprovedení záboru ZPF pro realizaci stavby.“ Hodnocení SEA se vůbec nezabývá záborem sice dočasným, který by ale i tak měl na zemědělskou výrobu devastující účinky. Po odtěžení zeminy, vybudování zářezu a navážce nebo v případě hloubení tunelu těsně pod povrchem a po opětovném zavezení „zeminou“ není možné konstatovat, že na této půdě bude dále možné provozovat zemědělskou výrobu. Na takovém místě dokonce nebudou ani původní odtokové poměry, protože dojde k narušení vrstev půdy, kapilár apod.

Dále se dle hodnocení SEA uvažuje o minimálním záboru zemědělského půdního fondu v případě vedení VRT v tunelu. V hodnocení SEA však ani v tomto případě není uvažováno o tom, v jakém výškovém profilu bude tunel veden. Zde opět opakujeme, že v případě hloubení tunelu těsně pod povrchem a po opětovném zavezení „zeminou“ není možné konstatovat, že na této půdě bude dále možné provozovat zemědělskou výrobu. Na takovém místě dokonce nebudou ani původní odtokové poměry, protože dojde k narušení vrstev půdy, kapilár apod. Ke změně odtokových poměrů a geologických a hydrogeologických poměrů může dojít i při ražení tunelu v hlubší vrstvě půdy či podloží. Jak je uvedeno u námitky č. 2: na nestabilní geologické podloží v oblasti koridoru B a C bylo upozorněno viz odůvodnění AZÚR str. 95: *„území mezi sídly Chodouny a Lounky se vyznačuje složitými geologickými poměry pro zakládání staveb.“*

Odhad záboru zemědělského půdního fondu je tak jen imaginární, které vychází z nekvalifikovaného odhadu, který navíc vycházel z nedostatečně skutkově zjištěného stavu. V tabulce č. 9: *Kvalifikovaný odhad záborů ZPF variant koridoru (ŽD1-A / ŽD1-B / ŽD1-C)* na str. 112 odůvodnění není uvedena informace o závlahách. Bylo tak postupováno v rozporu s § 19 odst. 1 písm. a) stavebního zákona, neboť nebyly zjištěny informace o existenci závlah, odvodnění a o existenci staveb k ochraně před erozní činností vody.

Zároveň byl porušen bod 11 Stanoviska MŽP k potřebě posouzení návrhu AZÚR z hlediska vlivu na životní prostředí č.j. MZP/2021/710/5835, kde MŽP uvedlo, že vliv VRT představuje nevratnou změnu a likvidaci jedné složky životního prostředí. Předkládané varianty jdou naprosto proti požadavku MŽP, aby koridor byl vymezen především na nezemědělských půdách, případně na půdách méně kvalitních. Zároveň bylo požadováno, aby zábor nenarušil organizaci zemědělského půdního fondu, síť zemědělských účelových komunikací a zemědělské obhospodařování, a to nejen ve vztahu k pozemkům přímo dotčeným koridorem, ale také k pozemkům navazujícím. Výše jsme zmiňovali skutečnost, že realizací VRT by fakticky bylo znemožněno zemědělské obhospodařování mnohonásobně vyšší výměry zemědělského půdního fondu, neboť by na pozemky byl znemožněn přístup, případně by se kvůli jejich změněné rozloze a tvaru staly současnou zemědělskou technikou (dimenzovanou právě na menší pozemky) neobhospodařovatelnými. MŽP požadovalo navrhnout opaření minimalizující negativní dopad na zemědělskou půdu a zároveň konkretizovat tato opatření na základě vyhodnocení vlivu <u>v daném konkrétním území</u>. Tato opatření nebyla splněna.

V tomto případě neobstojí argument, že podrobnější řešení není předmětem AZÚR, neboť zábor zemědělského půdního fondu je značný již v této fázi, kdy jsou vymezeny varianty koridoru dostatečně určitě, aby byl zábor zemědělské půdy zjistitelný.

Závěrem poukazujeme na to, že v odůvodnění AZÚR je projekt VRT neustále obhajován jako přínos pro bezemisní dopravu, omezení skleníkových plynů a zlepšení ovzduší a emisí zátěže z dopravy z regionu. Je známo, že největšími zdroji znečištění ovzduší v regionu jsou velké průmyslové zdroje, zdroje na výrobu elektrické energie a tepla. Dále je známo, že v následujících desetiletích nebude v Evropské unii reálné vyrábět elektřinu výhradně z obnovitelných zdrojů. Dokonce neexistují ani předpoklady, že by to někdy v budoucnu bylo možné. Vlak, který jezdí na elektrický pohon, tudíž nikdy nebude bezemisní dopravní zdroj. Je zřejmé, že obhajovat VRT z výše uvedených důvodů je utopie a naprostý nesmysl.

K tomu pro srovnání uvádíme, že v České republice je ročně průměrně zabráno 4 000 ha zemědělské půdy, v případě stavby dalších koridorů VRT v České republice dle plánu rychlých spojení by bylo zabráno navíc minimálně o jednu čtvrtinu ročního záboru zemědělské půdy. Pro představu tato plocha uživí přibližně 3 000 lidí konzumujících maso nebo 16 000 vegetariánů, a to je přibližně počet obyvatel okresního města. Veřejný zájem na stavbě VRT, resp. porovnání veřejného zájmu na ochranu zemědělského půdního fondu a zájmu na výstavbě VRT by měl být řádně odůvodněn i v takových základních otázkách jako dopad záboru zemědělského půdního fondu na zemědělskou výrobu a soběstačnost ve výrobě potravin. Zejména v případě varianty B a C jde o významný zásah do chmelařské oblasti Úštěcko a v podstatě o likvidaci celé chmelařské polohy Polepská blata (http://www.chmelarskemuzeum.cz/cz/oblasti-pestovani-chmele-v-cr.htm). To by samozřejmě znamenalo snížení produkce chmele. Zachování pěstování chmele by mělo být rovněž zohledněno jako veřejný zájem, a to především z toho důvodu, že ploch chmelnic za poslední období ubývá.

Dále poukazuje na to, že v odůvodnění AZÚR zcela chybí vypořádání požadavku v bodu 13 Stanoviska MŽP k potřebě posouzení návrhu AZÚR z hlediska vlivu na životní prostředí č.j. MZP/2021/710/5835 a nejsou vůbec vytyčeny vhodné plochy pro deponování jednak orné půdy, jednak rubaniny z ražby tunelu, není kvantifikován odhad a není vypočtena plocha potřebná na deponování orné půdy a rubaniny. S tím souvisí i zajištění dopravní infrastruktury pro odvoz skryté orné půdy a rubaniny, zatížení dopravní kapacity silnic, dopravní zátěž v regionu, zhoršené podmínky, nutnost čištění znečištěných silnic po nákladních automobilech, značná zátěž pro technický stav silnic, nutnost oprav apod. Vzhledem k předpokládané délce stavby se nejedná o krátké přechodné období, ale spíše o dlouhodobý stav, je nutné předpokládat, že během samotné stavby bude potřeba všechny komunikace využívané pro stavbu opravit či opatřit novým povrchem, a to několikrát vzhledem k propočtům množství vyvezeného a navezeného materiálu. To vše by mělo být zahrnuto do předpokládaných nákladů a následně vyhodnoceno.

d. Nepřípustný vliv VRT na krajinu a krajinný ráz

Namítáme, že realizace VRT bude mít nepřípustný vliv na krajinu a krajinný ráz a že posouzení AZÚR je v tomto ohledu nedostatečné a vychází ze vzájemně rozporných skutečností.

V odůvodnění AZÚR je uvedeno, že *„vymezením koridoru ŽD1-B dojde k přímému trvalému mírně negativnímu ovlivnění krajinného rázu, který ale významně neovlivní dálkové pohledy, a krajinný ráz tedy sledovatelným způsobem výrazně nenaruší. Koridor ŽD1-B je veden územím, ve kterém jsou již vedeny liniové dopravní a jiné stavby technické infrastruktury. Koridor ŽD1-B odpovídá tomuto krajinnému rázu a s ohledem na historické vazby vedení dopravních komunikací, rozmístění sídel a celkovou sídelní strukturu, ji lze vyhodnotit jako optimální. Vlivy na krajinný ráz lze očekávat shodné jako u varianty ŽD1-A. Lze předpokládat, že v případě vedení všech variant koridoru dojde k ovlivnění pouze lokálního krajinného rázu, kdy vizuální projev záměru se bude uplatňovat při pohledech z nejbližšího okolí záměru. I přesto lze očekávat, že záměrem vznikne nová antropogenní osa v krajině, která bude narušovat krajinnou matrici, tento vliv však bude s ohledem na prostorové parametry záměru (relativně úzká, výškově málo významná stavba VRT) nevýznamný. Další částí koridoru VRT, vedenou mimo tunel, je část mezi Ústí nad Labem a úpatím Krušných hor. Zde je koridor veden ve vazbě na stávající železniční trať. Při budoucí realizaci záměru VRT v rámci vymezeného koridoru (jeho společné části) se neočekává vznik nových struktur, které by významně pozměnily krajinný ráz. Lze očekávat pouze lokální vizuální projev nových portálů tunelu při úpatí Krušných hor, které se budou projevovat pouze z nejbližšího okolí. V kontextu těchto*

souvislostí je možno uplatnění koridoru ŽD1-B z pohledu vlivů na krajinu vyhodnotit jako přímé, trvalé, mírně negativní.“

Dále pak: *„Vedení nové liniové stavby v území bude v části odchylující se od stávajících liniových staveb znamenat mírně negativní vliv na fragmentaci krajiny a přitížení technicistního vjemu, k němuž přispívají i vedení VVN stávající a plánovaná, stávající železniční trať a silniční systém včetně dálnice D8.“*

V kapitole 6.4 SEA je na str. 154 uvedeno: *„Nelze ale vyloučit budování násypů, případně zvyšování terénu a/nebo provádění zářezů a zakládání mostních objektů při překonávání vodotečí a v místech vedení koridoru po estakádách.“*

Výše uvedené je v přímém rozporu s obecně známými skutečnostmi. A to, že v oblasti Roudnice nad Labem a Litoměřic je rovina, kde z náměstí v Roudnici nad Labem dohlédneme až do Litoměřic a naopak z litoměřických parkánů je vidět celá oblast Poohří, Džbánska a Podřipska včetně hory Říp. VRT by se v takovém případě musela stát neviditelnou, aby ji nebylo možné v tomto území na délku minimálně 30 km zahlédnout. V případě varianty B a C musí VRT překlenout řeku Labe, což je možné pouze mostním objektem, který musí být v určité výšce nad hladinou řeky a zároveň nad stávající železnicí Praha – Ústí. Logicky to tak nemůže být výškově málo významná stavba. Další nezohledněnou skutečností je nutnost vybudování přejezdů a přemostění stávajících komunikací, aby zůstala zachována stávající dopravní infrastruktura. V případě, že VRT by byla vybudována jak zářezu tak na náspu, je i jakékoli přemostění VRT jednoznačně výškovou stavbou.

Opět považujeme za skandální konstatování, že umístění koridoru s ohledem na rozmístění sídel je optimální. Umístění koridoru do těsně blízkosti sídel a v případě obcí Hrobce, Chodouny, Polepy a Křešice umístění tak, že jsou přímo odděleny místní části, je významným zásahem do vlastnických práv a do kvality života obyvatel. Nehledě na skutečnost, že koridoru zasahuje i obytné domy, je skandální tvrdit, že umístění koridoru je optimální.

Dále nesouhlasíme s vyhodnocením, že nově vybudované portály krušnohorského tunelu budou mít pouze lokální vizuální projev. Vyhodnocení dopadů středohorského tunelu tu není raději ani uvedeno. Lokální vizuální projev je maskování vojenskou sítí, nikoli betonový portál o značném poloměru zářící na desítky kilometrů.

Odůvodnění k zásahu do krajinného rázu je v jasném rozporu s konstatovanými skutečnostmi a nelze ho proto akceptovat.

Dále úplně chybí posouzení zásahu do krajinného rázu, které způsobí vybodování opatření proti hluku. Vzhledem k tomu, že na území Litoměřicka VRT prochází hustě obydlenou oblastí, s realizací protihlukových opatření by mělo být počítáno již v této fázi.

e. Negativní vliv na zvláště chráněná území

Namítáme, že realizace VRT bude mít nepřípustný vliv na zvláště chráněná území, že vyhodnocení SEA v tomto směru není dostatečné a že chybí posouzení a vyhodnocení s ostatními negativní i vlivy.

Hodnocení SEA připouští mírně negativní vliv na zvláště chráněná území, přičemž konstatuje, že varianta je vedena v tunelu (varianta B, C), aniž by hodnotila, v jakém výškovém profilu je tento tunel předpokládán. Hodnocení SEA se zabývá pouze izolovaně fyzickým vlivem samotného koridoru na zvláště chráněná území. K tomu je nutné uvést, že ve zvláště chráněných území se vyskytují vzácné a ohrožené rostliny a živočichové, a to zejména z toho důvodu, že na těchto území mají vhodné životní podmínky. Často se jedná o rostliny, které

jsou přímo vázané na dané místo svými ekologickými požadavky např. na podloží, půdu, množství podzemní vody, srážky apod.

V hodnocení SEA není v souvislosti s posouzením vlivu realizace VRT na zvláště chráněná území ani náznakem uvedeno, zda realizace VRT bude mít či může mít vliv i na další složky životního prostředí v dané lokalitě zvláště chráněného území. Reálně jde o to, že negativní vliv VRT na povrchové a podzemní vody (může dojít ke zhoršení propustnosti, hromadění podzemní vody v jednom místě) může změnit vodní režim ve zvláště chráněném území, což zapříčiní úhyn zvláště chráněných rostlin vázaných na původní podmínky (suché stanoviště). V případě písčitého podloží pak „ražba tunelu“ bude v podstatě těžbou, kdy se do vytěženého prostoru umístí objekt tunelu a následně bude zasypán. V takovém případě ale jednoznačně nelze mluvit o žádném negativním vlivu na danou lokalitu. Pokud se toto týká území se zvláště chráněnými rostlinami (varianta A), znamená to likvidaci stanoviště včetně chráněných rostlin. Na zvláště chráněná území v bezprostřední blízkosti koridoru či přímo v něm budou jednoznačně negativně působit také vibrace.

Bohužel v hodnocení SEA nejsou tyto významné okolnosti, které jsou známy již v tuto fázi, uvedeny, tudíž musíme konstatovat, že vyhodnocení SEA v tomto směru není dostatečné a nezohledňuje všechny specifika a možnosti umístění koridoru v území. Dále je vyhodnocení SEA týkající se zvláště chráněných území vyhodnoceno pouze izolovaně, chybí posouzení a vyhodnocení s ostatními negativní i vlivy.

f. Negativní vliv VRT na soudržnost obyvatel regionu

Namítáme, že realizace VRT bude mít nepřípustný vliv na soudržnost obyvatel regionu a že pozitivní vliv je prezentován pouze účelově.

Ústecký kraj je spojen s řadou socioekonomických problémů, které mají různý původ a vznikly v průběhu delší doby. Přesvědčení, je tyto problémy vyřeší VRT a rychlé napojení Ústí nad Labem na Prahu, je naprosto mylné. Řešení místních socioekonomických problémů je nutné navrhnout na základě důkladné analýzy konkrétního místa včetně potřeb obyvatel. A je logické, že každý konkrétní region může mít jiné potřeby a bude vhodné jiné řešení. Vylidňování, nízká úroveň vzdělání, více zdravotních problémů, nízká naděje dožití, nedostatek lékařů, vysoká kriminalita, exekuce… Minulost Ústeckého kraje je spojena s masivním náborem pracovní síly do dolů a průmyslových podniků. Původní obyvatelé se nejdříve museli vypořádat s odsunem německého obyvatelstva, vzápětí se museli smířit s nově příchozími pracujícími, což byli často lidé z úplně jiného kulturního a sociálního prostředí. Zpřetrhaly se sousedské vazby, často musela ustupovat stará zástavba výstavbě nových sídlišť. Anonymizace ve městě pak přispěla k tomu, že dnes lidé mezi sebou prakticky nemají užší vazby. To jsou problémy celého Ústeckého kraje. Nelze pokládat za řešení, že VRT spojí rychle Prahu a region se bude rozvíjet. To jistě nepřesvědčí dětského lékaře k otevření ordinace v sociálně vyloučeném regionu, podnikatele k otevření firmy a zaměstnávání lidí s exekucí, absolventa univerzity k nastěhování do místa s vysokou kriminalitou, mladé rodiny k nastěhování do regionu s krajinou zničenou důlní činností. V důsledku VRT pro region není vůbec přínos, naopak veškeré hodnoty, které jsou jako prezentovány jako přínos VRT, znamenají pouze odliv těchto hodnot z regionu.

Obyvatelstvo v Ústeckém kraji prošlo v minulém století velkou zkouškou. Odsun německého obyvatelstva, kolektivizace a vysidlování sedláků, vyvlastňování, pokus o umělé dosidlování vylidněných obcí, přesun sociálně slabého obyvatelstva z okrajových částí země za prací do dolů a továren, stěhování mladých lidí z venkova do měst. Vazby mezi obyvateli měst i vesnic, mezi sousedy, byly zpřetrhány. Obce na Litoměřicku se po sametové revoluci začali znovu

rozvíjet, vznikaly spolky, obnovovala se spolková činnost, drobné vesnické a sakrální památky v krajině, znovu se vysazovaly aleje, obnovila se tradiční zemědělská výroba na rodinných farmách, do vesnic se znovu začali stěhovat mladí. Bohužel realizace VRT by pro obce na Litoměřicku znamenala významný zásah do krajinného a vesnického rázu, významně by ovlivnila rozvoj obcí, nepřípustně by zasáhla do obytných zón.

VRT v navržených koridorech prochází v těsné blízkosti lidských sídel, na území Litoměřicka pak koridor ve všech variantách nepřípustně zasahuje do sídelního uspořádání a odděluje od sebe jednotlivé místní části obcí (Hrobce, Rohatce, Chodouny, Lounky, Polepy, Okna, Křešice, Záhořany). Lze očekávat, že v případě výstavby VRT z dotčených obcí a obcí, v jejichž těsné blízkosti by byl koridor umístěn, řada občanů zváží možnost vystěhování do jiné lokality z důvodu podstatného zhoršení podmínek pro život nejen po výstavbě VRT, ale především v průběhu výstavby. Vzhledem k tomu, kolika obcí se to týká jen na Litoměřicku, zasáhne realizace VRT jakoukoli variantou tisíce lidí. Opět dojde k vystěhování, zpřetrhání vazeb, které se v obcích za pomoci spolků znovu obnovují. VRT bude mít na soudržnost obyvatel Litoměřicka zásadně negativní vliv. Přínos VRT je zde opět hodnocen tak, aby z toho těžil především zbytek republiky, tak jako dosud těžil z jeho dolů: *„Prostřednictvím 5aZÚR ÚK jsou v tak širších souvislostech vytvářeny územní podmínky pro posílení sociálního pilíře (např. zlepšení provázanosti mezi Čechy, Moravou a Slezskem, zvýšení kvality a dostupnosti veřejné hromadné dopravy, zlepšení dopravní dostupnosti a obslužnosti v rámci ČR i Ústeckého kraje, zlepšení dostupnosti pracovních příležitostí). Právě ve vazbě na celkový rozvoj dopravní infrastruktury lze predikovat lepší dostupnost pracovních příležitostí či nadmístní občanské vybavenosti situované do vyšších center osídlení. Na soudržnost společenství obyvatel bude mít řešení 5aZÚR ÚK mírně pozitivní.“* (str. 54 odůvodnění AZÚR).

g. Účelové vyhodnocení SEA pro vyhodnocení vlivu VRT/Aktualizace na životní prostředí

Namítáme, že vyhodnocení vlivu realizace VRT a odůvodnění AZÚR bylo provedeno čistě účelově a původní varianta koridoru jako srovnávací varianta nebyla do hodnocení řádně zahrnuta jako rovnocenná varianta, není uveden přesný postup pro stanovení hodnot vícekriteriální analýzy, výsledky vícekriteriální analýzy v nejsou ověřitelné, postup nelze zopakovat.

Ve zjednodušeném porovnání variant v tzv. vícekriteriální analýze je provedena *komparace jednotlivých kritérií. Při bodovém hodnocení byla využita bodovací stupnice 1 10 bodů (1 = NEJHORŠÍ, 10 = NEJLEPŠÍ). Bodové hodnocení vychází z expertního odhadu zpracovatele a zakládá se na skutečnostech zjištěných ze získaných odborných podkladů, zejména aktuální ÚAP Ústeckého kraje a zpracované studie k naplnění programu rychlých spojení na území Ústeckého kraje (viz výše), a dalších veřejně dostupných zdrojů* (str. 98 odůvodnění AZÚR). Dále má každé kritérium stanovenou váhu. Nikde však není uvedeno, jak byla tato hodnota získána, na základě jakých údajů a výpočtů. Tímto koeficientem tak lze snadno upravit celkový počet bodů tak, aby konkrétní varianta u konkrétního kritéria dostala konkrétní počet bodů a samozřejmě pak lze docílit toho, aby konkrétní varianta získala největší, nebo naopak nejnižší počet hlasů. Z uvedeného je zcela zřejmá manipulace a nelze se domnívat, že vícekriteriální analýza byla provedena objektivně.

Výsledky vícekriteriální analýzy tak nejsou ověřitelné, není stanoven přesný postup přiřazování bodů konkrétním kritériím, postup výpočtu váhy u každého kritéria a není ani dostatečně určitě odkázáno na *expertní odhad zpracovatele*, aby bylo možné tento expertní odhad v dané části SEA nalézt a výpočty v tabulkách ověřit a postup provedení analýzy zopakovat. Nebyly tedy splněny základní předpoklady a požadavky na vědeckou práci ani na Posouzení vlivů koncepce na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Přesný popis zdrojů dat a způsob výpočtu zaručují objektivní provedení analýzy, lze ji pak kdykoli přesně zopakovat a ověřit, což v tomto případě možné není.

h. Absence řešení střetu VRT s jinými veřejnými zájmy republikového významu

Namítáme, že není dostatečně vypořádáno odůvodnění střetu s jinými veřejnými zájmy republikového významu, zejména není dostatečně odůvodněn střet s vedením vysokého napětí 400kV V450/V428, TR Výškov – TR Babylon a není navrženo konkrétní řešení při nutnosti přeložení stavby vedení.

Přes katastrální území Lounky a Chodouny prochází, resp. je zde umístěno dvojité vedení 400kV V450/V428, TR Výškov – TR Babylon. V odůvodnění AZÚR na str. 95 je uvedeno: *„V současné fázi projektové přípravy záměru dráhy navíc nelze vyloučit případné nutné přeložení stavby ZVN 400 kV.“*

Dále však není vůbec upřesněno, zda bylo konzultováno konkrétní opatření. Vzhledem k celorepublikovému významu vedení 400kV V450/V428, TR Výškov – TR Babylon je zásah uvedený jako „nutné přeložení stavby vedení“ hodný dalšího návrhu řešení, jak v případě přeložení stavby vedení postupovat, jak zajistit zásobování elektrickou energií dotčené území apod. To se týká především varianty koridoru B, kde se jeví jako potencionálně problematický podélný souběh koridoru s vedením, ale rovněž i varianty koridoru A a C, kde dochází ke křížení koridoru s vedením. Není však nikde řešen střet s komunikací II. a III. třídy zároveň v místě křižování koridoru a vedení vysokého napětí. Je dále konstatováno, že podrobné technické řešení nastane až v další fázi projektu, avšak posouzení možnosti křížení výše uvedených technických a dopravních infrastruktur by mělo být minimálně posouzeno jako možné. V odůvodnění není vůbec s křížením s dopravní komunikací počítáno, s ohledem na umístění koridoru B v těsném místě mezi sídly Lounky a Chodouny, kde zároveň dochází ke křížení koridoru, dopravní komunikace III. třídy a vysokého napětí, je logické, že by v takovém místě mělo být jisté, jak je možné technicky a stavbě toto místo zvládnout, a to už na úrovni AZÚR.

i. Negativní vliv VRT na dopravní infrastrukturu obce

Namítáme, že realizace VRT bude mít nepřípustný vliv na dopravní infrastrukturu obce.

Namítáme, že realizace VRT nepřípustně zasáhne do dopravní infrastruktury obce. Veškeré vynaložené prostředky do dopravní infrastruktury by byly nenávratně ztraceny, jelikož by došlo k silnému zásahu do kvality dopravní infrastruktury při samotné stavbě. Dále by pro obec realizace VRT znamenala mnoho mimoúrovňových křížení trati. Byla by narušena hustá síť místních, účelových a polních komunikací a Labská cyklostezka celoevropského významu. V neposlední řadě vybudování značné části výškově výrazných přejezdů by znamenalo významný zásah do krajinného rázu.

j. Negativní vliv VRT pohodu obyvatel

Namítáme, že VRT bude mít nepřípustný vliv na pohodu obyvatel obce, a to jak v průběhu výstavby, která by podle předpokladů měla trvat minimálně sedm let, tak po výstavbě, kdy budou na místní obyvatele působit vlivy jako hluk či vibrace.

Vzhledem k tomu, že koridor je umístěn bezprostředně v okolí obcí, širší vymezení dokonce zasahuje do obytné zástavby, byli by obyvatelé obce přímo dotčeni na své pohodě tím, že by po dobu minimálně sedmi let žili na okraji staveniště. Dále do pohody obyvatel zasahuje i fakt,

že ze stavby nejen v bezprostřední blízkosti, ale i z ražby středohorského tunelu bude zapotřebí odvézt enormní množství materiálu (vytěžené rubaniny, skrývky ornice) a následně enormní množství materiálu na samotnou výstavbu. To je spojeno s vysokou prašností a hlukem v době výstavby. Dále ještě podotýkáme, že vůbec nebylo uvažováno o samotné stavbě jako zdroji hluku. Vzhledem k předpokládané délce stavby nelze riziko hluku a negativní vliv na obyvatele opomíjet. Život v trvalém hluku po dobu výstavby předpokládaných sedm let podle nás představuje významné riziko zdravotních obtížní.

k. Negativní vliv VRT na hmotné statky

Namítáme, že realizace VRT, resp. už i samotné umístění koridoru bude mít významně negativní vliv na hmotné statky.

Umístění koridoru na území obcí bude mít jednoznačně negativní vliv na hmotné statky. Především bude mít vliv na ceny nemovitostí v zasažených lokalitách, ale i tam, kde bude ještě doznívat negativní vliv hluku nebo zásah do krajinného rázu. Obyvatelé se ocitnou v nejistotě, zda mají do svých nemovitostí investovat finanční prostředky na opravu. Postup je velmi nespravedlivý vůči všem občanům a obcím, které se dosud řídili platným územním plánem a Zásadami územního rozvoje Ústeckého kraje.

Došlo by rovněž ke snížení kupní ceny zemědělských pozemků, což by mělo vliv i na případné kompenzace, které by se počítaly z neadekvátně nízkých cen, jelikož cena nemovitostí by se v regionu po vymezení nového koridoru razantně propadla. Realizace VRT by znamenala prakticky zánik zemědělské výrobu v regionu, zemědělští podnikatelé by však měli nárok jen na kompenzaci za vyvlastněné pozemky přímo dotčené stavbou. Není řešena žádná kompenzace v žádné z navržených variant, která by se týkala kompenzací za ztrátu možnosti dále podnikat v místě, V případě znemožnění hospodaření na zemědělské půdě se nejedná jen o samotné zemědělské pozemky, ale také o technologie, které v případě nuceného ukončení zemědělské činnosti budou nevyužitelné a vzhledem k jejich povaze není možné jejich přemístění. Kompenzace nejsou v odůvodnění AZÚR řešeny dostatečně přesně.

l. VRT znemožní rozvoj obce a omezí tak právo na samosprávu

Namítáme, že realizace VRT znemožní jakýkoli rozvoj obce a omezí jí právo na samosprávu.

Vzhledem k šíři koridoru dojde k vyvlastnění všech ploch určených v územním plánu obce na rozvoj a volnočasové aktivity. Na nepřímo zasažených plochách bude stavební uzávěra, v obci tak nebude možné budovat žádnou infrastrukturu, stavět nové domy, školu, obecně prospěšná zařízení nebo zařízení pro volnočasové aktivity. To jednoznačně přispěje k tomu, že se lidé začnou z obce vystěhovávat, obce pak budou mít nižší příjmy a nebudou moci financovat ani základní vybavenost.

m. Negativní vliv VRT na zemědělskou výrobu v regionu

Namítáme, že realizace VRT bude mít nepřípustný vliv na zemědělskou výrobu.

Jak bylo uvedeno u odůvodnění námitky týkající se zemědělského půdního fondu, koridor B a C je nešťastně umístěn v území tak, že protíná všechny zemědělské pozemky diagonálně. To znamená, že po rozdělení koridorem, případně samotnou stavbou VRT, by na obou stranách vznikly neobdělavatelné úhelníky.

Rozloha polí na území Roudnice nad Labem – Litoměřice je oproti zbytku republiky menší, průměrná výměra půdního bloku konkrétně v našem regionu je 1,5 ha. Pěstujeme zde ve vysoké míře brambory, zeleninu (kořenovou – mrkev, petržel, celer, košťáloviny – květák, zelí, kapusta), chmel a obilí.

Celé území je pod systémem závlahy, která funguje tak, že je čerpána voda z řeky na Labe na základě platného oprávnění k odběru, na úpatí vrchu Sovice u obce Vetlá a na úpatí vrchu Prachová u místní části Encovany (zásah koridorem B a C) je umístěna nádrž s vodou a vytvořeným tlakem je načerpávaná voda rozváděna do celé závlahové soustavy v okolí.

V okolí je hustá síť zemědělských a účelových komunikací, což je logické vzhledem k malým výměrám jednotlivých bloků a také vzhledem k tomu, že celé území v okolí obce Chodouny a místní části Lounky je protkáno sítí vodozbavů a náhonem k bývalému mlýnu a je tedy nutné časté přemostění. Umístěním koridoru by došlo ke zničení většiny cest, protože si nelze představit, že by všechny zemědělské komunikace byly přemostěny přes VRT na každých přibližně 500 m na území obce, které má rádius 3 km. Logicky by pak vznikla místa, která se ocitnou bez přístupu.

Také v důsledku rozdělení pozemků diagonálně by sice nedošlo k faktickému záboru zemědělského půdního fondu tak, jak ji chybně počítá SEA, ale tato pole by zůstala bez možnosti řádného zemědělského obhospodařování, protože by ve většině případů nebyl zajištěn přístup pro zemědělskou techniku a zbylou výměru ve tvaru lichoběžníku či trojúhelníku by nebylo možné obdělávat žádnou zemědělskou technikou, pouze manuálně.

Fatální vliv by však stavba VRT měla na závlahový systém, bez kterého není možné provozovat zemědělskou výrobu nejen v obci Chodouny, ale i v dalších částech regionu – Černěves, Vědomice, Brzánky, Vetlá, Vrbice, Hoštka, Polepy, Nučnice, Křešice, Zahořany, Encovany, Hrušovany, Sedlec. S ohledem na změnu klimatu si nelze zemědělskou výrobu bez závlahy představit ani v těchto částech regionu.

Likvidační vliv by měla stavba VRT na produkci chmele. Chmel je tradiční zemědělskou plodinou, je prezentováno jako národní bohatství, Česká republika je významným pěstitelem chmele a je to jedna z hlavních exportních surovin. Bohužel koridor B a C je umístěn tak, že zasáhne většinu pěstitelské polohy Polepská blata, jde v podstatě o její likvidaci (http://www.chmelarskemuzeum.cz/cz/oblasti-pestovani-chmele-v-cr.htm). To by samozřejmě znamenalo snížení produkce chmele. Zachování pěstování chmele by mělo být rovněž zohledněno jako veřejný zájem, a to především z toho důvodu, že ploch chmelnic za poslední období ubývá. V posledních letech bylo do chmelnic investováno značné množství financí, byly obnovovány konstrukce a vysazována nová sadba. V případě chmele jako trvalé kultury se jedná o investici na období zhruba 30 let. Investice vložené do obnovy chmelnice - nově zbudované chmelniční konstrukce, závlahového systému a sadby by rovněž nebyly předmětem kompenzace, což považuji za nepřípustné.

Dále uvádím, že pozemcích dotčených nově navrženými variantami koridoru VRT je pěstován český mák, který nese chráněné zeměpisné označení.

Je absurdní, že to, co je pro kraj charakteristické, čím se chlubí jako svým stříbrem, prezentuje na výstavě Zahrada Čech, nyní sám navrhuju zlikvidovat. Neváhá navrhnout přímo likvidaci všech hodnot, které na oko ochraňuje. Takový postup kraje je značně rozporný.

2. Námitky k variantě ŽD1-B

a. Nepřípustný vliv VRT na záplavové území

Namítáme, že realizace VRT bude mít nepřípustný vliv na záplavové území a že posouzení 5. AZUR je v tomto ohledu nedostatečné.

V kapitole 3.3. části A SEA Vyhodnocení vlivů 5. Aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje na udržitelný rozvoj území (dále jen „SEA“) je na str. 63 uvedeno: *„Při realizování koncepce by bylo nutné řešit problematiku možného zhoršení průchodu povodňové vlny, a to z důvodu průchodu všech variant VRT záplavovým územím Q100.“*

V kapitole 6.4 SEA se na str. 155 uvádí: *„Koridor ŽD1 B kříží několik vodních toků, v jejichž okolí může dojít při vzniku zvláštní povodně k zaplavení vodou. Mezi nejvýznamnější patří Labe v prostoru Litoměřicka a Labe v prostoru Ústí nad Labem (Střekov) viz obrázek níže. V důsledku umístění a realizace stavby v koridoru může dojít ke změně odtokových poměrů v místech křížení vodních toků (omezení průchodu povodňové vlny) a dále v úsecích, kde bude drážní těleso přecházet terénní deprese přirozeného reliéfu (riziko vzniku bezodtokých depresí).*
Minimalizace těchto vlivů je řešitelná vhodným návrhem stavebně technického řešení (např. přemostění nebo propustky) na základě hydrotechnického posouzení stavby, které bude předmětem navazujících fází projektového řešení záměru VRT.
V případě, že budou vodní toky, na kterých je stanoveno Q100, překonávány mostním objektem s dostatečnými šířkovými parametry a rozestupy nosných pilířů tak, aby nedošlo nebo pouze jen minimálně k zasažení a ovlivnění záplavového území, nebude vliv na záplavové území výrazně negativní.“

K tomu je nutné uvést, že v záplavovém území, které by bylo negativně ovlivněno realizací VRT, se nachází obytné domy. Je nepřípustné, aby realizace VRT způsobila v případě povodní horší následky, než byly způsobeny povodní o stejné síle před realizací VRT. Rovněž je nutné podotknout, že obce zasažené povodněmi mají vybudované systémy ochrany před povodněmi. Tyto ochranné systémy jsou dimenzovány na určitou velikost povodně. Vzhledem k výše uvedenému je patrné, že realizací VRT může dojít ke zhoršení průchodu povodňové vlny a odtokových poměrů. Změněné odtokové poměry, na které nebudou připravené protipovodňové systémy, pak mohou mít fatální následky při ochraně obyvatel před povodněmi a způsobit značné problémy při evakuaci při povodních. Obce na tyto ochranné systémy vynaložily značné prostředky, které by po realizaci VRT přišly vniveč.

Dále je třeba uvést, že záplavové území není jen bezprostřední okolí toku, ale mnohdy i vzdálená místa, která jsou propojena např. vodozbavem a mají nižší nadmořskou výšku. Nelze jen suše konstatovat, že překonání vodního toku mostním objektem s dostatečnými rozestupy pilířů nebude mít výrazně negativní vliv na záplavové území. V záplavovém území dochází ke kolizi s dopravní infrastrukturou (silnice II. a III. třídy) a zároveň vede zastavěným územím. V případě povodní se tak může stát, že komunikace, která byla před realizací VRT při obdobně silné povodni přístupná, bude po realizaci VRT zatopená a ze záplavového území tak nebude zabezpečená úniková cesta. To představuje velký problém zejména pro krizové řízení a pro složky integrovaného záchranného systému.

V odůvodnění AZÚR jsou řešena různá omezení pro varianty koridoru izolovaně. Neustále je opakováno, že podrobnější řešení není předmětem AZÚR, ale dalších stupňů projektové dokumentace. Upozorňujeme, že není řešena důležitá skutečnost, že v určitých místech dochází ke kumulaci problémů a omezení, jedná se typicky o průběh koridoru v záplavovém území v obydlené oblasti a současně křižování komunikace či vedení vysokého napětí (předkladatel AZÚR na to sám upozorňuje, aniž by tento problém podrobně řešil). V takovém případě je omezený výběr technických řešení, navíc je nutné počítat s opatřením na omezení hluku. V případě zvolení určité varianty koridoru pak tyto problémy nutně povedou k delší době plánování technického řešení, pokud se vůbec nějaké najde, a k mnohonásobně vyšším

nákladům na realizaci. Výše předpokládaných nákladů v souvislosti s možnými technickými omezeními a tím spojenými vyššími náklady však není v AZÚR vůbec řešena.

Dále upozorňujeme na veřejnou vyhlášku – oznámení o vydání opatření obecné povahy Ministerstva zemědělství čj. MZE69999/2021-15121 ze dne 28. ledna 2022, kterým Ministerstvo zemědělství vydalo Národní plán povodí Labe. V této souvislosti bylo navrženo významné rozšíření aktivní zóny řeky Labe, a to především v území dotčeném variantou koridoru B a C kolem obce Chodouny. V odůvodnění AZÚR se předkladatel nevypořádal s touto skutečností, mající nepochybně významný vliv na posouzení vlivu VRT na záplavové území.

b. Nepřípustný vliv na podzemní a povrchovou vodu a odtokové poměry

Namítáme, že realizace VRT bude mít nepřípustný vliv na podzemní a povrchovou vodu a odtokové poměry a na dostupnost zdrojů pitné vody a že posouzení AZÚR je v tomto ohledu nedostatečné.

V kapitole 3.2. SEA je na str. 50 uvedeno: *„PŘEDPOKLÁDANÝ VÝVOJ BEZ UPLATNĚNÍ 5aZÚR ÚK: Bez uplatnění 5aZÚR ÚK by stav povrchových vod zůstal beze změny, nezměnila by se ani kvalita ani kvantita těchto vod……. V případě podzemních vod uplatnění 5aZÚR ÚK představuje potenciální riziko z hlediska možného ovlivnění podzemních vod, neboť každá z navrhovaných variant prochází ochranným pásmem vodního zdroje buď I. stupně, které slouží k ochraně v bezprostředním okolí jímacího nebo odběrného zařízení vodního zdroje nebo II. stupně, které slouží k ochraně vodního zdroje v územích stanovených vodoprávním úřadem tak, aby nedocházelo k ohrožení jeho vydatnosti, jakosti nebo zdravotní nezávadnosti. Bez uplatnění 5aZÚR ÚK by tak došlo k pozitivnímu ovlivnění této složky.*

Dále je v kapitole 6.4 SEA na str. 154 uvedeno: *„Vymezení koridoru ŽD1 B může ovlivnit proudění podzemní vody, a to zejména při realizaci zářezů. Zářezy budou fungovat jako drenáž podzemní vody přitékající z horních částí hydrogeologického masívu s následným poklesem hladiny podzemní vody na úroveň dna zářezu. K poklesu hladiny ve směru i proti směru proudění podzemní vody a ke zrychlenému odvodnění území dojde trvale. Nelze ani s ohledem na vysokou hladinu podzemních vod v území vyloučit provádění prací pod hladinou podzemní vody, a v takovém případě dojde ke drénování mělké podzemní vody. Velikost přítoků podzemní vody do zářezu bude ovlivněna filtračními vlastnostmi horninového prostředí a lokálními podmínkami. Vzhledem k úzké linii stavby v koridoru se bude pravděpodobně jednat o vlivy mírně negativní, přímé, trvalé, v době výstavby krátkodobé mírně negativní.“*

S tím nelze souhlasit, neboť negativní vliv na podzemní vodu je hodnocen pouze v souvislosti se stavbou. Je nutné uvést, že není hodnocen vliv na region, respektive na přístupnost a zachování zdrojů pitné vody pro obyvatele. Je známo, že v minulosti prováděné stavební zásahy (před asi 30 lety) nedaleko od varianty koridoru B a C způsobily ztrátu pramenů přivádějících vodu do studní v obci Chodouny a Lounky. K jejich úplnému obnovení již nedošlo. Navíc AZÚR neřeší možnosti technického řešení a výškové profily koridoru, což má ovšem značný vliv na celkové posouzení varianty koridoru. Pokud se v určitém místě nabízí vedení na náspu, v zářezu, na estakádě či tunelem, pak každá taková varianta technického řešení budeme mít zcela jiné vlivy na okolí. V odůvodnění AZÚR a současně v posouzení SEA by měl být uveden vliv všech technických řešení na životní prostředí, případně by mělo být alespoň vyhodnoceno, jaké technické řešení v určitém problematickém místě má na životní prostřední, resp. jeho konkrétní složku, nejmenší či největší negativní vliv (pozitivní vliv rozhodně nebudeme mít žádný). Vzhledem k blízkosti vodního toku Labe a vysoké úrovni podzemní vody by mělo být toto podrobně řešeno.

Dále upozorňujeme, že negativní vliv na hydrogeologické poměry má i stavba vysokých náspů při realizaci dopravních staveb (dochází k přitížení hydrogeologických kolektorů a v důsledku

jejich konsolidace ke zhoršení jejich propustnosti pro podzemní vodu a jejímu hromadění „před stavbou“, při řešení projektové dokumentace stavby často absentují data o geologických a hydrogeologických poměrech zájmové lokality. Zejména při hloubkovém zakládání staveb pod hladinu podzemní vody tak dochází k vytvoření hydraulických bariér, což má za následek změnu směru proudění podzemní vody. V oblasti „pod stavbou“ po směru proudění, tak dochází ke snížení hladiny podzemní vody či k její ztrátě. Pokud se v této oblasti nacházejí například zdroje pitné vody, sloužící k individuálnímu zásobování, je dopad citelný (NOVOTNÁ, Jitka; BURDA, Pavel; VYLAMOVÁ, Pavlína. Podzemní voda jako stabilizační prvek hydrologického cyklu–zdroje, možnosti a ztráty.) Na nestabilní geologické podloží v oblasti koridoru B a C bylo upozorněno viz odůvodnění AZÚR str. 95: *„území mezi sídly Chodouny a Lounky se vyznačuje složitými geologickými poměry pro zakládání staveb.“*

Považujeme za skandální řešení, které je dále navrženo: „*Pokud hydrogeologické posouzení v dalších fázích projektové přípravy záměru prokáže nemožnost zajištění ochrany některého z uvedených vodního zdrojů v rozsahu podmínek stanovených vodoprávním rozhodnutím pro jeho ochranná pásma, bude nutné kompenzovat ztrátu této kapacity zajištěním náhradního zdroje.“* Zejména s ohledem na to, že navrhovaný koridor prochází v těsné blízkosti či přímo protíná zdroje pitné vody (Chudoslavice – Myštice, Skalice prameniště, Sebuzín – Církvice), je odůvodnění vlivu realizace VRT na povrchovou a podzemní vodu včetně vlivu na vodní zdroje absolutně nedostatečné. Jako náhradní zdroj je uváděn vrt Malešov, otázka však je, zda by jeho vydatnost byla dostačující a další otázkou je, zda by realizace VRT neohrozila i tento zdroj? V odůvodnění by mělo být jednoznačně uvedeno konkrétní opatření, jak by byla situace řešena. Řešení tohoto negativního vlivu v odůvodnění chybí. Je pouze konstatováno, že ztrátu bude nutné zajistit náhradním zdrojem, ale již není konkrétně uvedeno, jakým náhradní zdrojem, ani není uvedeno obecně, jak by měl být takový náhradní zdroj určen (k tomu odkazujeme na METODIKA KLASIFIKACE NÁHRADNÍCH ZDROJŮ PRO NOUZOVÉ ZÁSOBOVÁNÍ OBYVATELSTVA PITNOU VODOU). Již v této fázi aktualizace ZÚR by měla být tato problematika kompenzací řešena, protože je nepřípustné, aby byla schválena AZÚR a zároveň nebyla vyjasněna kompenzační opatření nebo nebyly zajištěny náhradní zdroje pitné vody nebo aby nebyl alespoň určen konkrétní postup, jakým budou tyto náhradní zdroje určeny.

V tomto směru byl podle nás porušen bod 16 a 21 Stanoviska MŽP k potřebě posouzení návrhu AZÚR z hlediska vlivu na životní prostředí č.j. MZP/2021/710/5835, kde MŽP v bodě 16 požadovalo navrhnout opatření na kompenzaci negativních vlivů.

c. Nepřípustný vliv VRT na zemědělský půdní fond

Namítáme, že realizace VRT bude mít nepřípustný vliv na zemědělský půdní fond a že posouzení AZÚR je v tomto ohledu nedostatečné.

Na úvod konstatujeme, že území dotčené novými variantami koridoru je tradiční zemědělskou oblastí s vysokým významem zemědělské produkce. Je zde velký podíl kvalitní orné půdy a specifické podmínky (předkladatel to sám uvádí v odůvodnění AZÚR). Zároveň je na celém území podatele rozvedena závlaha na zavlažování zemědělských plodin. V oblasti Litoměřicka se pěstuje vysoký podíl zeleniny a chmele.

V kapitole 3.9. části SEA je na str. 89 uvedeno*: „PŘEDPOKLÁDANÝ VÝVOJ BEZ UPLATNĚNÍ 5aZÚR ÚK: Všechny varianty koridoru VRT jsou vymezeny na půdách I. a II. třídy ochrany. Do součtu kvalifikovaného odhadu záborů ZPF byl zahrnován jen trvalý zábor, na rostlém terénu, který má dlouhodobý význam pro využití území (v případě vedení budoucí VRT na estakádě, mostních konstrukcích nebo v tunelech, by byl předpokládaný zábor ZPF minimální). Plochy předpokládaných dočasných záborů ZPF budou ovlivněny takovým množstvím proměnných hodnot (např. zvolenou technologií výstavby, použitými materiály, harmonogramem vlastní*

výstavby), že výsledný odhad by byl pro další práci nepoužitelný a nebyly proto i s ohledem na § 36 odst. 3 stavebního zákona do součtu kvalifikovaného odhadu záborů ZPF zahrnuty. Z hlediska pozemků ZPF by byl dopad nerealizování 5aZÚR ÚK pozitivní, a to z důvodu neprovedení záboru ZPF pro realizaci stavby."

Všechny varianty koridoru jsou vymezeny na nejkvalitnější orné půdě. Realizace VRT znamená totální likvidaci této složky životního prostředí. To je v přímém rozporu se základními ustanoveními a principy zákona č. 334/1992 Sb. o ochraně zemědělského půdního fondu. Podle § 4 odst. 1 tohoto zákona platí, že *půdu ze zemědělského půdního fondu lze odnímat pouze v nezbytných případech a přitom je nutno postupovat takto:*
a) odnímat zemědělskou půdu přednostně na zastavitelných plochách,
b) odnímat přednostně zemědělskou půdu méně kvalitní; kritériem kvality půdy jsou třídy ochrany,
c) co nejméně narušovat organizaci zemědělského půdního fondu, hydrologické a odtokové poměry v území a síť zemědělských účelových komunikací,
d) odnímat jen nejnutnější plochu zemědělského půdního fondu a po ukončení nezemědělské činnosti upřednostňovat zemědělské využití pozemků,
e) při umísťování směrových a liniových staveb co nejméně zatěžovat obhospodařování zemědělského půdního fondu a
f) po ukončení povolení nezemědělské činnosti neprodleně provést takovou terénní úpravu, aby dotčená půda mohla být rekultivována a byla způsobilá k plnění dalších funkcí v krajině podle plánu rekultivace.

Dle ustanovení § 4 odst. 3 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu pro ochranu půdy zařazené do I. a II. třídy ochrany navíc platí, že „zemědělskou půdu I. a II. třídy ochrany lze odejmout pouze v případech, kdy jiný veřejný zájem výrazně převažuje nad veřejným zájmem ochrany zemědělského půdního fondu". V této souvislosti bychom chtěli poukázat na judikaturu, a to konkrétně na rozsudek Nejvyššího správního soudu, č.j. 1 Aos 1/2013-85, kde jmenovaný soud konstatoval, že „*vymezení zastavitelné plochy o nikoliv zanedbatelné rozloze v území, na němž se nachází vysoce chráněná zemědělská půda I. či II. třídy ochrany, je třeba v územním plánu řádně odůvodnit dle požadavků obsažených v § 4 a § 5 odst. 1 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu. Nepostačuje pouze povšechné odůvodnění vztahující se k územnímu plánu jako celku, v němž nejsou uvedeny úvahy ohledně nezbytnosti zabrat vysoce chráněnou zemědělskou půdu v konkrétní ploše pro sledovaný konkrétní účel".*

V § 5 odst. 1 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu stojí: *„Aby ochrana zemědělského půdního fondu byla při územně plánovací činnosti prováděné podle zvláštních předpisů zajištěna, jsou pořizovatelé a projektanti územně plánovací dokumentace a územně plánovacích podkladů povinni řídit se zásadami této ochrany (§ 4), navrhnout a zdůvodnit takové řešení, které je z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu a ostatních zákonem chráněných obecných zájmů nejvýhodnější. Přitom musí vyhodnotit předpokládané důsledky navrhovaného řešení na zemědělský půdní fond, a to zpravidla ve srovnání s jiným možným řešením."*

V AZÚR však chybí jakékoli porovnání veřejného zájmu na realizaci VRT a zájmu na ochraně zemědělského půdního fondu, resp. jeho zábor, odůvodnění k předkládaným variantám se sestává pouze z konstatování, že všechny varianty zasáhnou zemědělskou půdu v třídě ochrany I. a II. a že veřejný zájem na rozvoji dopravní infrastruktury je nadřazen zájmu na ochranu zemědělského půdního fondu.

Realizací VRT by byl však poničen i mnohem rozsáhlejší půdní fond. Pro stavbu by bylo třeba velké množství těžké techniky, dále by bylo třeba deponovat odtěženou zeminu, případně navážet materiál pro výstavbu náspů. Všechen materiál je třeba někde skladovat, aniž by byly stanoveny vhodné lokality.

V případě varianty B a C se jedná o průchod územím s velkým množství drobných zemědělských pozemků. Směr a ohyb koridoru v tomto území všechny pozemky přetíná příčně, tudíž tato pole by nebylo možné ani po realizaci VRT zemědělsky obdělávat současnou technikou. Dalším problémem v tomto území je zachování přístupu ke všem pozemkům zemědělskou technikou, v odůvodnění AZÚR je konstatováno, že střety s místními a účelovými komunikacemi nejsou kvůli měřítku řešena. Pro přejezd zemědělské techniky je třeba určitá dimenze, v poměrech daného území však těžko představitelné, že by byly stávající účelové komunikace zachovány v dosavadní hustotě. To ovšem vede k tomu, že část zemědělských pozemků se octne patrně bez přístupu. Tímto postupem tak dojde k mnohem většímu záboru zemědělského půdního fondu, než s jakým počítá AZÚR ve svém návrhu.

V hodnocení SEA kapitola 3.9. na str. 89 je uvedeno: *„Do součtu kvalifikovaného odhadu záborů ZPF byl zahrnován jen trvalý zábor, na rostlém terénu, který má dlouhodobý význam pro využití území (v případě vedení budoucí VRT na estakádě, mostních konstrukcích nebo v tunelech, by byl předpokládaný zábor ZPF minimální). Plochy předpokládaných dočasných záborů ZPF budou ovlivněny takovým množstvím proměnných hodnot (např. zvolenou technologií výstavby, použitými materiály, harmonogramem vlastní výstavby), že výsledný odhad by byl pro další práci nepoužitelný a nebyly proto i s ohledem na § 36 odst. 3 stavebního zákona do součtu kvalifikovaného odhadu záborů ZPF zahrnuty. Z hlediska pozemků ZPF by byl dopad nerealizování 5aZÚR ÚK pozitivní, a to z důvodu neprovedení záboru ZPF pro realizaci stavby.“* Hodnocení SEA se vůbec nezabývá záborem sice dočasným, který by ale i tak měl na zemědělskou výrobu devastující účinky. Po odtěžení zeminy, vybudování zářezu a navážce nebo v případě hloubení tunelu těsně pod povrchem a po opětovném zavezení „zeminou“ není možné konstatovat, že na této půdě bude dále možné provozovat zemědělskou výrobu. Na takovém místě dokonce nebudou ani původní odtokové poměry, protože dojde k narušení vrstev půdy, kapilár apod.

Dále se dle hodnocení SEA uvažuje o minimálním záboru zemědělského půdního fondu v případě vedení VRT v tunelu. V hodnocení SEA však ani v tomto případě není uvažováno o tom, v jakém výškovém profilu bude tunel veden. Zde opět opakujeme, že v případě hloubení tunelu těsně pod povrchem a po opětovném zavezení „zeminou“ není možné konstatovat, že na této půdě bude dále možné provozovat zemědělskou výrobu. Na takovém místě dokonce nebudou ani původní odtokové poměry, protože dojde k narušení vrstev půdy, kapilár apod. Ke změně odtokových poměrů a geologických a hydrogeologických poměrů může dojít i při ražení tunelu v hlubší vrstvě půdy či podloží. Jak je uvedeno u námitky č. 2: na nestabilní geologické podloží v oblasti koridoru B a C bylo upozorněno viz odůvodnění AZÚR str. 95: *„území mezi sídly Chodouny a Lounky se vyznačuje složitými geologickými poměry pro zakládání staveb.“*

Odhad záboru zemědělského půdního fondu je tak jen imaginární, které vychází z nekvalifikovaného odhadu, který navíc vycházel z nedostatečně skutkově zjištěného stavu. V tabulce č. 9: *Kvalifikovaný odhad záborů ZPF variant koridoru (ŽD1-A / ŽD1-B / ŽD1-C)* na str. 112 odůvodnění není uvedena informace o závlahách. Bylo tak postupováno v rozporu s § 19 odst. 1 písm. a) stavebního zákona), neboť nebyly zjištěny informace o existenci závlah, odvodnění a o existenci staveb k ochraně před erozní činností vody.

Zároveň byl porušen bod 11 Stanoviska MŽP k potřebě posouzení návrhu AZÚR z hlediska vlivu na životní prostředí č.j. MZP/2021/710/5835, kde MŽP uvedlo, že vliv VRT představuje nevratnou změnu a likvidaci jedné složky životního prostředí. Předkládané varianty jdou naprosto proti požadavku MŽP, aby koridor byl vymezen především na nezemědělských půdách, případně na půdách méně kvalitních. Zároveň bylo požadováno, aby zábor nenarušil organizaci zemědělského půdního fondu, síť zemědělských účelových komunikací a zemědělské obhospodařování, a to nejen ve vztahu k pozemkům přímo dotčeným koridorem, ale také k pozemkům navazujícím. Výše jsme zmiňovali skutečnost, že realizací VRT by fakticky bylo znemožněno zemědělské obhospodařování mnohonásobně vyšší

výměry zemědělského půdního fondu, neboť by na pozemky byl znemožněn přístup, případně by se kvůli jejich změněné rozloze a tvaru staly současnou zemědělskou technikou (dimenzovanou právě na menší pozemky) neobhospodařovatelnými. MŽP požadovalo navrhnout opaření minimalizující negativní dopad na zemědělskou půdu a zároveň konkretizovat tato opatření na základě vyhodnocení vlivu v daném konkrétním území. Tato opatření nebyla splněna.

V tomto případě neobstojí argument, že podrobnější řešení není předmětem AZÚR, neboť zábor zemědělského půdního fondu je značný již v této fázi, kdy jsou vymezeny varianty koridoru dostatečně určitě, aby byl zábor zemědělské půdy zjistitelný.

Závěrem poukazujeme na to, že v odůvodnění AZÚR je projekt VRT neustále obhajován jako přínos pro bezemisní dopravu, omezení skleníkových plynů a zlepšení ovzduší a emisí zátěže z dopravy z regionu. Je známo, že největšími zdroji znečištění ovzduší v regionu jsou velké průmyslové zdroje, zdroje na výrobu elektrické energie a tepla. Dále je známo, že v následujících desetiletích nebude v Evropské unii reálné vyrábět elektřinu výhradně z obnovitelných zdrojů. Dokonce neexistují ani předpoklady, že by to někdy v budoucnu bylo možné. Vlak, který jezdí na elektrický pohon, tudíž nikdy nebude bezemisní dopravní zdroj. Je zřejmé, že obhajovat VRT z výše uvedených důvodů je utopie a naprostý nesmysl.

K tomu pro srovnání uvádíme, že v České republice je ročně průměrně zabráno 4 000 ha zemědělské půdy, v případě stavby dalších koridorů VRT v České republice dle plánu rychlých spojení by bylo zabráno navíc minimálně o jednu čtvrtinu ročního záboru zemědělské půdy. Pro představu tato plocha uživí přibližně 3 000 lidí konzumujících maso nebo 16 000 vegetariánů, a to je přibližně počet obyvatel okresního města. Veřejný zájem na stavbě VRT, resp. porovnání veřejného zájmu na ochranu zemědělského půdního fondu a zájmu na výstavbě VRT by měl být řádně odůvodněn i v takových základních otázkách jako dopad záboru zemědělského půdního fondu na zemědělskou výrobu a soběstačnost ve výrobě potravin. Zejména v případě varianty B a C jde o významný zásah do chmelařské oblasti Úštěcko a v podstatě o likvidaci celé chmelařské polohy Polepská blata (http://www.chmelarskemuzeum.cz/cz/oblasti-pestovani-chmele-v-cr.htm). To by samozřejmě znamenalo snížení produkce chmele. Zachování pěstování chmele by mělo být rovněž zohledněno jako veřejný zájem, a to především z toho důvodu, že ploch chmelnic za poslední období ubývá.

Dále poukazuje na to, že v odůvodnění AZÚR zcela chybí vypořádání požadavku v bodu 13 Stanoviska MŽP k potřebě posouzení návrhu AZÚR z hlediska vlivu na životní prostředí č.j. MZP/2021/710/5835 a nejsou vůbec vytyčeny vhodné plochy pro deponování jednak orné půdy, jednak rubaniny z ražby tunelu, není kvantifikován odhad a není vypočtena plocha potřebná na deponování orné půdy a rubaniny. S tím souvisí i zajištění dopravní infrastruktury pro odvoz skryté orné půdy a rubaniny, zatížení dopravní kapacity silnic, dopravní zátěž v regionu, zhoršené podmínky, nutnost čištění znečištěných silnic po nákladních automobilech, značná zátěž pro technický stav silnic, nutnost oprav apod. Vzhledem k předpokládané délce stavby se nejedná o krátké přechodné období, ale spíše o dlouhodobý stav, je nutné předpokládat, že během samotné stavby bude potřeba všechny komunikace využívané pro stavbu opravit či opatřit novým povrchem, a to několikrát vzhledem k propočtům množství vyvezeného a navezeného materiálu. To vše by mělo být zahrnuto do předpokládaných nákladů a následně vyhodnoceno.

d. Nepřípustný vliv VRT na krajinu a krajinný ráz

Namítáme, že realizace VRT bude mít nepřípustný vliv na krajinu a krajinný ráz a že posouzení AZÚR je v tomto ohledu nedostatečné a vychází ze vzájemně rozporných skutečností.

V odůvodnění AZÚR je uvedeno, že *„vymezením koridoru ŽD1-B dojde k přímému trvalému mírně negativnímu ovlivnění krajinného rázu, který ale významně neovlivní dálkové pohledy, a krajinný ráz tedy sledovatelným způsobem výrazně nenaruší. Koridor ŽD1-B je veden územím, ve kterém jsou již vedeny liniové dopravní a jiné stavby technické infrastruktury. Koridor ŽD1-B odpovídá tomuto krajinnému rázu a s ohledem na historické vazby vedení dopravních komunikací, rozmístění sídel a celkovou sídelní strukturu, ji lze vyhodnotit jako optimální. Vlivy na krajinný ráz lze očekávat shodné jako u varianty ŽD1-A. Lze předpokládat, že v případě vedení všech variant koridoru dojde k ovlivnění pouze lokálního krajinného rázu, kdy vizuální projev záměru se bude uplatňovat při pohledech z nejbližšího okolí záměru. I přesto lze očekávat, že záměrem vznikne nová antropogenní osa v krajině, která bude narušovat krajinnou matrici, tento vliv však bude s ohledem na prostorové parametry záměru (relativně úzká, výškově málo významná stavba VRT) nevýznamný. Další částí koridoru VRT, vedenou mimo tunel, je část mezi Ústí nad Labem a úpatím Krušných hor. Zde je koridor veden ve vazbě na stávající železniční trať. Při budoucí realizaci záměru VRT v rámci vymezeného koridoru (jeho společné části) se neočekává vznik nových struktur, které by významně pozměnily krajinný ráz. Lze očekávat pouze lokální vizuální projev nových portálů tunelu při úpatí Krušných hor, které se budou projevovat pouze z nejbližšího okolí. V kontextu těchto souvislostí je možno uplatnění koridoru ŽD1-B z pohledu vlivů na krajinu vyhodnotit jako přímé, trvalé, mírně negativní.“*

Dále pak: *„Vedení nové liniové stavby v území bude v části odchylující se od stávajících liniových staveb znamenat mírně negativní vliv na fragmentaci krajiny a přitížení technicistního vjemu, k němuž přispívají i vedení VVN stávající a plánovaná, stávající železniční trať a silniční systém včetně dálnice D8.“*

V kapitole 6.4 SEA je na str. 154 uvedeno: *„Nelze ale vyloučit budování násypů, případně zvyšování terénu a/nebo provádění zářezů a zakládání mostních objektů při překonávání vodotečí a v místech vedení koridoru po estakádách.“*

Výše uvedené je v přímém rozporu s obecně známými skutečnostmi. A to, že v oblasti Roudnice nad Labem a Litoměřic je rovina, kde z náměstí v Roudnici nad Labem dohlédneme až do Litoměřic a naopak z litoměřických parkánů je vidět celá oblast Poohří, Džbánska a Podřipska včetně hory Říp. VRT by se v takovém případě musela stát neviditelnou, aby ji nebylo možné v tomto území na délku minimálně 30 km zahlédnout. V případě varianty B a C musí VRT překlenout řeku Labe, což je možné pouze mostním objektem, který musí být v určité výšce nad hladinou řeky a zároveň nad stávající železnicí Praha – Ústí. Logicky to tak nemůže být výškově málo významná stavba. Další nezohledněnou skutečností je nutnost vybudování přejezdů a přemostění stávajících komunikací, aby zůstala zachována stávající dopravní infrastruktura. V případě, že VRT by byla vybudována jak zářezu tak na náspu, je i jakékoli přemostění VRT jednoznačně výškovou stavbou.

Opět považujeme za skandální konstatování, že umístění koridoru s ohledem na rozmístění sídel je optimální. Umístění koridoru do těsně blízkosti sídel a v případě obcí Hrobce, Chodouny, Polepy a Křešice umístění tak, že jsou přímo odděleny místní části, je významným zásahem do vlastnických práv a do kvality života obyvatel. Nehledě na skutečnost, že koridoru zasahuje i obytné domy, je skandální tvrdit, že umístění koridoru je optimální.

Dále nesouhlasíme s vyhodnocením, že nově vybudované portály krušnohorského tunelu budou mít pouze lokální vizuální projev. Vyhodnocení dopadů středohorského tunelu tu není raději ani uvedeno. Lokální vizuální projev je maskování vojenskou sítí, nikoli betonový portál o značném poloměru zářící na desítky kilometrů.

Odůvodnění k zásahu do krajinného rázu je v jasném rozporu s konstatovanými skutečnostmi a nelze ho proto akceptovat.

Dále úplně chybí posouzení zásahu do krajinného rázu, které způsobí vybodování opatření proti hluku. Vzhledem k tomu, že na území Litoměřicka VRT prochází hustě obydlenou oblastí, s realizací protihlukových opatření by mělo být počítáno již v této fázi.

e. Negativní vliv na zvláště chráněná území

Namítáme, že realizace VRT bude mít nepřípustný vliv na zvláště chráněná území, že vyhodnocení SEA v tomto směru není dostatečné a že chybí posouzení a vyhodnocení s ostatními negativní i vlivy.

Hodnocení SEA připouští mírně negativní vliv na zvláště chráněná území, přičemž konstatuje, že varianta je vedena v tunelu (varianta B, C), aniž by hodnotila, v jakém výškovém profilu je tento tunel předpokládán. Hodnocení SEA se zabývá pouze izolovaně fyzickým vlivem samotného koridoru na zvláště chráněná území. K tomu je nutné uvést, že ve zvláště chráněných území se vyskytují vzácné a ohrožené rostliny a živočichové, a to zejména z toho důvodu, že na těchto území mají vhodné životní podmínky. Často se jedná o rostliny, které jsou přímo vázané na dané místo svými ekologickými požadavky např. na podloží, půdu, množství podzemní vody, srážky apod.

V hodnocení SEA není v souvislosti s posouzením vlivu realizace VRT na zvláště chráněná území ani náznakem uvedeno, zda realizace VRT bude mít či může mít vliv i na další složky životního prostředí v dané lokalitě zvláště chráněného území. Reálně jde o to, že negativní vliv VRT na povrchové a podzemní vody (může dojít ke zhoršení propustnosti, hromadění podzemní vody v jednom místě) může změnit vodní režim ve zvláště chráněném území, což zapříčiní úhyn zvláště chráněných rostlin vázaných na původní podmínky (suché stanoviště). V případě písčitého podloží pak „ražba tunelu“ bude v podstatě těžbou, kdy se do vytěženého prostoru umístí objekt tunelu a následně bude zasypán. V takovém případě ale jednoznačně nelze mluvit o žádném negativním vlivu na danou lokalitu. Pokud se toto týká území se zvláště chráněnými rostlinami (varianta A), znamená to likvidaci stanoviště včetně chráněných rostlin. Na zvláště chráněná území v bezprostřední blízkosti koridoru či přímo v něm budou jednoznačně negativně působit také vibrace.

Bohužel v hodnocení SEA nejsou tyto významné okolnosti, které jsou známy již v tuto fázi, uvedeny, tudíž musíme konstatovat, že vyhodnocení SEA v tomto směru není dostatečné a nezohledňuje všechny specifika a možnosti umístění koridoru v území. Dále je vyhodnocení SEA týkající se zvláště chráněných území vyhodnoceno pouze izolovaně, chybí posouzení a vyhodnocení s ostatními negativní i vlivy.

f. Negativní vliv VRT na soudržnost obyvatel regionu

Namítáme, že realizace VRT bude mít nepřípustný vliv na soudržnost obyvatel regionu a že pozitivní vliv je prezentován pouze účelově.

Ústecký kraj je spojen s řadou socioekonomických problémů, které mají různý původ a vznikly v průběhu delší doby. Přesvědčení, je tyto problémy vyřeší VRT a rychlé napojení Ústí nad Labem na Prahu, je naprosto mylné. Řešení místních socioekonomických problémů je nutné navrhnout na základě důkladné analýzy konkrétního místa včetně potřeb obyvatel. A je logické, že každý konkrétní region může mít jiné potřeby a bude vhodné jiné řešení. Vylidňování, nízká úroveň vzdělání, více zdravotních problémů, nízká naděje dožití, nedostatek lékařů, vysoká kriminalita, exekuce… Minulost Ústeckého kraje je spojena s masivním náborem pracovní síly do dolů a průmyslových podniků. Původní obyvatelé se nejdříve museli vypořádat s odsunem německého obyvatelstva, vzápětí se museli smířit

s nově příchozími pracujícími, což byli často lidé z úplně jiného kulturního a sociálního prostředí. Zpřetrhaly se sousedské vazby, často musela ustupovat stará zástavba výstavbě nových sídlišť. Anonymizace ve městě pak přispěla k tomu, že dnes lidé mezi sebou prakticky nemají užší vazby. To jsou problémy celého Ústeckého kraje. Nelze pokládat za řešení, že VRT spojí rychle Prahu a region se bude rozvíjet. To jistě nepřesvědčí dětského lékaře k otevření ordinace v sociálně vyloučeném regionu, podnikatele k otevření firmy a zaměstnávání lidí s exekucí, absolventa univerzity k nastěhování do místa s vysokou kriminalitou, mladé rodiny k nastěhování do regionu s krajinou zničenou důlní činností. V důsledku VRT pro region není vůbec přínos, naopak veškeré hodnoty, které jsou jako prezentovány jako přínos VRT, znamenají pouze odliv těchto hodnot z regionu.

Obyvatelstvo v Ústeckém kraji prošlo v minulém století velkou zkouškou. Odsun německého obyvatelstva, kolektivizace a vysidlování sedláků, vyvlastňování, pokus o umělé dosidlování vylidněných obcí, přesun sociálně slabého obyvatelstva z okrajových částí země za prací do dolů a továren, stěhování mladých lidí z venkova do měst. Vazby mezi obyvateli měst i vesnic, mezi sousedy, byly zpřetrhány. Obce na Litoměřicku se po sametové revoluci začali znovu rozvíjet, vznikaly spolky, obnovovala se spolková činnost, drobné vesnické a sakrální památky v krajině, znovu se vysazovaly aleje, obnovila se tradiční zemědělská výroba na rodinných farmách, do vesnic se znovu začali stěhovat mladí. Bohužel realizace VRT by pro obce na Litoměřicku znamenala významný zásah do krajinného a vesnického rázu, významně by ovlivnila rozvoj obcí, nepřípustně by zasáhla do obytných zón.

VRT v navržených koridorech prochází v těsné blízkosti lidských sídel, na území Litoměřicka pak koridor ve všech variantách nepřípustně zasahuje do sídelního uspořádání a odděluje od sebe jednotlivé místní části obcí (Hrobce, Rohatce, Chodouny, Lounky, Polepy, Okna, Křešice, Záhořany). Lze očekávat, že v případě výstavby VRT z dotčených obcí a obcí, v jejichž těsné blízkosti by byl koridor umístěn, řada občanů zváží možnost vystěhování do jiné lokality z důvodu podstatného zhoršení podmínek pro život nejen po výstavbě VRT, ale především v průběhu výstavby. Vzhledem k tomu, kolika obcí se to týká jen na Litoměřicku, zasáhne realizace VRT jakoukoli variantou tisíce lidí. Opět dojde k vystěhování, zpřetrhání vazeb, které se v obcích za pomoci spolků znovu obnovují. VRT bude mít na soudržnost obyvatel Litoměřicka zásadně negativní vliv. Přínos VRT je zde opět hodnocen tak, aby z toho těžil především zbytek republiky, tak jako dosud těžil z jeho dolů: *„Prostřednictvím 5aZÚR ÚK jsou v tak širších souvislostech vytvářeny územní podmínky pro posílení sociálního pilíře (např. zlepšení provázanosti mezi Čechy, Moravou a Slezskem, zvýšení kvality a dostupnosti veřejné hromadné dopravy, zlepšení dopravní dostupnosti a obslužnosti v rámci ČR i Ústeckého kraje, zlepšení dostupnosti pracovních příležitostí). Právě ve vazbě na celkový rozvoj dopravní infrastruktury lze predikovat lepší dostupnost pracovních příležitostí či nadmístní občanské vybavenosti situované do vyšších center osídlení. Na soudržnost společenství obyvatel bude mít řešení 5aZÚR ÚK mírně pozitivní.“* (str. 54 odůvodnění AZÚR).

g. Účelové vyhodnocení SEA pro vyhodnocení vlivu VRT/Aktualizace na životní prostředí

Namítáme, že vyhodnocení vlivu realizace VRT a odůvodnění AZÚR bylo provedeno čistě účelově a původní varianta koridoru jako srovnávací varianta nebyla do hodnocení řádně zahrnuta jako rovnocenná varianta, není uveden přesný postup pro stanovení hodnot vícekriteriální analýzy, výsledky vícekriteriální analýzy v nejsou ověřitelné, postup nelze zopakovat.

Ve zjednodušeném porovnání variant v tzv. vícekriteriální analýze je provedena *komparace jednotlivých kritérií. Při bodovém hodnocení byla využita bodovací stupnice 1 10 bodů (1 = NEJHORŠÍ, 10 = NEJLEPŠÍ). Bodové hodnocení vychází z expertního odhadu zpracovatele a zakládá se na skutečnostech zjištěných ze získaných odborných podkladů, zejména aktuální*

ÚAP Ústeckého kraje a zpracované studie k naplnění programu rychlých spojení na území Ústeckého kraje (viz výše), a dalších veřejně dostupných zdrojů (str. 98 odůvodnění AZÚR). Dále má každé kritérium stanovenou váhu. Nikde však není uvedeno, jak byla tato hodnota získána, na základě jakých údajů a výpočtů. Tímto koeficientem tak lze snadno upravit celkový počet bodů tak, aby konkrétní varianta u konkrétního kritéria dostala konkrétní počet bodů a samozřejmě pak lze docílit toho, aby konkrétní varianta získala největší, nebo naopak nejnižší počet hlasů. Z uvedeného je zcela zřejmá manipulace a nelze se domnívat, že vícekriteriální analýza byla provedena objektivně.

Výsledky vícekriteriální analýzy tak nejsou ověřitelné, není stanoven přesný postup přiřazování bodů konkrétním kritériím, postup výpočtu váhy u každého kritéria a není ani dostatečně určitě odkázáno na *expertní odhad zpracovatele*, aby bylo možné tento expertní odhad v dané části SEA nalézt a výpočty v tabulkách ověřit a postup provedení analýzy zopakovat. Nebyly tedy splněny základní předpoklady a požadavky na vědeckou práci ani na Posouzení vlivů koncepce na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Přesný popis zdrojů dat a způsob výpočtu zaručují objektivní provedení analýzy, lze ji pak kdykoli přesně zopakovat a ověřit, což v tomto případě možné není.

h. Absence řešení střetu VRT s jinými veřejnými zájmy republikového významu

Namítáme, že není dostatečně vypořádáno odůvodnění střetu s jinými veřejnými zájmy republikového významu, zejména není dostatečně odůvodněn střet s vedením vysokého napětí 400kV V450/V428, TR Výškov – TR Babylon a není navrženo konkrétní řešení při nutnosti přeložení stavby vedení.

Přes katastrální území Lounky a Chodouny prochází, resp. je zde umístěno dvojité vedení 400kV V450/V428, TR Výškov – TR Babylon. V odůvodnění AZÚR na str. 95 je uvedeno: *„V současné fázi projektové přípravy záměru dráhy navíc nelze vyloučit případné nutné přeložení stavby ZVN 400 kV.“*

Dále však není vůbec upřesněno, zda bylo konzultováno konkrétní opatření. Vzhledem k celorepublikovému významu vedení 400kV V450/V428, TR Výškov – TR Babylon je zásah uvedený jako „nutné přeložení stavby vedení“ hodný dalšího návrhu řešení, jak v případě přeložení stavby vedení postupovat, jak zajistit zásobování elektrickou energií dotčené území apod. To se týká především varianty koridoru B, kde se jeví jako potencionálně problematický podélný souběh koridoru s vedením, ale rovněž i varianty koridoru C, kde dochází ke křížení koridoru s vedením. Není však nikde řešen střet s komunikací II. a III. třídy zároveň v místě křižování koridoru a vedení vysokého napětí. Je dále konstatováno, že podrobné technické řešení nastane až v další fázi projektu, avšak posouzení možnosti křížení výše uvedených technických a dopravních infrastruktur by mělo být minimálně posouzeno jako možné. V odůvodnění není vůbec s křížením s dopravní komunikací počítáno, s ohledem na umístění koridoru B v těsném místě mezi sídly Lounky a Chodouny, kde zároveň dochází ke křížení koridoru, dopravní komunikace III. třídy a vysokého napětí, je logické, že by v takovém místě mělo být jisté, jak je možné technicky a stavbě toto místo zvládnout, a to už na úrovni AZÚR.

i. Negativní vliv VRT na dopravní infrastrukturu obce

Namítáme, že realizace VRT bude mít nepřípustný vliv na dopravní infrastrukturu obce.

Namítáme, že realizace VRT nepřípustně zasáhne do dopravní infrastruktury obce. Veškeré vynaložené prostředky do dopravní infrastruktury by byly nenávratně ztraceny, jelikož by došlo k silnému zásahu do kvality dopravní infrastruktury při samotné stavbě. Dále by pro obec realizace VRT znamenala mnoho mimoúrovňových křížení trati. Byla by narušena hustá síť místních, účelových a polních komunikací a Labská cyklostezka celoevropského významu. V neposlední řadě vybudování značné části přejezdů by znamenalo významný zásah do krajinného rázu.

j. Negativní vliv VRT pohodu obyvatel

Namítáme, že VRT bude mít nepřípustný vliv na pohodu obyvatel obce, a to jak v průběhu výstavby, která by podle předpokladů měla trvat minimálně sedm let, tak po výstavbě, kdy budou na místní obyvatele působit vlivy jako hluk či vibrace.

Vzhledem k tomu, že koridor je umístěn bezprostředně v okolí obce, širší vymezení dokonce zasahuje do obytné zástavby, byli by obyvatelé obce přímo dotčeni na své pohodě tím, že by po dobu minimálně sedmi let žili na okraji staveniště. Dále do pohody obyvatel zasahuje i fakt, že ze stavby nejen v bezprostřední blízkosti, ale i z ražby středohorského tunelu bude zapotřebí odvést enormní množství materiálu (vytěžené rubaniny, skrývky ornice) a následně enormní množství materiálu na samotnou výstavbu. To je spojeno s vysokou prašností a hlukem v době výstavby. Dále ještě podotýkáme, že vůbec nebylo uvažováno o samotné stavbě jako zdroji hluku. Vzhledem k předpokládané délce stavby nelze riziko hluku a negativní vliv na obyvatele opomíjet. Život v trvalém hluku po dobu výstavby předpokládaných sedm let podle nás představuje významné riziko zdravotních obtížní.

k. Negativní vliv VRT na hmotné statky

Namítáme, že realizace VRT, resp. už i samotné umístění koridoru bude mít významně negativní vliv na hmotné statky.

Umístění koridoru na území obcí bude mít jednoznačně negativní vliv na hmotné statky. Především bude mít vliv na ceny nemovitostí v zasažených lokalitách, ale i tam, kde bude ještě doznívat negativní vliv hluku nebo zásah do krajinného rázu. Obyvatelé se ocitnou v nejistotě, zda mají do svých nemovitostí investovat finanční prostředky na opravu. Postup je velmi nespravedlivý vůči všem občanům a obcím, které se dosud řídili platným územním plánem a Zásadami územního rozvoje Ústeckého kraje. Došlo by rovněž ke snížení kupní ceny zemědělských pozemků, což by mělo vliv i na případné kompenzace, které by se počítaly z neadekvátně nízkých cen, jelikož cena nemovitostí by se v regionu po vymezení nového koridoru razantně propadla. Vzhledem k tomu, že realizace VRT by znamenala prakticky zánik zemědělské výrobu v regionu, zemědělští podnikatelé by však měli nárok jen na kompenzaci za vyvlastněné pozemky přímo dotčené stavbou. Není řešena žádná kompenzace v žádné z navržených variant, která by se týkala kompenzací za ztrátu možnosti dále podnikat v místě, V případě znemožnění hospodaření na zemědělské půdě se nejedná jen o samotné zemědělské pozemky, ale také o technologie, které v případě nuceného ukončení zemědělské činnosti budou nevyužitelné a vzhledem k jejich povaze není možné jejich přemístění. Kompenzace nejsou v odůvodnění AZÚR řešeny dostatečně přesně.

l. VRT znemožní rozvoj obce a omezí tak právo na samosprávu

Namítáme, že realizace VRT znemožní jakýkoli rozvoj obce a omezí jí právo na samosprávu.

Vzhledem k šíři koridoru dojde k vyvlastnění všech ploch určených v územním plánu obce na rozvoj a volnočasové aktivity. Na nepřímo zasažených plochách bude stavební uzávěra, v obci tak nebude možné budovat žádnou infrastrukturu, stavět nové domy, školu, obecně prospěšná zařízení nebo zařízení pro volnočasové aktivity. To jednoznačně přispěje k tomu, že se lidé začnou z obce vystěhovávat, obce pak budou mít nižší příjmy a nebudou moci financovat ani základní vybavenost.

m. Negativní vliv VRT na zemědělskou výrobu v regionu

Namítáme, že realizace VRT bude mít nepřípustný vliv na zemědělskou výrobu.

Jak bylo uvedeno u odůvodnění námitky týkající se zemědělského půdního fondu, koridor B a C je nešťastně umístěn v území tak, že protíná všechny zemědělské pozemky diagonálně. To znamená, že po rozdělení koridorem, případně samotnou stavbou VRT, by na obou stranách vznikly neobdělavatelné úhelníky.

Rozloha polí na území Roudnice nad Labem – Litoměřice je oproti zbytku republiky menší, průměrná výměra půdního bloku konkrétně v našem regionu je 1,5 ha. Pěstujeme zde ve vysoké míře brambory, zeleninu (kořenovou – mrkev, petržel, celer, košťáloviny – květák, zelí, kapusta), chmel a obilí.

Celé území je pod systémem závlahy, která funguje tak, že je čerpána voda z řeky na Labe na základě platného oprávnění k odběru, na úpatí vrchu Sovice u obce Vetlá a na úpatí vrchu Prachová u místní části Encovany (zásah koridorem B a C) je umístěna nádrž s vodou a vytvořeným tlakem je načerpávaná voda rozváděna do celé závlahové soustavy v okolí.

V okolí je hustá síť zemědělských a účelových komunikací, což je logické vzhledem k malým výměrám jednotlivých bloků a také vzhledem k tomu, že celé území v okolí obce Chodouny a místní části Lounky je protkáno sítí vodozbavů a náhonem k bývalému mlýnu a je tedy nutné časté přemostění. Umístěním koridoru by došlo ke zničení většiny cest, protože si nelze představit, že by všechny zemědělské komunikace byly přemostěny přes VRT na každých přibližně 500 m na území obce, které má rádius 3 km. Logicky by pak vznikla místa, která se ocitnou bez přístupu.

Také v důsledku rozdělení pozemků diagonálně by sice nedošlo k faktickému záboru zemědělského půdního fondu tak, jak ji chybně počítá SEA, ale tato pole by zůstala bez možnosti řádného zemědělského obhospodařování, protože by ve většině případů nebyl zajištěn přístup pro zemědělskou techniku a zbylou výměru ve tvaru lichoběžníku či trojúhelníku by nebylo možné obdělávat žádnou zemědělskou technikou, pouze manuálně.

Fatální vliv by však stavba VRT měla na závlahový systém, bez kterého není možné provozovat zemědělskou výrobu nejen v obci Chodouny, ale i v dalších částech regionu – Černěves, Vědomice, Brzánky, Vetlá, Vrbice, Hoštka, Polepy, Nučnice, Křešice, Zahořany, Encovany, Hrušovany, Sedlec. S ohledem na změnu klimatu si nelze zemědělskou výrobu bez závlahy představit ani v těchto částech regionu.

Likvidační vliv by měla stavba VRT na produkci chmele. Chmel je tradiční zemědělskou plodinou, je prezentováno jako národní bohatství, Česká republika je významným pěstitelem chmele a je to jedna z hlavních exportních surovin. Bohužel koridor B a C je umístěn tak, že zasáhne většinu pěstitelské polohy Polepská blata, jde v podstatě o její likvidaci (http://www.chmelarskemuzeum.cz/cz/oblasti-pestovani-chmele-v-cr.htm). To by samozřejmě znamenalo snížení produkce chmele. Zachování pěstování chmele by mělo být rovněž

zohledněno jako veřejný zájem, a to především z toho důvodu, že ploch chmelnic za poslední období ubývá. V posledních letech bylo do chmelnic investováno značné množství financí, byly obnovovány konstrukce a vysazována nová sadba. V případě chmele jako trvalé kultury se jedná o investici na období zhruba 30 let. Investice vložené do obnovy chmelnice - nově zbudované chmelniční konstrukce, závlahového systému a sadby by rovněž nebyly předmětem kompenzace, což považuji za nepřípustné.

Dále uvádím, že pozemcích dotčených nově navrženými variantami koridoru VRT je pěstován český mák, který nese chráněné zeměpisné označení.

Je absurdní, že to, co je pro kraj charakteristické, čím se chlubí jako svým stříbrem, prezentuje na výstavě Zahrada Čech, nyní sám navrhuju zlikvidovat. Neváhá navrhnout přímo likvidaci všech hodnot, které na oko ochraňuje. Takový postup kraje je značně rozporný.

3. Námitky k variantě ŽD1-C

a. Nepřípustný vliv VRT na záplavové území

Namítáme, že realizace VRT bude mít nepřípustný vliv na záplavové území a že posouzení 5. AZUR je v tomto ohledu nedostatečné.

V kapitole 3.3. části A SEA Vyhodnocení vlivů 5. Aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje na udržitelný rozvoj území (dále jen „SEA“) je na str. 63 uvedeno: *„Při realizování koncepce by bylo nutné řešit problematiku možného zhoršení průchodu povodňové vlny, a to z důvodu průchodu všech variant VRT záplavovým územím Q100.“*

V kapitole 6.4 SEA se na str. 155 uvádí: *„Koridor ŽD1 B kříží několik vodních toků, v jejichž okolí může dojít při vzniku zvláštní povodně k zaplavení vodou. Mezi nejvýznamnější patří Labe v prostoru Litoměřicka a Labe v prostoru Ústí nad Labem (Střekov) viz obrázek níže. V důsledku umístění a realizace stavby v koridoru může dojít ke změně odtokových poměrů v místech křížení vodních toků (omezení průchodu povodňové vlny) a dále v úsecích, kde bude drážní těleso přecházet terénní deprese přirozeného reliéfu (riziko vzniku bezodtokých depresí).*
Minimalizace těchto vlivů je řešitelná vhodným návrhem stavebně technického řešení (např. přemostění nebo propustky) na základě hydrotechnického posouzení stavby, které bude předmětem navazujících fází projektového řešení záměru VRT.
V případě, že budou vodní toky, na kterých je stanoveno Q100, překonávány mostním objektem s dostatečnými šířkovými parametry a rozestupy nosných pilířů tak, aby nedošlo nebo pouze jen minimálně k zasažení a ovlivnění záplavového území, nebude vliv na záplavové území výrazně negativní.“

K tomu je nutné uvést, že v záplavovém území, které by bylo negativně ovlivněno realizací VRT, se nachází obytné domy. Je nepřípustné, aby realizace VRT způsobila v případě povodní horší následky, než byly způsobeny povodní o stejné síle před realizací VRT. Rovněž je nutné podotknout, že obce zasažené povodněmi mají vybudované systémy ochrany před povodněmi. Tyto ochranné systémy jsou dimenzovány na určitou velikost povodně. Vzhledem k výše uvedenému je patrné, že realizací VRT může dojít ke zhoršení průchodu povodňové vlny a odtokových poměrů. Změněné odtokové poměry, na které nebudou připravené protipovodňové systémy, pak mohou mít fatální následky při ochraně obyvatel před povodněmi a způsobit značné problémy při evakuaci při povodních. Obce na tyto ochranné systémy vynaložily značné prostředky, které by po realizaci VRT přišly vniveč.

Dále je třeba uvést, že záplavové území není jen bezprostřední okolí toku, ale mnohdy i vzdálená místa, která jsou propojena např. vodozbavem a mají nižší nadmořskou výšku. Nelze jen suše konstatovat, že překonání vodního toku mostním objektem s dostatečnými

rozestupy pilířů nebude mít výrazně negativní vliv na záplavové území. V záplavovém území dochází ke kolizi s dopravní infrastrukturou (silnice II. a III. třídy) a zároveň vede zastavěným územím. V případě povodní se tak může stát, že komunikace, která byla před realizací VRT při obdobně silné povodni přístupná, bude po realizaci VRT zatopená a ze záplavového území tak nebude zabezpečená úniková cesta. To představuje velký problém zejména pro krizové řízení a pro složky integrovaného záchranného systému.

V odůvodnění AZÚR jsou řešena různá omezení pro varianty koridoru izolovaně. Neustále je opakováno, že podrobnější řešení není předmětem AZÚR, ale dalších stupňů projektové dokumentace. Upozorňujeme, že není řešena důležitá skutečnost, že v určitých místech dochází ke kumulaci problémů a omezení, jedná se typicky o průběh koridoru v záplavovém území v obydlené oblasti a současně křižování komunikace či vedení vysokého napětí (předkladatel AZÚR na to sám upozorňuje, aniž by tento problém podrobně řešil). V takovém případě je omezený výběr technických řešení, navíc je nutné počítat s opatřením na omezení hluku. V případě zvolení určité varianty koridoru pak tyto problémy nutně povedou k delší době plánování technického řešení, pokud se vůbec nějaké najde, a k mnohonásobně vyšším nákladům na realizaci. Výše předpokládaných nákladů v souvislosti s možnými technickými omezeními a tím spojenými vyššími náklady však není v AZÚR vůbec řešena.

Dále upozorňujeme na veřejnou vyhlášku – oznámení o vydání opatření obecné povahy Ministerstva zemědělství čj. MZE69999/2021-15121 ze dne 28. ledna 2022, kterým Ministerstvo zemědělství vydalo Národní plán povodí Labe. V této souvislosti bylo navrženo významné rozšíření aktivní zóny řeky Labe, a to především v území dotčeném variantou koridoru B a C kolem obce Chodouny. V odůvodnění AZÚR se předkladatel nevypořádal s touto skutečností, mající nepochybně významný vliv na posouzení vlivu VRT na záplavové území.

b. Námitka č. 2 Nepřípustný vliv na podzemní a povrchovou vodu a odtokové poměry

Namítáme, že realizace VRT bude mít nepřípustný vliv na podzemní a povrchovou vodu a odtokové poměry a na dostupnost zdrojů pitné vody a že posouzení AZÚR je v tomto ohledu nedostatečné.

V kapitole 3.2. SEA je na str. 50 uvedeno: *„PŘEDPOKLÁDANÝ VÝVOJ BEZ UPLATNĚNÍ 5aZÚR ÚK: Bez uplatnění 5aZÚR ÚK by stav povrchových vod zůstal beze změny, nezměnila by se ani kvalita ani kvantita těchto vod……. V případě podzemních vod uplatnění 5aZÚR ÚK představuje potenciální riziko z hlediska možného ovlivnění podzemních vod, neboť každá z navrhovaných variant prochází ochranným pásmem vodního zdroje buď I. stupně, které slouží k ochraně v bezprostředním okolí jímacího nebo odběrného zařízení vodního zdroje nebo II. stupně, které slouží k ochraně vodního zdroje v územích stanovených vodoprávním úřadem tak, aby nedocházelo k ohrožení jeho vydatnosti, jakosti nebo zdravotní nezávadnosti. Bez uplatnění 5aZÚR ÚK by tak došlo k pozitivnímu ovlivnění této složky.*

Dále je v kapitole 6.4 SEA na str. 154 uvedeno: *„Vymezení koridoru ŽD1 B může ovlivnit proudění podzemní vody, a to zejména při realizaci zářezů. Zářezy budou fungovat jako drenáž podzemní vody přitékající z horních částí hydrogeologického masívu s následným poklesem hladiny podzemní vody na úroveň dna zářezu. K poklesu hladiny ve směru i proti směru proudění podzemní vody a ke zrychlenému odvodnění území dojde trvale. Nelze ani s ohledem na vysokou hladinu podzemních vod v území vyloučit provádění prací pod hladinou podzemní vody, a v takovém případě dojde ke drénování mělké podzemní vody. Velikost přítoků podzemní vody do zářezu bude ovlivněna filtračními vlastnostmi horninového prostředí a lokálními podmínkami. Vzhledem k úzké linii stavby v koridoru se bude pravděpodobně jednat o vlivy mírně negativní, přímé, trvalé, v době výstavby krátkodobé mírně negativní.“*

S tím nelze souhlasit, neboť negativní vliv na podzemní vodu je hodnocen pouze v souvislosti se stavbou. Je nutné uvést, že není hodnocen vliv na region, respektive na přístupnost a zachování zdrojů pitné vody pro obyvatele. Je známo, že v minulosti prováděné stavební zásahy (před asi 30 lety) nedaleko od varianty koridoru B a C způsobily ztrátu pramenů přivádějících vodu do studní v obci Chodouny a Lounky. K jejich úplnému obnovení již nedošlo. Navíc AZÚR neřeší možnosti technického řešení a výškové profily koridoru, což má ovšem značný vliv na celkové posouzení varianty koridoru. Pokud se v určitém místě nabízí vedení na náspu, v zářezu, na estakádě či tunelem, pak každá taková varianta technického řešení budeme mít zcela jiné vlivy na okolí. V odůvodnění AZÚR a současně v posouzení SEA by měl být uveden vliv všech technických řešení na životní prostředí, případně by mělo být alespoň vyhodnoceno, jaké technické řešení v určitém problematickém místě má na životní prostřední, resp. jeho konkrétní složku, nejmenší či největší negativní vliv (pozitivní vliv rozhodně nebudeme mít žádný). Vzhledem k blízkosti vodního toku Labe a vysoké úrovni podzemní vody by mělo být toto podrobně řešeno.

Dále upozorňujeme, že negativní vliv na hydrogeologické poměry má i stavba vysokých náspů při realizaci dopravních staveb (dochází k přitížení hydrogeologických kolektorů a v důsledku jejich konsolidace ke zhoršení jejich propustnosti pro podzemní vodu a jejímu hromadění „před stavbou“, při řešení projektové dokumentace stavby často absentují data o geologických a hydrogeologických poměrech zájmové lokality. Zejména při hloubkovém zakládání staveb pod hladinu podzemní vody tak dochází k vytvoření hydraulických bariér, což má za následek změnu směru proudění podzemní vody. V oblasti „pod stavbou“ po směru proudění, tak dochází ke snížení hladiny podzemní vody či k její ztrátě. Pokud se v této oblasti nacházejí například zdroje pitné vody, sloužící k individuálnímu zásobování, je dopad citelný (NOVOTNÁ, Jitka; BURDA, Pavel; VYLAMOVÁ, Pavlína. Podzemní voda jako stabilizační prvek hydrologického cyklu–zdroje, možnosti a ztráty.) Na nestabilní geologické podloží v oblasti koridoru B a C bylo upozorněno viz odůvodnění AZÚR str. 95: *„území mezi sídly Chodouny a Lounky se vyznačuje složitými geologickými poměry pro zakládání staveb.“*

Považujeme za skandální řešení, které je dále navrženo: „*Pokud hydrogeologické posouzení v dalších fázích projektové přípravy záměru prokáže nemožnost zajištění ochrany některého z uvedených vodního zdrojů v rozsahu podmínek stanovených vodoprávním rozhodnutím pro jeho ochranná pásma, bude nutné kompenzovat ztrátu této kapacity zajištěním náhradního zdroje.“* Zejména s ohledem na to, že navrhovaný koridor prochází v těsné blízkosti či přímo protíná zdroje pitné vody (Chudoslavice – Myštice, Skalice prameniště, Sebuzín – Církvice), je odůvodnění vlivu realizace VRT na povrchovou a podzemní vodu včetně vlivu na vodní zdroje absolutně nedostatečné. Jako náhradní zdroj je uváděn vrt Malešov, otázka však je, zda by jeho vydatnost byla dostačující a další otázkou je, zda by realizace VRT neohrozila i tento zdroj? V odůvodnění by mělo být jednoznačně uvedeno konkrétní opatření, jak by byla situace řešena. Řešení tohoto negativního vlivu v odůvodnění chybí. Je pouze konstatováno, že ztrátu bude nutné zajistit náhradním zdrojem, ale již není konkrétně uvedeno, jakým náhradní zdrojem, ani není uvedeno obecně, jak by měl být takový náhradní zdroj určen (k tomu odkazujeme na METODIKA KLASIFIKACE NÁHRADNÍCH ZDROJŮ PRO NOUZOVÉ ZÁSOBOVÁNÍ OBYVATELSTVA PITNOU VODOU). Již v této fázi aktualizace ZÚR by měla být tato problematika kompenzací řešena, protože je nepřípustné, aby byla schválena AZÚR a zároveň nebyla vyjasněna kompenzační opatření nebo nebyly zajištěny náhradní zdroje pitné vody nebo aby nebyl alespoň určen konkrétní postup, jakým budou tyto náhradní zdroje určeny.

V tomto směru byl podle nás porušen bod 16 a 21 Stanoviska MŽP k potřebě posouzení návrhu AZÚR z hlediska vlivu na životní prostředí č.j. MZP/2021/710/5835, kde MŽP v bodě 16 požadovalo navrhnout opatření na kompenzaci negativních vlivů.

c. Nepřípustný vliv VRT na zemědělský půdní fond

Namítáme, že realizace VRT bude mít nepřípustný vliv na zemědělský půdní fond a že posouzení AZÚR je v tomto ohledu nedostatečné.

Na úvod konstatujeme, že území dotčené novými variantami koridoru je tradiční zemědělskou oblastí s vysokým významem zemědělské produkce. Je zde velký podíl kvalitní orné půdy a specifické podmínky (předkladatel to sám uvádí v odůvodnění AZÚR). Zároveň je na celém území podatele rozvedena závlaha na zavlažování zemědělských plodin. V oblasti Litoměřicka se pěstuje vysoký podíl zeleniny a chmele.

V kapitole 3.9. části SEA je na str. 89 uvedeno*: „PŘEDPOKLÁDANÝ VÝVOJ BEZ UPLATNĚNÍ 5aZÚR ÚK: Všechny varianty koridoru VRT jsou vymezeny na půdách I. a II. třídy ochrany. Do součtu kvalifikovaného odhadu záborů ZPF byl zahrnován jen trvalý zábor, na rostlém terénu, který má dlouhodobý význam pro využití území (v případě vedení budoucí VRT na estakádě, mostních konstrukcích nebo v tunelech, by byl předpokládaný zábor ZPF minimální). Plochy předpokládaných dočasných záborů ZPF budou ovlivněny takovým množstvím proměnných hodnot (např. zvolenou technologií výstavby, použitými materiály, harmonogramem vlastní výstavby), že výsledný odhad by byl pro další práci nepoužitelný a nebyly proto i s ohledem na § 36 odst. 3 stavebního zákona do součtu kvalifikovaného odhadu záborů ZPF zahrnuty. Z hlediska pozemků ZPF by byl dopad nerealizování 5aZÚR ÚK pozitivní, a to z důvodu neprovedení záboru ZPF pro realizaci stavby.“*

Všechny varianty koridoru jsou vymezeny na nejkvalitnější orné půdě. Realizace VRT znamená totální likvidaci této složky životního prostředí. To je v přímém rozporu se základními ustanoveními a principy zákona č. 334/1992 Sb. o ochraně zemědělského půdního fondu. Podle § 4 odst. 1 tohoto zákona platí, že *půdu ze zemědělského půdního fondu lze odnímat pouze v nezbytných případech a přitom je nutno postupovat takto:*
a) odnímat zemědělskou půdu přednostně na zastavitelných plochách,
b) odnímat přednostně zemědělskou půdu méně kvalitní; kritériem kvality půdy jsou třídy ochrany,
c) co nejméně narušovat organizaci zemědělského půdního fondu, hydrologické a odtokové poměry v území a síť zemědělských účelových komunikací,
d) odnímat jen nejnutnější plochu zemědělského půdního fondu a po ukončení nezemědělské činnosti upřednostňovat zemědělské využití pozemků,
e) při umísťování směrových a liniových staveb co nejméně zatěžovat obhospodařování zemědělského půdního fondu a
f) po ukončení povolení nezemědělské činnosti neprodleně provést takovou terénní úpravu, aby dotčená půda mohla být rekultivována a byla způsobilá k plnění dalších funkcí v krajině podle plánu rekultivace.

Dle ustanovení § 4 odst. 3 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu pro ochranu půdy zařazené do I. a II. třídy ochrany navíc platí, že „zemědělskou půdu I. a II. třídy ochrany lze odejmout pouze v případech, kdy jiný veřejný zájem výrazně převažuje nad veřejným zájmem ochrany zemědělského půdního fondu“. V této souvislosti bychom chtěli poukázat na judikaturu, a to konkrétně na rozsudek Nejvyššího správního soudu, č.j. 1 Aos 1/2013-85, kde jmenovaný soud konstatoval, že „*vymezení zastavitelné plochy o nikoliv zanedbatelné rozloze v území, na němž se nachází vysoce chráněná zemědělská půda I. či II. třídy ochrany, je třeba v územním plánu řádně odůvodnit dle požadavků obsažených v § 4 a § 5 odst. 1 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu. Nepostačuje pouze povšechné odůvodnění vztahující se k územnímu plánu jako celku, v němž nejsou uvedeny úvahy ohledně nezbytnosti zabrat vysoce chráněnou zemědělskou půdu v konkrétní ploše pro sledovaný konkrétní účel“.*

V § 5 odst. 1 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu stojí: *„Aby ochrana zemědělského půdního fondu byla při územně plánovací činnosti prováděné podle zvláštních*

předpisů zajištěna, jsou pořizovatelé a projektanti územně plánovací dokumentace a územně plánovacích podkladů povinni řídit se zásadami této ochrany (§ 4), navrhnout a zdůvodnit takové řešení, které je z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu a ostatních zákonem chráněných obecných zájmů nejvýhodnější. Přitom musí vyhodnotit předpokládané důsledky navrhovaného řešení na zemědělský půdní fond, a to zpravidla ve srovnání s jiným možným řešením."

V AZÚR však chybí jakékoli porovnání veřejného zájmu na realizaci VRT a zájmu na ochraně zemědělského půdního fondu, resp. jeho zábor, odůvodnění k předkládaným variantám se sestává pouze z konstatování, že všechny varianty zasáhnou zemědělskou půdu v třídě ochrany I. a II. a že veřejný zájem na rozvoji dopravní infrastruktury je nadřazen zájmu na ochranu zemědělského půdního fondu.

Realizací VRT by byl však poničen i mnohem rozsáhlejší půdní fond. Pro stavbu by bylo třeba velké množství těžké techniky, dále by bylo třeba deponovat odtěženou zeminu, případně navážet materiál pro výstavbu náspů. Všechen materiál je třeba někde skladovat, aniž by byly stanoveny vhodné lokality.

V případě varianty B a C se jedná o průchod územím s velkým množství drobných zemědělských pozemků. Směr a ohyb koridoru v tomto území všechny pozemky přetíná příčně, tudíž tato pole by nebylo možné ani po realizaci VRT zemědělsky obdělávat současnou technikou. Dalším problémem v tomto území je zachování přístupu ke všem pozemkům zemědělskou technikou, v odůvodnění AZÚR je konstatováno, že střety s místními a účelovými komunikacemi nejsou kvůli měřítku řešena. Pro přejezd zemědělské techniky je třeba určitá dimenze, v poměrech daného území však těžko představitelné, že by byly stávající účelové komunikace zachovány v dosavadní hustotě. To ovšem vede k tomu, že část zemědělských pozemků se octne patrně bez přístupu. Tímto postupem tak dojde k mnohem většímu záboru zemědělského půdního fondu, než s jakým počítá AZÚR ve svém návrhu.

V hodnocení SEA kapitola 3.9. na str. 89 je uvedeno: *„Do součtu kvalifikovaného odhadu záborů ZPF byl zahrnován jen trvalý zábor, na rostlém terénu, který má dlouhodobý význam pro využití území (v případě vedení budoucí VRT na estakádě, mostních konstrukcích nebo v tunelech, by byl předpokládaný zábor ZPF minimální). Plochy předpokládaných dočasných záborů ZPF budou ovlivněny takovým množstvím proměnných hodnot (např. zvolenou technologií výstavby, použitými materiály, harmonogramem vlastní výstavby), že výsledný odhad by byl pro další práci nepoužitelný a nebyly proto i s ohledem na § 36 odst. 3 stavebního zákona do součtu kvalifikovaného odhadu záborů ZPF zahrnuty. Z hlediska pozemků ZPF by byl dopad nerealizování 5aZÚR ÚK pozitivní, a to z důvodu neprovedení záboru ZPF pro realizaci stavby."* Hodnocení SEA se vůbec nezabývá záborem sice dočasným, který by ale i tak měl na zemědělskou výrobu devastující účinky. Po odtěžení zeminy, vybudování zářezu a navážce nebo v případě hloubení tunelu těsně pod povrchem a po opětovném zavezení „zeminou" není možné konstatovat, že na této půdě bude dále možné provozovat zemědělskou výrobu. Na takovém místě dokonce nebudou ani původní odtokové poměry, protože dojde k narušení vrstev půdy, kapilár apod.

Dále se dle hodnocení SEA uvažuje o minimálním záboru zemědělského půdního fondu v případě vedení VRT v tunelu. V hodnocení SEA však ani v tomto případě není uvažováno o tom, v jakém výškovém profilu bude tunel veden. Zde opět opakujeme, že v případě hloubení tunelu těsně pod povrchem a po opětovném zavezení „zeminou" není možné konstatovat, že na této půdě bude dále možné provozovat zemědělskou výrobu. Na takovém místě dokonce nebudou ani původní odtokové poměry, protože dojde k narušení vrstev půdy, kapilár apod. Ke změně odtokových poměrů a geologických a hydrogeologických poměrů může dojít i při ražení tunelu v hlubší vrstvě půdy či podloží. Jak je uvedeno u námitky č. 2: na nestabilní geologické podloží v oblasti koridoru B a C bylo upozorněno viz odůvodnění AZÚR str. 95:

„území mezi sídly Chodouny a Lounky se vyznačuje složitými geologickými poměry pro zakládání staveb.“

Odhad záboru zemědělského půdního fondu je tak jen imaginární, které vychází z nekvalifikovaného odhadu, který navíc vycházel z nedostatečně skutkově zjištěného stavu. V tabulce č. 9: *Kvalifikovaný odhad záborů ZPF variant koridoru (ŽD1-A / ŽD1-B / ŽD1-C)* na str. 112 odůvodnění není uvedena informace o závlahách. Bylo tak postupováno v rozporu s § 19 odst. 1 písm. a) stavebního zákona), neboť nebyly zjištěny informace o existenci závlah, odvodnění a o existenci staveb k ochraně před erozní činností vody.

Zároveň byl porušen bod 11 Stanoviska MŽP k potřebě posouzení návrhu AZÚR z hlediska vlivu na životní prostředí č.j. MZP/2021/710/5835, kde MŽP uvedlo, že vliv VRT představuje nevratnou změnu a likvidaci jedné složky životního prostředí. Předkládané varianty jdou naprosto proti požadavku MŽP, aby koridor byl vymezen především na nezemědělských půdách, případně na půdách méně kvalitních. Zároveň bylo požadováno, aby zábor nenarušil organizaci zemědělského půdního fondu, síť zemědělských účelových komunikací a zemědělské obhospodařování, a to nejen ve vztahu k pozemkům přímo dotčeným koridorem, ale také k pozemkům navazujícím. Výše jsme zmiňovali skutečnost, že realizací VRT by fakticky bylo znemožněno zemědělské obhospodařování mnohonásobně vyšší výměry zemědělského půdního fondu, neboť by na pozemky byl znemožněn přístup, případně by se kvůli jejich změněné rozloze a tvaru staly současnou zemědělskou technikou (dimenzovanou právě na menší pozemky) neobhospodařovatelnými. MŽP požadovalo navrhnout opaření minimalizující negativní dopad na zemědělskou půdu a zároveň konkretizovat tato opatření na základě vyhodnocení vlivu v daném konkrétním území. Tato opatření nebyla splněna.

V tomto případě neobstojí argument, že podrobnější řešení není předmětem AZÚR, neboť zábor zemědělského půdního fondu je značný již v této fázi, kdy jsou vymezeny varianty koridoru dostatečně určitě, aby byl zábor zemědělské půdy zjistitelný.

Závěrem poukazujeme na to, že v odůvodnění AZÚR je projekt VRT neustále obhajován jako přínos pro bezemisní dopravu, omezení skleníkových plynů a zlepšení ovzduší a emisí zátěže z dopravy z regionu. Je známo, že největšími zdroji znečištění ovzduší v regionu jsou velké průmyslové zdroje, zdroje na výrobu elektrické energie a tepla. Dále je známo, že v následujících desetiletích nebude v Evropské unii reálné vyrábět elektřinu výhradně z obnovitelných zdrojů. Dokonce neexistují ani předpoklady, že by to někdy v budoucnu bylo možné. Vlak, který jezdí na elektrický pohon, tudíž nikdy nebude bezemisní dopravní zdroj. Je zřejmé, že obhajovat VRT z výše uvedených důvodů je utopie a naprostý nesmysl.

K tomu pro srovnání uvádíme, že v České republice je ročně průměrně zabráno 4 000 ha zemědělské půdy, v případě stavby dalších koridorů VRT v České republice dle plánu rychlých spojení by bylo zabráno navíc minimálně o jednu čtvrtinu ročního záboru zemědělské půdy. Pro představu tato plocha uživí přibližně 3 000 lidí konzumujících maso nebo 16 000 vegetariánů, a to je přibližně počet obyvatel okresního města. Veřejný zájem na stavbě VRT, resp. porovnání veřejného zájmu na ochranu zemědělského půdního fondu a zájmu na výstavbě VRT by měl být řádně odůvodněn i v takových základních otázkách jako dopad záboru zemědělského půdního fondu na zemědělskou výrobu a soběstačnost ve výrobě potravin. Zejména v případě varianty B a C jde o významný zásah do chmelařské oblasti Úštěcko a v podstatě o likvidaci celé chmelařské polohy Polepská blata (http://www.chmelarskemuzeum.cz/cz/oblasti-pestovani-chmele-v-cr.htm). To by samozřejmě znamenalo snížení produkce chmele. Zachování pěstování chmele by mělo být rovněž zohledněno jako veřejný zájem, a to především z toho důvodu, že ploch chmelnic za poslední období ubývá.

Dále poukazuje na to, že v odůvodnění AZÚR zcela chybí vypořádání požadavku v bodu 13 Stanoviska MŽP k potřebě posouzení návrhu AZÚRz hlediska vlivu na životní prostředí č.j. MZP/2021/710/5835 a nejsou vůbec vytyčeny vhodné plochy pro deponování jednak orné půdy, jednak rubaniny z ražby tunelu, není kvantifikován odhad a není vypočtena plocha potřebná na deponování orné půdy a rubaniny. S tím souvisí i zajištění dopravní infrastruktury pro odvoz skryté orné půdy a rubaniny, zatížení dopravní kapacity silnic, dopravní zátěž v regionu, zhoršené podmínky, nutnost čištění znečištěných silnic po nákladních automobilech, značná zátěž pro technický stav silnic, nutnost oprav apod. Vzhledem k předpokládané délce stavby se nejedná o krátké přechodné období, ale spíše o dlouhodobý stav, je nutné předpokládat, že během samotné stavby bude potřeba všechny komunikace využívané pro stavbu opravit či opatřit novým povrchem, a to několikrát vzhledem k propočtům množství vyvezeného a navezeného materiálu. To vše by mělo být zahrnuto do předpokládaných nákladů a následně vyhodnoceno.

d. Námitka č. 4 Nepřípustný vliv VRT na krajinu a krajinný ráz

Namítáme, že realizace VRT bude mít nepřípustný vliv na krajinu a krajinný ráz a že posouzení AZÚR je v tomto ohledu nedostatečné a vychází ze vzájemně rozporných skutečností.

V odůvodnění AZÚR je uvedeno, že *„vymezením koridoru ŽD1-B dojde k přímému trvalému mírně negativnímu ovlivnění krajinného rázu, který ale významně neovlivní dálkové pohledy, a krajinný ráz tedy sledovatelným způsobem výrazně nenaruší. Koridor ŽD1-B je veden územím, ve kterém jsou již vedeny liniové dopravní a jiné stavby technické infrastruktury. Koridor ŽD1-B odpovídá tomuto krajinnému rázu a s ohledem na historické vazby vedení dopravních komunikací, rozmístění sídel a celkovou sídelní strukturu, ji lze vyhodnotit jako optimální. Vlivy na krajinný ráz lze očekávat shodné jako u varianty ŽD1-A. Lze předpokládat, že v případě vedení všech variant koridoru dojde k ovlivnění pouze lokálního krajinného rázu, kdy vizuální projev záměru se bude uplatňovat při pohledech z nejbližšího okolí záměru. I přesto lze očekávat, že záměrem vznikne nová antropogenní osa v krajině, která bude narušovat krajinnou matrici, tento vliv však bude s ohledem na prostorové parametry záměru (relativně úzká, výškově málo významná stavba VRT) nevýznamný. Další částí koridoru VRT, vedenou mimo tunel, je část mezi Ústí nad Labem a úpatím Krušných hor. Zde je koridor veden ve vazbě na stávající železniční trať. Při budoucí realizaci záměru VRT v rámci vymezeného koridoru (jeho společné části) se neočekává vznik nových struktur, které by významně pozměnily krajinný ráz. Lze očekávat pouze lokální vizuální projev nových portálů tunelu při úpatí Krušných hor, které se budou projevovat pouze z nejbližšího okolí. V kontextu těchto souvislostí je možno uplatnění koridoru ŽD1-B z pohledu vlivů na krajinu vyhodnotit jako přímé, trvalé, mírně negativní.“*

Dále pak: *„Vedení nové liniové stavby v území bude v části odchylující se od stávajících liniových staveb znamenat mírně negativní vliv na fragmentaci krajiny a přitížení technicistního vjemu, k němuž přispívají i vedení VVN stávající a plánovaná, stávající železniční trať a silniční systém včetně dálnice D8.“*

V kapitole 6.4 SEA je na str. 154 uvedeno: *„Nelze ale vyloučit budování násypů, případně zvyšování terénu a/nebo provádění zářezů a zakládání mostních objektů při překonávání vodotečí a v místech vedení koridoru po estakádách.“*

Výše uvedené je v přímém rozporu s obecně známými skutečnostmi. A to, že v oblasti Roudnice nad Labem a Litoměřic je rovina, kde z náměstí v Roudnici nad Labem dohlédneme až do Litoměřic a naopak z litoměřických parkánů je vidět celá oblast Poohří, Džbánska a Podřipska včetně hory Říp. VRT by se v takovém případě musela stát neviditelnou, aby ji nebylo možné v tomto území na délku minimálně 30 km zahlédnout. V případě varianty B a C

musí VRT překlenout řeku Labe, což je možné pouze mostním objektem, který musí být v určité výšce nad hladinou řeky a zároveň nad stávající železnicí Praha – Ústí. Logicky to tak nemůže být výškově málo významná stavba. Další nezohledněnou skutečností je nutnost vybudování přejezdů a přemostění stávajících komunikací, aby zůstala zachována stávající dopravní infrastruktura. V případě, že VRT by byla vybudována jak zářezu tak na náspu, je i jakékoli přemostění VRT jednoznačně výškovou stavbou.

Opět považujeme za skandální konstatování, že umístění koridoru s ohledem na rozmístění sídel je optimální. Umístění koridoru do těsně blízkosti sídel a v případě obcí Hrobce, Chodouny, Polepy a Křešice umístění tak, že jsou přímo odděleny místní části, je významným zásahem do vlastnických práv a do kvality života obyvatel. Nehledě na skutečnost, že koridoru zasahuje i obytné domy, je skandální tvrdit, že umístění koridoru je optimální.

Dále nesouhlasíme s vyhodnocením, že nově vybudované portály krušnohorského tunelu budou mít pouze lokální vizuální projev. Vyhodnocení dopadů středohorského tunelu tu není raději ani uvedeno. Lokální vizuální projev je maskování vojenskou sítí, nikoli betonový portál o značném poloměru zářící na desítky kilometrů.

Odůvodnění k zásahu do krajinného rázu je v jasném rozporu s konstatovanými skutečnostmi a nelze ho proto akceptovat.

Dále úplně chybí posouzení zásahu do krajinného rázu, které způsobí vybodování opatření proti hluku. Vzhledem k tomu, že na území Litoměřicka VRT prochází hustě obydlenou oblastí, s realizací protihlukových opatření by mělo být počítáno již v této fázi.

e. Negativní vliv na zvláště chráněná území

Namítáme, že realizace VRT bude mít nepřípustný vliv na zvláště chráněná území, že vyhodnocení SEA v tomto směru není dostatečné a že chybí posouzení a vyhodnocení s ostatními negativní i vlivy.

Hodnocení SEA připouští mírně negativní vliv na zvláště chráněná území, přičemž konstatuje, že varianta je vedena v tunelu (varianta B, C), aniž by hodnotila, v jakém výškovém profilu je tento tunel předpokládán. Hodnocení SEA se zabývá pouze izolovaně fyzickým vlivem samotného koridoru na zvláště chráněná území. K tomu je nutné uvést, že ve zvláště chráněných území se vyskytují vzácné a ohrožené rostliny a živočichové, a to zejména z toho důvodu, že na těchto území mají vhodné životní podmínky. Často se jedná o rostliny, které jsou přímo vázané na dané místo svými ekologickými požadavky např. na podloží, půdu, množství podzemní vody, srážky apod.

V hodnocení SEA není v souvislosti s posouzením vlivu realizace VRT na zvláště chráněná území ani náznakem uvedeno, zda realizace VRT bude mít či může mít vliv i na další složky životního prostředí v dané lokalitě zvláště chráněného území. Reálně jde o to, že negativní vliv VRT na povrchové a podzemní vody (může dojít ke zhoršení propustnosti, hromadění podzemní vody v jednom místě) může změnit vodní režim ve zvláště chráněném území, což zapříčiní úhyn zvláště chráněných rostlin vázaných na původní podmínky (suché stanoviště). V případě písčitého podloží pak „ražba tunelu“ bude v podstatě těžbou, kdy se do vytěženého prostoru umístí objekt tunelu a následně bude zasypán. V takovém případě ale jednoznačně nelze mluvit o žádném negativním vlivu na danou lokalitu. Pokud se toto týká území se zvláště chráněnými rostlinami (varianta A), znamená to likvidaci stanoviště včetně chráněných rostlin. Na zvláště chráněná území v bezprostřední blízkosti koridoru či přímo v něm budou jednoznačně negativně působit také vibrace.

Bohužel v hodnocení SEA nejsou tyto významné okolnosti, které jsou známy již v tuto fázi, uvedeny, tudíž musíme konstatovat, že vyhodnocení SEA v tomto směru není dostatečné a nezohledňuje všechny specifika a možnosti umístění koridoru v území. Dále je vyhodnocení SEA týkající se zvláště chráněných území vyhodnoceno pouze izolovaně, chybí posouzení a vyhodnocení s ostatními negativní i vlivy.

f. Negativní vliv VRT na soudržnost obyvatel regionu

Namítáme, že realizace VRT bude mít nepřípustný vliv na soudržnost obyvatel regionu a že pozitivní vliv je prezentován pouze účelově.

Ústecký kraj je spojen s řadou socioekonomických problémů, které mají různý původ a vznikly v průběhu delší doby. Přesvědčení, je tyto problémy vyřeší VRT a rychlé napojení Ústí nad Labem na Prahu, je naprosto mylné. Řešení místních socioekonomických problémů je nutné navrhnout na základě důkladné analýzy konkrétního místa včetně potřeb obyvatel. A je logické, že každý konkrétní region může mít jiné potřeby a bude vhodné jiné řešení. Vylidňování, nízká úroveň vzdělání, více zdravotních problémů, nízká naděje dožití, nedostatek lékařů, vysoká kriminalita, exekuce… Minulost Ústeckého kraje je spojena s masivním náborem pracovní síly do dolů a průmyslových podniků. Původní obyvatelé se nejdříve museli vypořádat s odsunem německého obyvatelstva, vzápětí se museli smířit s nově příchozími pracujícími, což byli často lidé z úplně jiného kulturního a sociálního prostředí. Zpřetrhaly se sousedské vazby, často musela ustupovat stará zástavba výstavbě nových sídlišť. Anonymizace ve městě pak přispěla k tomu, že dnes lidé mezi sebou prakticky nemají užší vazby. To jsou problémy celého Ústeckého kraje. Nelze pokládat za řešení, že VRT spojí rychle Prahu a region se bude rozvíjet. To jistě nepřesvědčí dětského lékaře k otevření ordinace v sociálně vyloučeném regionu, podnikatele k otevření firmy a zaměstnávání lidí s exekucí, absolventa univerzity k nastěhování do místa s vysokou kriminalitou, mladé rodiny k nastěhování do regionu s krajinou zničenou důlní činností. V důsledku VRT pro region není vůbec přínos, naopak veškeré hodnoty, které jsou jako prezentovány jako přínos VRT, znamenají pouze odliv těchto hodnot z regionu.

Obyvatelstvo v Ústeckém kraji prošlo v minulém století velkou zkouškou. Odsun německého obyvatelstva, kolektivizace a vysidlování sedláků, vyvlastňování, pokus o umělé dosidlování vylidněných obcí, přesun sociálně slabého obyvatelstva z okrajových částí země za prací do dolů a továren, stěhování mladých lidí z venkova do měst. Vazby mezi obyvateli měst i vesnic, mezi sousedy, byly zpřetrhány. Obce na Litoměřicku se po sametové revoluci začali znovu rozvíjet, vznikaly spolky, obnovovala se spolková činnost, drobné vesnické a sakrální památky v krajině, znovu se vysazovaly aleje, obnovila se tradiční zemědělská výroba na rodinných farmách, do vesnic se znovu začali stěhovat mladí. Bohužel realizace VRT by pro obce na Litoměřicku znamenala významný zásah do krajinného a vesnického rázu, významně by ovlivnila rozvoj obcí, nepřípustně by zasáhla do obytných zón.

VRT v navržených koridorech prochází v těsné blízkosti lidských sídel, na území Litoměřicka pak koridor ve všech variantách nepřípustně zasahuje do sídelního uspořádání a odděluje od sebe jednotlivé místní části obcí (Hrobce, Rohatce, Chodouny, Lounky, Polepy, Okna, Křešice, Záhořany). Lze očekávat, že v případě výstavby VRT z dotčených obcí a obcí, v jejichž těsné blízkosti by byl koridor umístěn, řada občanů zváží možnost vystěhování do jiné lokality z důvodu podstatného zhoršení podmínek pro život nejen po výstavbě VRT, ale především v průběhu výstavby. Vzhledem k tomu, kolika obcí se to týká jen na Litoměřicku, zasáhne realizace VRT jakoukoli variantou tisíce lidí. Opět dojde k vystěhování, zpřetrhání vazeb, které se v obcích za pomoci spolků znovu obnovují. VRT bude mít na soudržnost obyvatel Litoměřicka zásadně negativní vliv. Přínos VRT je zde opět hodnocen tak, aby z toho těžil především zbytek republiky, tak jako dosud těžil z jeho dolů: *„Prostřednictvím 5aZÚR ÚK jsou v tak širších souvislostech vytvářeny územní podmínky pro posílení sociálního pilíře (např.*

zlepšení provázanosti mezi Čechy, Moravou a Slezskem, zvýšení kvality a dostupnosti veřejné hromadné dopravy, zlepšení dopravní dostupnosti a obslužnosti v rámci ČR i Ústeckého kraje, zlepšení dostupnosti pracovních příležitostí). Právě ve vazbě na celkový rozvoj dopravní infrastruktury lze predikovat lepší dostupnost pracovních příležitostí či nadmístní občanské vybavenosti situované do vyšších center osídlení. Na soudržnost společenství obyvatel bude mít řešení 5aZÚR ÚK mírně pozitivní.“ (str. 54 odůvodnění AZÚR).

g. Účelové vyhodnocení SEA pro vyhodnocení vlivu VRT/Aktualizace na životní prostředí

Namítáme, že vyhodnocení vlivu realizace VRT a odůvodnění AZÚR bylo provedeno čistě účelově a původní varianta koridoru jako srovnávací varianta nebyla do hodnocení řádně zahrnuta jako rovnocenná varianta, není uveden přesný postup pro stanovení hodnot vícekriteriální analýzy, výsledky vícekriteriální analýzy v nejsou ověřitelné, postup nelze zopakovat.

Ve zjednodušeném porovnání variant v tzv. vícekriteriální analýze je provedena *komparace jednotlivých kritérií. Při bodovém hodnocení byla využita bodovací stupnice 1 10 bodů (1 = NEJHORŠÍ, 10 = NEJLEPŠÍ). Bodové hodnocení vychází z expertního odhadu zpracovatele a zakládá se na skutečnostech zjištěných ze získaných odborných podkladů, zejména aktuální ÚAP Ústeckého kraje a zpracované studie k naplnění programu rychlých spojení na území Ústeckého kraje (viz výše), a dalších veřejně dostupných zdrojů* (str. 98 odůvodnění AZÚR). Dále má každé kritérium stanovenou váhu. Nikde však není uvedeno, jak byla tato hodnota získána, na základě jakých údajů a výpočtů. Tímto koeficientem tak lze snadno upravit celkový počet bodů tak, aby konkrétní varianta u konkrétního kritéria dostala konkrétní počet bodů a samozřejmě pak lze docílit toho, aby konkrétní varianta získala největší, nebo naopak nejnižší počet hlasů. Z uvedeného je zcela zřejmá manipulace a nelze se domnívat, že vícekriteriální analýza byla provedena objektivně.

Výsledky vícekriteriální analýzy tak nejsou ověřitelné, není stanoven přesný postup přiřazování bodů konkrétním kritériím, postup výpočtu váhy u každého kritéria a není ani dostatečně určitě odkázáno na *expertní odhad zpracovatele*, aby bylo možné tento expertní odhad v dané části SEA nalézt a výpočty v tabulkách ověřit a postup provedení analýzy zopakovat. Nebyly tedy splněny základní předpoklady a požadavky na vědeckou práci ani na Posouzení vlivů koncepce na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Přesný popis zdrojů dat a způsob výpočtu zaručují objektivní provedení analýzy, lze ji pak kdykoli přesně zopakovat a ověřit, což v tomto případě možné není.

h. Absence řešení střetu VRT s jinými veřejnými zájmy republikového významu

Namítáme, že není dostatečně vypořádáno odůvodnění střetu s jinými veřejnými zájmy republikového významu, zejména není dostatečně odůvodněn střet s vedením vysokého napětí 400kV V450/V428, TR Výškov – TR Babylon a není navrženo konkrétní řešení při nutnosti přeložení stavby vedení.

Přes katastrální území Lounky a Chodouny prochází, resp. je zde umístěno dvojité vedení 400kV V450/V428, TR Výškov – TR Babylon. V odůvodnění AZÚR na str. 95 je uvedeno: *„V současné fázi projektové přípravy záměru dráhy navíc nelze vyloučit případné nutné přeložení stavby ZVN 400 kV.“*

Dále však není vůbec upřesněno, zda bylo konzultováno konkrétní opatření. Vzhledem k celorepublikovému významu vedení 400kV V450/V428, TR Výškov – TR Babylon je zásah uvedený jako „nutné přeložení stavby vedení“ hodný dalšího návrhu řešení, jak v případě přeložení stavby vedení postupovat, jak zajistit zásobování elektrickou energií dotčené území apod. To se týká především varianty koridoru B, kde se jeví jako potencionálně problematický podélný souběh koridoru s vedením, ale rovněž i varianty koridoru C, kde dochází ke křížení koridoru s vedením. Není však nikde řešen střet s komunikací II. a III. třídy zároveň v místě křižování koridoru a vedení vysokého napětí. Je dále konstatováno, že podrobné technické řešení nastane až v další fázi projektu, avšak posouzení možnosti křížení výše uvedených technických a dopravních infrastruktur by mělo být minimálně posouzeno jako možné. V odůvodnění není vůbec s křížením s dopravní komunikací počítáno, s ohledem na umístění koridoru B v těsném místě mezi sídly Lounky a Chodouny, kde zároveň dochází ke křížení koridoru, dopravní komunikace III. třídy a vysokého napětí, je logické, že by v takovém místě mělo být jisté, jak je možné technicky a stavbě toto místo zvládnout, a to už na úrovni AZÚR.

i. Negativní vliv VRT na dopravní infrastrukturu obce

Namítáme, že realizace VRT bude mít nepřípustný vliv na dopravní infrastrukturu obce.

Namítáme, že realizace VRT nepřípustně zasáhne do dopravní infrastruktury obce. Veškeré vynaložené prostředky do dopravní infrastruktury by byly nenávratně ztraceny, jelikož by došlo k silnému zásahu do kvality dopravní infrastruktury při samotné stavbě. Dále by pro obec realizace VRT znamenala mnoho mimoúrovňových křížení trati. Byla by narušena hustá síť místních, účelových a polních komunikací a Labská cyklostezka celoevropského významu. V neposlední řadě vybudování značné části přejezdů by znamenalo významný zásah do krajinného rázu.

j. Negativní vliv VRT pohodu obyvatel

Namítáme, že VRT bude mít nepřípustný vliv na pohodu obyvatel obce, a to jak v průběhu výstavby, která by podle předpokladů měla trvat minimálně sedm let, tak po výstavbě, kdy budou na místní obyvatele působit vlivy jako hluk či vibrace.

Vzhledem k tomu, že koridor je umístěn bezprostředně v okolí obce, širší vymezení dokonce zasahuje do obytné zástavby, byli by obyvatelé obce přímo dotčeni na své pohodě tím, že by po dobu minimálně sedmi let žili na okraji staveniště. Dále do pohody obyvatel zasahuje i fakt, že ze stavby nejen v bezprostřední blízkosti, ale i z ražby středohorského tunelu bude zapotřebí odvézt enormní množství materiálu (vytěžené rubaniny, skrývky ornice) a následně enormní množství materiálu na samotnou výstavbu. To je spojeno s vysokou prašností a hlukem v době výstavby. Dále ještě podotýkáme, že vůbec nebylo uvažováno o samotné stavbě jako zdroji hluku. Vzhledem k předpokládané délce stavby nelze riziko hluku a negativní vliv na obyvatele opomíjet. Život v trvalém hluku po dobu výstavby předpokládaných sedm let podle nás představuje významné riziko zdravotních obtížní.

k. Negativní vliv VRT na hmotné statky

Namítáme, že realizace VRT, resp. už i samotné umístění koridoru bude mít významně negativní vliv na hmotné statky.

Umístění koridoru na území obcí bude mít jednoznačně negativní vliv na hmotné statky. Především bude mít vliv na ceny nemovitostí v zasažených lokalitách, ale i tam, kde bude ještě doznívat negativní vliv hluku nebo zásah do krajinného rázu. Obyvatelé se ocitnou v nejistotě,

zda mají do svých nemovitostí investovat finanční prostředky na opravu. Postup je velmi nespravedlivý vůči všem občanům a obcím, které se dosud řídili platným územním plánem a Zásadami územního rozvoje Ústeckého kraje. Došlo by rovněž ke snížení kupní ceny zemědělských pozemků, což by mělo vliv i na případné kompenzace, které by se počítaly z neadekvátně nízkých cen, jelikož cena nemovitostí by se v regionu po vymezení nového koridoru razantně propadla. Vzhledem k tomu, že realizace VRT by znamenala prakticky zánik zemědělské výrobu v regionu, zemědělští podnikatelé by však měli nárok jen na kompenzaci za vyvlastněné pozemky přímo dotčené stavbou. Není řešena žádná kompenzace v žádné z navržených variant, která by se týkala kompenzací za ztrátu možnosti dále podnikat v místě, V případě znemožnění hospodaření na zemědělské půdě se nejedná jen o samotné zemědělské pozemky, ale také o technologie, které v případě nuceného ukončení zemědělské činnosti budou nevyužitelné a vzhledem k jejich povaze není možné jejich přemístění. Kompenzace nejsou v odůvodnění AZÚR řešeny dostatečně přesně.

l. VRT znemožní rozvoj obce a omezí tak právo na samosprávu

Namítáme, že realizace VRT znemožní jakýkoli rozvoj obce a omezí jí právo na samosprávu.

Vzhledem k šíři koridoru dojde k vyvlastnění všech ploch určených v územním plánu obce na rozvoj a volnočasové aktivity. Na nepřímo zasažených plochách bude stavební uzávěra, v obci tak nebude možné budovat žádnou infrastrukturu, stavět nové domy, školu, obecně prospěšná zařízení nebo zařízení pro volnočasové aktivity. To jednoznačně přispěje k tomu, že se lidé začnou z obce vystěhovávat, obce pak budou mít nižší příjmy a nebudou moci financovat ani základní vybavenost.

m. Negativní vliv VRT na zemědělskou výrobu v regionu

Namítáme, že realizace VRT bude mít nepřípustný vliv na zemědělskou výrobu.

Jak bylo uvedeno u odůvodnění námitky týkající se zemědělského půdního fondu, koridor B a C je nešťastně umístěn v území tak, že protíná všechny zemědělské pozemky diagonálně. To znamená, že po rozdělení koridorem, případně samotnou stavbou VRT, by na obou stranách vznikly neobdělavatelné úhelníky.

Rozloha polí na území Roudnice nad Labem – Litoměřice je oproti zbytku republiky menší, průměrná výměra půdního bloku konkrétně v našem regionu je 1,5 ha. Pěstujeme zde ve vysoké míře brambory, zeleninu (kořenovou – mrkev, petržel, celer, košťáloviny – květák, zelí, kapusta), chmel a obilí.

Celé území je pod systémem závlahy, která funguje tak, že je čerpána voda z řeky na Labe na základě platného oprávnění k odběru, na úpatí vrchu Sovice u obce Vetlá a na úpatí vrchu Prachová u místní části Encovany (zásah koridorem B a C) je umístěna nádrž s vodou a vytvořeným tlakem je načerpávaná voda rozváděna do celé závlahové soustavy v okolí.

V okolí je hustá síť zemědělských a účelových komunikací, což je logické vzhledem k malým výměrám jednotlivých bloků a také vzhledem k tomu, že celé území v okolí obce Chodouny a místní části Lounky je protkáno sítí vodozbavů a náhonem k bývalému mlýnu a je tedy nutné časté přemostění. Umístěním koridoru by došlo ke zničení většiny cest, protože si nelze představit, že by všechny zemědělské komunikace byly přemostěny přes VRT na každých přibližně 500 m na území obce, které má rádius 3 km. Logicky by pak vznikla místa, která se ocitnou bez přístupu.

Také v důsledku rozdělení pozemků diagonálně by sice nedošlo k faktickému záboru zemědělského půdního fondu tak, jak ji chybně počítá SEA, ale tato pole by zůstala bez možnosti řádného zemědělského obhospodařování, protože by ve většině případů nebyl zajištěn přístup pro zemědělskou techniku a zbylou výměru ve tvaru lichoběžníku či trojúhelníku by nebylo možné obdělávat žádnou zemědělskou technikou, pouze manuálně.

Fatální vliv by však stavba VRT měla na závlahový systém, bez kterého není možné provozovat zemědělskou výrobu nejen v obci Chodouny, ale i v dalších částech regionu – Černěves, Vědomice, Brzánky, Vetlá, Vrbice, Hoštka, Polepy, Nučnice, Křešice, Zahořany, Encovany, Hrušovany, Sedlec. S ohledem na změnu klimatu si nelze zemědělskou výrobu bez závlahy představit ani v těchto částech regionu.

Likvidační vliv by měla stavba VRT na produkci chmele. Chmel je tradiční zemědělskou plodinou, je prezentováno jako národní bohatství, Česká republika je významným pěstitelem chmele a je to jedna z hlavních exportních surovin. Bohužel koridor B a C je umístěn tak, že zasáhne většinu pěstitelské polohy Polepská blata, jde v podstatě o její likvidaci (http://www.chmelarskemuzeum.cz/cz/oblasti-pestovani-chmele-v-cr.htm). To by samozřejmě znamenalo snížení produkce chmele. Zachování pěstování chmele by mělo být rovněž zohledněno jako veřejný zájem, a to především z toho důvodu, že ploch chmelnic za poslední období ubývá. V posledních letech bylo do chmelnic investováno značné množství financí, byly obnovovány konstrukce a vysazována nová sadba. V případě chmele jako trvalé kultury se jedná o investici na období zhruba 30 let. Investice vložené do obnovy chmelnice - nově zbudované chmelniční konstrukce, závlahového systému a sadby by rovněž nebyly předmětem kompenzace, což považuji za nepřípustné.

Dále uvádím, že pozemcích dotčených nově navrženými variantami koridoru VRT je pěstován český mák, který nese chráněné zeměpisné označení.

Je absurdní, že to, co je pro kraj charakteristické, čím se chlubí jako svým stříbrem, prezentuje na výstavě Zahrada Čech, nyní sám navrhuju zlikvidovat. Neváhá navrhnout přímo likvidaci všech hodnot, které na oko ochraňuje. Takový postup kraje je značně rozporný.

Zároveň se Obec Chodouny vyjádřila i jako člen spolku Rozvrtaná krajina a to v těchto zásadních bodech:

Nesouhlasíme s textovým i grafickým vymezením koridoru záměru nové železniční dráhy jako součásti systému rychlých spojení (koridor ŽD1) ve všech navržených variantách. Nesouhlasíme s vymezením výše uvedeného obecně, zejména jako veřejně prospěšné stavby, s uloženými opatřeními pro navazující územně plánovací dokumentace, opatřeními pro předcházení, snížení nebo kompenzaci záporných vlivů, na základě předloženého návrhu 5.AZUR.

Požadujeme zamítnutí návrhu na pořízení 5. AZUR a vymezení předmětného záměru ve variantě koridoru stávající územní rezervy VRT ZR1.

Obecně k návrhu 5.AZUR:

1. **Rozpor s Politikou územního rozvoje v platném znění, nesplnění úkolů z APUR**
   varianta je vybíraná v ZUR, nesoulad ZUR s 4. APUR

2. **Absence Územního rozvojového plánu**

3. **Nezákonný a věcně nesprávný výběr variant**

4. **Varianta rušené územní rezervy**

5. **Neproporcionalita zásahu ve vztahu k obcím a vlastníkům**

6. **Neurčité a neproporcionální vymezení šíře koridorů**

7. **Nesprávně vymezené úkoly pro navazující územní plánování**

8. **Absence kompenzací a kompenzačních opatření pro obce**

9.
10. **Nevhodnost pořizování návrhu zkráceným postupem**

A. **Připomínky k VVURÚ a SEA**

1. **Obcházení celostního posouzení vlivů VRT, chybí SEA na část trasy?**
   nebylo posouzeno na úrovni PUR

2. **Nesplnění požadavků stanoviska MŽP z 18.1.2022**

3. **Absence posouzení kumul. a synerg. vlivů**
   nebyly posouzeny kumul. a synergické vlivy (zejm. s D8, ale i s dalšími záměry)

4. **Nesprávnost vyhodnocení SEA**
   a. obecně k hodnocení variant + stávající rezervy
   b. k jednotlivým klíčovým složkám
      i. hluk, vliv na obyvatelstvo
      ii. ochrana přírody a krajiny (krajinný ráz, VKP, zvláště chráněné druhy
      iii. voda, hydrogeologické poměry
      iv. geologie, horninové prostředí
      v. ZPF
      vi. les
   c. kompenzační opatření

5. **Nesprávnost hodnocení na Natura 2000**
   nedostatečnost a nesprávnost hodnocení.

6. **Nedostatečnost posouzení stávající rezervy k návrhovým variantám**

7. **Nedostatečnost podkladových studií**

B. **Připomínky k jednotlivým úsekům – specifické námitky obcí**

Ke kapitole F) Požadavky na zpracování aktualizace zásad územního rozvoje a na vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, je-li vyžadováno, nebo požadavky na zpracování nových zásad územního rozvoje a na vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území. Máme následující požadavky:
K bodu :

(83a) ŽD1 - RS4 - úsek (Dresden–) hranice Německo/ČR – Lovosice/Litoměřice – Praha

V současné době probíhá pořizování 5. aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje, jejímž předmětem je vymezení koridoru 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 zrušení koridoru územní rezervy VRT-ZR1 vysokorychlostní tratě v úseku státní hranice SRN/ČR – Ústí nad Labem – Lovosice – Roudnice nad Labem – hranice ÚK.
ZÚR ÚK jsou v souladu s PÚR.

Obec Chodouny nesouhlasí s tímto bodem a nesouhlasí ani se způsobem pořizování 5.aktualizace. Už samotné rozhodnutí o pořízení bylo velmi zavádějící a nepřesné, když na jednání zastupitelstva ÚK bylo předkladateli prezentováno tak, že bude projednána i stávající územní rezerva. Proto požadujeme, aby tak jak bylo slíbeno, byl plnohodnotně projednán koridor územní rezervy jako jedna z možných variant návrhového koridoru pro VRT a dále požadujeme, aby s ohledem na všechna jednání mezi krajem, MD, SŽ jako oprávněným investorem, městy a spolky byla prověřena varianta H jako jedna z možností umožňující výstavbu VRT, která je na území Litoměřicka víceméně ve stávající stopě územní rezervy tedy rezervy pro umístění dopravní stavby – vysokorychlostní železnice, která byla v územních plánech obcí, případně v územním plánu VÚC Litoměřicko a následně v Zásadách územního rozvoje desítky let a která umožňovala rychlost až 350 km za hodinu a která brala dostatečné ohledy na osídlení a nebyla navrhována do bezprostřední blízkosti našich obcí a domů našich obyvatel. Požadujeme, aby se kraj ujal své koncepční role a dbal zájmu rozvoje našeho kraje a neplnil pouze požadavky oprávněných investorů bez hlubšího zdůvodnění.

Zpřesnění vymezení specifických oblastí vymezených v PÚR a vymezení dalších specifických oblastí nadmístního významu:

Prověřit, popř. revidovat, vymezení specifických oblastí dle PÚR a nadmístního významu na základě výsledků aktualizace PÚR ČR pořizované na základě zprávy o uplatňování PÚR **požadujeme zapracovat specifickou oblast Litoměřicko s ohledem na těžbu štěrkopísků.**

Zpřesnění vymezení ploch a koridorů vymezených v PÚR a vymezení ploch a koridorů nadmístního významu, včetně ploch a koridorů veřejné infrastruktury, ÚSES a územních rezerv, u ploch územních rezerv stanovení využití, které má být prověřeno **požadujeme prověřit a zpřesnit NRBK K10 Labe a navazující systém RBC ČERNĚVES.**

Marie Cimrová
Starostka obce Chodouny

Marie Cimrová

Digitálně podepsal Marie Cimrová
Datum: 01.04.2024 17:51:27 CEST

KLENEČ

Obec Kleneč

Adresa: Kleneč
Hlavní 95
413 01 Roudnice nad Labem

Připomínka ke Zprávě o uplatňování Zásad rozvoje Ústeckého kraje, ve znění 1., 2., 3. a 4. aktualizace dle § 42 odst. 1 stavebního zákona

V rámci Zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje, ve znění 1., 2., 3. a 4. aktualizace (číslo jednací: KUUK/034069/2024) požadujeme vymezit plochu, ve které ZÚR ÚK uloží prověřit formou územní studie změny ve využití území spojené s umístěním „Terminálu VRT Roudnice nad Labem". **Území navrhujeme vymezit v rozsahu administrativního území celého ORP Roudnice nad Labem, přičemž ve větší podobnosti je potřeba řešit katastrální území těchto obcí:**

- Bříza, Budyně nad Ohří, Ctiněves, Černouček, Černěves, Dobříň, Dušníky, Hrobce, Kleneč, Krabčice, Mnetěš, Nové Dvory, Přestavlky, Račiněves, Roudnice nad Labem, Straškov-Vodochody, Vědomice, Vražkov, Židovice

Odůvodnění.
Návrh 5. aktualizace ZÚR Ústeckého kraje počítá ve všech prověřovaných variantách s umístěním „Terminálu VRT Roudnice nad Labem" na rozhraní obcí Vražkov, Kleneč, Přestavlky, Dušníky a Roudnice nad Labem. V souvislosti se zprovozněním VRT, resp. Terminálu a změnou funkce současného nádraží v Roudnici nad Labem – odkud budou veškeré rychlíkové spoje převedeny dle studie proveditelnosti Správy železnic s. o. na nový Terminál VRT - lze očekávat zásadní změnu v osobní i nákladní[1] dopravě s nutnou koordinací ostatních dopravních systémů, zejména v oblasti hromadné a individuální dopravy osob. Současně je třeba počítat se změnou dopravních proudů v okolním „spádovém území Terminálu VRT", který se stane významným uzlem (dojezd na Praha hl. n. za 19 min – rychleji než mnohých stanic metra v Praze) generujícím nové přepravní směry cílové a zdrojové dopravy.
Úkolem územní studie proto bude prověření:

- územních nároků spojených s umístěním terminálu a navazujících ploch dopravy, veřejných prostranství a příp. i občanské vybavenosti;
- záměrů na silniční a železniční síti obsažených v platných ZÚR, ÚP dotčených obcí, v ÚAP Ústeckého kraje, resp. v ÚAP SO ORP Roudnice nad Labem a případně dalších záměrů sledovaných správci silniční a železniční sítě (ŘSD, Ústecký kraje, Správou železnic s. o.) z hlediska jejich funkčnosti (významu) v kontextu nového uspořádání přepravních vztahů, včetně návrhů na jejich případnou korekci;
- důsledků pro pěší a nemotorovou dopravu, včetně návrhů na zajištění prostupnosti území.

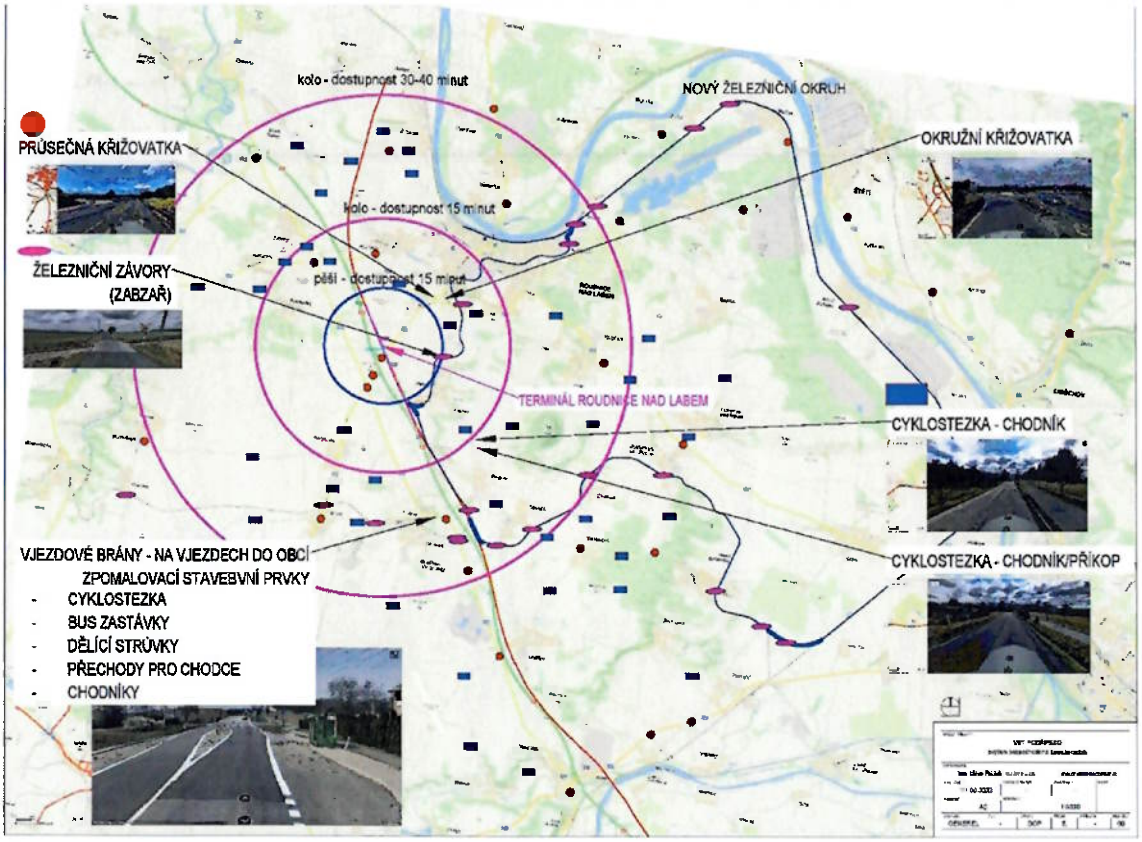
Součástí územní studie zároveň bude zohlednění limitů a hodnot řešeného území v rámci všech výše uvedených požadavků.

1 Počítá se s využitím uvolněné kapacity konvenčních tratí pro nákladní dopravu (v důsledku přechodu osobní dopravy „na VRT")

Tel: 416 846 120,
Fax: 416 846 120
IČ: 00263800
E-Mail: obecklenec@seznam.cz
WWW : www.obecni-urad.net/klenec

Obec Kleneč

Adresa: Kleneč
Hlavní 95
413 01 Roudnice nad Labem



Příloha č. 1 – Terminál Roudnice VRT – Rozsah úpravy-zvýšení-bezpečnosti-na-komunikacích (GENEREL)

Současně je nutné, aby tato územní studie okolí Terminálu Roudnice VRT probíhala v koordinaci s připravovanými územními studiemi ve Středočeském kraji – viz. usnesení č. 076-06/2024/RK ze dne 8.2.2024, zejména pak s:

<u>Dopravně urbanistickou územní studií VRT Podřipsko ve Středočeském kraji a jejími cíli:</u>

Při vymezování ploch pro umísťování staveb veřejné infrastruktury je potřeba důsledně promýšlet potenciální benefity a možnosti využití území, které budování nově umísťovaných staveb pro místní obyvatele zatraktivní. Opatření přitom musí být v souladu se závaznými směrnicemi a nařízeními EU, k jejichž plnění je ČR za vázána, a které umožní čerpání k tomu určených EU fondů, především:

- s přímo aplikovatelným Nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „Nařízení TEN-T") a Dohodou o zajištění udržitelného propojení v Evropě ohledně sítě TEN-T, kterou dne 18.12.2023 přijaly Evropská Rada a Parlament
- se strategií inteligentní a udržitelné mobility (SSMS) (EC COM (2020) 789), která představuje strategický politický rámec, který má zajistit snížení emisí skleníkových plynů požadované v odvětví dopravy do roku 2030 a do roku 2050. Cílem je navrhnout efektivní opatření umožňující reálně splnit závazky ke snižování emisí a ke

snižování úmrtnosti na silnicích a podpořit aktivní způsoby dopravy, jako je cyklistika a prostupnost pro chodce

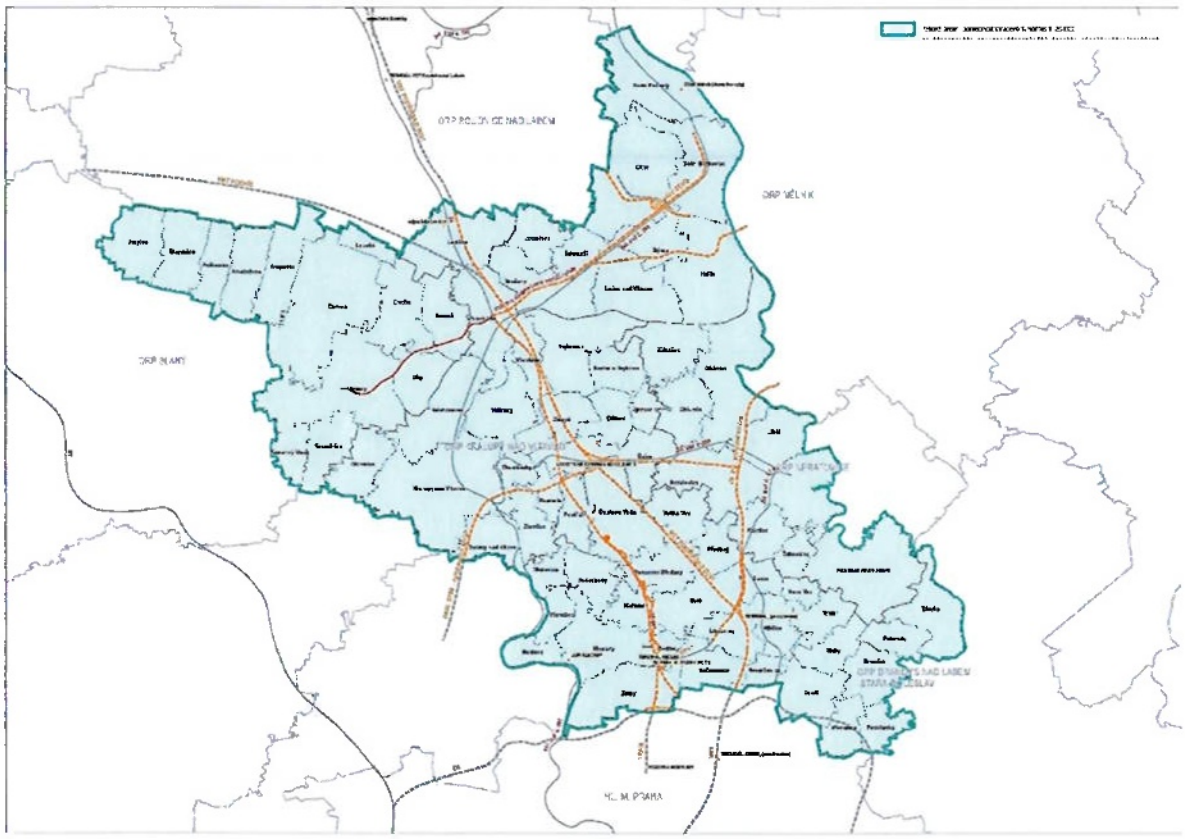
Cílem studie je tak ověřit možnosti a kapacity území pro umísťování staveb veřejné infrastruktury ve vztahu k hodnotám krajiny. Sledovat a vyžadovat koordinovaný přístup při umísťování staveb technické a dopravní infrastruktury a hledat taková řešení, která zajistí hospodárná řešení. Při prověřování využití území zohledňovat urbanizační potenciál významných dopravních staveb s ohledem na budoucí rozvoj území a potřebou **stanovení limitů rozvoje** urbanizované krajiny versus volné krajiny, která se skládá z přírodní, zemědělské, případně lesní a vodohospodářské složky území. Samozřejmou podmínkou (cílem) řešení je potřeba ověřit podmínky území a možnosti navrhovaných staveb pro zajištění eliminace negativních vlivů těchto staveb včetně doplnění možností podmínek pro kompenzace v území.

Cílem studie má být návrh konkrétních opatření, které především:

- Umožní či zjednoduší přechod z osobní na hromadnou dopravu;
- zajistí možnost překladu nákladní dopravy na dráhy, či jiné efektivní nízko či bez – emisní způsoby dopravy;
- Povedou ke snižování hluku v prostředí návrhem konkrétních protihlukových opatření;
- Povedou ke snižování dopravních kongescí a opatření k minimalizaci dopravních nehod na silnicích;
- Umožní dopravní propojení napříč hlavními dopravními koridory v území. Studie prověří a navrhne řešení zlepšení prostupnosti krajiny pro člověka a pro organismy;
- Studie stanoví limity urbanizace území – zejména s ohledem na zastavitelnost logistickými areály a průmyslovými stavbami;
- Prověření vybraných jevů územně analytických podkladů, zejména hodnot území a posouzení podmínek jejich ochrany v analytické části včetně návrhu řešení podmínek jejich ochrany a rozvoje v návrhové části;
- Stanovení a potvrzení prioritních území přírodních a kulturních hodnot určených k ochraně. **Zejména ochrana říční krajiny jako zásadní krajinné infrastruktury** a ochrana kulturní krajiny;
- Zajistit podmínky v území pro řešení případných změn přirozených odtokových linií v krajině;
- Ověření podmínek pro pozemkové úpravy vyvolané dopravními stavbami.

Obec Kleneč

Adresa: Kleneč
Hlavní 95
413 01 Roudnice nad Labem



Příloha č. 2: Dopravně urbanistická územní studie VRT Podřipsko – rozsah řešeného území ve Středočeském kraji (viz. usnesení č. 076-06/2024/RK ze dne 8.2.2024)

V Klenči, 2.4.2024

Obec Kleneč

[redacted]

za obec Kleneč
Bc. Aleš Kraus

Tel: 416 846 120,
Fax: 416 846 120
IČ: 00263800

E-Mail: obecklenec@seznam.cz
WWW : www.obecni-urad.net/klenec

Obec Křešice

Nádražní 84, 411 48 Křešice
Tel: 602 653 504, e-mail: cadova@kresice.cz,
IČO: 263851, DS: rikbddn

Č.j.: OUK556/2024

Krajský úřad Ústeckého kraje
Velká Hradební 3118/48
400 01 Ústí nad Labem

V Křešicích 28.03.2024

Připomínky k návrhu Zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje, ve znění 1., 2., 3. a 4. aktualizace

Na základě Veřejné vyhlášky o návrhu Zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje, ve znění 1. 2., 3. a 4. aktualizace podáváme následující připomínky, které vychází zejména z potřeb řešení problémů nadmístního významu vztahující se jak k obci Křešice, tak i k sousedním obcím.

Jedná se o problémy v oblasti dopravy popsané níže:

- Nedostatečná bezpečnost pěších při přecházení frekventované komunikace vně zastavěného území, zejména nádraží Ploskovice, autobusová zastávka Ploskovice, Býčkovice, Horní Řepčice, nádraží Horní Řepčice.
- Absence alternativního bezpečného propojení sídel ležících podél silnice I/15 (Býčkovice, Velký Újezd, Ploskovice, Horní Řepčice, Dolní Řepčice, Dolní Nezly, Soběnice, Liběšice, Křešice, Zahořany, Třeboutice) cestami pro pěší a cyklisty, včetně vyřešení návaznosti na Labskou stezku č. 2 – cyklotrasu (směr Zahořany a Křešice).
- Nepřehledná křížení silnice I/15 se silnicemi III. třídy ve směru na obce Ploskovice, Býčkovice, Velký Újezd, Dolní Řepčice, Horní Řepčice, Dolní Nezly, Soběnice Chotiněves a Liběšice (absence připojovacího pruhu, odbočování v zatáčce).
- Vyřešení související dostupnosti automobilové a cyklistické dopravy u vlakového nádraží Ploskovice z obcí Ploskovice, Velký Újezd, Zahořany, vč. příjezdu a výjezdu z plochy parkoviště u nádraží.
- Akutní potřeba zlepšení průjezdnosti silnice I-15 v úseku hranice LK a ÚK – Litoměřice i ve vztahu na event. jižní obchvat Litoměřic a uvažované vlakové nádraží VRT.
- Nesouhlasíme s vypuštěním územní rezervy pro VRT ze ZÚR ÚK. Umístění VRT v trase původní rezervy vychází v porovnání s nově navrhovanými variantami tras lépe. Vypuštění rezervy, která je dlouhodobě zanesená v území včetně navazujících platných územních plánů obcí považujeme za neodůvodněné a nezodpovědné. Navrhujeme sledovat v maximální míře původní rezervu. Nově navržené koridory zásadně poškozují území obce Křešice, ve všech případech nově zasahují do katastru obce Křešice a vyvolávají nepřiměřené zásahy do území i stávající zástavby. Navržené koridory nejsou navrženy podle základních urbanistických zásad, v katastru obce jsou rozšířeny z důvodu předpokládaných složitých sjezdů na stávající trať 072. Vzhledem k plánovanému kombinovanému provozu osobních i nákladních vlaků ve dne i v noci takovéto umístění trati vyvolá nepřiměřeně nákladná řešení na eliminaci negativních vlivů na obyvatele. Obáváme se křížení tratí, silnice II/261 i řeky Labe pomocí dlouhých estakád, kde protihluková opatření nebudou možná,

nebo budou velmi drahá. Není dostatečně řešena synergie a spolupůsobení vlivů dopravních staveb při plánovaném zvýšení objemu dopravy, když už dnes trať 072 a silnice II/261 nadlimitně zatěžuje území.

- Obec Křešice projevila zásadní nesouhlas se zanesením neschválených tras RS4 do ÚAP. Takový postup považujeme za zavádějící a diskriminační, bez možnosti samosprávy do rozhodování o vlastním území.
  Zmíněné řešení problematiky probíhá bez možnosti Obce Křešice vést smysluplnou diskusi o vedení trasy, nové varianty jsou pouze jednostranně prezentovány, původní koridor a další alternativní trasy jsou jednostranně diskriminovány bez plnohodnotného porovnání tras.
- VD1 Labe – koridor Labské vodní cesty mezinárodního významu v úseku hranice okresu Děčín – státní hranice ČR/SRN
  VD2/SHP – koridor pro Zlepšení plavebních podmínek Labe v úseku Střekov – státní hranice ČR/SRN v úseku Ústí nad Labem. V této souvislosti obec Křešice apeluje na roli ZÚR v oblasti koordinace různých dopravních záměrů. Dlouhodobě upozorňujeme v souvislosti s nákladní železniční dopravou, plánovanou souběžně s VRT, na možnost využití dopravních uzlů a přístavů na Labi v Mělníku, Štětí a Lovosicích, v souladu s metodikou EU o propojování různých druhů dopravy. Pokud nedojde k možnosti plynulejšího překládání nákladů, nikdy nedojde k proklamovanému omezení kamionové dopravy ve prospěch železnice a lodní dopravy. Je třeba vytvářet předpoklady pro snadnější a méně nákladné multimodální řešení nákladní přepravy a k omezení jejích negativních vlivů na území a obyvatele.
  V souladu s principy územního plánování požadujeme koordinaci dopravních záměrů vzájemně, ale také s ostatními zájmy a hodnotami území. Dopravní uzly, křížení Labe, osobní i nákladní terminály mají být umístěny v průmyslem zasažených oblastech, krajinu mezi těmito aglomeracemi je třeba chránit a zásahy do krajiny řešit minimálně, zejména souběhem s ostatními liniovými stavbami. Takový přístup v území dlouhodobě postrádáme.
- PK 7 - koridor silnice nadmístního významu I/15 Litoměřice, východní obchvat – V tomto bodě je zmíněno nové přemostění východně od Litoměřic. Obáváme se možných dalších zásahů do katastru obce Křešice, v těsné blízkosti plánovaného přemostění VRT RS4 v Třebouticích. Požadujeme koordinaci těchto záměrů, území je zatíženo silnicí II/261 a železniční tratí 072, která má projít modernizací, včetně mimoúrovňového řešení přejezdů na území obce Křešice. Západní okraj Obce Křešice v katastru Třeboutice je dále zatížen rozšiřovanou skládkou inertních odpadů a dopravou s tím spojenou. Zároveň se v tomto území uvažuje o seřadišti nákladních vlaků na vjezdu do Středohořského tunelu RS4.
  Požadujeme důsledné posuzování vzájemných synergií a kumulativních vlivů. Takové posouzení spolupůsobení záměrů jsme například nenašli v posouzení VVURÚ v rámci 5.AZÚR pro varianty RS4.

- Za hodnotu přesahující místní význam a ovlivňujícího dálková panoramata, považujeme siluetu přechodu Labské kotliny do pahorkatiny lemující jižní okraj Verneřického středohoří se záměrným umístěním kostela Nejsvětější Trojice v Zahořanech mezi vrchy Křemín a Holý vrch. Tato významná kulturní památka je typickým příkladem barokní krajinné kompozice a zastupitelstvo obce Křešice se rozhodlo chránit toto panorama i v územním plánu Obce Křešice. Zahořanský kostel, v současnosti v majetku obce Křešice prochází postupnou obnovou za podpory Ministerstva Kultury i Ústeckého Kraje i místních dárců. Historie areálu kostela je spjata s dalšími nemovitými kulturními památkami v Zahořanech, zejména zámkem Zahořany. Umístění koridoru RS4 do těsné blízkosti těchto památek považujeme za nepřípustné. Krajinné panorama bylo poškozeno v nedávné době v roce 2008 realizací solární elektrárny přes protesty a petici místních obyvatel. Elektrárna je zcela nevhodně umístěna na pohledovém horizontu viditelného z velkých vzdáleností polabské nížiny s dominantním umístěním Kostela Nejsvětější Trojice v Zahořanech. Zásah do krajinného rázu v exponovaném pohledovém panoramatu,

viditelném z velké dálky z levého břehu Labe z oblasti Počapel, Terezína a Travčic není v souvislosti s koridory RS4 v 5.AZÚR adekvátně vyhodnocen.

- Obec Křešice a její zástavba je sevřena mezi nadregionální biokoridory NRBK K 10 a NRBK K 13, propojenými řadou lokálního biocentra LBC 1001 a LBC 1303, /Koridor ŽD1-A/, dále lokální biokoridor LBK 04, který propojuje regionální biocentrum RBC 1209 na chráněné lokalitě Holý vrch s lokálním biocentrem LBC 04, na chráněné lokalitě Stráně u Velkého Újezdu. Koridor dále vede v těsné blízkosti LBK 05 a významného krajinného prvku Lučního potoka, který bude nutné přemostit estakádou, spolu se silnicí Zahořany – Velký Újezd. Dále je veden v těsné blízkosti LBC 03 na lokalitě Zahořany Cihelna, navazující na místní biocentrum MBC5v sousedním k.ú. Velký Újezd. pro Koridor ŽD1-B a C/.

  Nejsou hodnoceny vlivy během ražby tunelu bude /stavební záboru cca 10-120 00 m^2, nová komunikace pro stavbu a vytěžení cca 1-1,5 mil. m^3 rubaniny o hmotnosti cca 2 – 3 000 000 t, tedy asi 200 000 – 300 000 nákladních aut po 10 t, doba stavby min. 5-7 let/. Zátěž je pro danou lokalitu v úzkém prostoru mezi oběma nadregionálními biokoridory NRBK K 10 a NRBK K 13 a souvisejícími biocentry enormní a vhledem k časové náročnosti výstavby pro prvky ÚSES likvidační. Nesouhlasíme s vyhodnocením vlivu na obyvatele, ZPF a ochranu ekologických funkcí krajiny.

  Výše zmíněné výhrady byly také součástí námitek uplatněných Obcí Křešice v rámci k návrhu 5. aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje (5. AZUR ÚK) a vyhodnocení vlivů 5.AZUR ÚK na udržitelný rozvoj území (VVURÚ).

Žádáme tímto o zapracování výše uvedených připomínek se zohledněním všech uvedených problémů v území, které mají dopad i na území naší obce. Výše uvedené připomínky a vypsané problémy vychází ze společných jednání obcí našeho regionu.

Petra Čadová

Digitálně podepsal Petra Čadová
Datum: 01.04.2024 08:30:58 CEST

Michal Mančal
starosta obce Křešice
v. z. Petra Čadová
místostarostka obce Křešice

Obec Libotenice, Libotenice č. 37, 412 01 Litoměřice IČ: 00263940

Připomínka ke Zprávě o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje, ve znění 1., 2., 3. a 4. aktualizace dle § 42 odst. 1 stavebního zákona

V rámci Zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje, ve znění 1., 2., 3. a 4. aktualizace (číslo jednací: KUUK/034069/2024) požadujeme vymezit plochu, ve které ZÚR ÚK uloží prověřit formou územní studie změny ve využití území spojené s prověřením „nových funkcí" současných nádraží Bohušovice nad Ohří, Lovosice a Litoměřice – město.

Území navrhujeme vymezit minimálně v tomto rozsahu

- Bohušovice nad Ohří a všech přímo sousedících katastrech
- Litoměřice a všech přímo sousedících katastrech
- Lovosice a všech přímo sousedících katastrech

Odůvodnění.

Návrh 5. aktualizace ZÚR Ústeckého kraje počítá ve všech prověřovaných variantách vždy se sjezdy z VRT Praha - Drážďany na tratě č. 072 a č. 090. V souvislosti se zprovozněním VRT lze očekávat zásadní změnu v osobní i nákladní[1] dopravě s nutnou koordinací ostatních dopravních systémů, zejména v oblasti hromadné a individuální dopravy osob nejen pro celé ORP Roudnice nad Labem, kde Terminál Roudnice VRT budou umístěn.

Současně je třeba počítat i se změnou dopravních proudů ve „spádovém okolí" současných nádraží Bohušovice nad Ohří, Lovosice a Litoměřice - město, které se po napojení na VRT stanou významnými dopravními uzly (dojezd z těchto 3 nádraží na Praha hl. n. bude do 30 min – dle studie proveditelnosti Správy železnic, což je rychleji než z mnohých stanic metra v Praze) generujícím nové přepravní směry cílové a zdrojové dopravy.

Úkolem územní studie proto bude prověření:

- územních nároků spojených s „novou funkcí" současných nádraží Bohušovice nad Ohří, Lovosice a Litoměřice - město a navazujících ploch dopravy, veřejných prostranství a příp. i občanské vybavenosti;
- záměrů na silniční a železniční síti obsažených v platných ZÚR, ÚP dotčených obcí, v ÚAP Ústeckého kraje, resp. v ÚAP SO ORP Lovosice, ÚAP SO ORP Litoměřice a případně dalších záměrů sledovaných správci silniční a železniční sítě (ŘSD, Ústecký kraje, Správou železnic s. o.) z hlediska jejich funkčnosti (významu) v kontextu nového uspořádání přepravních vztahů, včetně návrhů na jejich případnou korekci;
- důsledků pro pěší a nemotorovou dopravu, včetně návrhů na zajištění prostupnosti území.

[1] Počítá se s využitím uvolněné kapacity konvenčních tratí pro nákladní dopravu (v důsledku přechodu osobní dopravy „na VRT")

Součástí územní studie zároveň bude zohlednění limitů a hodnot řešeného území v rámci všech výše uvedených požadavků.

Obec Libotenice

[redacted]

Obec Mnetěš
Mnetěš 28
413 01 Roudnice nad Labem
Tel.: 416 871 294, ID datové schránky: tviat7w
IČO: 00264075, ČS Roudnice nad Labem, účet č.: 1003695359/0800
E-mail: obec@mnetes.cz, webové stránky: www.mnetes.cz

V Mnetěši dne 29.3.2024

Připomínka ke Zprávě o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje, ve znění 1., 2., 3. a 4. aktualizace dle § 42 odst. 1 stavebního zákona

V rámci Zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje, ve znění 1., 2., 3. a 4. aktualizace (číslo jednací: KUUK/034069/2024) požadujeme vymezit plochu, ve které ZÚR ÚK uloží prověřit formou územní studie změny ve využití území spojené s umístěním „Terminálu VRT Roudnice nad Labem“. **Území navrhujeme vymezit v rozsahu administrativního území celého ORP Roudnice nad Labem, přičemž ve větší podobnosti je potřeba řešit katastrální území těchto obcí:**

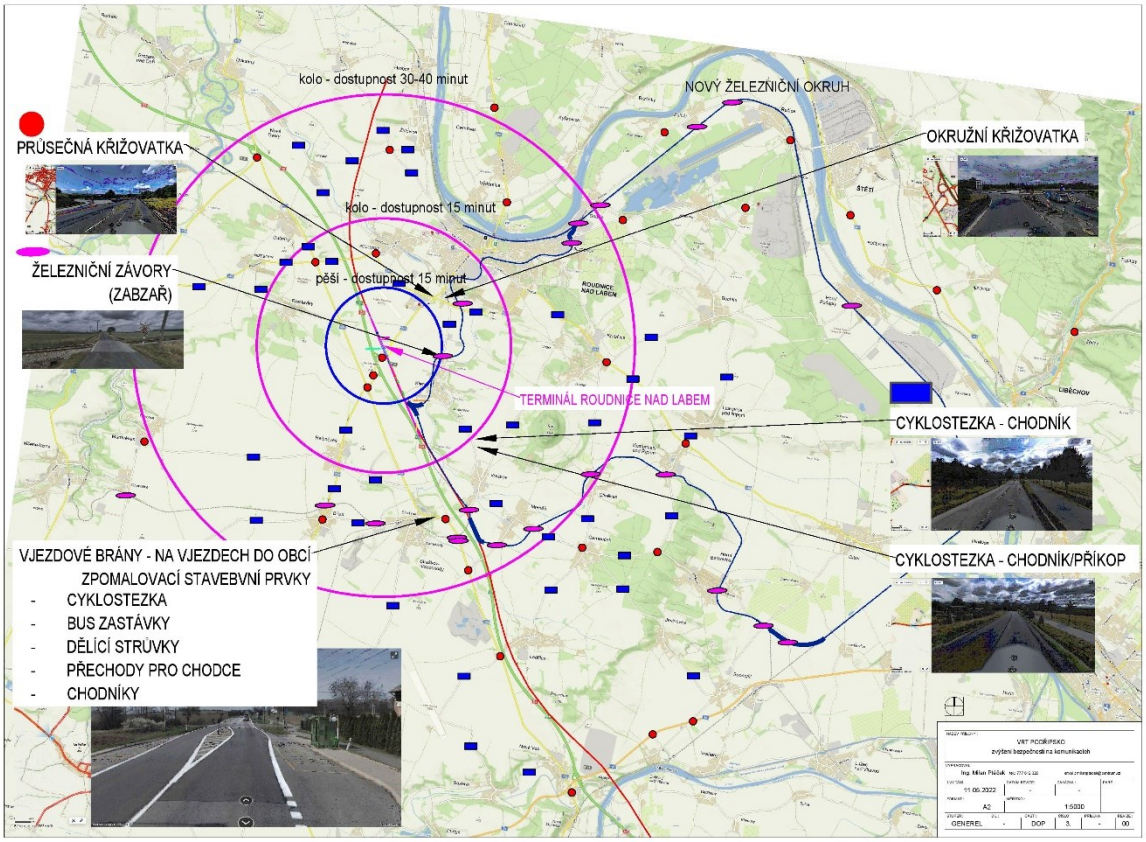
- Bříza, Budyně nad Ohří, Ctiněves, Černouček, Černěves, Dobříň, Dušníky, Hrobce, Kleneč, Krabčice, Mnetěš, Nové Dvory, Přestavlky, Račiněves, Roudnice nad Labem, Straškov-Vodochody, Vědomice, Vražkov, Židovice

Odůvodnění.
Návrh 5. aktualizace ZÚR Ústeckého kraje počítá ve všech prověřovaných variantách s umístěním „Terminálu VRT Roudnice nad Labem“ na rozhraní obcí Vražkov, Kleneč, Přestavlky, Dušníky a Roudnice nad Labem. V souvislosti se zprovozněním VRT, resp. Terminálu a změnou funkce současného nádraží v Roudnici nad Labem – odkud budou veškeré rychlíkové spoje převedeny dle studie proveditelnosti Správy železnic s. o. na nový Terminál VRT - lze očekávat zásadní změnu v osobní i nákladní[1] dopravě s nutnou koordinací ostatních dopravních systémů, zejména v oblasti hromadné a individuální dopravy osob. Současně je třeba počítat se změnou dopravních proudů v okolním „spádovém území Terminálu VRT“, který se stane významným uzlem (dojezd na Praha hl. n. za 19 min – rychleji než mnohých stanic metra v Praze) generujícím nové přepravní směry cílové a zdrojové dopravy.
Úkolem územní studie proto bude prověření:

- územních nároků spojených s umístěním terminálu a navazujících ploch dopravy, veřejných prostranství a příp. i občanské vybavenosti;
- záměrů na silniční a železniční síti obsažených v platných ZÚR, ÚP dotčených obcí, v ÚAP Ústeckého kraje, resp. v ÚAP SO ORP Roudnice nad Labem a případně dalších záměrů sledovaných správci silniční a železniční sítě (ŘSD, Ústecký kraje, Správou železnic s. o.) z hlediska jejich funkčnosti (významu) v kontextu nového uspořádání přepravních vztahů, včetně návrhů na jejich případnou korekci;
- důsledků pro pěší a nemotorovou dopravu, včetně návrhů na zajištění prostupnosti území.

Součástí územní studie zároveň bude zohlednění limitů a hodnot řešeného území v rámci všech výše uvedených požadavků.

[1] Počítá se s využitím uvolněné kapacity konvenčních tratí pro nákladní dopravu (v důsledku přechodu osobní dopravy „na VRT“)



Příloha č. 1 – Terminál Roudnice VRT – Rozsah úpravy-zvýšení-bezpečnosti-na-komunikacích (GENEREL)

Současně je nutné, aby tato územní studie okolí Terminálu Roudnice VRT probíhala v koordinaci s připravovanými územními studiemi ve Středočeském kraji – viz. usnesení č. 076-06/2024/RK ze dne 8.2.2024, zejména pak s:

<u>Dopravně urbanistickou územní studií VRT Podřipsko ve Středočeském kraji a jejími cíli:</u>

Při vymezování ploch pro umísťování staveb veřejné infrastruktury je potřeba důsledně promýšlet potenciální benefity a možnosti využití území, které budování nově umísťovaných staveb pro místní obyvatele zatraktivní. Opatření přitom musí být v souladu se závaznými směrnicemi a nařízeními EU, k jejichž plnění je ČR za vázána, a které umožní čerpání k tomu určených EU fondů, především:

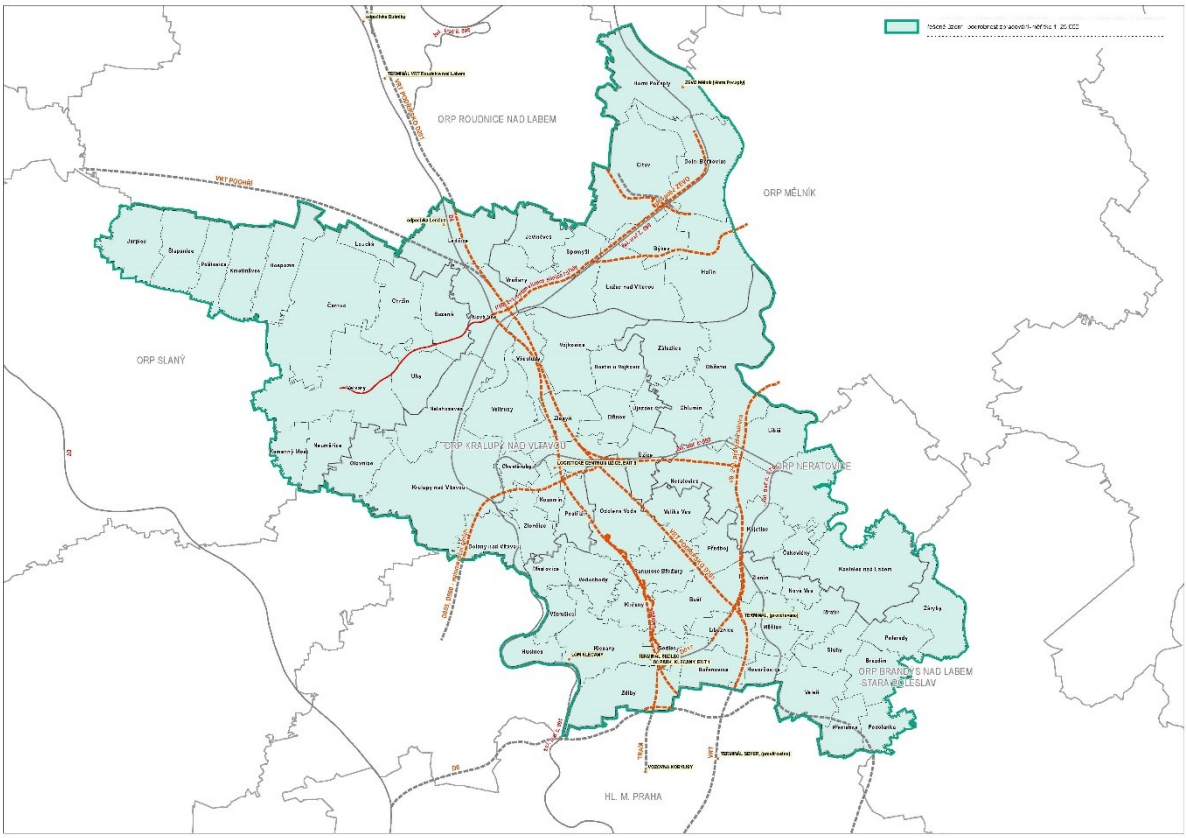
- s přímo aplikovatelným Nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „Nařízení TEN-T“) a Dohodou o zajištění udržitelného propojení v Evropě ohledně sítě TEN-T, kterou dne 18.12.2023 přijaly Evropská Rada a Parlament
- se strategií inteligentní a udržitelné mobility (SSMS) (EC COM (2020) 789), která představuje strategický politický rámec, který má zajistit snížení emisí skleníkových plynů požadované v odvětví dopravy do roku 2030 a do roku 2050. Cílem je navrhnout efektivní opatření umožňující reálně splnit závazky ke snižování emisí a ke snižování úmrtnosti na silnicích a podpořit aktivní způsoby dopravy, jako je cyklistika a prostupnost pro chodce

Cílem studie je tak ověřit možnosti a kapacity území pro umísťování staveb veřejné infrastruktury ve vztahu k hodnotám krajiny. Sledovat a vyžadovat koordinovaný přístup při umísťování staveb technické a dopravní infrastruktury a hledat taková řešení, která zajistí hospodárná řešení. Při prověřování využití území zohledňovat urbanizační potenciál významných dopravních staveb s ohledem na budoucí rozvoj území a potřebou **stanovení limitů rozvoje** urbanizované krajiny versus volné krajiny, která se skládá z přírodní, zemědělské, případně lesní a vodohospodářské složky území. Samozřejmou podmínkou (cílem) řešení je

potřeba ověřit podmínky území a možnosti navrhovaných staveb pro zajištění eliminace negativních vlivů těchto staveb včetně doplnění možností podmínek pro kompenzace v území.

Cílem studie má být návrh konkrétních opatření, které především:

- Umožní či zjednoduší přechod z osobní na hromadnou dopravu;
- zajistí možnost překladu nákladní dopravy na dráhy, či jiné efektivní nízko či bez – emisní způsoby dopravy;
- Povedou ke snižování hluku v prostředí návrhem konkrétních protihlukových opatření;
- Povedou ke snižování dopravních kongescí a opatření k minimalizaci dopravních nehod na silnicích;
- Umožní dopravní propojení napříč hlavními dopravními koridory v území. Studie prověří a navrhne řešení zlepšení prostupnosti krajiny pro člověka a pro organismy;
- Studie stanoví limity urbanizace území – zejména s ohledem na zastavitelnost logistickými areály a průmyslovými stavbami;
- Prověření vybraných jevů územně analytických podkladů, zejména hodnot území a posouzení podmínek jejich ochrany v analytické části včetně návrhu řešení podmínek jejich ochrany a rozvoje v návrhové části;
- Stanovení a potvrzení prioritních území přírodních a kulturních hodnot určených k ochraně. **Zejména ochrana říční krajiny jako zásadní krajinné infrastruktury** a ochrana kulturní krajiny;
- Zajistit podmínky v území pro řešení případných změn přirozených odtokových linií v krajině;
- Ověření podmínek pro pozemkové úpravy vyvolané dopravními stavbami.



Příloha č. 2: Dopravně urbanistická územní studie VRT Podřipsko – rozsah řešeného území ve Středočeském kraji (viz. usnesení č. 076-06/2024/RK ze dne 8.2.2024)

Ing. Aleš Blažek
starosta obce Mnetěš

Ing. Aleš Blažek

Digitálně podepsal
Ing. Aleš Blažek
Datum: 29.03.2024
13:46:35 CET

Připomínka ke Zprávě o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje, ve znění 1., 2., 3. a 4. aktualizace dle § 42 odst. 1 stavebního zákona

V rámci Zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje, ve znění 1., 2., 3. a 4. aktualizace (číslo jednací: KUUK/034069/2024) požadujeme vymezit plochu, ve které ZÚR ÚK uloží prověřit formou územní studie změny ve využití území spojené s umístěním „Terminálu VRT Roudnice nad Labem“. **Území navrhujeme vymezit v rozsahu administrativního území celého ORP Roudnice nad Labem, přičemž ve větší podobnosti je potřeba řešit katastrální území těchto obcí:**

- Bříza, Budyně nad Ohří, Ctiněves, Černouček, Černěves, Dobříň, Dušníky, Hrobce, Kleneč, Krabčice, Mnetěš, Nové Dvory, Přestavlky, Račiněves, Roudnice nad Labem, Straškov-Vodochody, Vědomice, Vražkov, Židovice

Odůvodnění.

Návrh 5. aktualizace ZÚR Ústeckého kraje počítá ve všech prověřovaných variantách s umístěním „Terminálu VRT Roudnice nad Labem“ na rozhraní obcí Vražkov, Kleneč, Přestavlky, Dušníky a Roudnice nad Labem. V souvislosti se zprovozněním VRT, resp. Terminálu a změnou funkce současného nádraží v Roudnici nad Labem – odkud budou veškeré rychlíkové spoje převedeny dle studie proveditelnosti Správy železnic s. o. na nový Terminál VRT - lze očekávat zásadní změnu v osobní i nákladní[1] dopravě s nutnou koordinací ostatních dopravních systémů, zejména v oblasti hromadné a individuální dopravy osob. Současně je třeba počítat se změnou dopravních proudů v okolním „spádovém území Terminálu VRT“, který se stane významným uzlem (dojezd na Praha hl. n. za 19 min – rychleji než mnohých stanic metra v Praze) generujícím nové přepravní směry cílové a zdrojové dopravy.

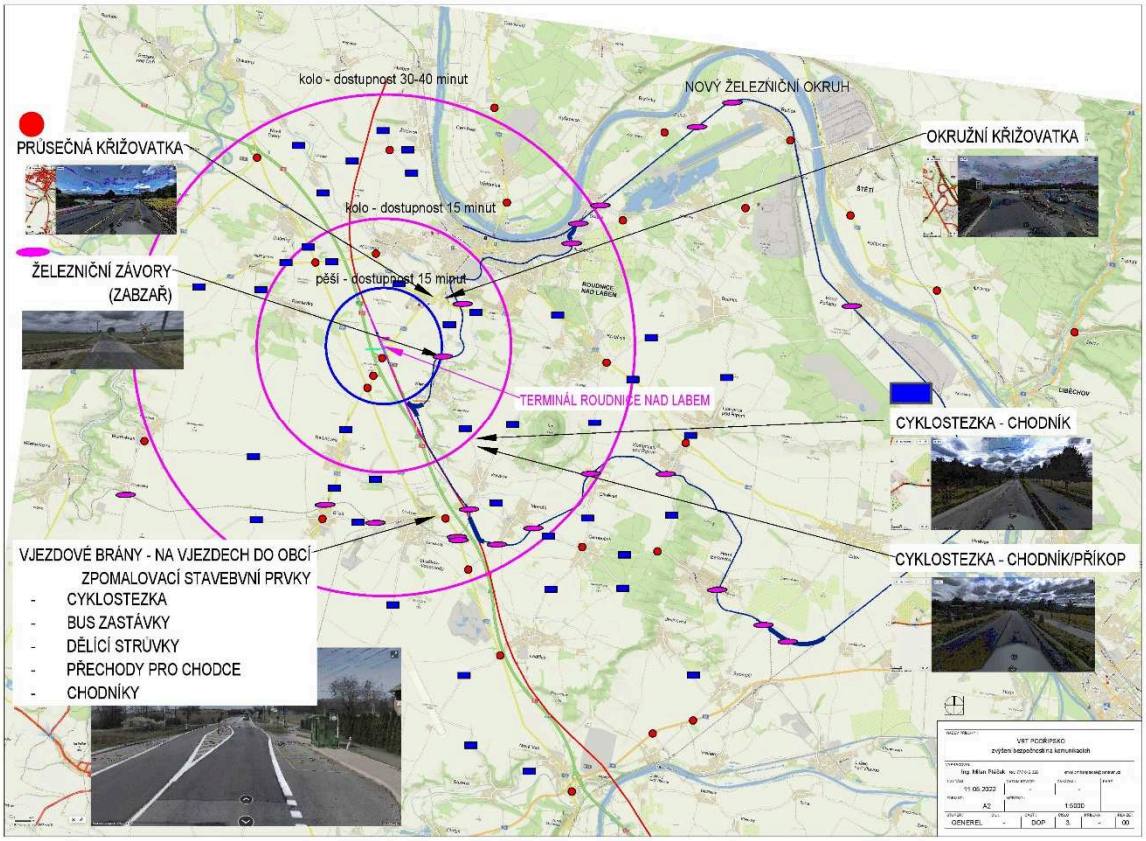
Úkolem územní studie proto bude prověření:

- územních nároků spojených s umístěním terminálu a navazujících ploch dopravy, veřejných prostranství a příp. i občanské vybavenosti;
- záměrů na silniční a železniční síti obsažených v platných ZÚR, ÚP dotčených obcí, v ÚAP Ústeckého kraje, resp. v ÚAP SO ORP Roudnice nad Labem a případně dalších záměrů sledovaných správci silniční a železniční sítě (ŘSD, Ústecký kraje, Správou železnic s. o.) z hlediska jejich funkčnosti (významu) v kontextu nového uspořádání přepravních vztahů, včetně návrhů na jejich případnou korekci;
- důsledků pro pěší a nemotorovou dopravu, včetně návrhů na zajištění prostupnosti území.

Součástí územní studie zároveň bude zohlednění limitů a hodnot řešeného území v rámci všech výše uvedených požadavků.

[1] Počítá se s využitím uvolněné kapacity konvenčních tratí pro nákladní dopravu (v důs dopravy „na VRT“)

Digitálně podepsal Martin Hejna
Datum: 02.04.2024 11:16:40 CEST



Příloha č. 1 – Terminál Roudnice VRT – Rozsah úpravy-zvýšení-bezpečnosti-na-komunikacích (GENEREL)

Současně je nutné, aby tato územní studie okolí Terminálu Roudnice VRT probíhala v koordinaci s připravovanými územními studiemi ve Středočeském kraji – viz. usnesení č. 076-06/2024/RK ze dne 8.2.2024, zejména pak s:

<u>Dopravně urbanistickou územní studií VRT Podřipsko ve Středočeském kraji a jejími cíli:</u>

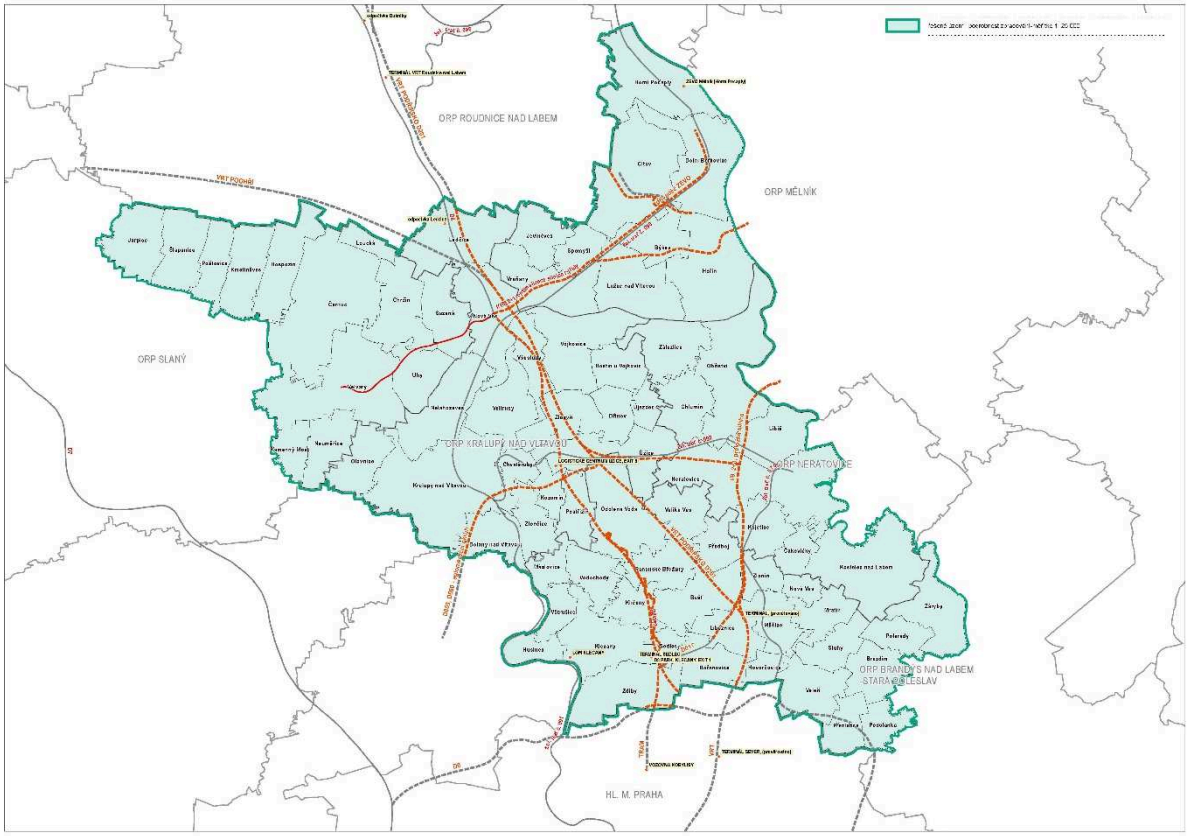
Při vymezování ploch pro umísťování staveb veřejné infrastruktury je potřeba důsledně promýšlet potenciální benefity a možnosti využití území, které budování nově umísťovaných staveb pro místní obyvatele zatraktivní. Opatření přitom musí být v souladu se závaznými směrnicemi a nařízeními EU, k jejichž plnění je ČR za vázána, a které umožní čerpání k tomu určených EU fondů, především:

- s přímo aplikovatelným Nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „Nařízení TEN-T“) a Dohodou o zajištění udržitelného propojení v Evropě ohledně sítě TEN-T, kterou dne 18.12.2023 přijaly Evropská Rada a Parlament
- se strategií inteligentní a udržitelné mobility (SSMS) (EC COM (2020) 789), která představuje strategický politický rámec, který má zajistit snížení emisí skleníkových plynů požadované v odvětví dopravy do roku 2030 a do roku 2050. Cílem je navrhnout efektivní opatření umožňující reálně splnit závazky ke snižování emisí a ke snižování úmrtnosti na silnicích a podpořit aktivní způsoby dopravy, jako je cyklistika a prostupnost pro chodce

Cílem studie je tak ověřit možnosti a kapacity území pro umísťování staveb veřejné infrastruktury ve vztahu k hodnotám krajiny. Sledovat a vyžadovat koordinovaný přístup při umísťování staveb technické a dopravní infrastruktury a hledat taková řešení, která zajistí hospodárná řešení. Při prověřování využití území zohledňovat urbanizační potenciál významných dopravních staveb s ohledem na budoucí rozvoj území a potřebou **stanovení limitů rozvoje** urbanizované krajiny versus volné krajiny, která se skládá z přírodní, zemědělské, případně lesní a vodohospodářské složky území. Samozřejmou podmínkou (cílem) řešení je potřeba ověřit podmínky území a možnosti navrhovaných staveb pro zajištění eliminace negativních vlivů těchto staveb včetně doplnění možností podmínek pro kompenzace v území.

Cílem studie má být návrh konkrétních opatření, které především:

- Umožní či zjednoduší přechod z osobní na hromadnou dopravu;
- zajistí možnost překladu nákladní dopravy na dráhy, či jiné efektivní nízko či bez – emisní způsoby dopravy;
- Povedou ke snižování hluku v prostředí návrhem konkrétních protihlukových opatření;
- Povedou ke snižování dopravních kongescí a opatření k minimalizaci dopravních nehod na silnicích;
- Umožní dopravní propojení napříč hlavními dopravními koridory v území. Studie prověří a navrhne řešení zlepšení prostupnosti krajiny pro člověka a pro organismy;
- Studie stanoví limity urbanizace území – zejména s ohledem na zastavitelnost logistickými areály a průmyslovými stavbami;
- Prověření vybraných jevů územně analytických podkladů, zejména hodnot území a posouzení podmínek jejich ochrany v analytické části včetně návrhu řešení podmínek jejich ochrany a rozvoje v návrhové části;
- Stanovení a potvrzení prioritních území přírodních a kulturních hodnot určených k ochraně. **Zejména ochrana říční krajiny jako zásadní krajinné infrastruktury** a ochrana kulturní krajiny;
- Zajistit podmínky v území pro řešení případných změn přirozených odtokových linií v krajině;
- Ověření podmínek pro pozemkové úpravy vyvolané dopravními stavbami.



Příloha č. 2: Dopravně urbanistická územní studie VRT Podřipsko – rozsah řešeného území ve Středočeském kraji (viz. usnesení č. 076-06/2024/RK ze dne 8.2.2024)

Obec Oleško
Oleško 5
412 01 Litoměřice
IČ: 00526070

Připomínka ke Zprávě o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje, ve znění 1., 2., 3. a 4. aktualizace dle § 42 odst. 1 stavebního zákona

V rámci Zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje, ve znění 1., 2., 3. a 4. aktualizace (číslo jednací: KUUK/034069/2024) požadujeme vymezit plochu, ve které ZÚR ÚK uloží prověřit formou územní studie změny ve využití území spojené s prověřením „nových funkcí" současných nádraží Bohušovice nad Ohří, Lovosice a Litoměřice – město.

Území navrhujeme vymezit minimálně v tomto rozsahu

- Bohušovice nad Ohří a všech přímo sousedících katastrech
- Litoměřice a všech přímo sousedících katastrech
- Lovosice a všech přímo sousedících katastrech

Odůvodnění.

Návrh 5. aktualizace ZÚR Ústeckého kraje počítá ve všech prověřovaných variantách vždy se sjezdy z VRT Praha - Drážďany na tratě č. 072 a č. 090. V souvislosti se zprovozněním VRT lze očekávat zásadní změnu v osobní i nákladní[1] dopravě s nutnou koordinací ostatních dopravních systémů, zejména v oblasti hromadné a individuální dopravy osob nejen pro celé ORP Roudnice nad Labem, kde Terminál Roudnice VRT budou umístěn.

Současně je třeba počítat i se změnou dopravních proudů ve „spádovém okolí" současných nádraží Bohušovice nad Ohří, Lovosice a Litoměřice - město, které se po napojení na VRT stanou významnými dopravními uzly (dojezd z těchto 3 nádraží na Praha hl. n. bude do 30 min – dle studie proveditelnosti Správy železnic, což je rychleji než z mnohých stanic metra v Praze) generujícím nové přepravní směry cílové a zdrojové dopravy.

Úkolem územní studie proto bude prověření:

- územních nároků spojených s „novou funkcí" současných nádraží Bohušovice nad Ohří, Lovosice a Litoměřice - město a navazujících ploch dopravy, veřejných prostranství a příp. i občanské vybavenosti;
- záměrů na silniční a železniční síti obsažených v platných ZÚR, ÚP dotčených obcí, v ÚAP Ústeckého kraje, resp. v ÚAP SO ORP Lovosice, ÚAP SO ORP Litoměřice a případně dalších záměrů sledovaných správci silniční a železniční sítě (ŘSD, Ústecký kraje, Správou železnic s. o.) z hlediska jejich funkčnosti (významu) v kontextu nového uspořádání přepravních vztahů, včetně návrhů na jejich případnou korekci;
- důsledků pro pěší a nemotorovou dopravu, včetně návrhů na zajištění prostupnosti území.

[1] Počítá se s využitím uvolněné kapacity konvenčních tratí pro nákladní dopravu (v důsledku přechodu osobní dopravy „na VRT")

Obec Oleško
Oleško 5
412 01 Litoměřice
IČ: 00526070

Součástí územní studie zároveň bude zohlednění limitů a hodnot řešeného území v rámci všech výše uvedených požadavků.

Za obec Oleško

Tomáš Novák, starosta

Dne 02.04.2024

+ 420 416 878 311 obec.olesko@seznam.cz **ID datové schránky:** sn7a7jn

OBEC PŘESTAVLKY

Přestavlky č.p. 56, 413 01 Přestavlky, IČ: 00555215, okres Litoměřice, datová schránka: iu6busc, Kontakt: tel.: +420 416 867 112, obec@prestavlky-rce.cz, Bankovní spojení: Komerční banka, a.s., č.ú.: 35425471/0100

Ústecký kraj
Velká Hradební 3118/48
400 01 Ústí nad Labem

Váš dopis značky/ze dne	Naše značka	Vyřizuje/tel.	Přestavlky dne
KUUK/034069/2024	11-ve-24	Večerka, 774232665	28.3.2024

Věc: Připomínka ke Zprávě o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje, ve znění 1., 2., 3. a 4. aktualizace dle § 42 odst. 1 stavebního zákona

V rámci Zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje, ve znění 1., 2., 3. a 4. aktualizace (číslo jednací: KUUK/034069/2024) požadujeme vymezit plochu, ve které ZÚR ÚK uloží prověřit formou územní studie změny ve využití území spojené s umístěním „Terminálu VRT Roudnice nad Labem“. **Území navrhujeme vymezit v rozsahu administrativního území celého ORP Roudnice nad Labem, přičemž ve větší podobnosti je potřeba řešit katastrální území těchto obcí:**

- Bříza, Budyně nad Ohří, Ctiněves, Černouček, Černěves, Dobříň, Dušníky, Hrobce, Kleneč, Krabčice, Mnetěš, Nové Dvory, Přestavlky, Račiněves, Roudnice nad Labem, Straškov-Vodochody, Vědomice, Vražkov, Židovice

Odůvodnění.

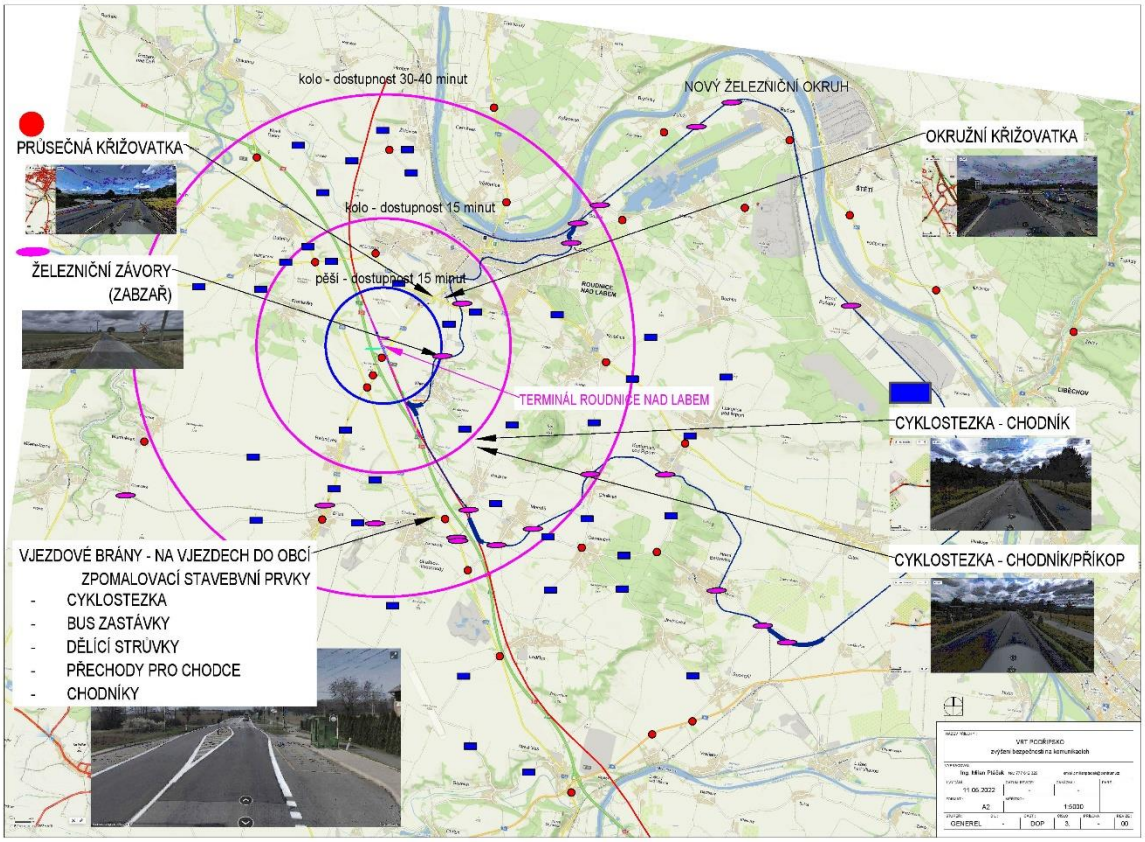
Návrh 5. aktualizace ZÚR Ústeckého kraje počítá ve všech prověřovaných variantách s umístěním „Terminálu VRT Roudnice nad Labem“ na rozhraní obcí Vražkov, Kleneč, Přestavlky, Dušníky a Roudnice nad Labem. V souvislosti se zprovozněním VRT, resp. Terminálu a změnou funkce současného nádraží v Roudnici nad Labem – odkud budou veškeré rychlíkové spoje převedeny dle studie proveditelnosti Správy železnic s. o. na nový Terminál VRT - lze očekávat zásadní změnu v osobní i nákladní[1] dopravě s nutnou koordinací ostatních dopravních systémů, zejména v oblasti hromadné a individuální dopravy osob. Současně je třeba počítat se změnou dopravních proudů v okolním „spádovém území Terminálu VRT“, který se stane významným uzlem (dojezd na Praha hl. n. za 19 min – rychleji než mnohých stanic metra v Praze) generujícím nové přepravní směry cílové a zdrojové dopravy.

[1] Počítá se s využitím uvolněné kapacity konvenčních tratí pro nákladní dopravu (v důsledku přechodu osobní dopravy „na VRT“)

Úkolem územní studie proto bude prověření:

- územních nároků spojených s umístěním terminálu a navazujících ploch dopravy, veřejných prostranství a příp. i občanské vybavenosti;
- záměrů na silniční a železniční síti obsažených v platných ZÚR, ÚP dotčených obcí, v ÚAP Ústeckého kraje, resp. v ÚAP SO ORP Roudnice nad Labem a případně dalších záměrů sledovaných správci silniční a železniční sítě (ŘSD, Ústecký kraje, Správou železnic s. o.) z hlediska jejich funkčnosti (významu) v kontextu nového uspořádání přepravních vztahů, včetně návrhů na jejich případnou korekci;
- důsledků pro pěší a nemotorovou dopravu, včetně návrhů na zajištění prostupnosti území.

Součástí územní studie zároveň bude zohlednění limitů a hodnot řešeného území v rámci všech výše uvedených požadavků.



Příloha č. 1 – Terminál Roudnice VRT – Rozsah úpravy-zvýšení-bezpečnosti-na-komunikacích (GENEREL)

Současně je nutné, aby tato územní studie okolí Terminálu Roudnice VRT probíhala v koordinaci s připravovanými územními studiemi ve Středočeském kraji – viz. usnesení č. 076-06/2024/RK ze dne 8.2.2024, zejména pak s:

<u>Dopravně urbanistickou územní studií VRT Podřipsko ve Středočeském kraji a jejími cíli:</u>

Při vymezování ploch pro umísťování staveb veřejné infrastruktury je potřeba důsledně promýšlet potenciální benefity a možnosti využití území, které budování nově umísťovaných

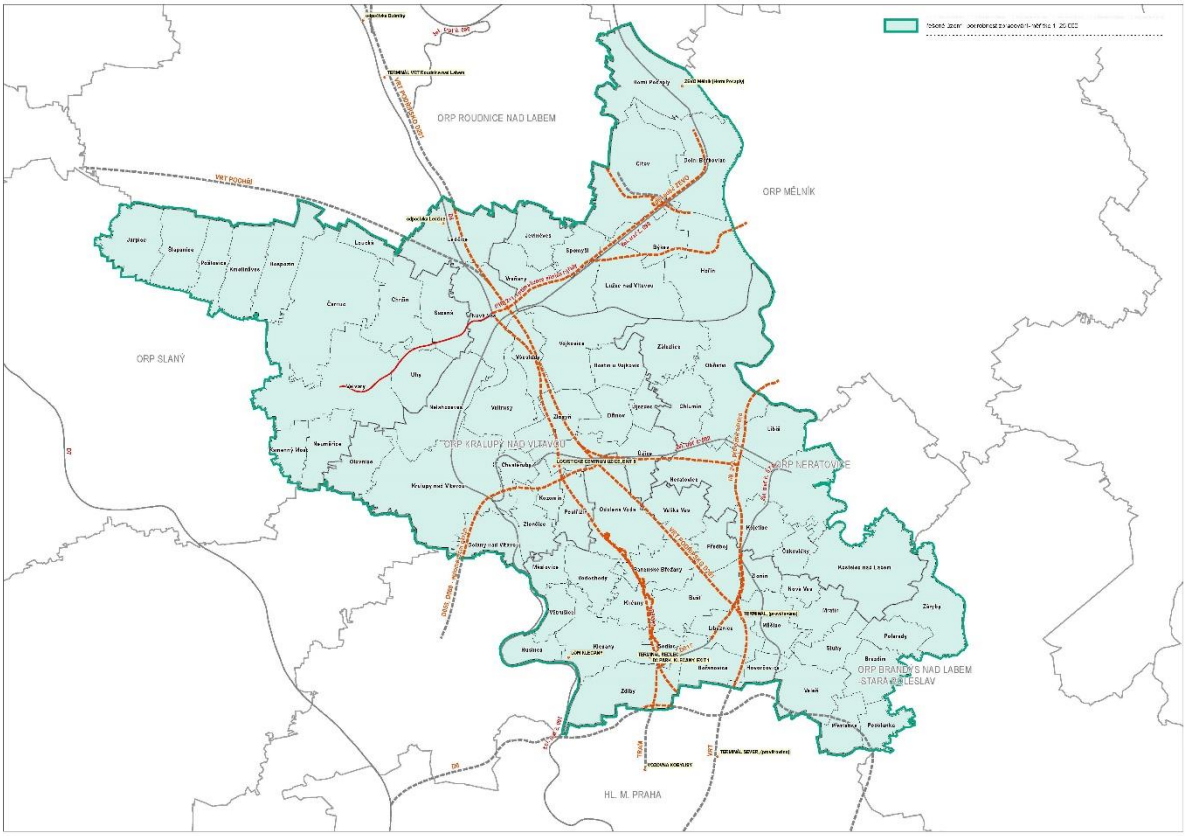
staveb pro místní obyvatele zatraktivní. Opatření přitom musí být v souladu se závaznými směrnicemi a nařízeními EU, k jejichž plnění je ČR za vázána, a které umožní čerpání k tomu určených EU fondů, především:

- s přímo aplikovatelným Nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „Nařízení TEN-T“) a Dohodou o zajištění udržitelného propojení v Evropě ohledně sítě TEN-T, kterou dne 18.12.2023 přijaly Evropská Rada a Parlament
- se strategií inteligentní a udržitelné mobility (SSMS) (EC COM (2020) 789), která představuje strategický politický rámec, který má zajistit snížení emisí skleníkových plynů požadované v odvětví dopravy do roku 2030 a do roku 2050. Cílem je navrhnout efektivní opatření umožňující reálně splnit závazky ke snižování emisí a ke snižování úmrtnosti na silnicích a podpořit aktivní způsoby dopravy, jako je cyklistika a prostupnost pro chodce

Cílem studie je tak ověřit možnosti a kapacity území pro umísťování staveb veřejné infrastruktury ve vztahu k hodnotám krajiny. Sledovat a vyžadovat koordinovaný přístup při umísťování staveb technické a dopravní infrastruktury a hledat taková řešení, která zajistí hospodárná řešení. Při prověřování využití území zohledňovat urbanizační potenciál významných dopravních staveb s ohledem na budoucí rozvoj území a potřebou **stanovení limitů rozvoje** urbanizované krajiny versus volné krajiny, která se skládá z přírodní, zemědělské, případně lesní a vodohospodářské složky území. Samozřejmou podmínkou (cílem) řešení je potřeba ověřit podmínky území a možnosti navrhovaných staveb pro zajištění eliminace negativních vlivů těchto staveb včetně doplnění možností podmínek pro kompenzace v území.

Cílem studie má být návrh konkrétních opatření, které především:

- Umožní či zjednoduší přechod z osobní na hromadnou dopravu;
- zajistí možnost překladu nákladní dopravy na dráhy, či jiné efektivní nízko či bez – emisní způsoby dopravy;
- Povedou ke snižování hluku v prostředí návrhem konkrétních protihlukových opatření;
- Povedou ke snižování dopravních kongescí a opatření k minimalizaci dopravních nehod na silnicích;
- Umožní dopravní propojení napříč hlavními dopravními koridory v území. Studie prověří a navrhne řešení zlepšení prostupnosti krajiny pro člověka a pro organismy;
- Studie stanoví limity urbanizace území – zejména s ohledem na zastavitelnost logistickými areály a průmyslovými stavbami;
- Prověření vybraných jevů územně analytických podkladů, zejména hodnot území a posouzení podmínek jejich ochrany v analytické části včetně návrhu řešení podmínek jejich ochrany a rozvoje v návrhové části;
- Stanovení a potvrzení prioritních území přírodních a kulturních hodnot určených k ochraně. **Zejména ochrana říční krajiny jako zásadní krajinné infrastruktury** a ochrana kulturní krajiny;
- Zajistit podmínky v území pro řešení případných změn přirozených odtokových linií v krajině;
- Ověření podmínek pro pozemkové úpravy vyvolané dopravními stavbami.



Příloha č. 2: Dopravně urbanistická územní studie VRT Podřipsko – rozsah řešeného území ve Středočeském kraji (viz. usnesení č. 076-06/2024/RK ze dne 8.2.2024)

Za Obec Přestavlky

Pavel Večerka
Starosta obce

Pavel Večerka

Digitálně podepsal Pavel Večerka
DN: c=CZ, 2.5.4.97=NTRCZ-00555215, o=Obec Přestavlky, ou=Czech POINT, ou=2, cn=Pavel Večerka, sn=Večerka, givenName=Pavel, serialNumber=P98745, title=starosta obce
Datum: 2024.04.02 20:46:51 +02'00'

OBEC RAČINĚVES,

Račiněves č.1, 413 01 Roudnice n.L., okres Litoměřice

Krajský úřad Ústeckého kraje
Velká hradební
Ústí nad Labem
400 01

Vaše značka:	Naše značka:	Vyřizuje:	Račiněves
	2024	Zelenková	28.3. 2024

Věc : Připomínka ke Zprávě o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje, ve znění 1., 2., 3. a 4. aktualizace dle § 42 odst. 1 stavebního zákona

V příloze posíláme Připomínku ke Zprávě o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje

S pozdravem

Václava Zelenková
starostka obce Račiněves

[redacted]

IČO 00264261, KB Roudnice n/L 8726471/0100, Tel. 416 871 283, Email ou.racineves@seznam.cz

Připomínka ke Zprávě o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje, ve znění 1., 2., 3. a 4. aktualizace dle § 42 odst. 1 stavebního zákona

V rámci Zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje, ve znění 1., 2., 3. a 4. aktualizace (číslo jednací: KUUK/034069/2024) požadujeme vymezit plochu, ve které ZÚR ÚK uloží prověřit formou územní studie změny ve využití území spojené s umístěním „Terminálu VRT Roudnice nad Labem". **Území navrhujeme vymezit v rozsahu administrativního území celého ORP Roudnice nad Labem, přičemž ve větší podobnosti je potřeba řešit katastrální území těchto obcí:**

- Bříza, Budyně nad Ohří, Ctiněves, Černouček, Černěves, Dobříň, Dušníky, Hrobce, Kleneč, Krabčice, Mnetěš, Nové Dvory, Přestavlky, Račiněves, Roudnice nad Labem, Straškov-Vodochody, Vědomice, Vražkov, Židovice

Odůvodnění.

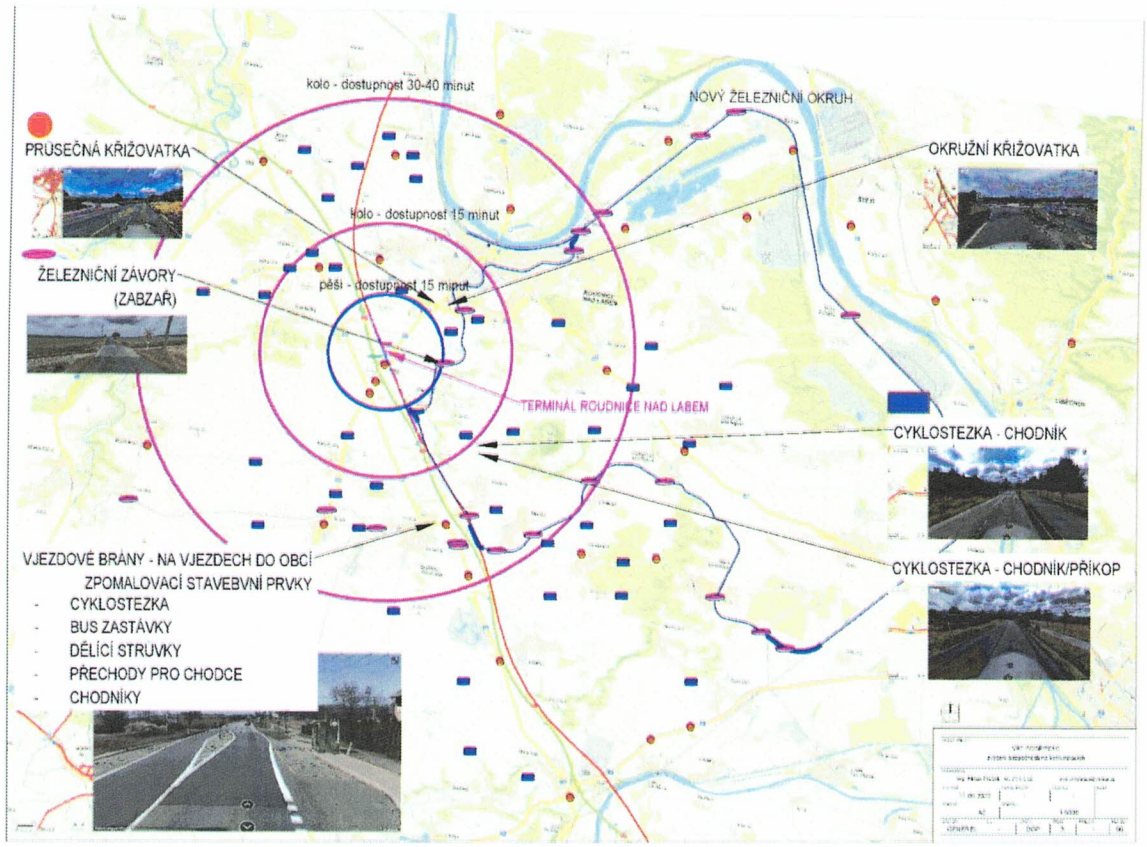
Návrh 5. aktualizace ZÚR Ústeckého kraje počítá ve všech prověřovaných variantách s umístěním „Terminálu VRT Roudnice nad Labem" na rozhraní obcí Vražkov, Kleneč, Přestavlky, Dušníky a Roudnice nad Labem. V souvislosti se zprovozněním VRT, resp. Terminálu a změnou funkce současného nádraží v Roudnici nad Labem – odkud budou veškeré rychlíkové spoje převedeny dle studie proveditelnosti Správy železnic s. o. na nový Terminál VRT - lze očekávat zásadní změnu v osobní i nákladní[1] dopravě s nutnou koordinací ostatních dopravních systémů, zejména v oblasti hromadné a individuální dopravy osob. Současně je třeba počítat se změnou dopravních proudů v okolním „spádovém území Terminálu VRT", který se stane významným uzlem (dojezd na Praha hl. n. za 19 min – rychleji než mnohých stanic metra v Praze) generujícím nové přepravní směry cílové a zdrojové dopravy.

Úkolem územní studie proto bude prověření:

- územních nároků spojených s umístěním terminálu a navazujících ploch dopravy, veřejných prostranství a příp. i občanské vybavenosti;
- záměrů na silniční a železniční síti obsažených v platných ZÚR, ÚP dotčených obcí, v ÚAP Ústeckého kraje, resp. v ÚAP SO ORP Roudnice nad Labem a případně dalších záměrů sledovaných správci silniční a železniční sítě (ŘSD, Ústecký kraje, Správou železnic s. o.) z hlediska jejich funkčnosti (významu) v kontextu nového uspořádání přepravních vztahů, včetně návrhů na jejich případnou korekci;
- důsledků pro pěší a nemotorovou dopravu, včetně návrhů na zajištění prostupnosti území.

Součástí územní studie zároveň bude zohlednění limitů a hodnot řešeného území v rámci všech výše uvedených požadavků.

[1] Počítá se s využitím uvolněné kapacity konvenčních tratí pro nákladní dopravu (v důsledku přechodu osobní dopravy „na VRT")



Příloha č. 1 – Terminál Roudnice VRT – Rozsah úpravy-zvýšení-bezpečnosti-na-komunikacích (GENEREL)

Současně je nutné, aby tato územní studie okolí Terminálu Roudnice VRT probíhala v koordinaci s připravovanými územními studiemi ve Středočeském kraji – viz. usnesení č. 076-06/2024/RK ze dne 8.2.2024, zejména pak s:

<u>Dopravně urbanistickou územní studií VRT Podřipsko ve Středočeském kraji a jejími cíli:</u>

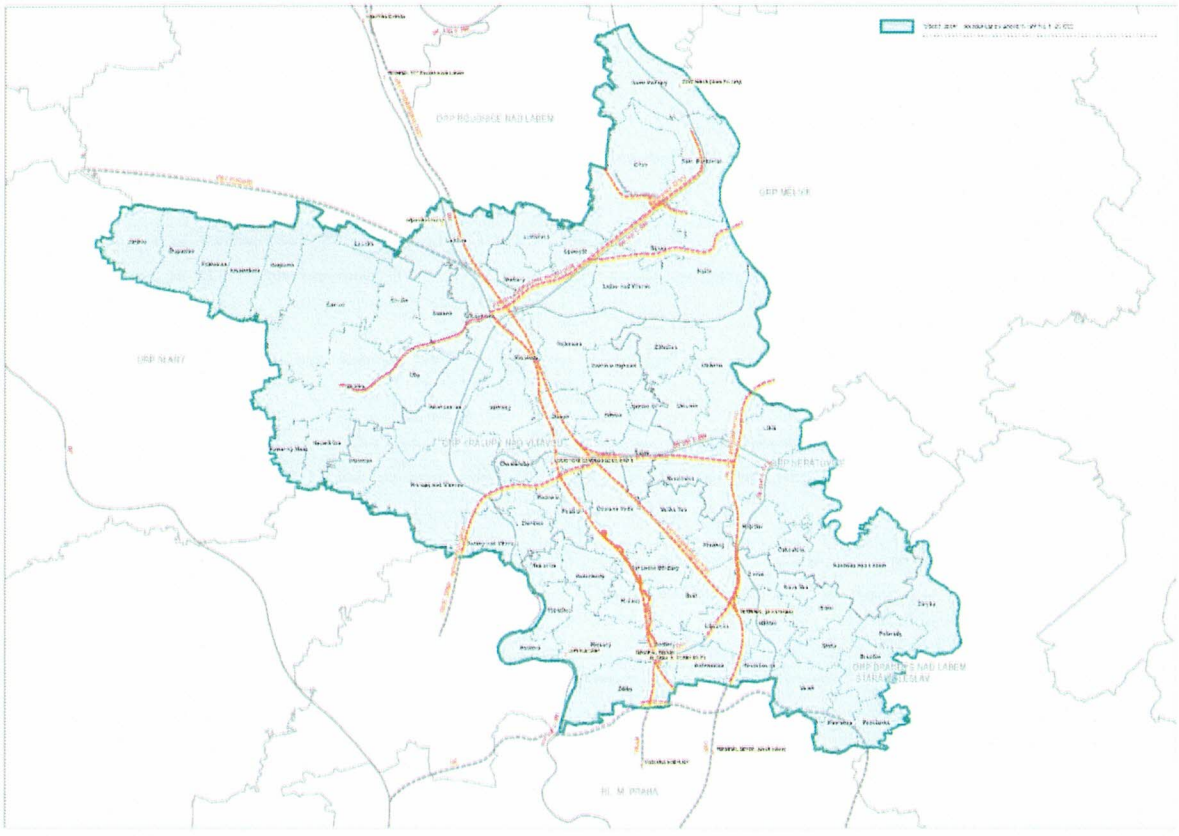
Při vymezování ploch pro umísťování staveb veřejné infrastruktury je potřeba důsledně promýšlet potenciální benefity a možnosti využití území, které budování nově umísťovaných staveb pro místní obyvatele zatraktivní. Opatření přitom musí být v souladu se závaznými směrnicemi a nařízeními EU, k jejichž plnění je ČR za vázána, a které umožní čerpání k tomu určených EU fondů, především:

- s přímo aplikovatelným Nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „Nařízení TEN-T“) a Dohodou o zajištění udržitelného propojení v Evropě ohledně sítě TEN-T, kterou dne 18.12.2023 přijaly Evropská Rada a Parlament
- se strategií inteligentní a udržitelné mobility (SSMS) (EC COM (2020) 789), která představuje strategický politický rámec, který má zajistit snížení emisí skleníkových plynů požadované v odvětví dopravy do roku 2030 a do roku 2050. Cílem je navrhnout efektivní opatření umožňující reálně splnit závazky ke snižování emisí a ke snižování úmrtnosti na silnicích a podpořit aktivní způsoby dopravy, jako je cyklistika a prostupnost pro chodce

Cílem studie je tak ověřit možnosti a kapacity území pro umísťování staveb veřejné infrastruktury ve vztahu k hodnotám krajiny. Sledovat a vyžadovat koordinovaný přístup při umísťování staveb technické a dopravní infrastruktury a hledat taková řešení, která zajistí hospodárná řešení. Při prověřování využití území zohledňovat urbanizační potenciál významných dopravních staveb s ohledem na budoucí rozvoj území a potřebou **stanovení limitů rozvoje** urbanizované krajiny versus volné krajiny, která se skládá z přírodní, zemědělské, případně lesní a vodohospodářské složky území. Samozřejmou podmínkou (cílem) řešení je potřeba ověřit podmínky území a možnosti navrhovaných staveb pro zajištění eliminace negativních vlivů těchto staveb včetně doplnění možností podmínek pro kompenzace v území.

Cílem studie má být návrh konkrétních opatření, které především:

- Umožní či zjednoduší přechod z osobní na hromadnou dopravu;
- zajistí možnost překladu nákladní dopravy na dráhy, či jiné efektivní nízko či bez – emisní způsoby dopravy;
- Povedou ke snižování hluku v prostředí návrhem konkrétních protihlukových opatření;
- Povedou ke snižování dopravních kongescí a opatření k minimalizaci dopravních nehod na silnicích;
- Umožní dopravní propojení napříč hlavními dopravními koridory v území. Studie prověří a navrhne řešení zlepšení prostupnosti krajiny pro člověka a pro organismy;
- Studie stanoví limity urbanizace území – zejména s ohledem na zastavitelnost logistickými areály a průmyslovými stavbami;
- Prověření vybraných jevů územně analytických podkladů, zejména hodnot území a posouzení podmínek jejich ochrany v analytické části včetně návrhu řešení podmínek jejich ochrany a rozvoje v návrhové části;
- Stanovení a potvrzení prioritních území přírodních a kulturních hodnot určených k ochraně. **Zejména ochrana říční krajiny jako zásadní krajinné infrastruktury** a ochrana kulturní krajiny;
- Zajistit podmínky v území pro řešení případných změn přirozených odtokových linií v krajině;
- Ověření podmínek pro pozemkové úpravy vyvolané dopravními stavbami.



Příloha č. 2: Dopravně urbanistická územní studie VRT Podřipsko – rozsah řešeného území ve Středočeském kraji (viz. usnesení č. 076-06/2024/RK ze dne 8.2.2024)

STRAŠKOV - VODOCHODY
PODŘIPSKO, MÍSTO K ŽIVOTU

Obecní úřad
Straškov 2
411 84 Straškov-Vodochody

Tel.: +420 416 871 285
email: obec@straskov.cz
web: www.straskov.cz

Krajský úřad Ústeckého kraje
Odbor územního plánování a stavebního řádu
Velká Hradební 3118/48
400 01 Ústí nad Labem

Ve Straškově dne 2. 4. 2024

Připomínka k návrhu Zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje ve znění 1.,2.,3. a 4. aktualizace

Obec Straškov-Vodochody, v souladu s ustanovením § 42 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen stavební zákon) a v souladu s usnesením rady obce ze dne 25.3.2024, **jakožto dotčená obec uplatňuje k návrhu Zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje ve znění 1.,2.,3. a 4. aktualizace (dále jen „ZÚR ÚK“) tyto připomínky:**

1. V kapitole ÚVOD je popisován současný stav aktualizací ZUR ÚK, přičemž Obce Straškov-Vodochody (dále jen „Obec“) se dotýká aktualizace č. 5, ke které Obec podávala námitky dopisem ze dne 30.1.2023 čj. 135/23/OÚ.
   Obec namítala, že v návrhu 5. aktualizace ZUR ÚK nejsou dostatečně posouzeny kumulativní a synergické vlivy záměru s dalšími záměry v území a zejména se stávajícími stavbami především souběžně vedenou dálnicí D8, železničními tratěmi č. 090 a č. 096 a záměrem terminálu VRT Roudnice nad Labem. Obec nesouhlasí s vymezením koridoru ŽD1 dle 5. aZÚR ÚK bez řešení územních a dopravních souvislostí v území z důvodu nepřiměřeného navýšení hlukové zátěže pro její obyvatele. Posouzení VVURÚ je v tomto směru nedostatečné.
   K tomu dodáváme, že by bylo vhodné v rámci ZUR ÚK také řešit plochy v okolí budoucího Terminálu VRT Roudnice n.L. jako plochy nadmístního významu, jelikož v současné době se již mluví o tom, že na této části VRT bude jezdit i nákladní doprava, ačkoliv ze začátku toto zástupci Správy železnic kategoricky popírali. Možnost nákladní dopravy tak asociuje další návrhy jako možnost průmyslové zóny v okolí terminálu apod. Z tohoto důvodu se řešení okolí Terminálu jako území nadmístního významu jeví jako ještě více potřebné než dříve.

2. K podkapitole „Plochy a koridory technické infrastruktury - Plochy pro těžbu nerostných surovin nadmístního významu“ požadujeme uvést způsob řešení a posouzení problematiky těžby, která z hlediska širších vztahů přesahuje hranice správního obvodu ORP Roudnice n.L., a která se dotýká ORP Litoměřice a ORP Lovosice. Vzhledem k této skutečnosti a s ohledem na dosud známé záměry těžby se domníváme, že bude nutno komplexně posoudit účinky vyvolané těžbou, jejím technickým zajištěním a zejména pak následnou rekultivací. Dále se

Obecní úřad
Straškov 2
411 84 Straškov-Vodochody

Tel.: +420 416 871 285
email: obec@straskov.cz
web: www.straskov.cz

domníváme, že plochy nadmístního významu určené k těžbě je nutné jednoznačně rozlišovat od ploch vymezených příslušným orgánem státní správy na základě předpisů horního práva (zákon č. 44/1988 Sb., ve znění pozdějších předpisů) a to zejména s ohledem na udržitelný rozvoj území. O závažnosti celé problematiky svědčí i skutečnost, že již v průběhu prací na předchozí územně plánovací dokumentaci kraje – územním plánu Velkého územního celku (ÚP VÚC) Ústeckého kraje byla této problematice věnována značná pozornost, která vedla ke zpracování samostatné studie „Stanovení limitů těžby štěrkopísků na Litoměřicku“. Těžba štěrkopísků zde byla zařazena mezi limity využití území nadmístního významu a vyplývaly z ní mimo jiné i tyto závěry, citujeme: „Za zvláště exponovanou oblast pro těžbu štěrkopísku lze pokládat Litoměřicko, kde s ohledem na četnost ložisek a těžebních záměrů ve vztahu ke stávajícím územním limitům a územnímu rozvoji hrozí potenciální územní střety. Až do zpracování studie limitů těžby štěrkopísků v oblasti Litoměřicka a zohlednění jejich výsledků v ÚP VÚC Ústeckého kraje se další těžba nenavrhuje.“ Vzhledem k nabytí účinnosti nového stavebního zákona již tato dokumentace nemohla být dokončena, ale s ohledem na závažnost celé problematiky jsme předpokládali, že se z výsledků a zejména pak připomínek podaných k této studii v rámci jejího projednávání bude vycházet v průběhu prací na návrhu ZUR ÚK a následně i na návrzích zpráv o uplatňování ZÚR ÚK. Nezanedbatelným problémem v případě posuzování těžby na jednotlivých ložiscích by měla být také skutečnost, že v drtivé většině případů, vzhledem k vysoké hladině spodní vody v předmětném území, bude v rámci rekultivací docházet ke vzniku vodních ploch v řádech desítek a stovek hektarů a k nevratné likvidaci kvalitního zemědělského půdního fondu v oblasti úrodného Polabí s bonitně půdními jednotkami nejvyšší třídy ochrany.
S výstavbou terminálu a vysokorychlostní trati dostává tato problematika nový rozměr, proto požadujeme, aby ZÚR ÚK určila strategii a základní podmínky pro těžbu štěrkopísků a na základě výsledků požadujeme zvážit případné vyhlášení „Litoměřicka“ za specifickou oblast v těžbě štěrkopísků, vymezenou správními obvody ORP Roudnice nad Labem, Litoměřice a Lovosice obdobně jako je specifickou oblastí Mostecko. Domníváme se, že vyšší ochranou obdobnou jako např. u specifické oblasti SOB5 Mostecko nebo zpracováním podrobnějších podkladů by bylo možné lépe vyhodnotit celkový dopad těžby štěrkopísků na Litoměřicku a následných rekultivací ve vztahu k územnímu rozvoji.

3. V kapitole „c) VYHODNOCENÍ SOULADU ZÁSAD ÚZEMNÍHO ROZVOJE S ÚZEMNÍM ROZVOJOVÝM PLÁNEM A POLITIKOU ÚZEMNÍHO ROZVOJE“ nesouhlasíme s vyhodnocením priority 14, která zní:
(14) Ve veřejném zájmu chránit a rozvíjet přírodní, civilizační a kulturní hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví. Zachovat ráz jedinečné urbanistické struktury území, struktury osídlení a jedinečné kulturní krajiny, které jsou výrazem identity území, jeho historie a tradice. Tato území mají značnou hodnotu, např. i jako turistické atraktivity. Jejich ochrana by měla být provázána s potřebami ekonomického a sociálního rozvoje v souladu s principy udržitelného rozvoje. V některých případech je nutná cílená ochrana míst zvláštního zájmu, v jiných případech je třeba chránit, respektive obnovit celé krajinné celky. Krajina je živým v čase proměnným celkem, který vyžaduje tvůrčí, avšak

Obecní úřad
Straškov 2
411 84 Straškov-Vodochody

Tel.: +420 416 871 285
email: obec@straskov.cz
web: www.straskov.cz

citlivý přístup k vyváženému všestrannému rozvoji tak, aby byly zachovány její stěžejní kulturní, přírodní a užitné hodnoty.
Jak již bylo řečeno výše vymezením a následnou výstavbou vysokorychlostní železnice, stejně jako otvírkou těžeben štěrkopísků a jejich následnou rekultivací převážně formou písníků dojde ke změně kulturních i civilizačních hodnot v území. Zpráva tento fakt zcela pomíjí stejně jako zachování udržitelného rozvoje v území.

4. Dále nesouhlasíme s vyhodnocením priority 16, která zní:
(16) Při stanovování způsobu využití území v územně plánovací dokumentaci dávat přednost komplexním řešením před uplatňováním jednostranných hledisek a požadavků, které ve svých důsledcích zhoršují stav i hodnoty území. Vhodná řešení územního rozvoje je zapotřebí hledat ve spolupráci s obyvateli území i s jeho uživateli a v souladu s určením a charakterem oblastí, os, ploch a koridorů vymezených v PÚR.
K této prioritě dodáváme, že bychom za komplexní řešení považovali vyřešení celé problematiky okolí VRT a terminálu a to včetně vymezení lokality nadmístního významu, tak aby bylo zcela jednoznačné, co je či není možné v okolí terminálu realizovat. Zásady územního rozvoje ve své aktualizaci č.5 tuto problematiku vůbec neřeší a nechávají zcela na jednotlivých obcích, aby řešily možnou zástavbu v okolí terminálu podle svých vlastních priorit. Domníváme se, že toto řešení je velmi špatné, problematika terminálu a jeho okolí má být řešena jako lokalita nadmístního charakteru a to i se všemi vazbami a vlivy, ať pozitivními či negativními, na okolí.

5. Ke kapitole „F) Požadavky na zpracování aktualizace zásad územního rozvoje a na vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, je-li vyžadováno, nebo požadavky na zpracování nových zásad územního rozvoje a na vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území“ máme tyto připomínky:

Konkrétní požadavky na zpracování aktualizace ZÚR ÚK

- Zpřesnění vymezení rozvojových oblastí a rozvojových os vymezených v PÚR a vymezení oblastí se zvýšenými požadavky na změny v území, které svým významem přesahují území více obcí (nadmístní rozvojové oblasti a nadmístní rozvojové osy):
  - Prověřit, popř. revidovat, vymezení rozvojových oblastí a os dle PÚR a nadmístního významu na základě výsledků aktualizace PÚR pořizované na základě zprávy o uplatňování PÚR ….**požadujeme specifikovat požadavky pro rozvojovou osu OS2 s ohledem na navrhovanou vysokorychlostní trať a umístění Terminálu VRT**

- Zpřesnění vymezení specifických oblastí vymezených v PÚR a vymezení dalších specifických oblastí nadmístního významu:
  - Prověřit, popř. revidovat, vymezení specifických oblastí dle PÚR a nadmístního významu na základě výsledků aktualizace PÚR ČR pořizované na základě zprávy o uplatňování PÚR. …**požadujeme vymezit specifickou oblast Litoměřicko s ohledem na těžbu štěrkopísků**

Obecní úřad
Straškov 2
411 84 Straškov-Vodochody

Tel.: +420 416 871 285
email: obec@straskov.cz
web: www.straskov.cz

6. **V návaznosti na výše uvedené připomínky požadujeme vymezit plochu, ve které ZÚR ÚK uloží prověřit formou územní studie změny ve využití území spojené s umístěním „Terminálu VRT Roudnice nad Labem“. Území navrhujeme vymezit v rozsahu administrativního území celého ORP Roudnice nad Labem, přičemž ve větší podobnosti je potřeba řešit katastrální území těchto obcí:**

   Bříza, Budyně nad Ohří, Ctiněves, Černouček, Černěves, Dobříň, Dušníky, Hrobce, Kleneč, Krabčice, Mnetěš, Nové Dvory, Přestavlky, Račiněves, Roudnice nad Labem, Straškov-Vodochody, Vědomice, Vražkov, Židovice

Návrh 5. aktualizace ZÚR Ústeckého kraje počítá ve všech prověřovaných variantách s umístěním „Terminálu VRT Roudnice nad Labem“ na rozhraní obcí Vražkov, Kleneč, Přestavlky, Dušníky a Roudnice nad Labem. V souvislosti se zprovozněním VRT, resp. Terminálu a změnou funkce současného nádraží v Roudnici nad Labem – odkud budou veškeré rychlíkové spoje převedeny dle studie proveditelnosti Správy železnic s. o. na nový Terminál VRT - lze očekávat zásadní změnu v osobní i nákladní (počítá se s využitím uvolněné kapacity konvenčních tratí pro nákladní dopravu v důsledku přechodu osobní dopravy „na VRT“) dopravě s nutnou koordinací ostatních dopravních systémů, zejména v oblasti hromadné a individuální dopravy osob. Současně je třeba počítat se změnou dopravních proudů v okolním „spádovém území Terminálu VRT“, který se stane významným uzlem (dojezd na Praha hl. n. za 19 min – rychleji než mnohých stanic metra v Praze) generujícím nové přepravní směry cílové a zdrojové dopravy.

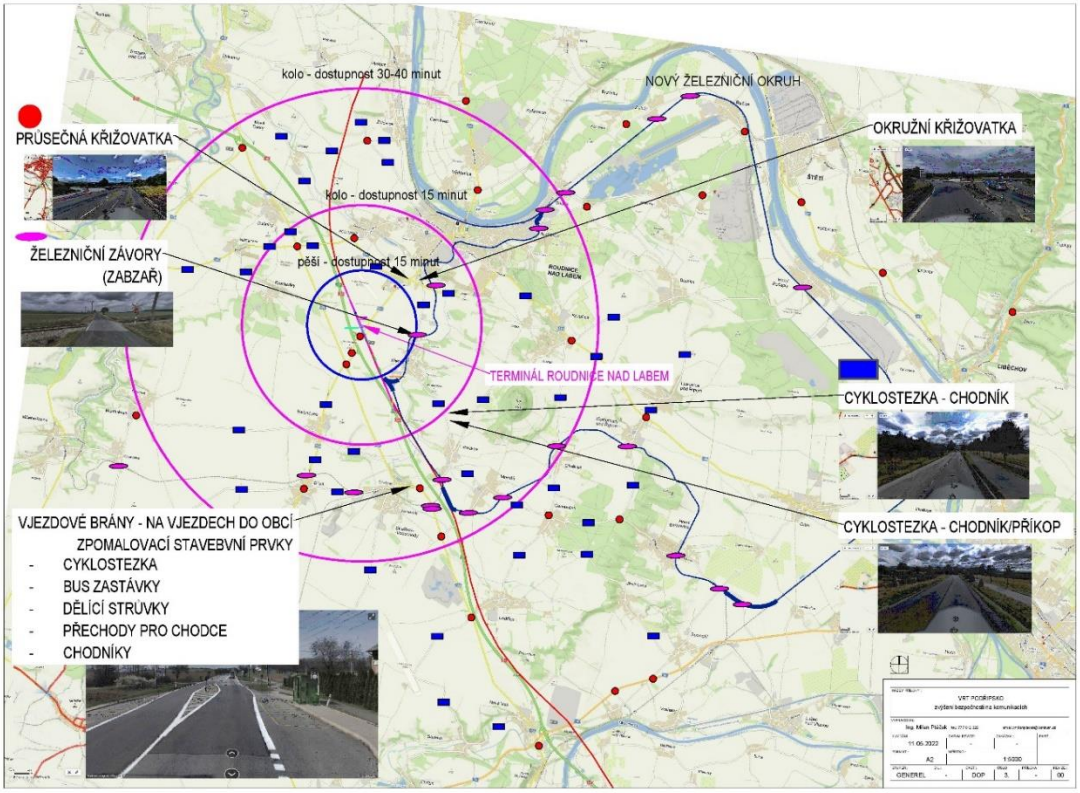
Úkolem územní studie proto bude prověření:

- územních nároků spojených s umístěním terminálu a navazujících ploch dopravy, veřejných prostranství a příp. i občanské vybavenosti;
- záměrů na silniční a železniční síti obsažených v platných ZÚR, ÚP dotčených obcí, v ÚAP Ústeckého kraje, resp. v ÚAP SO ORP Roudnice nad Labem a případně dalších záměrů sledovaných správci silniční a železniční sítě (ŘSD, Ústecký kraje, Správou železnic s. o.) z hlediska jejich funkčnosti (významu) v kontextu nového uspořádání přepravních vztahů, včetně návrhů na jejich případnou korekci;
- důsledků pro pěší a nemotorovou dopravu, včetně návrhů na zajištění prostupnosti území.

Součástí územní studie zároveň bude zohlednění limitů a hodnot řešeného území v rámci všech výše uvedených požadavků.

Obecní úřad
Straškov 2
411 84 Straškov-Vodochody

Tel.: +420 416 871 285
email: obec@straskov.cz
web: www.straskov.cz



Příloha č. 1 – Terminál Roudnice VRT – Rozsah úpravy-zvýšení-bezpečnosti-na-komunikacích (GENEREL)

Současně je nutné, aby tato územní studie okolí Terminálu Roudnice VRT probíhala v koordinaci s připravovanými územními studiemi ve Středočeském kraji – viz. usnesení č. 076-06/2024/RK ze dne 8.2.2024, zejména pak s:

<u>Dopravně urbanistickou územní studií VRT Podřipsko ve Středočeském kraji a jejími cíli:</u>

Při vymezování ploch pro umísťování staveb veřejné infrastruktury je potřeba důsledně promýšlet potenciální benefity a možnosti využití území, které budování nově umísťovaných staveb pro místní obyvatele zatraktivní. Opatření přitom musí být v souladu se závaznými směrnicemi a nařízeními EU, k jejichž plnění je ČR za vázána, a které umožní čerpání k tomu určených EU fondů, především:

- s přímo aplikovatelným Nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „Nařízení TEN-T“) a Dohodou o zajištění udržitelného propojení v Evropě ohledně sítě TEN-T, kterou dne 18.12.2023 přijaly Evropská Rada a Parlament
- se strategií inteligentní a udržitelné mobility (SSMS) (EC COM (2020) 789), která představuje strategický politický rámec, který má zajistit snížení emisí skleníkových

Obecní úřad
Straškov 2
411 84 Straškov-Vodochody

Tel.: +420 416 871 285
email: obec@straskov.cz
web: www.straskov.cz

plynů požadované v odvětví dopravy do roku 2030 a do roku 2050. Cílem je navrhnout efektivní opatření umožňující reálně splnit závazky ke snižování emisí a ke snižování úmrtnosti na silnicích a podpořit aktivní způsoby dopravy, jako je cyklistika a prostupnost pro chodce

Cílem studie je tak ověřit možnosti a kapacity území pro umísťování staveb veřejné infrastruktury ve vztahu k hodnotám krajiny. Sledovat a vyžadovat koordinovaný přístup při umísťování staveb technické a dopravní infrastruktury a hledat taková řešení, která zajistí hospodárná řešení. Při prověřování využití území zohledňovat urbanizační potenciál významných dopravních staveb s ohledem na budoucí rozvoj území a potřebou **stanovení limitů rozvoje** urbanizované krajiny versus volné krajiny, která se skládá z přírodní, zemědělské, případně lesní a vodohospodářské složky území. Samozřejmou podmínkou (cílem) řešení je potřeba ověřit podmínky území a možnosti navrhovaných staveb pro zajištění eliminace negativních vlivů těchto staveb včetně doplnění možností podmínek pro kompenzace v území.

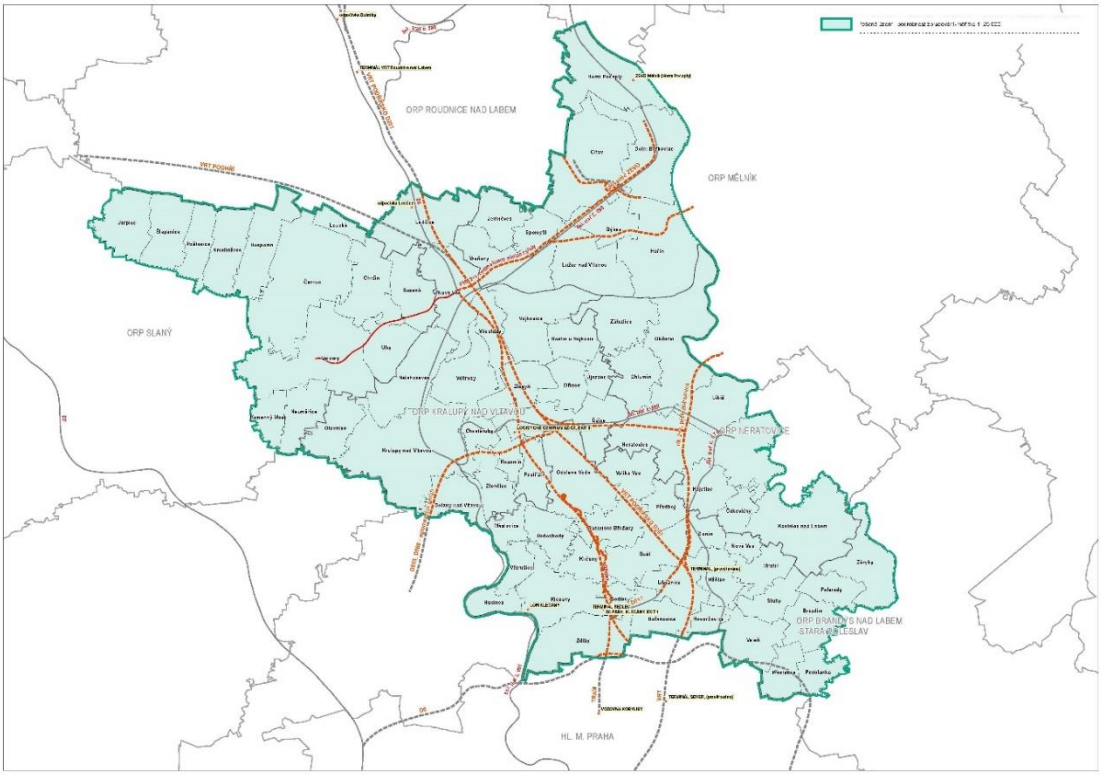
Cílem studie má být návrh konkrétních opatření, které především:

- Umožní či zjednoduší přechod z osobní na hromadnou dopravu;
- zajistí možnost překladu nákladní dopravy na dráhy, či jiné efektivní nízko či bez – emisní způsoby dopravy;
- Povedou ke snižování hluku v prostředí návrhem konkrétních protihlukových opatření;
- Povedou ke snižování dopravních kongescí a opatření k minimalizaci dopravních nehod na silnicích;
- Umožní dopravní propojení napříč hlavními dopravními koridory v území. Studie prověří a navrhne řešení zlepšení prostupnosti krajiny pro člověka a pro organismy;
- Studie stanoví limity urbanizace území – zejména s ohledem na zastavitelnost logistickými areály a průmyslovými stavbami;
- Prověření vybraných jevů územně analytických podkladů, zejména hodnot území a posouzení podmínek jejich ochrany v analytické části včetně návrhu řešení podmínek jejich ochrany a rozvoje v návrhové části;
- Stanovení a potvrzení prioritních území přírodních a kulturních hodnot určených k ochraně. **Zejména ochrana říční krajiny jako zásadní krajinné infrastruktury** a ochrana kulturní krajiny;
- Zajistit podmínky v území pro řešení případných změn přirozených odtokových linií v krajině;
- Ověření podmínek pro pozemkové úpravy vyvolané dopravními stavbami.

STRAŠKOV - VODOCHODY
PODŘIPSKO, MÍSTO K ŽIVOTU

Obecní úřad
Straškov 2
411 84 Straškov-Vodochody

Tel.: +420 416 871 285
email: obec@straskov.cz
web: www.straskov.cz



Příloha č. 2: Dopravně urbanistická územní studie VRT Podřipsko – rozsah řešeného území ve Středočeském kraji (viz. usnesení č. 076-06/2024/RK ze dne 8.2.2024)

Podání těchto připomínek schválila Rada obce Straškov-Vodochody dne 25.3.2024 svým usnesením č. 31/2024.

Ondřej Švec, Dis.

Podepsal Ondřej Švec, Dis.
DN: cn=Ondřej Švec, Dis., c=CZ, o=Obec Straškov-Vodochody, ou=01, email=starosta@straskov.cz
Datum: 2024.04.02 08:44:20 +02'00'

Obec Straškov-Vodochody
Ondřej Švec, starosta

Obecní úřad Vražkov
Vražkov 2, 413 01 Vražkov
Ústecký kraj
IČ: 00264644

tel.: 416 815 772
e-mail: vrazkov@vrazkov.cz
datová schránka: 4mrbjn8
web: www.vrazkov.cz
Bankovní spojení: 15520-471/0100

Krajský úřad Ústeckého kraje
Odbor územního plánování a stavebního řádu
Velká Hradební 3118/48

400 01 Ústí nad Labem

Vaše značka:	Naše značka:	Vyřizuje:	Ve Vražkově dne
	00191/24/OÚ	Jana Borková	02.04.2024

Věc:

Připomínka ke Zprávě o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje, ve znění 1., 2., 3. a 4. aktualizace dle § 42 odst. 1 stavebního zákona

V rámci Zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje, ve znění 1., 2., 3. a 4. aktualizace (číslo jednací: KUUK/034069/2024) požadujeme vymezit plochu, ve které ZÚR ÚK uloží prověřit formou územní studie změny ve využití území spojené s umístěním „Terminálu VRT Roudnice nad Labem“. **Území navrhujeme vymezit v rozsahu administrativního území celého ORP Roudnice nad Labem, přičemž ve větší podrobnosti je potřeba řešit katastrální území těchto obcí:**

- Bříza, Budyně nad Ohří, Ctiněves, Černouček, Černěves, Dobříň, Dušníky, Hrobce, Kleneč, Krabčice, Mnetěš, Nové Dvory, Přestavlky, Račiněves, Roudnice nad Labem, Straškov-Vodochody, Vědomice, Vražkov, Židovice

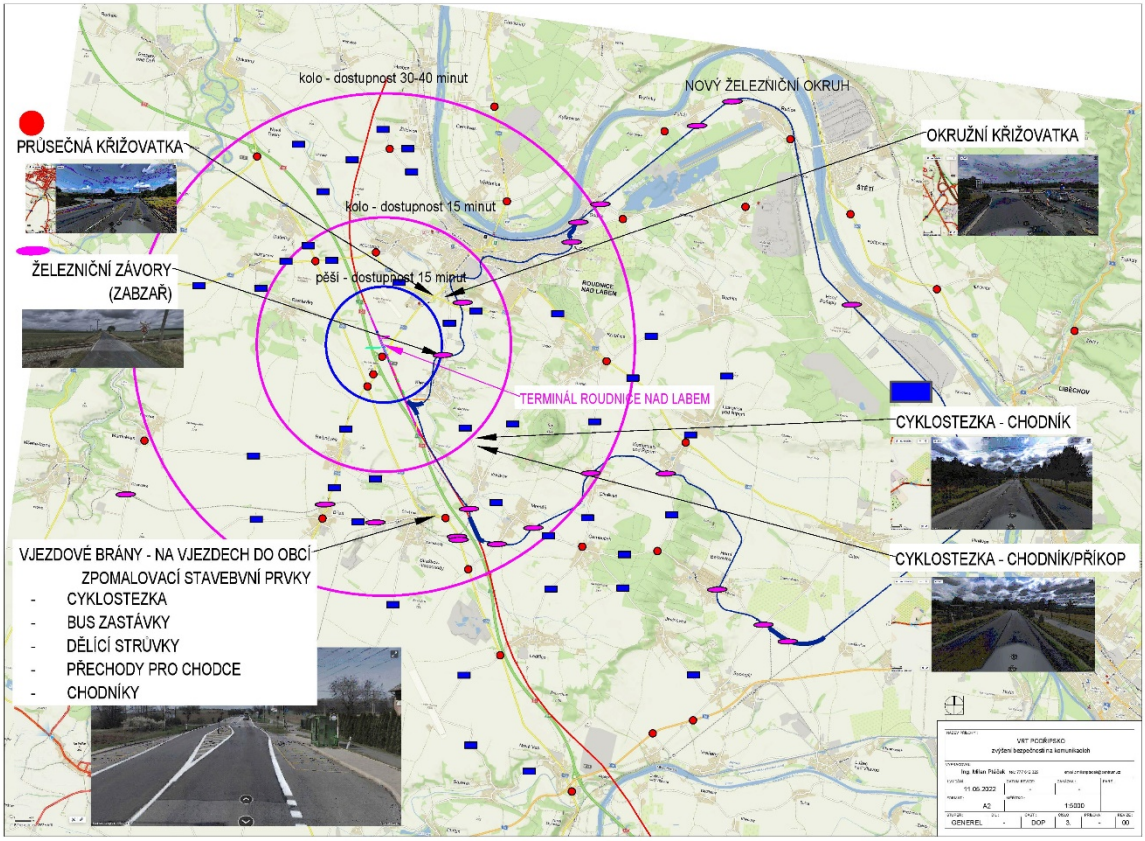
Odůvodnění:
Návrh 5. aktualizace ZÚR Ústeckého kraje počítá ve všech prověřovaných variantách s umístěním „Terminálu VRT Roudnice nad Labem“ na rozhraní obcí Vražkov, Kleneč, Přestavlky, Dušníky a Roudnice nad Labem. V souvislosti se zprovozněním VRT, resp. Terminálu a změnou funkce současného nádraží v Roudnici nad Labem – odkud budou veškeré rychlíkové spoje převedeny dle studie proveditelnosti Správy železnic s. o. na nový Terminál VRT - lze očekávat zásadní změnu v osobní i nákladní[1] dopravě s nutnou koordinací ostatních dopravních systémů, zejména v oblasti hromadné a individuální dopravy osob. Současně je třeba počítat se změnou dopravních proudů v okolním „spádovém území Terminálu VRT“, který se stane významným uzlem (dojezd na Praha hl. n. za 19 min –

[1] Počítá se s využitím uvolněné kapacity konvenčních tratí pro nákladní dopravu (v důsledku přechodu osobní dopravy „na VRT“)

rychleji než mnohých stanic metra v Praze) generujícím nové přepravní směry cílové a zdrojové dopravy.
Úkolem územní studie proto bude prověření:

- územních nároků spojených s umístěním terminálu a navazujících ploch dopravy, veřejných prostranství a příp. i občanské vybavenosti;
- záměrů na silniční a železniční síti obsažených v platných ZÚR, ÚP dotčených obcí, v ÚAP Ústeckého kraje, resp. v ÚAP SO ORP Roudnice nad Labem a případně dalších záměrů sledovaných správci silniční a železniční sítě (ŘSD, Ústecký kraje, Správou železnic s. o.) z hlediska jejich funkčnosti (významu) v kontextu nového uspořádání přepravních vztahů, včetně návrhů na jejich případnou korekci;
- důsledků pro pěší a nemotorovou dopravu, včetně návrhů na zajištění prostupnosti území.

Součástí územní studie zároveň bude zohlednění limitů a hodnot řešeného území v rámci všech výše uvedených požadavků.



Příloha č. 1 – Terminál Roudnice VRT – Rozsah úpravy-zvýšení-bezpečnosti-na-komunikacích (GENEREL)

Současně je nutné, aby tato územní studie okolí Terminálu Roudnice VRT probíhala v koordinaci s připravovanými územními studiemi ve Středočeském kraji – viz. usnesení č. 076-06/2024/RK ze dne 8.2.2024, zejména pak s:

<u>Dopravně urbanistickou územní studií VRT Podřipsko ve Středočeském kraji a jejími cíli:</u>

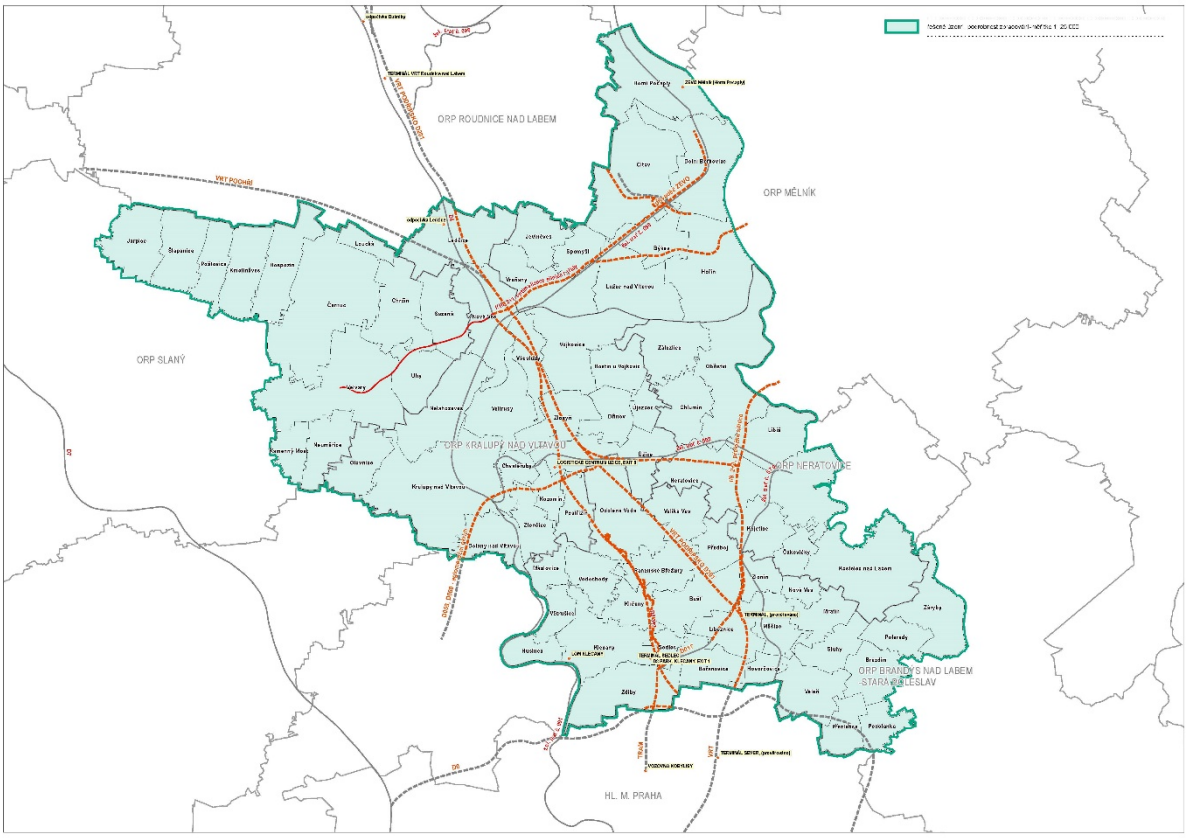
Při vymezování ploch pro umísťování staveb veřejné infrastruktury je potřeba důsledně promýšlet potenciální benefity a možnosti využití území, které budování nově umísťovaných staveb pro místní obyvatele zatraktivní. Opatření přitom musí být v souladu se závaznými směrnicemi a nařízeními EU, k jejichž plnění je ČR za vázána, a které umožní čerpání k tomu určených EU fondů, především:

- s přímo aplikovatelným Nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „Nařízení TEN-T“) a Dohodou o zajištění udržitelného propojení v Evropě ohledně sítě TEN-T, kterou dne 18.12.2023 přijaly Evropská Rada a Parlament
- se strategií inteligentní a udržitelné mobility (SSMS) (EC COM (2020) 789), která představuje strategický politický rámec, který má zajistit snížení emisí skleníkových plynů požadované v odvětví dopravy do roku 2030 a do roku 2050. Cílem je navrhnout efektivní opatření umožňující reálně splnit závazky ke snižování emisí a ke snižování úmrtnosti na silnicích a podpořit aktivní způsoby dopravy, jako je cyklistika a prostupnost pro chodce

Cílem studie je tak ověřit možnosti a kapacity území pro umísťování staveb veřejné infrastruktury ve vztahu k hodnotám krajiny. Sledovat a vyžadovat koordinovaný přístup při umísťování staveb technické a dopravní infrastruktury a hledat taková řešení, která zajistí hospodárná řešení. Při prověřování využití území zohledňovat urbanizační potenciál významných dopravních staveb s ohledem na budoucí rozvoj území a potřebou **stanovení limitů rozvoje** urbanizované krajiny versus volné krajiny, která se skládá z přírodní, zemědělské, případně lesní a vodohospodářské složky území. Samozřejmou podmínkou (cílem) řešení je potřeba ověřit podmínky území a možnosti navrhovaných staveb pro zajištění eliminace negativních vlivů těchto staveb včetně doplnění možností podmínek pro kompenzace v území.

Cílem studie má být návrh konkrétních opatření, které především:

- Umožní či zjednoduší přechod z osobní na hromadnou dopravu;
- zajistí možnost překladu nákladní dopravy na dráhy, či jiné efektivní nízko či bez – emisní způsoby dopravy;
- Povedou ke snižování hluku v prostředí návrhem konkrétních protihlukových opatření;
- Povedou ke snižování dopravních kongescí a opatření k minimalizaci dopravních nehod na silnicích;
- Umožní dopravní propojení napříč hlavními dopravními koridory v území. Studie prověří a navrhne řešení zlepšení prostupnosti krajiny pro člověka a pro organismy;
- Studie stanoví limity urbanizace území – zejména s ohledem na zastavitelnost logistickými areály a průmyslovými stavbami;
- Prověření vybraných jevů územně analytických podkladů, zejména hodnot území a posouzení podmínek jejich ochrany v analytické části včetně návrhu řešení podmínek jejich ochrany a rozvoje v návrhové části;
- Stanovení a potvrzení prioritních území přírodních a kulturních hodnot určených k ochraně. **Zejména ochrana říční krajiny jako zásadní krajinné infrastruktury** a ochrana kulturní krajiny;
- Zajistit podmínky v území pro řešení případných změn přirozených odtokových linií v krajině;
- Ověření podmínek pro pozemkové úpravy vyvolané dopravními stavbami.



Příloha č. 2: Dopravně urbanistická územní studie VRT Podřipsko – rozsah řešeného území ve Středočeském kraji (viz. usnesení č. 076-06/2024/RK ze dne 8.2.

S pozdravem

Aleš Hrouzek

starosta obce Vražkov

Aleš Hrouzek
2024.04.02 20:34:55
Signer:
CN=Aleš Hrouzek
C=CZ
O=Obec Vražkov
2.5.4.97=NTRCZ-00264644
Public key:
RSA/4096 bits

Obec Židovice

Židovice 78
411 83 Hrobce

Adresát:

Krajský úřad Ústeckého kraje
Velká hradební 3118/48
400 02 Ústí nad Labem-město

V Židovicích dne: 2. 4. 2024

Číslo jednací: KUUK/034069/2024

Věc: Připomínka ke Zprávě o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje, ve znění 1., 2., 3. a 4. aktualizace dle § 42 odst. 1 stavebního zákona

Dobrý den,

V rámci Zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje, ve znění 1., 2., 3. a 4. aktualizace (číslo jednací: KUUK/034069/2024) požadujeme vymezit plochu, ve které ZÚR ÚK uloží prověřit formou územní studie změny ve využití území spojené s umístěním „Terminálu VRT Roudnice nad Labem“. **Území navrhujeme vymezit v rozsahu administrativního území celého ORP Roudnice nad Labem, přičemž ve větší podobnosti je potřeba řešit katastrální území těchto obcí:**

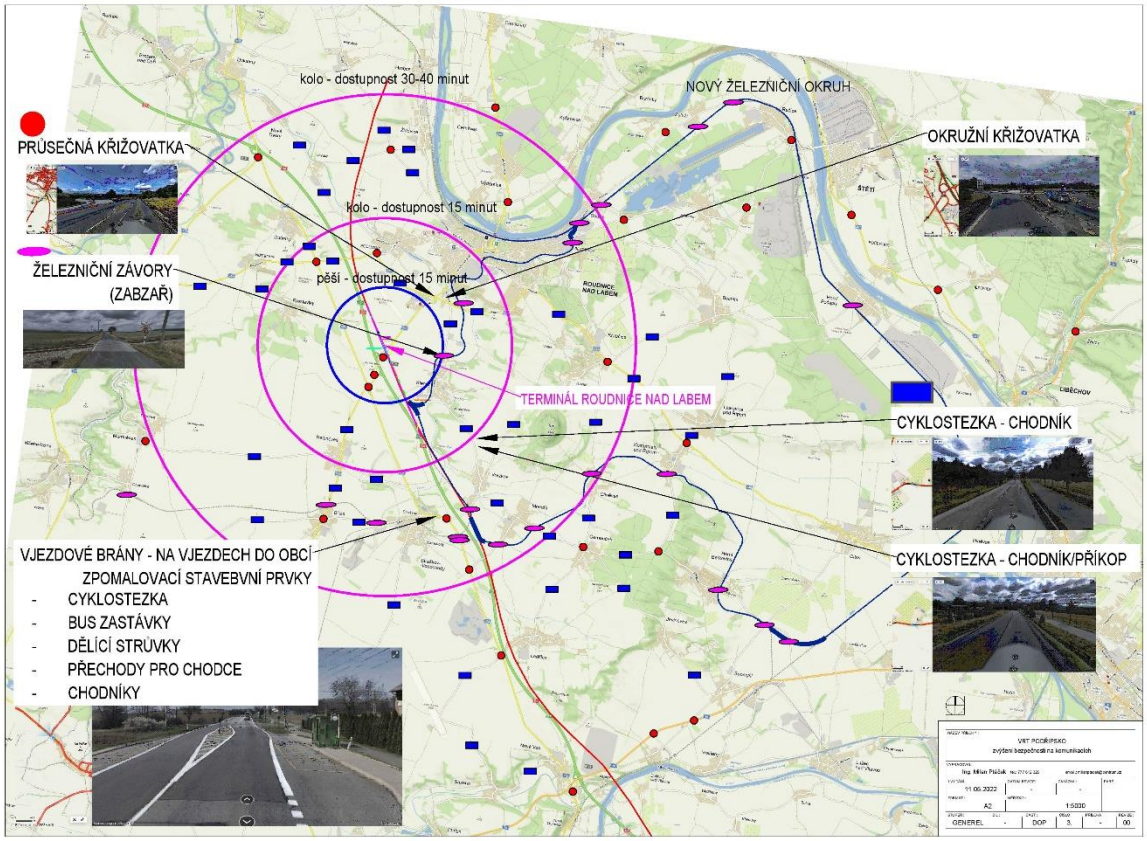
- Bříza, Budyně nad Ohří, Ctiněves, Černouček, Černěves, Dobříň, Dušníky, Hrobce, Kleneč, Krabčice, Mnetěš, Nové Dvory, Přestavlky, Račiněves, Roudnice nad Labem, Straškov-Vodochody, Vědomice, Vražkov, Židovice

Odůvodnění.
Návrh 5. aktualizace ZÚR Ústeckého kraje počítá ve všech prověřovaných variantách s umístěním „Terminálu VRT Roudnice nad Labem“ na rozhraní obcí Vražkov, Kleneč, Přestavlky, Dušníky a Roudnice nad Labem. V souvislosti se zprovozněním VRT, resp. Terminálu a změnou funkce současného nádraží v Roudnici nad Labem – odkud budou veškeré rychlíkové spoje převedeny dle studie proveditelnosti Správy železnic s. o. na nový Terminál VRT - lze očekávat zásadní změnu v osobní i nákladní[1] dopravě s nutnou koordinací ostatních dopravních systémů, zejména v oblasti hromadné a individuální dopravy osob. Současně je třeba počítat se změnou dopravních proudů v okolním „spádovém území Terminálu VRT“, který se stane významným uzlem (dojezd na Praha hl. n. za 19 min – rychleji než mnohých stanic metra v Praze) generujícím nové přepravní směry cílové a zdrojové dopravy.
Úkolem územní studie proto bude prověření:

[1] Počítá se s využitím uvolněné kapacity konvenčních tratí pro nákladní dopravu (v důsledku přechodu osobní dopravy „na VRT“)

- územních nároků spojených s umístěním terminálu a navazujících ploch dopravy, veřejných prostranství a příp. i občanské vybavenosti;
- záměrů na silniční a železniční síti obsažených v platných ZÚR, ÚP dotčených obcí, v ÚAP Ústeckého kraje, resp. v ÚAP SO ORP Roudnice nad Labem a případně dalších záměrů sledovaných správci silniční a železniční sítě (ŘSD, Ústecký kraje, Správou železnic s. o.) z hlediska jejich funkčnosti (významu) v kontextu nového uspořádání přepravních vztahů, včetně návrhů na jejich případnou korekci;
- důsledků pro pěší a nemotorovou dopravu, včetně návrhů na zajištění prostupnosti území.

Součástí územní studie zároveň bude zohlednění limitů a hodnot řešeného území v rámci všech výše uvedených požadavků.



Příloha č. 1 – Terminál Roudnice VRT – Rozsah úpravy-zvýšení-bezpečnosti-na-komunikacích (GENEREL)

Současně je nutné, aby tato územní studie okolí Terminálu Roudnice VRT probíhala v koordinaci s připravovanými územními studiemi ve Středočeském kraji – viz. usnesení č. 076-06/2024/RK ze dne 8.2.2024, zejména pak s:

Dopravně urbanistickou územní studií VRT Podřipsko ve Středočeském kraji a jejími cíli:

Při vymezování ploch pro umísťování staveb veřejné infrastruktury je potřeba důsledně promýšlet potenciální benefity a možnosti využití území, které budování nově umísťovaných staveb pro místní obyvatele zatraktivní. Opatření přitom musí být v souladu se závaznými směrnicemi a nařízeními EU, k jejichž plnění je ČR za vázána, a které umožní čerpání k tomu určených EU fondů, především:

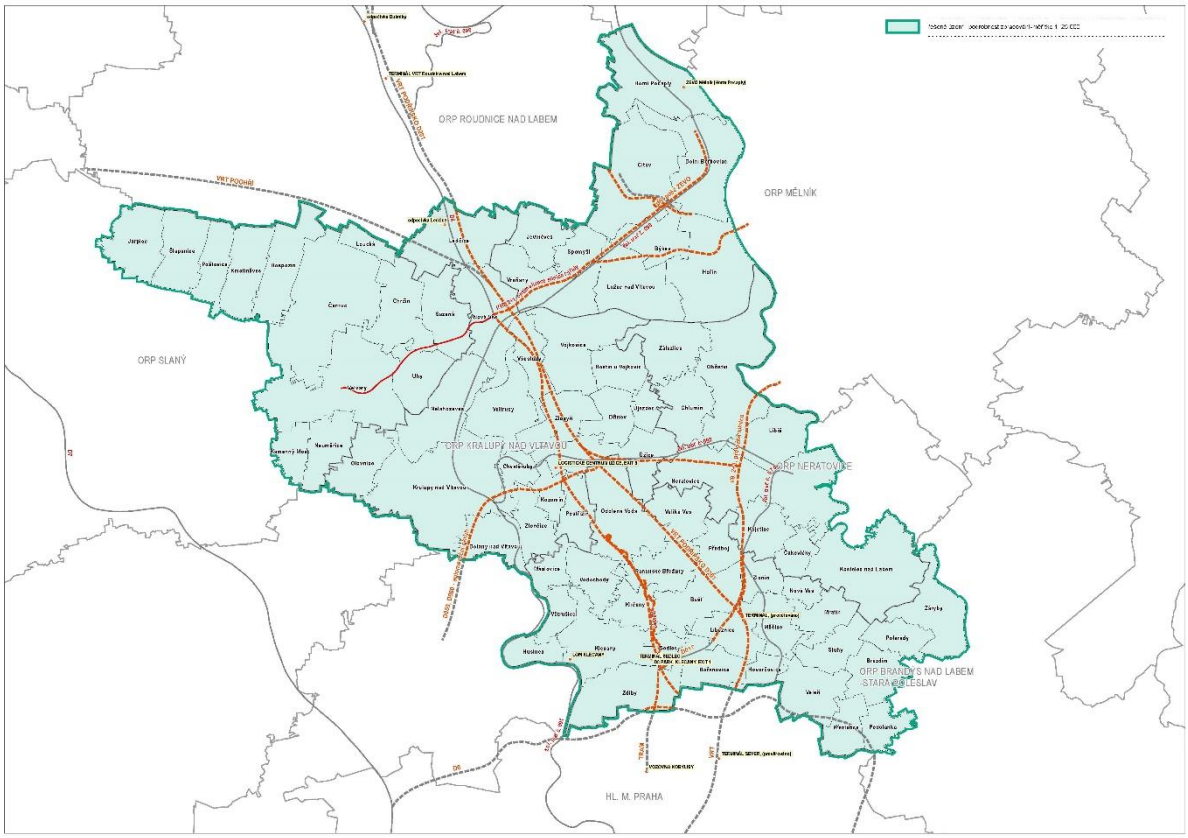
- s přímo aplikovatelným Nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „Nařízení TEN-T“) a Dohodou o zajištění udržitelného propojení v Evropě ohledně sítě TEN-T, kterou dne 18.12.2023 přijaly Evropská Rada a Parlament
- se strategií inteligentní a udržitelné mobility (SSMS) (EC COM (2020) 789), která představuje strategický politický rámec, který má zajistit snížení emisí skleníkových plynů požadované v odvětví dopravy do roku 2030 a do roku 2050. Cílem je navrhnout efektivní opatření umožňující reálně splnit závazky ke snižování emisí a ke snižování úmrtnosti na silnicích a podpořit aktivní způsoby dopravy, jako je cyklistika a prostupnost pro chodce

Cílem studie je tak ověřit možnosti a kapacity území pro umísťování staveb veřejné infrastruktury ve vztahu k hodnotám krajiny. Sledovat a vyžadovat koordinovaný přístup při umísťování staveb technické a dopravní infrastruktury a hledat taková řešení, která zajistí hospodárná řešení. Při prověřování využití území zohledňovat urbanizační potenciál významných dopravních staveb s ohledem na budoucí rozvoj území a potřebou **stanovení limitů rozvoje** urbanizované krajiny versus volné krajiny, která se skládá z přírodní, zemědělské, případně lesní a vodohospodářské složky území. Samozřejmou podmínkou (cílem) řešení je potřeba ověřit podmínky území a možnosti navrhovaných staveb pro zajištění eliminace negativních vlivů těchto staveb včetně doplnění možností podmínek pro kompenzace v území.

Cílem studie má být návrh konkrétních opatření, které především:

- Umožní či zjednoduší přechod z osobní na hromadnou dopravu;
- zajistí možnost překladu nákladní dopravy na dráhy, či jiné efektivní nízko či bez – emisní způsoby dopravy;
- Povedou ke snižování hluku v prostředí návrhem konkrétních protihlukových opatření;
- Povedou ke snižování dopravních kongescí a opatření k minimalizaci dopravních nehod na silnicích;
- Umožní dopravní propojení napříč hlavními dopravními koridory v území. Studie prověří a navrhne řešení zlepšení prostupnosti krajiny pro člověka a pro organismy;
- Studie stanoví limity urbanizace území – zejména s ohledem na zastavitelnost logistickými areály a průmyslovými stavbami;
- Prověření vybraných jevů územně analytických podkladů, zejména hodnot území a posouzení podmínek jejich ochrany v analytické části včetně návrhu řešení podmínek jejich ochrany a rozvoje v návrhové části;

- Stanovení a potvrzení prioritních území přírodních a kulturních hodnot určených k ochraně. **Zejména ochrana říční krajiny jako zásadní krajinné infrastruktury** a ochrana kulturní krajiny;
- Zajistit podmínky v území pro řešení případných změn přirozených odtokových linií v krajině;
- Ověření podmínek pro pozemkové úpravy vyvolané dopravními stavbami.



Příloha č. 2: Dopravně urbanistická územní studie VRT Podřipsko – rozsah řešeného území ve Středočeském kraji (viz. usnesení č. 076-06/2024/RK ze dne 8.2.2024)

S pozdravem,

Ing. Krejný Miloslav - starosta Obce Židovice

+420 602 403 829

starosta@zidovice.cz

Ing. Miloslav Krejný

Digitálně podepsal Ing. Miloslav Krejný
DN: c=CZ, 2.5.4.97=NTRCZ-00526479, o=Obec Židovice, ou=1, cn=Ing. Miloslav Krejný, sn=Krejný, givenName=Miloslav, serialNumber=P60251
Datum: 2024.04.02 14:07:43 +02'00'

OBEC DUŠNÍKY, **DUŠNÍKY 65, 413 01 ROUDNICE N. L.**
TEL.:+420 416 847 001 MOB: 602 656 464 E-MAIL: PODATELNA@DUSNIKY.CZ

IČO: 00263583 **www.dusniky.cz**

Krajský úřad Ústeckého kraje
Odbor územního plánování a stavebního řádu
Velká Hradební 3118/48
400 01 Ústí nad Labem

Dušníky 29. 3. 2024

Připomínka k návrhu Zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje ve znění 1.,2.,3. a 4. aktualizace (vaše s. z. KUUK/034068/2024/2

Obec Dušníky, v souladu s ustanovením § 42 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen stavební zákon), **jakožto dotčená obec uplatňuje k návrhu Zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje ve znění 1.,2.,3. a 4. aktualizace (dále jen ZÚR ÚK) tyto připomínky:**

Nesouhlasíme s vyhodnocením souladu zásad územního rozvoje s územním rozvojovým plánem a politikou územního rozvoje konkrétně s body:
(14) Ve veřejném zájmu chránit a rozvíjet přírodní, civilizační a kulturní hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví. Zachovat ráz jedinečné urbanistické struktury území, struktury osídlení a jedinečné kulturní krajiny, které jsou výrazem identity území, jeho historie a tradice. Tato území mají značnou hodnotu, např. i jako turistické atraktivity. Jejich ochrana by měla být provázána s potřebami ekonomického a sociálního rozvoje v souladu s principy udržitelného rozvoje. V některých případech je nutná cílená ochrana míst zvláštního zájmu, v jiných případech je třeba chránit, respektive obnovit celé krajinné celky. Krajina je živým v čase proměnným celkem, který vyžaduje tvůrčí, avšak citlivý přístup k vyváženému všestrannému rozvoji tak, aby byly zachovány její stěžejní kulturní, přírodní a užitné hodnoty.
Z dokumentace není jasné, jak konkrétně jsou chráněny zájmy týklající se urbanistické struktury území, struktury osídlení a jedinečné kulturní krajiny, naopak se domníváme, že tyto zájmy chráněny nejsou. Dovozujeme tak ze způsobu pořizování aktualizace zásad, která do území krajiny pod horou Říp umožňuje postavit terminál železniční dopravy a zároveň dálniční odpočívku pro kamiony s možnost odstavit 220 kamionů,(v této souvislosti uvádíme, že jsme k projektu dálničních odpočívek „Vyjádření k záměru „D8 odpočívka Dušníky „ podali připomínku /námitku ze dne 9. 1. 2024 pod vaším č. j. KUUK/177190/2023 s odůvodněním, že velikost odpočívky neodpovídá plánu rozvoje odpočívek.

OBEC DUŠNÍKY, DUŠNÍKY 65, 413 01 ROUDNICE N. L.
TEL.:+420 416 847 001 MOB: 602 656 464 E-MAIL: PODATELNA@DUSNIKY.CZ

IČO: 00263583 www.dusniky.cz

(16) Při stanovování způsobu využití území v územně plánovací dokumentaci dávat přednost komplexním řešením před uplatňováním jednostranných hledisek a požadavků, které ve svých důsledcích zhoršují stav i hodnoty území. Vhodná řešení územního rozvoje je zapotřebí hledat ve spolupráci s obyvateli území i s jeho uživateli a v souladu s určením a charakterem oblastí, os, ploch a koridorů vymezených v PÚR.
Domníváme se, že tento bod není naplňován a že je naprosto jednoznačně upřednostňována doprava před dalšími složkami udržitelného života. Navíc dopravní záležitosti jsou řešeny zřejmě velmi nekoordinovaně. Pokud je nám na straně jedné řečeno, že terminál a vysokorychlostní železnice se staví proto, aby nákladní vlaky měly volnější trakce na konvenční železnici, potom není jasné z jakého důvodu je na katastru naší obce budována oboustranná dálniční odpočívka s kapacitou 220 a 220 automobilů přičemž je nutné podotknout, že původní cíl ve schválené studii dálničních odpočívek byl 15 a jednalo se o dálniční odpočívku malou.

(30) Úroveň technické infrastruktury, zejména dodávku vody a zpracování odpadních vod je nutno koncipovat tak, aby splňovala požadavky na vysokou kvalitu života v současnosti i v budoucnosti.
Priorita je naplňována zejména prostřednictvím následujících částí ZÚR ÚK:
Kapitola 1. – Stanovení priorit územního plánování Ústeckého kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území včetně zohlednění priorit stanovených v politice územního rozvoje:
Články [6] Dopravní a technická infrastruktura – odstavce (30) a (31).
Kapitola 4. – Zpřesnění vymezení ploch a koridorů vymezených v PÚR a vymezení ploch a koridorů nadmístního významu, včetně ploch a koridorů veřejné infrastruktury, ÚSES a územních rezerv, u ploch územních rezerv stanovení využití, které má být prověřen a kapitola 7. – Vymezení VPS, VPO, staveb a opatření k zajišťování obrany a bezpečností státu a vymezených asanačních území, pro které lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit:
ZUR ÚK vymezují konkrétní záměry nadmístního významu na zdokonalení systému odkanalizování a čištění odpadních vod a zásobování vodou.
Domníváme se, že v Zásadách ÚR ÚK by mělo být řešeno rozšíření ČOV Vědomice a zkapacitnění přívodního vodovodního řadu. V naší obci není možné se již několik let připojit na vodovodní řad a kanalizační stoku.

Nové požadavky na aktualizaci ZÚR ÚK, vyplývající z ÚAP ÚK, které nejsou v ZÚR dosud řešeny
(s36) odpočívky (Chomutov, Podbořany, Louny, Most, Bílina, Ústí nad Labem, Teplice, Roudnice nad Labem)
Prověřit vymezení vybraných odpočívek na silnicích prvních tříd a dálnicích dle podkladů Ředitelství silnic a dálnic ČR….. **nesouhlasíme s vymezením dálniční odpočívky Dušníky – Podlusky s kapacitou 220 automobilů, v této souvislosti je nutné podotknout, že v rámci změny č. 5 ÚP Dušníky vzneslo MD požadavek na zapracování dálničních odpočívek do našeho územního plánu dle studie dálničních odpočívek. Tomuto požadavku naše obec velmi ráda vyhověla, protože chápeme problematiku odstavených kamionů na dálničních sjezdech dálnice D8. S kapacitou odpočívek 220 automobilů, vybudováním bistra, ale nesouhlasíme, tento záměr je v rozporu se studii a není koncepční.**

Ing. Eva Matoušková Meisnerová
starostka obce

[redacted]

Obec Dušníky
Dušníky č. p. 65
413 01 Roudnice nad Labem
IČO: 00263583

OBEC DUŠNÍKY, DUŠNÍKY 65, 413 01 ROUDNICE N. L.
TEL.:+420 416 847 001 MOB: 602 656 464 E-MAIL: PODATELNA@DUSNIKY.CZ
IČO: 00263583 www.dusniky.cz

Krajský úřad Ústeckého kraje
Odbor územního plánování a stavebního řádu
Velká Hradební 3118/48
400 01 Ústí nad Labem

Dušníky 29. 3. 2024

Připomínka ke Zprávě o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje, ve znění 1., 2., 3. a 4. aktualizace dle § 42 odst. 1 stavebního zákona

V rámci Zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje, ve znění 1., 2., 3. a 4. aktualizace (číslo jednací: KUUK/034069/2024) požadujeme vymezit plochu, ve které ZÚR ÚK uloží prověřit formou územní studie změny ve využití území spojené s umístěním „Terminálu VRT Roudnice nad Labem". **Území navrhujeme vymezit v rozsahu administrativního území celého ORP Roudnice nad Labem, přičemž ve větší podobnosti je potřeba řešit katastrální území těchto obcí:**

- Bříza, Budyně nad Ohří, Ctiněves, Černouček, Černěves, Dobříň, Dušníky, Hrobce, Kleneč, Krabčice, Mnetěš, Nové Dvory, Přestavlky, Račiněves, Roudnice nad Labem, Straškov-Vodochody, Vědomice, Vražkov, Židovice

Odůvodnění.

Návrh 5. aktualizace ZÚR Ústeckého kraje počítá ve všech prověřovaných variantách s umístěním „Terminálu VRT Roudnice nad Labem" na rozhraní obcí Vražkov, Kleneč, Přestavlky, Dušníky a Roudnice nad Labem. V souvislosti se zprovozněním VRT, resp. Terminálu a změnou funkce současného nádraží v Roudnici nad Labem – odkud budou veškeré rychlíkové spoje převedeny dle studie proveditelnosti Správy železnic s. o. na nový Terminál VRT - lze očekávat zásadní změnu v osobní i nákladní[1] dopravě s nutnou koordinací ostatních dopravních systémů, zejména v oblasti hromadné a individuální dopravy osob. Současně je třeba počítat se změnou dopravních proudů v okolním „spádovém území Terminálu VRT", který se stane významným uzlem (dojezd na Praha hl. n. za 19 min – rychleji než mnohých stanic metra v Praze) generujícím nové přepravní směry cílové a zdrojové dopravy.

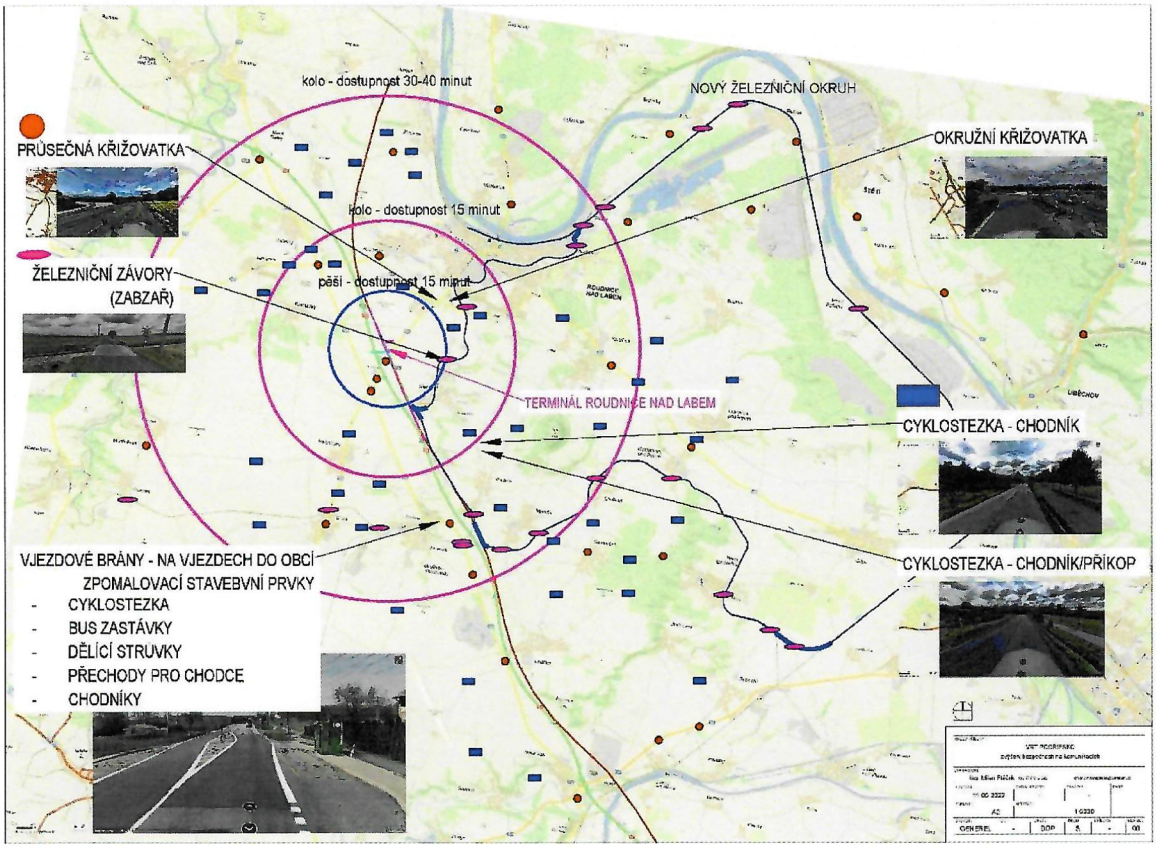
Úkolem územní studie proto bude prověření:

- územních nároků spojených s umístěním terminálu a navazujících ploch dopravy, veřejných prostranství a příp. i občanské vybavenosti;

[1] Počítá se s využitím uvolněné kapacity konvenčních tratí pro nákladní dopravu (v důsledku přechodu osobní dopravy „na VRT")

- záměrů na silniční a železniční síti obsažených v platných ZÚR, ÚP dotčených obcí, v ÚAP Ústeckého kraje, resp. v ÚAP SO ORP Roudnice nad Labem a případně dalších záměrů sledovaných správci silniční a železniční sítě (ŘSD, Ústecký kraje, Správou železnic s. o.) z hlediska jejich funkčnosti (významu) v kontextu nového uspořádání přepravních vztahů, včetně návrhů na jejich případnou korekci;
- důsledků pro pěší a nemotorovou dopravu, včetně návrhů na zajištění prostupnosti území.

Součástí územní studie zároveň bude zohlednění limitů a hodnot řešeného území v rámci všech výše uvedených požadavků.



Příloha č. 1 – Terminál Roudnice VRT – Rozsah úpravy-zvýšení-bezpečnosti-na-komunikacích (GENEREL)

Současně je nutné, aby tato územní studie okolí Terminálu Roudnice VRT probíhala v koordinaci s připravovanými územními studiemi ve Středočeském kraji – viz. usnesení č. 076-06/2024/RK ze dne 8.2.2024, zejména pak s:

Dopravně urbanistickou územní studií VRT Podřipsko ve Středočeském kraji a jejími cíli:

Při vymezování ploch pro umísťování staveb veřejné infrastruktury je potřeba důsledně promýšlet potenciální benefity a možnosti využití území, které budování nově umísťovaných staveb pro místní obyvatele zatraktivní. Opatření přitom musí být v souladu se závaznými směrnicemi a nařízeními EU, k jejichž plnění je ČR za vázána, a které umožní čerpání k tomu určených EU fondů, především:

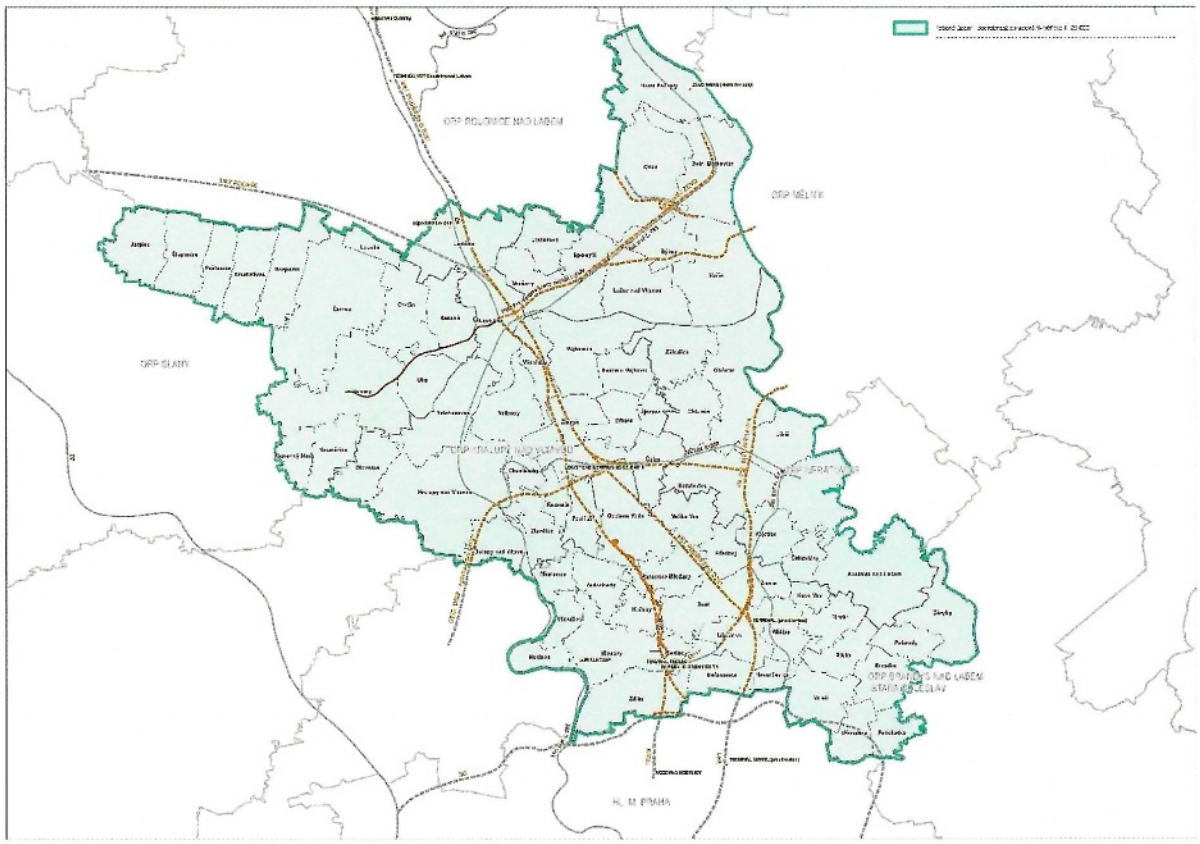
- s přímo aplikovatelným Nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „Nařízení TEN-T“) a Dohodou
- o zajištění udržitelného propojení v Evropě ohledně sítě TEN-T, kterou dne 18.12.2023 přijaly Evropská Rada a Parlament
- se strategií inteligentní a udržitelné mobility (SSMS) (EC COM (2020) 789), která představuje strategický politický rámec, který má zajistit snížení emisí skleníkových plynů požadované v odvětví dopravy do roku 2030 a do roku 2050. Cílem je navrhnout efektivní opatření umožňující reálně splnit závazky ke snižování emisí a ke snižování úmrtnosti na silnicích a podpořit aktivní způsoby dopravy, jako je cyklistika a prostupnost pro chodce

Cílem studie je tak ověřit možnosti a kapacity území pro umísťování staveb veřejné infrastruktury ve vztahu k hodnotám krajiny. Sledovat a vyžadovat koordinovaný přístup při umísťování staveb technické a dopravní infrastruktury a hledat taková řešení, která zajistí hospodárná řešení. Při prověřování využití území zohledňovat urbanizační potenciál významných dopravních staveb s ohledem na budoucí rozvoj území a potřebou **stanovení limitů rozvoje** urbanizované krajiny versus volné krajiny, která se skládá z přírodní, zemědělské, případně lesní a vodohospodářské složky území. Samozřejmou podmínkou (cílem) řešení je potřeba ověřit podmínky území a možnosti navrhovaných staveb pro zajištění eliminace negativních vlivů těchto staveb včetně doplnění možností podmínek pro kompenzace v území.

Cílem studie má být návrh konkrétních opatření, které především:

- Umožní či zjednoduší přechod z osobní na hromadnou dopravu;
- Zajistí možnost překladu nákladní dopravy na dráhy, či jiné efektivní nízko či bez – emisní způsoby dopravy;
- Povedou ke snižování hluku v prostředí návrhem konkrétních protihlukových opatření;
- Povedou ke snižování dopravních kongescí a opatření k minimalizaci dopravních nehod na silnicích;
- Umožní dopravní propojení napříč hlavními dopravními koridory v území. Studie prověří a navrhne řešení zlepšení prostupnosti krajiny pro člověka a pro organismy;
- Studie stanoví limity urbanizace území – zejména s ohledem na zastavitelnost logistickými areály a průmyslovými stavbami;

- Prověření vybraných jevů územně analytických podkladů, zejména hodnot území a posouzení podmínek jejich ochrany v analytické části včetně návrhu řešení podmínek jejich ochrany a rozvoje v návrhové části;
- Stanovení a potvrzení prioritních území přírodních a kulturních hodnot určených k ochraně. **Zejména ochrana říční krajiny jako zásadní krajinné infrastruktury** a ochrana kulturní krajiny;
- Zajistit podmínky v území pro řešení případných změn přirozených odtokových linií v krajině;
- Ověření podmínek pro pozemkové úpravy vyvolané dopravními stavbami.



Příloha č. 2: Dopravně urbanistická územní studie VRT Podřipsko – rozsah řešeného území ve Středočeském kraji (viz. usnesení č. 076-06/2024/RK ze dne 8.2.2024)

Ing. Eva Matoušková Meisnerová

starostka obce

Obec Dušníky
Dušníky č. p. 65
413 01 Roudnice nad Labem
IČO: 00263583

[redacted]

Město Roudnice nad Labem

Odbor místního hospodářství

Karlovo náměstí 21, 413 01 Roudnice nad Labem

Vyřizuje: Robert Mann, DiS.
Tel.: 416 850 126
Fax: 416 850 171
E-mail: rmann@roudnicenl.cz

Vaše značka:
Naše značka: MURCE/15214/2024
Spisová zn.:
Datum: 2.4.2024

Krajský úřad Ústeckého kraje

Odbor územního plánování

a stavebního řádu

Velká Hradební 3118/48

400 01 Ústí nad Labem

Připomínka k návrhu Zprávy o uplatňování Zásad územního

rozvoje Ústeckého kraje ve znění 1.,2.,3. a 4. aktualizace

Město Roudnice nad Labem, v souladu s ustanovením § 42 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen stavební zákon) a v souladu s usnesením RM 144/2024 ze dne 27.3.2024, **jakožto dotčená obec uplatňuje k návrhu Zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje ve znění 1.,2.,3. a 4. aktualizace (dále jen ZÚR ÚK) tyto připomínky:**

V kapitole ÚVOD je popisován současný stav aktualizací ZUR ÚK, Města Roudnice se dotýká aktualizace č.5, ke které Město Roudnice nad Labem podalo námitku dopisem č.j. MURCE/ 4812/2023 ze dne 30.1.2023 zejména v těchto bodech:

Město namítá, že vymezení koridoru VRT/RS 4 v 5. aZÚR ÚK jako pouhého koridoru o šíři 200m obchází povinnost celostního posouzení vlivů záměru VRT/RS 4 **jako celku včetně vybudování terminálu** pro osobní přepravu respektive přepravu RS, která je specifikována jako osobní přeprava a **navazujících území a dopravních souvislostí.**
Město namítá, že vymezení VRT/RS 4 v 5. aZÚR ÚK znemožní **posouzení VRT/RS 4 jako celku včetně synergických a kumulativních vlivů** při přípravě územně plánovací dokumentace.
Město nesouhlasí s vymezením koridoru VRT/RS 4 dle 5. aZÚR ÚK **bez řešení územních a dopravních souvislostí v území z důvodu nepřiměřeného navýšení hlukové zátěže** pro jeho obyvatele. Posouzení VVURÚ je v tomto směru nedostatečné.
Město namítá, že VRT/RS 4 dle návrhu 5. aZÚR ÚK **způsobí nepřípustnou fragmentaci a neprostupnost krajiny** a posouzení VVURÚ je v tomto směru nedostatečné.
Město **nesouhlasí s vymezením koridoru VRT/RS 4 a Terminálu VRT Roudnice nad Labem, tak jak je obsažen v 5.aZÚR ÚK, tedy bez patřičného řešení navazující dopravní infrastruktury a zejména pak bez řešení navazujících ploch v okolí terminálu.** Takto nedostatečné vymezení koridoru bez jasně daných pravidel sekundárně nepřiměřeně omezuje a znemožňuje rozvoj území města.

V kapitole A) Vyhodnocení Zásad pro uplatňování zásad územního rozvoje) bod 4 „Zpřesnění a vymezení plochy a koridorů vymezených v PÚR 2008 a vymezení ploch a koridorů nadmístního významu, ovlivňujících území více obcí včetně ploch a koridorů veřejné infrastruktury a ÚSES a územních rezerv“, podkapitoly plochy a koridory dopravní infrastruktury republikového významu - železniční doprava **se zpráva omezuje na pouhé konstatování vůči VRT -ZR1 ve smyslu vypuštění územní rezervy a vymezení koridoru v nové trase. Považovali bychom za relevantní, kdyby v tomto bodě bylo uvedeno, že Město Roudnice nad Labem nesouhlasí s vymezením koridoru VRT/RS 4 a Terminálu VRT Roudnice nad Labem, tak jak je obsažen v 5.aZÚR ÚK**, tedy bez patřičného řešení navazující dopravní infrastruktury a zejména pak bez řešení navazujících ploch v okolí terminálu. Takto nedostatečné vymezení koridoru bez jasně daných pravidel sekundárně nepřiměřeně omezuje a znemožňuje rozvoj území města. Chápeme, že nejsme oprávněný investor jako kupříkladu ŘSD, které se vyjádřilo ke změně textace u silnice 1/15 Litoměřice východní obchvat (pro úplnost tento záměr se nenachází na území našeho města) a přesto se k němu jakožto k nové informaci chceme vyjádřit. Dle zprávy o uplatňování se dočítáme, že je požadována úprava koridoru umožňující výstavbu nového přemostění východně od Litoměřic. Jak dalece východně od Litoměřic a jak tento záměr ovlivní vybudování západního obchvatu s mostem přes Labe na komunikaci II/240 není ze Zprávy o uplatňování jasné a **Zpráva se vzájemnou synergii těchto staveb vůbec nezabývá. Přitom řešení dopravy ve vztahu Terminál a přemostění Labe je pro rozvoj obou měst zásadní.** Pro Město Roudnice nad Labem o to víc, že na sjezdu z dálnice D8 vzniká dopravní uzel terminál VRT s plánovanými 3000 parkovacími místy, letiště Roudnice nad Labem, dálnice a komunikace II. třídy směr Litoměřice/Česká Lípa a Slaný a nelze ani opomenout napojení na město Štětí případně Horní Počaply s nově plánovanou spalovnou tuhého komunálního odpadu. Tyto všechny nové dopady město vnímá a reaguje na ně i svým návrhem dopravního napojení jako je např. komunikace „Nová Okružní“, která propojuje místní část Hracholusky s obchvatem i budoucím mostem a budoucím terminálem, proto je pro nás tolik zásadní i nadmístní řešení dopravních vazeb, všech druhů dopravy.
Problematika VRT je znovu citována v kapitole B) Problémy k řešení v zásadách územního rozvoje vyplývající z územně analytických podkladů, ale pouze s odkazem, že tato problematika je v řešení, což pokládáme ve Zprávě o uplatňování rozvojového dokumentu, jakým jsou Zásady územního rozvoje, za naprosto nedostatečné.

Obdobným způsobem jsou zde řešeny i dálniční odpočívky na dálnici D8, ve zprávě je pouze uvedeno, že požadavek je uveden v kapitole F, kde je pouze uvedeno, že jde o „Prověření vymezení vybraných odpočívek na silnicích prvních tříd a dálnicích dle podkladů Ředitelství silnic a dálnic ČR“ Z výše uvedeného není zřejmé, zda oprávněný investor požádal o aktualizaci ZUR ÚK a zpráva opět nepoukazuje na vzájemné synergie všech kumulujících se vlivů na území Litoměřicka a Roudnicka. Není ani zřejmé, zda se jedná o záměr, který vychází ze studii státu apod. Není zde brán žádný zřetel na zvyšující se dopravní zátěž. Je naprosto zarážející, že Zpráva o uplatňování se v žádné ze svých kapitol nepozastavuje nad výjimečnou situací, která se v našem městě a jeho okolí odehrává. Zvyšuje se zde dopravní, ale i rekreační potenciál, což je také uvedeno v Zásadách bod bodem V4 vybudování národního olympijského centra v Račicích a ve Štětí, byť tato sídla nejsou součástí našeho ORP, dopravní obslužnost je zejména u Račic řešena právě sjezdem z dálnice D8.

Ve zprávě o uplatňování je pod vodním hospodářstvím - odkanalizování a čištění odpadních vod uveden bod V4 napojení obce Dobříň na ČOV Roudnice nad Labem, v této souvislosti uvádíme, že ČOV Roudnice nad Labem (umístěná na katastru obce Vědomice) má plnou kapacitu tj. Stop stav, momentální na ní nelze připojovat žádné nové stavby a jedná se o

rozšíření mimo plochy vymezené Územním plánem Vědomice. Dále uvádíme, že obec Dobříň má zbudovanou vlastní ČOV.

K podkapitole „Plochy a koridory technické infrastruktury“ - Plochy pro těžbu nerostných surovin nadmístního významu požadujeme **uvést způsob řešení a posouzení problematiky těžby**, která z hlediska širších vztahů přesahuje hranice správního obvodu naší obce s rozšířenou působností (ORP), a která se dotýká ORP Litoměřice a ORP Lovosice. Vzhledem k této skutečnosti a s ohledem na dosud známé záměry těžby se domníváme, že **bude nutno komplexně posoudit účinky vyvolané těžbou, jejím technickým zajištěním a zejména pak následnou rekultivací**. Dále se domníváme, že plochy nadmístního významu určené k těžbě je nutné jednoznačně rozlišovat od ploch vymezených příslušným orgánem státní správy na základě předpisů horního práva (zákon č. 44/1988 Sb., ve znění pozdějších předpisů) a to zejména s ohledem na udržitelný rozvoj území. O závažnosti celé problematiky svědčí i skutečnost, že již v průběhu prací na předchozí územně plánovací dokumentaci kraje – územním plánu Velkého územního celku (ÚP VÚC) Ústeckého kraje byla této problematice věnována značná pozornost, která vedla ke zpracování samostatné studie „Stanovení limitů těžby štěrkopísků na Litoměřicku“. Těžba štěrkopísků zde byla zařazena mezi limity využití území nadmístního významu a vyplývaly z ní mimo jiné i tyto závěry, citujeme : *„Za zvláště exponovanou oblast pro těžbu štěrkopísku lze pokládat Litoměřicko, kde s ohledem na četnost ložisek a těžebních záměrů ve vztahu ke stávajícím územním limitům a územnímu rozvoji hrozí potenciální územní střety. Až do zpracování studie limitů těžby štěrkopísků v oblasti Litoměřicka a zohlednění jejich výsledků v ÚP VÚC Ústeckého kraje se další těžba nenavrhuje.“* Vzhledem k nabytí účinnosti nového stavebního zákona již tato dokumentace nemohla být dokončena, ale s ohledem na závažnost celé problematiky jsme předpokládali, že se z výsledků a zejména pak připomínek podaných k této studii v rámci jejího projednávání se bude vycházet v průběhu prací na Návrzích zpráv o uplatňování ZÚR ÚK z jejích závěrů a z podaných připomínek. Nezanedbatelným problémem v případě posuzování těžby na jednotlivých ložiscích by měla být také skutečnost, že v drtivé většině případů, vzhledem k vysoké hladině spodní vody v předmětném území, bude v rámci rekultivací docházet ke vzniku vodních ploch v řádech desítek a stovek hektarů a k nevratné likvidaci kvalitního zemědělského půdního fondu v oblasti úrodného Polabí s bonitně půdními jednotkami nejvyšší třídy ochrany.

S výstavbou terminálu a vysokorychlostní trati dostává tato problematika nový rozměr, proto **požadujeme, aby ZÚR ÚK určila strategii a základní podmínky pro těžbu štěrkopísků a na základě výsledků požadujeme zvážit případné vyhlášení „Litoměřicka“ za specifickou oblast v těžbě štěrkopísků, vymezenou správními obvody ORP Roudnice nad Labem, Litoměřice a Lovosice obdobně jako je specifickou oblastí Mostecko.** Domníváme se, že vyšší ochranou obdobnou jako např. u specifické oblasti SOB5 Mostecko nebo zpracováním podrobnějších podkladů by bylo možné lépe vyhodnotit celkový dopad těžby štěrkopísků na Litoměřicku a následných rekultivací ve vztahu k územnímu rozvoji.

V kapitole C) Vyhodnocení souladu zásad územního rozvoje s územním rozvojovým plánem a politikou územního rozvoje

Nesouhlasíme s vyhodnocením priority 14
(14) Ve veřejném zájmu chránit a rozvíjet přírodní, civilizační a kulturní hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví. Zachovat ráz jedinečné urbanistické struktury území, struktury osídlení a jedinečné kulturní krajiny, které jsou výrazem identity území, jeho historie a tradice. Tato území mají značnou hodnotu, např. i jako turistické atraktivity. Jejich ochrana by měla být provázána s potřebami ekonomického a sociálního rozvoje v souladu s principy udržitelného rozvoje. V některých případech je nutná cílená ochrana míst zvláštního zájmu, v jiných případech je třeba chránit, respektive obnovit celé krajinné celky. Krajina je živým v čase proměnným celkem, který vyžaduje tvůrčí, avšak citlivý přístup k vyváženému všestrannému rozvoji tak, aby byly zachovány její stěžejní kulturní, přírodní a užitné hodnoty.

Jak již bylo řečeno výše vymezením a následnou výstavbou vysokorychlostní železnice, stejně jako otvírkou těžeben štěrkopísků a jejich následnou rekultivací převážně formou písníků dojde ke změně kulturních i civilizačních hodnot v území. Zpráva tento fakt zcela pomíjí stejně jako zachování udržitelného rozvoje v území.

(16) Při stanovování způsobu využití území v územně plánovací dokumentaci dávat přednost komplexním řešením před uplatňováním jednostranných hledisek a požadavků, které ve svých důsledcích zhoršují stav i hodnoty území. Vhodná řešení územního rozvoje je zapotřebí hledat ve spolupráci s obyvateli území i s jeho uživateli a v souladu s určením a charakterem oblastí, os, ploch a koridorů vymezených v PÚR.

K této prioritě dodáváme, že bychom za komplexní řešení považovali vyřešení celé problematiky okolí VRT a terminálu a to včetně vymezení lokality nadmístního významu, tak aby bylo zcela jednoznačné, co je či není možné v okolí terminálu realizovat. Zásady územního rozvoje ve své aktualizaci č.5 tuto problematiku vůbec neřeší a nechávají zcela na jednotlivých obcích, aby řešily možnou zástavbu v okolí terminálu podle svých vlastních priorit. Domníváme se , že toto řešení je velmi špatné, problematika terminálu a jeho okolí má být řešena jako lokalita nadmístního charakteru a to i se všemi vazbami a vlivy, ať pozitivními či negativními, na okolí.

Domníváme se, že Zásady územního rozvoje vůbec nenaplňují svojí koordinační roli v území a tudíž neplní ani úkoly, cíle a priority Politiky územního rozvoje.

K jednotlivým bodům priorit a úkolů máme následující připomínky:

(29) Zvláštní pozornost věnovat návaznosti různých druhů dopravy. Vytvářet územní podmínky pro upřednostňování veřejné hromadné, cyklistické a pěší dopravy. S ohledem na to vymezovat plochy a koridory nezbytné pro efektivní integrované systémy veřejné dopravy nebo městskou hromadnou dopravu, umožňující účelné propojení ploch bydlení, ploch rekreace, občanského vybavení, veřejných prostranství, výroby a dalších ploch, s požadavky na kvalitní životní prostředí. Vytvářet tak podmínky pro rozvoj účinného a dostupného systému, který bude

poskytovat obyvatelům rovné možnosti mobility a dosažitelnosti v území. S ohledem na to vytvářet podmínky pro vybudování a užívání vhodné sítě pěších a cyklistických cest, včetně doprovodné zeleně v místech, kde je to vhodné.

Tento úkol je vypořádán takto:

Priorita je naplňována zejména prostřednictvím následujících částí ZÚR ÚK:

Kapitola 1. – Stanovení priorit územního plánování Ústeckého kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území včetně zohlednění priorit stanovených v politice územního rozvoje:

Články [5] Rozvojové oblasti osy, specifické oblasti – odstavec (15), [6] Dopravní a technická infrastruktura – úkoly pro územní plánování týkajících se dostupnosti území zlepšením vnitrokrajské provázanosti, vazeb k okolním krajům a přeshraničních vazeb, [7] Sídelní soustava a rekreace – odstavec (37) a (38).

Kapitola 2. – Zpřesnění vymezení rozvojových oblastí a rozvojových os vymezených v PÚR a vymezení oblastí se zvýšenými požadavky na změny v území, které svým významem přesahují území více obcí (nadmístní rozvojové oblasti a nadmístní rozvojové osy).

V této souvislosti se tedy ptáme, proč ve vztahu k terminálu VRT dnešní územní rezervě pro tuto stavbu a k budoucímu koridoru, do kterého je umístěna, nejsou jasně specifikovány nadmístní požadavky např. že podmínkou pro zprovoznění terminálu je zpřístupnění pravobřežní aglomerace novým mostem, že v okolí terminálu mohou být umísťovány pouze určité druhy staveb a bude stanovena jejich základní výšková a prostorová regulace s ohledem na měřítko Zásad. V této souvislosti je nezbytné uvést, že dojde k fragmentaci krajiny a k znehodnocení pohledů na NKP Hora Říp.

(30) Úroveň technické infrastruktury, zejména dodávku vody a zpracování odpadních vod je nutno koncipovat tak, aby splňovala požadavky na vysokou kvalitu života v současnosti i v budoucnosti.

Priorita je naplňována zejména prostřednictvím následujících částí ZÚR ÚK:

Kapitola 1. – Stanovení priorit územního plánování Ústeckého kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území včetně zohlednění priorit stanovených v politice územního rozvoje:

Články [6] Dopravní a technická infrastruktura – odstavce (30) a (31).

Kapitola 4. – Zpřesnění vymezení ploch a koridorů vymezených v PÚR a vymezení ploch a koridorů nadmístního významu, včetně ploch a koridorů veřejné infrastruktury, ÚSES a územních rezerv, u ploch územních rezerv stanovení využití, které má být prověřen a kapitola 7. – Vymezení VPS, VPO, staveb a opatření k zajišťování obrany a bezpečností státu a vymezených asanačních území, pro které lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit:

ZUR ÚK vymezují konkrétní záměry nadmístního významu na zdokonalení systému odkanalizování a čištění odpadních vod a zásobování vodou.

Konkrétní záměr na rozšíření ČOV na katastru obce Vědomice, kam je odkanalizována značná část Roudnicka včetně samotného Města Roudnice nad Labem v dokumentaci není řešena.

Obdobně se dokumentace vůbec nezabývá nedostatečnou kapacitou pitné vody jak v části Města – Podlusky, tak i v okolních obcích, kdy např. v Dušníkách či v Nových Dvorech nebo Přestavlkách není možné napojit na veřejný vodovod žádné nové odběrné místo s ohledem na kapacitu přívodního vodovodu.

(53) OS2 Rozvojová osa Praha–Ústí nad Labem–hranice ČR/Německo (–Dresden) - ZÚR ÚK zpřesňují vymezení rozvojové osy republikového významu OS2 Rozvojová osa Praha – Ústí nad Labem – hranice ČR/Německo (- Dresden), vymezené v PÚR na území Ústeckého kraje mimo OB6 územím ORP: Roudnice nad Labem, Litoměřice, Lovosice.

Naše město je součástí rozvojové osy OS2, domníváme se, že s ohledem na nový záměr v území tj. návrh koridoru pro VRT a vybudování terminálu by v této rozvojové ploše mělo dojít k jasnému specifikování zásad jejího rozvoje.

(83a) ŽD1 - RS4 - úsek (Dresden–) hranice Německo/ČR – Lovosice/Litoměřice – Praha

V současné době probíhá pořizování 5. aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje, jejímž předmětem je vymezení koridoru 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 zrušení koridoru územní rezervy VRT-ZR1 vysokorychlostní tratě v úseku státní hranice SRN/ČR – Ústí nad Labem – Lovosice – Roudnice nad Labem – hranice ÚK.

ZÚR ÚK jsou v souladu s PÚR.

K tomuto bodu znovu uvádíme, že pakliže má být vybudován terminál s 3000 parkovacími místy, je nezbytné reagovat adekvátním dopravním napojením. Město Roudnice nad Labem bude zatíženo dopravou, která bude sekundárním projevem nového železničního propojení Praha -Ústí nad Labem- Drážďany, 5.aktualizace tento fakt neřeší a ani ve Zprávě není reagováno na novou dopravní stavbu a změnu dopravních toků v území.

(130) Veřejné terminály a přístavy s vazbou na logistická centra (dále VTP)

Na základě stanoveného úkolu pro územní plánování v PÚR byla ve spolupráci s Ministerstvem dopravy ČR a ŘVC ČR prověřena možnost vymezení příslušných ploch pro vnitrozemské říční přístavy v Děčíně, Ústí nad Labem, Lovosicích.

Byť v tomto bodě není Město Roudnice nad Labem přímo vyjmenováno, přesto se domníváme, že touto zavádějící prezentací úkolu mohou investoři dojít k závěru, že prioritou státu je v návaznosti na veřejný terminál (kterým je jistě i železniční terminál) budovat logistická centra.

Domníváme se, že tento bod by měl být prezentován naprosto jednoznačně, tak aby bylo zcela zřejmé, že zájmem státu není v okolí terminálu Roudnice nad Labem vybudovat logistické centrum.

Ke kapitole F) Požadavky na zpracování aktualizace zásad územního rozvoje a na vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, je-li vyžadováno, nebo požadavky na zpracování nových zásad územního rozvoje a na vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území

Konkrétní požadavky na zpracování aktualizace ZÚR ÚK

Zpřesnění vymezení rozvojových oblastí a rozvojových os vymezených v PÚR a vymezení oblastí se zvýšenými požadavky na změny v území, které svým významem přesahují území více obcí (nadmístní rozvojové oblasti a nadmístní rozvojové osy):

Prověřit, popř. revidovat, vymezení rozvojových oblastí a os dle PÚR a nadmístního významu na základě výsledků aktualizace PÚR pořizované na základě zprávy o uplatňování PÚR.

Požadujeme specifikovat požadavky pro rozvojovou osu OS2.

Zpřesnění vymezení specifických oblastí vymezených v PÚR a vymezení dalších specifických oblastí nadmístního významu:

Prověřit, popř. revidovat, vymezení specifických oblastí dle PÚR a nadmístního významu na základě výsledků aktualizace PÚR ČR pořizované na základě zprávy o uplatňování PÚR.
Požadujeme zapracovat specifickou oblast Litoměřicko s ohledem na těžbu štěrkopísků.

Zpřesnit a vymezit specifickou oblast SOB9 – Specifická oblast, ve které se projevuje aktuální problém ohrožení území suchem.

Pokud nebude vymezena specifická oblast ovlivněná těžbou štěrkopísků potom požadujeme zapracovat možnosti otvírek jednotlivých ložisek a jejich rekultivace do ZUR ÚK .

Zpřesnění vymezení ploch a koridorů vymezených v PÚR a vymezení ploch a koridorů nadmístního významu, včetně ploch a koridorů veřejné infrastruktury, ÚSES a územních rezerv, u ploch územních rezerv stanovení využití, které má být prověřeno.
Požadujeme prověřit RBC Opukové stráně, toto biocentrum je nevhodně vymezeno na plochách intenzivně obdělávané zemědělské půdy, část na opukových skálách nad tratí je součástí koridoru pro optimalizace železnice a tato část je majetkově i Správy železnic, část na zemědělské půdě se zase kříží s navrhovanou dopravní stavbou nadmístního významu - obchvatem města Roudnice nad Labem a Vědomic. Cenná část biocentra jsou přitom již zmíněné opukové skály nad samotnou železnicí a nikoliv zemědělská půda na tyto skály navazující.

Silniční doprava republikového významu:

b – II/246 koridor silnice nadmístního významu II/246 Roudnice nad Labem, jihovýchodní obchvat**.**

Souhlasíme a potvrzujeme, že tato část obchvatu je již zrealizovaná.

Vodní hospodářství – zásobování vodou.

V4 – koridor napojení obce Dobříň na ČOV Roudnice nad Labem.

Upozorňujeme na nedostatečnou kapacitu stávající ČOV ve Vědomicích (ČOV Roudnice nad Labem) a dále upozorňujeme, že obec Dobříň má vybudovanou svojí ČOV.

Nové požadavky na aktualizaci ZÚR ÚK, vyplývající z ÚAP ÚK, které nejsou v ZÚR dosud řešeny

(s36) odpočívky (Chomutov, Podbořany, Louny, Most, Bílina, Ústí nad Labem, Teplice, Roudnice nad Labem).

Prověřit vymezení vybraných odpočívek na silnicích prvních tříd a dálnicích dle podkladů Ředitelství silnic a dálnic ČR.

Město Roudnice nad Labem v této souvislosti požaduje, aby ZUR ÚK plnila svou koordinační roli a v rámci koridoru pro VRT zkoordinovala jednotlivé zájmy v území tj. silniční dopravu nadmístního významu s dopadem na místní systém komunikací ve vztahu k nově budované železniční infrastruktuře a rozvojový potenciál území v okolí budoucího terminálu, budoucích dálničních odpočívek a stávajících dálničních sjezdů. Jedná se zejména o cca 200 ha potenciálních rozvojových ploch mezi terminálem, dálnicí a stávající komunikací II/608.

V Roudnici nad Labem 2.4.2024

Ing. František Padělek

Město Roudnice nad Labem - starosta

Ing. František Padělek

Podepsal Ing. František Padělek
DN: cn=Ing. František Padělek, c=CZ, o=Město Roudnice nad Labem, ou=2410, email=fpadelek@roudnicenl.cz
Datum: 2024.04.02 12:28:56 +02'00'

Krajský úřad Ústeckého kraje

Velká hradební 3118/48,

400 02 Ústí nad Labem-město

Číslo jednací **KUUK/034069/2024**

Připomínka ke Zprávě o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje, ve znění 1., 2., 3. a 4. aktualizace dle § 42 odst. 1 stavebního zákona

V rámci Zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje, ve znění 1., 2., 3. a 4. aktualizace (číslo jednací: KUUK/034069/2024) požadujeme vymezit plochu, ve které ZÚR ÚK uloží prověřit formou územní studie změny ve využití území spojené s umístěním „Terminálu VRT Roudnice nad Labem“. **Území navrhujeme vymezit v rozsahu administrativního území celého ORP Roudnice nad Labem, přičemž ve větší podobnosti je potřeba řešit katastrální území těchto obcí:**

- Bříza, Budyně nad Ohří, Ctiněves, Černouček, Černěves, Dobříň, Dušníky, Hrobce, Kleneč, Krabčice, Mnetěš, Nové Dvory, Přestavlky, Račiněves, Roudnice nad Labem, Straškov-Vodochody, Vědomice, Vražkov, Židovice

Odůvodnění.

Návrh 5. aktualizace ZÚR Ústeckého kraje počítá ve všech prověřovaných variantách s umístěním „Terminálu VRT Roudnice nad Labem“ na rozhraní obcí Vražkov, Kleneč, Přestavlky, Dušníky a Roudnice nad Labem. V souvislosti se zprovozněním VRT, resp. Terminálu a změnou funkce současného nádraží v Roudnici nad Labem – odkud budou veškeré rychlíkové spoje převedeny dle studie proveditelnosti Správy železnic s. o. na nový Terminál VRT - lze očekávat zásadní změnu v osobní i nákladní[1] dopravě s nutnou koordinací ostatních dopravních systémů, zejména v oblasti hromadné a individuální dopravy osob. Současně je třeba počítat se změnou dopravních proudů v okolním „spádovém území Terminálu VRT“, který se stane významným uzlem (dojezd na Praha hl. n. za 19 min – rychleji než mnohých stanic metra v Praze) generujícím nové přepravní směry cílové a zdrojové dopravy.

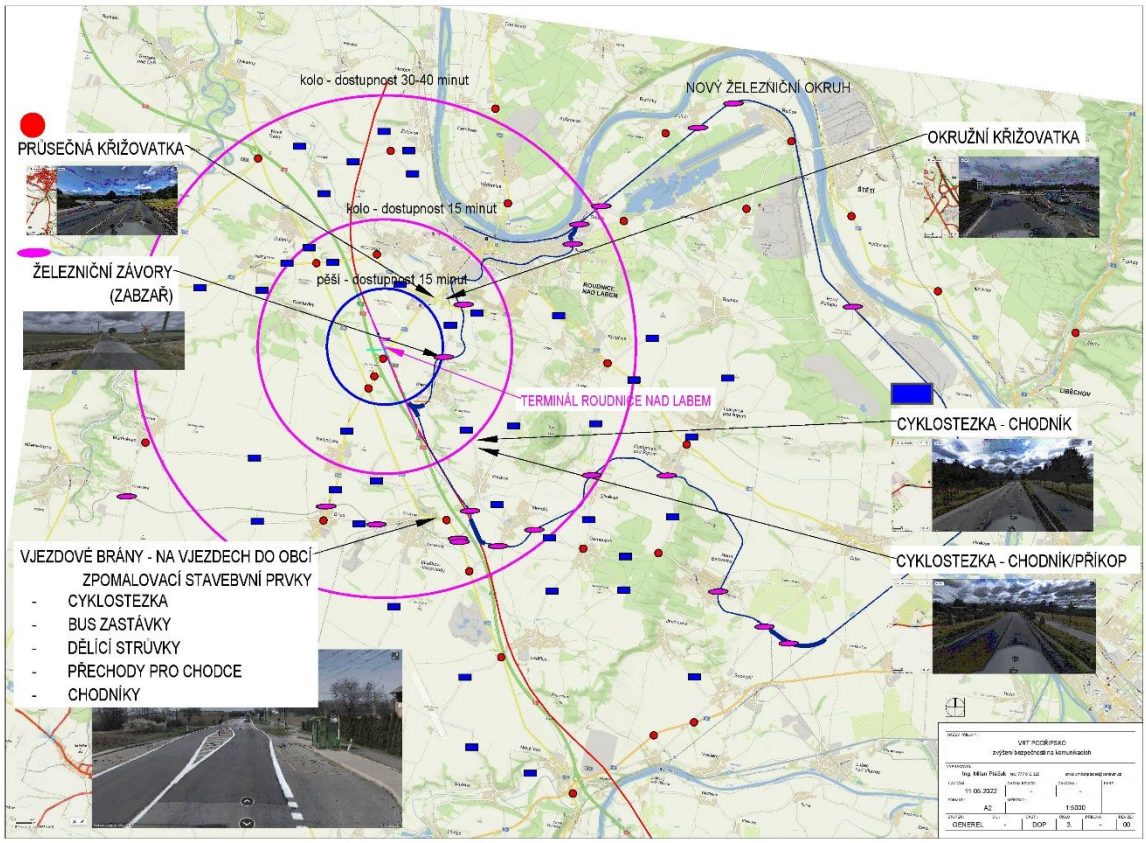
Úkolem územní studie proto bude prověření:

- územních nároků spojených s umístěním terminálu a navazujících ploch dopravy, veřejných prostranství a příp. i občanské vybavenosti;
- záměrů na silniční a železniční síti obsažených v platných ZÚR, ÚP dotčených obcí, v ÚAP Ústeckého kraje, resp. v ÚAP SO ORP Roudnice nad Labem a případně dalších záměrů sledovaných správci silniční a železniční sítě (ŘSD, Ústecký kraje, Správou železnic s. o.) z hlediska jejich funkčnosti (významu) v kontextu nového uspořádání přepravních vztahů, včetně návrhů na jejich případnou korekci;

[1] Počítá se s využitím uvolněné kapacity konvenčních tratí pro nákladní dopravu (v důsledku přechodu osobní dopravy „na VRT“)

- důsledků pro pěší a nemotorovou dopravu, včetně návrhů na zajištění prostupnosti území.

Součástí územní studie zároveň bude zohlednění limitů a hodnot řešeného území v rámci všech výše uvedených požadavků.



Příloha č. 1 – Terminál Roudnice VRT – Rozsah úpravy-zvýšení-bezpečnosti-na-komunikacích (GENEREL)

Současně je nutné, aby tato územní studie okolí Terminálu Roudnice VRT probíhala v koordinaci s připravovanými územními studiemi ve Středočeském kraji – viz. usnesení č. 076-06/2024/RK ze dne 8.2.2024, zejména pak s:

<u>Dopravně urbanistickou územní studií VRT Podřipsko ve Středočeském kraji a jejími cíli:</u>

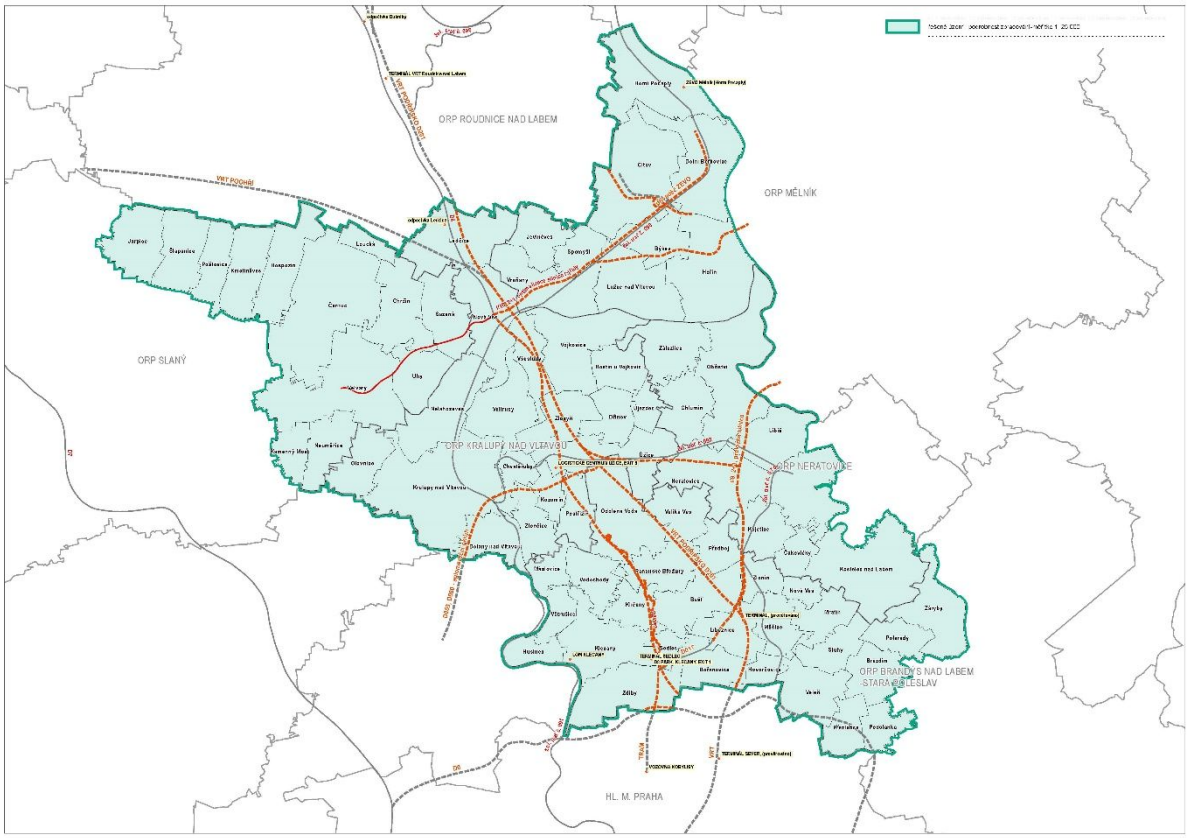
Při vymezování ploch pro umísťování staveb veřejné infrastruktury je potřeba důsledně promýšlet potenciální benefity a možnosti využití území, které budování nově umísťovaných staveb pro místní obyvatele zatraktivní. Opatření přitom musí být v souladu se závaznými směrnicemi a nařízeními EU, k jejichž plnění je ČR za vázána, a které umožní čerpání k tomu určených EU fondů, především:

- s přímo aplikovatelným Nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „Nařízení TEN-T“) a Dohodou o zajištění udržitelného propojení v Evropě ohledně sítě TEN-T, kterou dne 18.12.2023 přijaly Evropská Rada a Parlament
- se strategií inteligentní a udržitelné mobility (SSMS) (EC COM (2020) 789), která představuje strategický politický rámec, který má zajistit snížení emisí skleníkových plynů požadované v odvětví dopravy do roku 2030 a do roku 2050. Cílem je navrhnout efektivní opatření umožňující reálně splnit závazky ke snižování emisí a ke snižování úmrtnosti na silnicích a podpořit aktivní způsoby dopravy, jako je cyklistika a prostupnost pro chodce

Cílem studie je tak ověřit možnosti a kapacity území pro umísťování staveb veřejné infrastruktury ve vztahu k hodnotám krajiny. Sledovat a vyžadovat koordinovaný přístup při umísťování staveb technické a dopravní infrastruktury a hledat taková řešení, která zajistí hospodárná řešení. Při prověřování využití území zohledňovat urbanizační potenciál významných dopravních staveb s ohledem na budoucí rozvoj území a potřebou **stanovení limitů rozvoje** urbanizované krajiny versus volné krajiny, která se skládá z přírodní, zemědělské, případně lesní a vodohospodářské složky území. Samozřejmou podmínkou (cílem) řešení je potřeba ověřit podmínky území a možnosti navrhovaných staveb pro zajištění eliminace negativních vlivů těchto staveb včetně doplnění možností podmínek pro kompenzace v území.

Cílem studie má být návrh konkrétních opatření, které především:

- Umožní či zjednoduší přechod z osobní na hromadnou dopravu;
- zajistí možnost překladu nákladní dopravy na dráhy, či jiné efektivní nízko či bez – emisní způsoby dopravy;
- Povedou ke snižování hluku v prostředí návrhem konkrétních protihlukových opatření;
- Povedou ke snižování dopravních kongescí a opatření k minimalizaci dopravních nehod na silnicích;
- Umožní dopravní propojení napříč hlavními dopravními koridory v území. Studie prověří a navrhne řešení zlepšení prostupnosti krajiny pro člověka a pro organismy;
- Studie stanoví limity urbanizace území – zejména s ohledem na zastavitelnost logistickými areály a průmyslovými stavbami;
- Prověření vybraných jevů územně analytických podkladů, zejména hodnot území a posouzení podmínek jejich ochrany v analytické části včetně návrhu řešení podmínek jejich ochrany a rozvoje v návrhové části;
- Stanovení a potvrzení prioritních území přírodních a kulturních hodnot určených k ochraně. **Zejména ochrana říční krajiny jako zásadní krajinné infrastruktury** a ochrana kulturní krajiny;
- Zajistit podmínky v území pro řešení případných změn přirozených odtokových linií v krajině;
- Ověření podmínek pro pozemkové úpravy vyvolané dopravními stavbami.



Příloha č. 2: Dopravně urbanistická územní studie VRT Podřipsko – rozsah řešeného území ve Středočeském kraji (viz. usnesení č. 076-06/2024/RK ze dne 8.2.2024)

spolek OPLB

Korespondenční adresa:

Vrbka 40, Budyně nad Ohří, IČ 09270540

Podepsáno: Miloš Jirsa
Datum: 28.03.2024
16:30:16

Spolek Zdravé Podřipsko, z.s. IČ 083 71 873

Straškov 2, 411 84 Straškov-Vodochody

Zapsaný ve spolkovém rejstříku vedeném Krajským soudem v Ústí n.L., oddíl L, vložka 12347

Krajský úřad Ústeckého kraje
Odbor územního plánování a stavebního řádu
Velká Hradební 3118/48
400 01 Ústí nad Labem

Ve Straškově dne 2. 4. 2024

Připomínka k návrhu Zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje ve znění 1.,2.,3. a 4. aktualizace

Zdravé Podřipsko, z.s., v souladu s ustanovením § 42 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen stavební zákon), **uplatňuje k návrhu Zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje ve znění 1.,2.,3. a 4. aktualizace (dále jen „ZÚR ÚK“) tyto připomínky:**

1. V kapitole ÚVOD je popisován současný stav aktualizací ZUR ÚK, přičemž zájmů spolku Zdravé Podřipsko, z.s. (dále jen „Spolek“) se dotýká aktualizace č. 5, ke které Spolek podával námitky dopisem ze dne 30.1.2023.
   Spolek namítal, že v návrhu 5. aktualizace ZUR ÚK nejsou dostatečně posouzeny kumulativní a synergické vlivy záměru s dalšími záměry v území a zejména se stávajícími stavbami především souběžně vedenou dálnicí D8, železničními tratěmi č. 090 a č. 096 a záměrem terminálu VRT Roudnice nad Labem. Spolek nesouhlasí s vymezením koridoru ŽD1 dle 5. aZÚR ÚK bez řešení územních a dopravních souvislostí v území z důvodu nepřiměřeného navýšení hlukové zátěže pro její obyvatele. Posouzení VVURÚ je v tomto směru nedostatečné.
   K tomu dodáváme, že by bylo vhodné v rámci ZUR ÚK také řešit plochy v okolí budoucího Terminálu VRT Roudnice n.L. jako plochy nadmístního významu, jelikož v současné době se již mluví o tom, že na této části VRT bude jezdit i nákladní doprava, ačkoliv ze začátku toto zástupci Správy železnic kategoricky popírali. Možnost nákladní dopravy tak asociuje další návrhy jako možnost průmyslové zóny v okolí terminálu apod. Z tohoto důvodu se řešení okolí Terminálu jako území nadmístního významu jeví jako ještě více potřebné než dříve.

2. K podkapitole „Plochy a koridory technické infrastruktury - Plochy pro těžbu nerostných surovin nadmístního významu“ požadujeme uvést způsob řešení a posouzení problematiky těžby, která z hlediska širších vztahů přesahuje hranice správního obvodu ORP Roudnice n.L., a která se dotýká ORP Litoměřice a ORP Lovosice. Vzhledem k této skutečnosti a s ohledem na dosud známé záměry těžby se domníváme, že bude nutno komplexně posoudit účinky vyvolané těžbou, jejím technickým zajištěním a zejména pak následnou rekultivací. Dále se domníváme, že plochy nadmístního významu určené k těžbě je nutné jednoznačně rozlišovat od ploch vymezených příslušným orgánem státní správy na základě předpisů horního práva (zákon č. 44/1988 Sb., ve znění pozdějších předpisů) a to zejména s ohledem na udržitelný rozvoj území. O závažnosti celé problematiky svědčí i skutečnost, že již v průběhu prací na předchozí územně plánovací dokumentaci kraje – územním plánu Velkého územního celku (ÚP

VÚC) Ústeckého kraje byla této problematice věnována značná pozornost, která vedla ke zpracování samostatné studie „Stanovení limitů těžby štěrkopísků na Litoměřicku“. Těžba štěrkopísků zde byla zařazena mezi limity využití území nadmístního významu a vyplývaly z ní mimo jiné i tyto závěry, citujeme: „Za zvláště exponovanou oblast pro těžbu štěrkopísku lze pokládat Litoměřicko, kde s ohledem na četnost ložisek a těžebních záměrů ve vztahu ke stávajícím územním limitům a územnímu rozvoji hrozí potenciální územní střety. Až do zpracování studie limitů těžby štěrkopísků v oblasti Litoměřicka a zohlednění jejich výsledků v ÚP VÚC Ústeckého kraje se další těžba nenavrhuje.“ Vzhledem k nabytí účinnosti nového stavebního zákona již tato dokumentace nemohla být dokončena, ale s ohledem na závažnost celé problematiky jsme předpokládali, že se z výsledků a zejména pak připomínek podaných k této studii v rámci jejího projednávání bude vycházet v průběhu prací na návrhu ZUR ÚK a následně i na návrzích zpráv o uplatňování ZÚR ÚK. Nezanedbatelným problémem v případě posuzování těžby na jednotlivých ložiscích by měla být také skutečnost, že v drtivé většině případů, vzhledem k vysoké hladině podzemní vody v předmětném území, bude v rámci rekultivací docházet ke vzniku vodních ploch v řádech desítek a stovek hektarů a k nevratné likvidaci kvalitního zemědělského půdního fondu v oblasti úrodného Polabí s bonitně půdními jednotkami nejvyšší třídy ochrany.
S výstavbou terminálu a vysokorychlostní trati dostává tato problematika nový rozměr, proto požadujeme, aby ZÚR ÚK určila strategii a základní podmínky pro těžbu štěrkopísků a na základě výsledků požadujeme zvážit případné vyhlášení „Litoměřicka“ za specifickou oblast v těžbě štěrkopísků, vymezenou správními obvody ORP Roudnice nad Labem, Litoměřice a Lovosice obdobně jako je specifickou oblastí Mostecko. Domníváme se, že vyšší ochranou obdobnou jako např. u specifické oblasti SOB5 Mostecko nebo zpracováním podrobnějších podkladů by bylo možné lépe vyhodnotit celkový dopad těžby štěrkopísků na Litoměřicku a následných rekultivací ve vztahu k územnímu rozvoji.

3. V kapitole „c) VYHODNOCENÍ SOULADU ZÁSAD ÚZEMNÍHO ROZVOJE S ÚZEMNÍM ROZVOJOVÝM PLÁNEM A POLITIKOU ÚZEMNÍHO ROZVOJE“ nesouhlasíme s vyhodnocením priority 14, která zní:
(14) Ve veřejném zájmu chránit a rozvíjet přírodní, civilizační a kulturní hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví. Zachovat ráz jedinečné urbanistické struktury území, struktury osídlení a jedinečné kulturní krajiny, které jsou výrazem identity území, jeho historie a tradice. Tato území mají značnou hodnotu, např. i jako turistické atraktivity. Jejich ochrana by měla být provázána s potřebami ekonomického a sociálního rozvoje v souladu s principy udržitelného rozvoje. V některých případech je nutná cílená ochrana míst zvláštního zájmu, v jiných případech je třeba chránit, respektive obnovit celé krajinné celky. Krajina je živým v čase proměnným celkem, který vyžaduje tvůrčí, avšak citlivý přístup k vyváženému všestrannému rozvoji tak, aby byly zachovány její stěžejní kulturní, přírodní a užitné hodnoty.
Jak již bylo řečeno výše vymezením a následnou výstavbou vysokorychlostní železnice, stejně jako otvírkou těžeben štěrkopísků a jejich následnou rekultivací převážně formou písníků, dojde ke změně kulturních i civilizačních hodnot v území. Zpráva tento fakt zcela pomíjí stejně jako zachování udržitelného rozvoje v území.

4. Dále nesouhlasíme s vyhodnocením priority 16, která zní:

(16) Při stanovování způsobu využití území v územně plánovací dokumentaci dávat přednost komplexním řešením před uplatňováním jednostranných hledisek a požadavků, které ve svých důsledcích zhoršují stav i hodnoty území. Vhodná řešení územního rozvoje je zapotřebí hledat ve spolupráci s obyvateli území i s jeho uživateli a v souladu s určením a charakterem oblastí, os, ploch a koridorů vymezených v PÚR.
K této prioritě dodáváme, že bychom za komplexní řešení považovali vyřešení celé problematiky okolí VRT a Terminálu, a to včetně vymezení lokality nadmístního významu, tak aby bylo zcela jednoznačné, co je či není možné v okolí terminálu realizovat. Zásady územního rozvoje ve své aktualizaci č.5 tuto problematiku vůbec neřeší a nechávají zcela na jednotlivých obcích, aby řešily možnou zástavbu v okolí terminálu podle svých vlastních priorit. Domníváme se, že toto řešení je velmi špatné, problematika terminálu a jeho okolí má být řešena jako lokalita nadmístního charakteru, a to i se všemi vazbami a vlivy, ať pozitivními či negativními, na okolí.

5. Ke kapitole „F) Požadavky na zpracování aktualizace zásad územního rozvoje a na vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, je-li vyžadováno, nebo požadavky na zpracování nových zásad územního rozvoje a na vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území“ máme tyto připomínky:

<u>*Konkrétní požadavky na zpracování aktualizace ZÚR ÚK*</u>

- Zpřesnění vymezení rozvojových oblastí a rozvojových os vymezených v PÚR a vymezení oblastí se zvýšenými požadavky na změny v území, které svým významem přesahují území více obcí (nadmístní rozvojové oblasti a nadmístní rozvojové osy):
  - Prověřit, popř. revidovat, vymezení rozvojových oblastí a os dle PÚR a nadmístního významu na základě výsledků aktualizace PÚR pořizované na základě zprávy o uplatňování PÚR ….**požadujeme specifikovat požadavky pro rozvojovou osu OS2 s ohledem na navrhovanou vysokorychlostní trať a umístění Terminálu VRT**

- Zpřesnění vymezení specifických oblastí vymezených v PÚR a vymezení dalších specifických oblastí nadmístního významu:
  - Prověřit, popř. revidovat, vymezení specifických oblastí dle PÚR a nadmístního významu na základě výsledků aktualizace PÚR ČR pořizované na základě zprávy o uplatňování PÚR. …**požadujeme vymezit specifickou oblast Litoměřicko s ohledem na těžbu štěrkopísků**

6. V návaznosti na výše uvedené připomínky požadujeme vymezit plochu, ve které ZÚR ÚK uloží prověřit formou územní studie změny ve využití území spojené s umístěním „Terminálu VRT Roudnice nad Labem“. Území navrhujeme vymezit v rozsahu administrativního území celého ORP Roudnice nad Labem, přičemž ve větší podobnosti je potřeba řešit katastrální území těchto obcí:

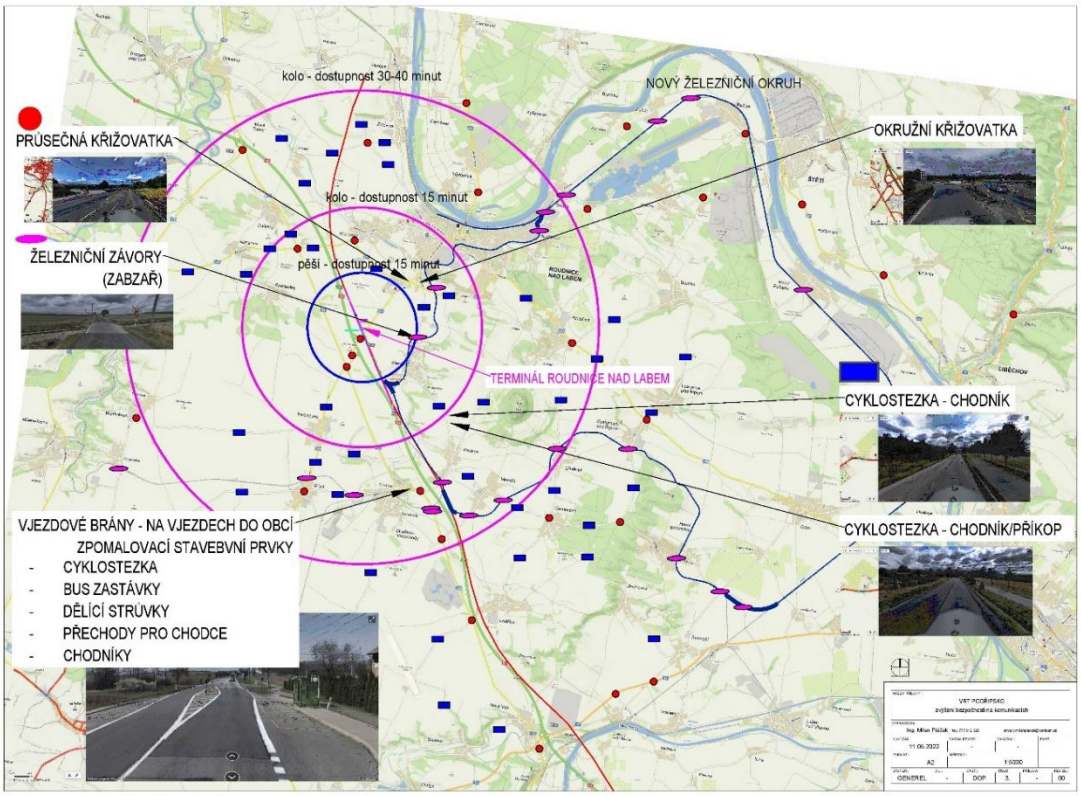
Bříza, Budyně nad Ohří, Ctiněves, Černouček, Černěves, Dobříň, Dušníky, Hrobce, Kleneč, Krabčice, Mnetěš, Nové Dvory, Přestavlky, Račiněves, Roudnice nad Labem, Straškov-Vodochody, Vědomice, Vražkov, Židovice

Návrh 5. aktualizace ZÚR Ústeckého kraje počítá ve všech prověřovaných variantách s umístěním „Terminálu VRT Roudnice nad Labem“ na rozhraní obcí Vražkov, Kleneč, Přestavlky, Dušníky a Roudnice nad Labem. V souvislosti se zprovozněním VRT, resp. Terminálu a změnou funkce současného nádraží v Roudnici nad Labem – odkud budou veškeré rychlíkové spoje převedeny dle studie proveditelnosti Správy železnic s. o. na nový Terminál VRT - lze očekávat zásadní změnu v osobní i nákladní (počítá se s využitím uvolněné kapacity konvenčních tratí pro nákladní dopravu v důsledku přechodu osobní dopravy „na VRT“) dopravě s nutnou koordinací ostatních dopravních systémů, zejména v oblasti hromadné a individuální dopravy osob. Současně je třeba počítat se změnou dopravních proudů v okolním „spádovém území Terminálu VRT“, který se stane významným uzlem (dojezd na Praha hl. n. za 19 min – rychleji než mnohých stanic metra v Praze) generujícím nové přepravní směry cílové a zdrojové dopravy.

Úkolem územní studie proto bude prověření:

- územních nároků spojených s umístěním terminálu a navazujících ploch dopravy, veřejných prostranství a příp. i občanské vybavenosti;
- záměrů na silniční a železniční síti obsažených v platných ZÚR, ÚP dotčených obcí, v ÚAP Ústeckého kraje, resp. v ÚAP SO ORP Roudnice nad Labem a případně dalších záměrů sledovaných správci silniční a železniční sítě (ŘSD, Ústecký kraje, Správou železnic s. o.) z hlediska jejich funkčnosti (významu) v kontextu nového uspořádání přepravních vztahů, včetně návrhů na jejich případnou korekci;
- důsledků pro pěší a nemotorovou dopravu, včetně návrhů na zajištění prostupnosti území.

Součástí územní studie zároveň bude zohlednění limitů a hodnot řešeného území v rámci všech výše uvedených požadavků.



Současně je nutné, aby tato územní studie okolí Terminálu Roudnice VRT probíhala v koordinaci s připravovanými územními studiemi ve Středočeském kraji – viz. usnesení č. 076-06/2024/RK ze dne 8.2.2024, zejména pak s:

Dopravně urbanistickou územní studií VRT Podřipsko ve Středočeském kraji a jejími cíli:

Při vymezování ploch pro umísťování staveb veřejné infrastruktury je potřeba důsledně promýšlet potenciální benefity a možnosti využití území, které budování nově umísťovaných staveb pro místní obyvatele zatraktivní. Opatření přitom musí být v souladu se závaznými směrnicemi a nařízeními EU, k jejichž plnění je ČR za vázána, a které umožní čerpání k tomu určených EU fondů, především:

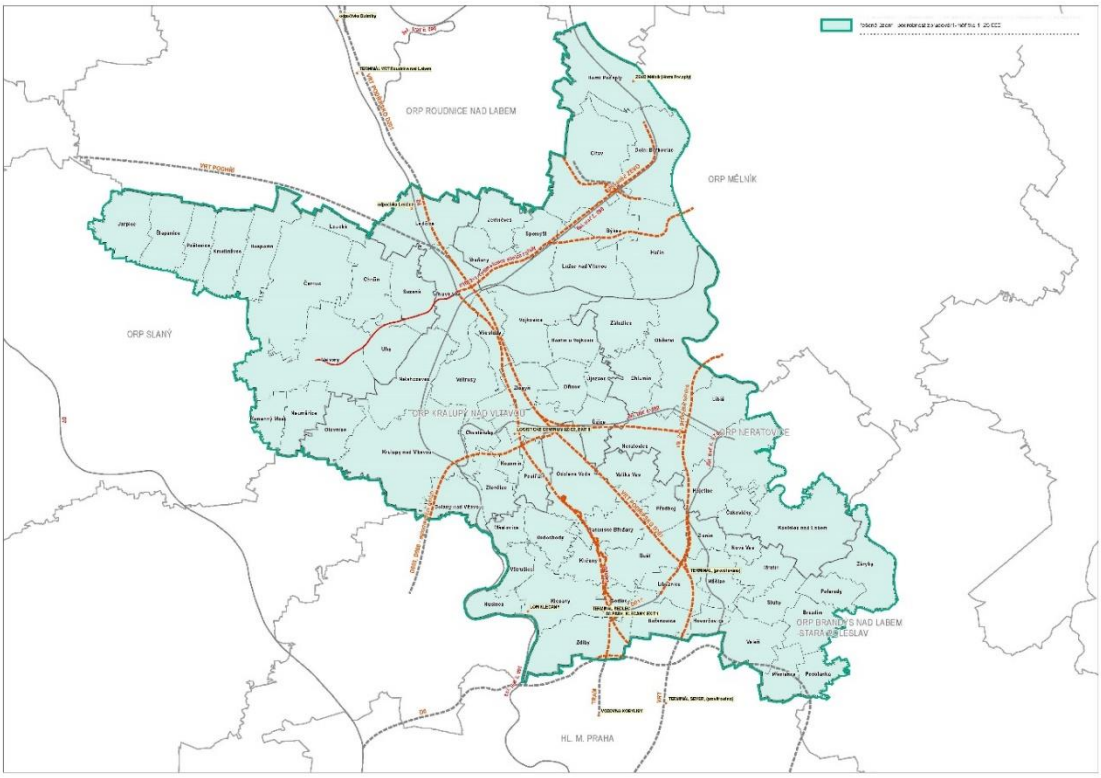
- s přímo aplikovatelným Nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „Nařízení TEN-T“) a Dohodou o zajištění udržitelného propojení v Evropě ohledně sítě TEN-T, kterou dne 18.12.2023 přijaly Evropská Rada a Parlament
- se strategií inteligentní a udržitelné mobility (SSMS) (EC COM (2020) 789), která představuje strategický politický rámec, který má zajistit snížení emisí skleníkových plynů požadované v odvětví dopravy do roku 2030 a do roku 2050. Cílem je navrhnout efektivní opatření umožňující reálně splnit závazky ke snižování emisí a ke snižování úmrtnosti na silnicích a podpořit aktivní způsoby dopravy, jako je cyklistika a prostupnost pro chodce

Cílem studie je tak ověřit možnosti a kapacity území pro umísťování staveb veřejné infrastruktury ve vztahu k hodnotám krajiny. Sledovat a vyžadovat koordinovaný přístup při umísťování staveb technické a dopravní infrastruktury a hledat taková řešení, která zajistí hospodárná řešení. Při prověřování využití území zohledňovat urbanizační potenciál významných dopravních staveb s ohledem na budoucí rozvoj území a potřebou **stanovení limitů rozvoje** urbanizované krajiny versus volné krajiny, která se skládá z přírodní, zemědělské, případně lesní a vodohospodářské složky území. Samozřejmou podmínkou (cílem) řešení je potřeba ověřit podmínky území a možnosti navrhovaných staveb pro zajištění eliminace negativních vlivů těchto staveb včetně doplnění možností podmínek pro kompenzace v území.

Cílem studie má být návrh konkrétních opatření, které především:

- Umožní či zjednoduší přechod z osobní na hromadnou dopravu;
- zajistí možnost překladu nákladní dopravy na dráhy, či jiné efektivní nízko či bez – emisní způsoby dopravy;
- Povedou ke snižování hluku v prostředí návrhem konkrétních protihlukových opatření;
- Povedou ke snižování dopravních kongescí a opatření k minimalizaci dopravních nehod na silnicích;
- Umožní dopravní propojení napříč hlavními dopravními koridory v území. Studie prověří a navrhne řešení zlepšení prostupnosti krajiny pro člověka a pro organismy;
- Studie stanoví limity urbanizace území – zejména s ohledem na zastavitelnost logistickými areály a průmyslovými stavbami;

- Prověření vybraných jevů územně analytických podkladů, zejména hodnot území a posouzení podmínek jejich ochrany v analytické části včetně návrhu řešení podmínek jejich ochrany a rozvoje v návrhové části;
- Stanovení a potvrzení prioritních území přírodních a kulturních hodnot určených k ochraně. **Zejména ochrana říční krajiny jako zásadní krajinné infrastruktury** a ochrana kulturní krajiny;
- Zajistit podmínky v území pro řešení případných změn přirozených odtokových linií v krajině;
- Ověření podmínek pro pozemkové úpravy vyvolané dopravními stavbami.



Příloha č. 2: Dopravně urbanistická územní studie VRT Podřipsko – rozsah řešeného území ve Středočeském kraji (viz. usnesení č. 076-06/2024/RK ze dne 8.2.2024)

Zdravé Podřipsko, z.s.
Ing. Václav Derfl, předseda, v.r.

ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC

Dne:	3. 4. 2024	
Vaše značka:	KUUK/034068/2024/1	**Krajský úřad Ústeckého kraje** odbor územního plánování a stavebního řádu
Naše značka:	**RSD-176863/2024-2**	
Vyřizuje:	Ing. Širmar Jiří tel.: +420954901355 e-mail: jiri.sirmar@rsd.cz	Velká Hradební 3118/48 400 01 Ústí nad Labem

Návrh zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje

Ředitelství silnic a dálnic s. p. (dále jen „ŘSD“) je státní příspěvková organizace zřízená Ministerstvem dopravy, pro které vykonává vlastnická práva státu k nemovitostem tvořícím dálnice a silnice I. třídy, zabezpečuje výstavbu a modernizaci dálnic a silnic I. třídy, spolupracuje s příslušnými orgány státní správy včetně orgánů samosprávy, poskytuje jim podklady a zpracovává vyjádření.

ŘSD zasílá tímto dopisem vyjádření k návrhu zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje ve znění 1, 2, 3 a 4 aktualizace.

K vyhodnocení uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje (dále jen „ZÚR ÚK“) v rámci návrhu Zprávy o uplatňování zasíláme následující doplnění stavu realizace ploch a koridorů vymezených v ZÚR ÚK, které jsou zároveň uvedeny v kapitole A) Zprávy o uplatňování ZÚR ÚK:

- **b1 – Lubenec přeložka**
  - obchvat zprovozněn v roce 2021, předpoklad kolaudace 2026/2027.
- **b2 – úsek MÚK se silnicí č. I/27 – Lubenec přeložka**
  - předpoklad uvedení do provozu rok 2028.
- **b3 – úsek Lubenec přeložka – Bošov přeložka**
  - zprovozněn v roce 2015, kolaudace proběhla. **Koridor lze vypustit.**
- **c3 – úsek hranice okresů Kladno/Louny – Louny obchvat, zkapacitnění a přeložka**
  - zprovozněn v roce 2021, předpoklad kolaudace 2026.
- **c4 – Louny obchvat, zkapacitnění**
  - zprovozněn v roce 2023, předpoklad kolaudace 2024.
- **c5 – úsek Louny obchvat – Lažany MÚK, zkapacitnění a přeložky**
  - zprovozněn v roce 2018 a 2023. Severní část úseku zkolaudována a lze tedy část koridoru vypustit. U jižní část úseku předpoklad kolaudace 2024.
- **PK1 – koridor dálnice D7, úsek Postoloprty, zkapacitnění obchvatu**
  - předpoklad zprovoznění v roce 2029.
- **PK4 – koridor přeložky silnice I/13, úsek Děčín – Benešov nad Ploučnicí – hranice ÚK**

- předpoklad zahájení stavby nejdříve v roce 2029.

- **e3 – koridor silnice nadmístního významu silnice č. I/13 v okresech Chomutov, Most, Teplice, Ústí nad Labem a stavby související v úseku e3 – úsek MÚK Třebušice – Most, zkapacitnění**
  - úsek uveden do provozu v roce 2020, následně zkolaudován. **Koridor lze vypustit.**

- **e8 – koridor silnice nadmístního významu silnice č. I/13 v okresech Chomutov, Most, Teplice, Ústí nad Labem a stavby související v úseku e8 – úsek Kladruby – MÚK Nové Dvory, silniční spojka a přemostění a křižovatka Nové Dvory, rekonstrukce**
  - předpoklad zahájení výstavby nejdříve v roce 2027, zprovoznění do 3 let od zahájení výstavby.

- **PK 7 - koridor silnice nadmístního významu I/15 Litoměřice, východní obchvat**
  - předpoklad zahájení stavby nejdříve v roce 2031.

- **f2 – koridor silnice nadmístního významu I/15 úsek Odolice – Libčeves a stavby související v úseku f2** (I/15 obchvat Želkovice)
  - předpoklad zahájení stavby nejdříve v roce 2030.

- **g1 – koridor silnice nadmístního významu silnice č. I/27 v okresech Most a Louny, a stavby související v úseku g1 – úsek Most – Litvínov, zkapacitnění**
  - předpoklad zahájení stavby v roce 2027, zprovoznění do 3 let od zahájení výstavby.

Koridory pro výše uvedené stavby, které byly realizovány, ale nebyly dosud zkolaudovány, požadujeme v ZÚR ÚK ponechat.

Součástí návrhu zprávy o uplatňování ZÚR ÚK je prověření požadavků pro zpracování aktualizace zásad územního rozvoje. ŘSD tímto zasílá požadavky pro vymezení, resp. zanesení do kapitoly F) návrhu Zprávy o uplatňování ZÚR ÚK:

- Žádáme o vymezení **nového koridoru pro přeložku silnice I/13 v úseku hranice kraje – Klášterec nad Ohří** v souladu s koridorem PÚR SD18 – Silnice I. třídy I/13 úsek Ostrov – Chomutov. Na předmětný úsek byla zpracována studie I/13 Ostrov – Klášterec nad Ohří, 3-pruh/4-pruh, zpracovatel NDCon s.r.o., 04/2023. Studie byla poskytnuta jako ÚAP dopisem č.j.: RSD-105787/2023-1 ze dne 1.9.2023 – Poskytnutí údajů o sledovaných jevech ze skupiny dopravní infrastruktury pro potřeby pořizování ÚAP.

- S ohledem na nízké intenzity dopravy na silnici I/9 v oblasti obcí Horní Podluží, Dolní Podluží a Jiřetín pod Jedlovou a s ohledem na plánované bodové úpravy na stávající trase žádáme o **vypuštění úkolů ÚP14, ÚP15 a ÚP16**.

- Úkol ÚP3 – Blšany – silnice I/27 požadujeme ponechat do technickoekonomického prověření aktuálně sledované trasy přeložky I/27.

- Úkoly ÚP6 – Bílina – silnice I/13, ÚP7 – Děčín – silnice I/13, ÚP8 – Liběšice – silnice I/15, ÚP17 – Děčín, Folknářská spojka – silnice I/13 a ÚP18 – Ludvíkovice, Folknářská

spojka – silnice I/13 požadujeme nahradit vymezením koridorů na základě aktuálních podkladů, a to konkrétně pro:

- **ÚP6** – I/13 Bílina, obchvat – aktualizace varianty Z; Technicko-ekonomická studie, zpracovatel Valbek s.r.o. z 10/2020. Studie byla poskytnuta dopisem č.j.: 20110-20-ŘSD-11110 ze dne 15.12.2020 jako ÚAP.
- **ÚP7** – Silnice I/13 Děčín – D8 (Knínice), technická studie, zpracovatel Valbek spol. s.r.o. z 01/2018, se zohledněním Závazného stanoviska k posuzování vlivů provedení záměru přeložky silnice I/13 na životní prostředí, které bylo vydáno Krajským úřadem Ústeckého kraje dne 5.08.2022 č.j.: KUUK/086872/2022. Studie byla poskytnuta dopisem č.j.: 28386-ŘSD-11110-2018 ze dne 04.12.2018 jako ÚAP.
- **ÚP8** – probíhá zpracování dokumentace technickoekonomická studie – I/15 Liběšice, obchvat aktualizace TS/HDM-4/ZP, zpracovatel SUDOP PRAHA a.s. Po jejím schválení bude dokumentace neprodleně poskytnuta jako ÚAP. Předpoklad kompletního odevzdání je v 7/2024.
- **ÚP17 a ÚP18 –** aktuální dokumentace DUR – I/13 Děčín – Ludvíkovice, zpracovatel Valbek spol. s.r.o. z 02/2024 je v současné době dokončována, po jejím schválení bude dokumentace neprodleně poskytnuta jako ÚAP.

S pozdravem

Digitálně podepsal
Ing. Dagmar Juříková
Ředitelství silnic a dálnic s. p.
03.04.2024 13:31:29

Ing. Juříková Dagmar
Vedoucí odboru – Odbor investiční přípravy staveb

MĚSTO KRUPKA
MĚSTSKÝ ÚŘAD KRUPKA
odbor stavebního úřadu a životního prostředí
Mariánské náměstí č. p. 32, 417 42 Krupka 1
IČO: 00266418, DIČ: CZ00266418
Telefon: +420 417 803 111
ID datové schránky: mmibu6k
e-mail: podatelna@mukrupka.cz

Ústecký kraj
Velká hradební č. p. 3118/48
400 01 Ústí nad Labem
kontakty

Váš dopis zn.:	KUUK/034068/2024
Přijatý dne:	04.03.2024
Pod č. j.:	4136/2024
V Krupce dne:	18.03.2024
Naše č. j.:	KRUPKA-4136-2024-Jích. / OÚPASŘ-53-2024
Vyřizuje:	Ing. Jíchová Radka, odbor stavebního úřadu a životního prostředí tel.: +420 417 803 138, e-mail: radka.jichova@mukrupka.cz

Připomínky Města Krupka k Návrhu zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje z 02/2024

Město Krupka, dle § dle § 42 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění k 31.12.2023, podává připomínky k předloženému Návrhu zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje z 02/2024 (ZÚR ÚK), a žádá o jejich zohlednění v konečném znění Zprávy o uplatňování ZÚR ÚK.

Město Krupka požaduje při zpracování návrhu aktualizace ZÚR ÚK zohlednění těchto připomínek:

ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA
Vypuštění územní rezervy VRT – ZR1 – koridor vysokorychlostní tratě v úseku státní hranice SRN/ČR – Ústí nad Labem – Lovosice – Roudnice nad Labem – hranice ÚK, a vymezení koridoru v nové trase

SILNIČNÍ DOPRAVA NADMÍSTNÍHO VÝZNAMU
Zkapacitnění silnice nadmístního významu silnice č. I/13 včetně souvisejících staveb kruhových objezdů a komunikací pro pěší v úseku Srbice-Přestanov, se zachování stávající územní rezervy pro místní obchvat Soběchleby. Zkapacitnění silnice je z důvodu nadřazeného přepravního významu nezbytné prověřit, a v součinnosti s dotčenými orgány územně vymezit koridory její přestavby jako veřejně prospěšné stavby.

VODNÍ HOSPODÁŘSTVÍ – ZÁSOBOVÁNÍ VODOU

Horské oblasti obce Krupka (Fojtovice, Horní Krupka, Habartice) jsou bez dostatečných místních zdrojů vody a bez dostatečného napojení na vodárenskou soustavu pro zásobování pitnou vodou, což vytváří negativní vliv na využití potenciálu území, na hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel. V aktualizace ZÚR ÚK požadujeme prověřit možnost komplexní řešení zásobování pitnou vodou horských oblastí obce v návaznosti na navazující území obcí sousedních.

KULTURNÍ HODNOTY NADMÍSTNÍHO VÝZNAMU

V rámci aktualizace ZÚR ÚK požadujeme doplnění vyhlášeného území UNESCO, jako jednu z kulturních hodnot (Krušnohorská hornická krajina).

S úctou
Jan Kuzma
starosta

Jan Kuzma

Digitálně podepsal Jan Kuzma
Datum: 2024.03.18 14:03:49 +01'00'

SPRÁVA ŽELEZNIC

Váš dopis zn.
Ze dne
Naše zn. 22065/2024-SŽ-GŘ-O6
Listů/příloh 1/0

Vyřizuje Ing. Tomáš Včelák
Telefon +420 972 235 598
Mobil
E-mail vcelak@spravazeleznic.cz

Datum 28. března 2024

Krajský úřad Ústeckého kraje
Odbor územního plánování a stavebního řádu
Velká Hradební 3118/48,
400 02 Ústí nad Labem

Vyjádření ke Zprávě o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje včetně návrhu aktualizace

Správa železnic, státní organizace, vznikla na základě zákona č. 77/2002 Sb., hospodaří s majetkem státu, který tvoří především železniční dopravní cesta a plní funkci vlastníka dráhy, zajišťuje provozování, provozuschopnost, modernizaci a rozvoj železniční dopravní cesty a současně je oprávněným investorem v oblasti železniční dopravy. Vyjádření Správy železnic, státní organizace, se zároveň stává podkladem pro zpracování koordinovaného stanoviska Ministerstva dopravy, které je v procesu územního plánování dotčeným orgánem podle § 4 zákona č. 183/2006 Sb.

Z hlediska souladu s platnou Politikou územního rozvoje ČR uvádíme:

ŽD1 – koridor vysokorychlostní dopravy – RS4 úsek (Dresden–) hranice Německo/ČR–Lovosice/Litoměřice–Praha

Pro tento koridor je v současnosti pořizována 5. aktualizace „Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje" (dále jen „ZÚR ÚK"), kterou by měl být zapracován do ZÚR ÚK předmětný návrhový koridor.

ŽD2 – koridor vysokorychlostní dopravy – RS4 úsek Praha–Kralupy nad Vltavou–Most

Pro tento záměr se připravuje zpracování studie proveditelnosti. Po zpracování a schválení studie proveditelnosti poskytneme podklady pro vymezení koridoru do ZÚR ÚK.

ŽD12 – Trať úsek Děčín–Ústí nad Labem-Střekov–Lysá nad Labem–Kolín–Havlíčkův Brod, včetně Libické spojky.

Tento návrhový koridor je v platných ZÚR ÚK zapracován a požadujeme jej nadále respektovat.

Dále uvádíme následující:

Ve zprávě o uplatňování je navrženo prověření vypuštění koridoru Z4 ze ZÚR ÚK – koridor konvenční železniční dopravy nadmístního významu, zajištěný tratí č. 134 Oldřichov u Duchcova – Litvínov. Koridor Z4 je možné vypustit ze ZÚR ÚK – v prostoru koridoru byla realizována stavba Revitalizace a elektrizace trati Oldřichov u Duchcova – Litvínov. Tato stavba byla již zkolaudována. Jiné připomínky neuplatňujeme.

S pozdravem

Ing. Pavel Paidar
02.04.2024 11:10
Podepsáno elektronicky

Ing. Pavel Paidar
ředitel odboru přípravy staveb

Co: elektronicky Ministerstvo dopravy, Odbor strategie

Správa železnic, státní organizace
zapsána v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, spisová značka A 48384

Sídlo: Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
IČO: 709 94 234 DIČ: CZ 709 94 234
spravazeleznic.cz

Generální ředitelství
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1

Povodí Ohře

Váš dopis zn.: KUUK/034068/2024
Ze dne: 04.03.2024
Naše zn.: POH/11341/2024-2/032100

Vyřizuje: Ing. Karolina Vrtílková
Tel.: 474 636 215
Mobil:
E-mail: vrtilkova@poh.cz

Datum: 27.03.2024

Krajský úřad Ústeckého kraje
Odbor územního plánování a stav. úřadu
Velká Hradební 3118/48
400 02 Ústí nad Labem

t9zbsva

Návrh zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje

Na základě Vašeho oznámení o pořízení návrhu druhé zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje (zpráva), Vám k návrhu zprávy sdělujeme:

část I:

Existují **záměry a koncepční opatření**, jejichž význam je nadmístní, v některých případech i přeshraniční, a které by měly ve zprávě zaznít a měly by být zapracovány v rámci dalších aktualizací do ZÚR ÚK. Jsme připraveni tyto záměry a koncepční opatření v případě potřeby blíže vysvětlit, konzultovat a následně pro aktualizaci ZÚR ÚK poskytnout potřebné podklady (včetně vektorových dat).

1. Koncepce protipovodňových opatření na soutoku Ohře a Labe. Navržené opatření „Koncepce protipovodňových opatření na soutoku Ohře a Labe“ (OHL31700318) vychází z analýzy oblastí s významným povodňovým rizikem, která byla podkladem pro schválený Plán pro zvládání povodňových rizik (PpZPR, viz níže část II, bod 3.) a pro schválený Plán dílčího povodí Ohře, dolního Labe a ostatních přítoků Labe (viz bod I.2.). V současné době je inundační území soutokové oblasti Ohře a Labe vystaveno tlaku na rozšiřování rozvojových ploch jednotlivých měst a obcí a tím související rozvoj protipovodňových opatření nejen pro stávající zastavěná území, ale i pro výhledové rozvojové plochy. Hrozí zde nebezpečí nekoordinovaného postupu při realizaci jednotlivých záměrů v zájmové lokalitě s tím, že negativně ovlivní míru ochrany již realizovaných protipovodňových opatření v Litoměřické kotlině. V současné době je připraveno zadání vypracování studie „Obce na soutoku - Litoměřická kotlina“. Opatření se týká měst Terezín, Litoměřice a Bohušovice nad Ohří a obcí Travčice, Křešice a Mlékojedy a zohlední i připravovaná dopravní řešení v dotčeném území. Do ZÚR je třeba doplnit potřebu akceptace výsledků koncepce tak, aby byly územní plánování a rozvoj dotčených obcí dlouhodobě udržitelné.

2. Protipovodňová opatření v povodí Vilémovského potoka. Jedná se o společná opatření Povodí Ohře, státního podniku, a Landestalsperrenverwaltung des Freistaates Sachsen. Jde o přeshraniční projekt s cílem prověření možnosti realizace technických opatření ke zvýšení ochrany před povodněmi u sídel ve Šluknovském výběžku s možným pozitivním dopadem na město Sebnitz v Sasku. Z tohoto důvodu bylo v rámci analýzy oblastí s významným povodňovým rizikem, která slouží jako podklad pro PpZPR, navrženo opatření „Protipovodňová opatření v povodí Vilémovského a Velkošenovského potoka“ (OHL31700309). Toto patření bylo zároveň (pod ID OHL 31800003) zapracováno do Plánu dílčího povodí Ohře, dolního Labe a ostatních přítoků Labe, který byl, v souladu s § 24 odst. 13 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen vodní zákon), schválen Zastupitelstvem Ústeckého kraje dne 31.října 2022 usnesením č. 015/17Z/2022.
   Bylo prověřeno celkem 8 lokalit pro realizaci suchých nádrží, jako protipovodňového opatření v povodí Vilémovského a Velkošenovského potoka. Ta je třeba do ZÚR ÚK doplnit. Dále jsou navrhována doplňková liniová opatření v korytech vodních toků. Lokality suchých nádrží zasahují do správních obvodů měst Dolní Poustevna, Velký Šenov, Šluknov a Mikulášovice a obcí Lobendava, Vilémov a Lipová.

3. Protipovodňová ochrana města Chomutova, ul. Bezručova a Palackého a protipovodňová ochrana intravilánu Údlic. Navržená opatření „PPO Města Chomutova, Bezručova, Palackého“ (OHL31700306) a „Protipovodňová ochrana intravilánu Údlic“ (OHL31700324) vycházejí z analýzy oblastí s významným povodňovým rizikem, která slouží jako podklad pro PpZPR a pro Plán dílčího povodí Ohře, dolního Labe a ostatních přítoků Labe. Potřebná protipovodňová ochrana včetně vytvoření retenčních prostor, které navrhujeme do ZÚR ÚR doplnit, bude mít pozitivní vliv na město Chomutov, obec Údlice a další obce v záplavovém území vodního toku Chomutovka pod obcí Údlice.

4. Propojení zbytkové jámy dolu Libouš a VD Nechranice. Propojení by umožnilo vytvoření významného zdroje vody. Záměr je umístěn ve správním obvodu města Kadaň a obce Březno, ale nový zdroj vody by správní území těchto sídel významně převyšoval. Jeho využitelnost by byla nejen na dolním toku Ohře od VD Nechranice po Litoměřice, ale voda je využitelná i mimo povodí vlastní Ohře (viz např. připravované přivaděče vody z Ohře do povodí Rakovnického potoka) s tím, že se bude prověřovat i možný pozitivní dopad na území SRN. Realizací propojení by byly posíleny zdroje vody ve Specifické oblasti SOB9, ve které se projevuje aktuální problém ohrožení území suchem (viz Politika územního rozvoje ČR) a kde je třeba posilovat odolnost a rozvoj vodních zdrojů a prověřovat možnosti rozvoje vodohospodářské infrastruktury pro zabezpečení požadavků na dodávky vody v období nepříznivých hydrologických podmínek. Hájení propojení je třeba zapracovat do ZÚR ÚK. V současné době je k projednání ve vládě připraven materiál „Návrh komplexního a efektivního využívání území zbytkových jam lomu Vršany, Dolu Nástup Tušimice a lomu Bílina po ukončení těžby v uvedených lokalitách“, na jehož základě vláda ČR uloží úkoly ve věci prověření možného propojení prostoru lomu Libouš (též Důl Nástup Tušimice) se stávajícím vodním dílem Nechranice.

5. Přeshraniční vodovod Cranzahl. Landestalsperrenverwaltung des Freistaates Sachsen má záměr vybudovat přivaděč surové vody z vodní nádrže Přísečnice ke státní hranici ČR/SRN a dále do SRN, v ČR ve správních územích obce Kryštofovy Hamry a města Vejprty. Jedná se o přeshraniční záměr zajištění zásobování obyvatel části Saska napojených na vodní dílo Cranzahl pitnou vodou v případě extrémního sucha nebo potřeby dočasného odstavení tohoto vodního díla z provozu. Souběžně s tímto vodovodem by měl být veden vodovod připravovaný akciovou společností Vodárny a kanalizace Karlovy Vary, který má zajistit zvyšující se požadavky na zásobování Vejprt, Kovářské, Loučné a oblasti Klínovce pitnou vodou. V současnosti nejsou tyto lokality propojeny ani napojeny na vodárenskou soustavu. Vodní dílo Přísečnice má kapacitu na zajištění těchto dodávek vody i s přihlédnutím ke klimatické změně. Koridor pro tyto přivaděče je potřebné zapracovat do ZÚR ÚK.

6. Přečerpávací vodní elektrárna Rašovice. Výhledově je uvažována, jako záloha výroby elektrické energie využívající přebytky v energetické soustavě pro období zvýšené spotřeby elektrické energie a prvek zajišťující stabilitu přenosové soustavy, přečerpávací vodní elektrárna využívající vodu z Ohře. Pro realizaci tohoto záměru je potřebné hájit plochu pro horní nádrž přečerpávací elektrárny, která je uvažována v oblasti Jezerní hory u Klášterce nad Ohří.

část II:

Existují koncepční podklady ve vodním hospodářství, které je třeba respektovat a do ZÚR ÚK zahrnout. Jedná se zejména o problematiku zvládání klimatických a tím i hydrologický extrémů – sucha a povodní. Uvádíme naše připomínky a podněty k zapracování do zprávy o uplatňování a do následné aktualizace ZÚR ÚK:

1. Politika územního rozvoje ČR ukládá krajům vymezit v ZÚR plochy uvedené v Generelu území chráněných pro akumulaci povrchových vod a základních zásad využití těchto území jako územní rezervy nebo jako návrhové plochy (dále Generel LAPV); návrhové plochy vymezovat v případě, kdy již budou vyčerpány možnosti ostatních opatření k zajištění vodohospodářských služeb a kdy dopady změny klimatu nebudou řešitelné jinými prostředky pro jejich neproveditelnost nebo pro jejich neúměrné náklady a stanoví základní zásady využití těchto území. V Ústeckém kraji se jedná o lokality Kryry a Stříbrný potok. Vzhledem k tomu, že lokalita Kryry včetně přivaděčů vody již je v ZÚR ÚK řešena jiným způsobem, týká se vymezení pouze lokality Stříbrný potok.

   V souladu s ustanovením § 28a odst. 1 vodního zákona k územím chráněným pro akumulaci povrchových vod **je třeba stanovit podmínky využití vymezených ploch**. V těchto územích není možné, dle Generelu LAPV, navrhovat záměry na umístění zejména:

   a. nových staveb technické a dopravní infrastruktury mezinárodního, republikového a jiného nadmístního významu s výjimkou staveb, kde bude prokázáno projektovou dokumentací, že jejich umístění

nebo provedení anebo užívání neztíží budoucí využití území dotčené předmětnou stavbou pro akumulaci povrchových vod,

b. změny dokončených staveb technické a dopravní infrastruktury mezinárodního, republikového a jiného nadmístního významu s výjimkou staveb, kde bude prokázáno projektovou dokumentací, že jejich umístění nebo provedení anebo užívání neztíží budoucí využití území dotčené předmětnou stavbou pro akumulaci povrchových vod,

c. staveb a zařízení pro průmysl, energetiku, zemědělství, těžbu nerostů, a dalších staveb, zařízení a činností, které by mohly narušit geologické a morfologické poměry v území předpokládaného profilu přehrady nebo jinak nepříznivě ovlivnit budoucí vodohospodářské využití plochy zátopy vodní nádrže, a to jak samotným rozsahem staveb ve vymezeném území (např. sídelní útvary), velkými plochami pro podnikání s investičně náročnými vedeními technické infrastruktury, tak jejich následným provozem (např. skládky odpadů, odkaliště, sklady pohonných hmot atd.).

2. V platné ZÚR ÚK jsou zakreslena stanovená záplavová území vodních toků (SZÚ). V grafické části ZÚR chybí SZÚ vodních toků, která byla stanovena v posledních letech (Bílý potok (Bystřička), Čepel, Fojtovický p., Leska, Merboltický p., Stříbrný p., Žejdlík. Dále sdělujeme, že na základě pořízených studií záplavového území jsme na území Ústeckého kraje zažádali o stanovení záplavových území pro vodní toky Telnický potok, Obrtka, Modla, Lužický potok a Hasina.

3. Jedním z koncepčních materiálů na celostátní úrovni, který musí být při rozvoji území uplatňován, je Plán pro zvládání povodňových rizik (PpZPR) v povodí Labe a Odry, které schválila Vláda ČR usnesením č. j. 30 ze dne 19. ledna 2022. PpZPR v povodí Labe byl vydán opatřením obecné povahy (OOP) č. j. MZP/2022/610/172 ze dne 27. ledna 2022 a PpZPR v povodí Odry byl vydán OOP č. j. MZP/2022/610/173 ze dne 27. ledna 2022.
PpZPR definuje pojem povodňové riziko. Povodňové riziko vychází z map povodňového ohrožení a je uvedeno v seznamu limitů využití území. Informace, které lze z map povodňového ohrožení získat, jsou základním podkladem mimo jiné i pro uplatnění povodňové prevence v územních plánech. Jedním z cílů v oblasti povodňové prevence je zabránění vzniku nového rizika a snížení rozsahu ploch v riziku, a to v ÚPD obcí zejména nevymezováním nových zastavitelných ploch, u kterých by byla překročena míra přijatelného ohrožení, a zároveň návrhem změny využití ploch v souladu se zásadami pro tvorbu ÚPD (viz kap. 4.3 PpZPR). V rámci PpZPR jsou schválena mj. i obecná preventivní opatření pro všechny obce v oblastech s významným povodňovým rizikem: „Pořízení nebo změna územního plánu (vymezení ploch, jejichž využití nepovede k překročení přijatelné úrovně povodňového ohrožení)“ a „Využití výstupů map povodňového rizika (povodňové ohrožení, plochy v riziku) jako limitu v územním plánování a řízení“.
Je třeba, aby do ZÚR ÚK byla zapracována problematika povodňového rizika a pro potřeby pořízení nebo změn ÚPD s ním souvisejících byly využity mapy povodňového rizika.

část III:

V uplynulých letech jsme připomínkovali probíhající aktualizace ZÚR ÚK. Naše připomínky bychom rádi tímto shrnuli, neboť je vhodné tyto skutečnosti do ZÚR zapracovat.

1. V rámci probíhající 5. aktualizace ZÚR ÚK jsme se vyjádřili k předloženým variantám VRT viz naše stanovisko POH/64180/2022-2/032100 ze dne 17.01.2022.

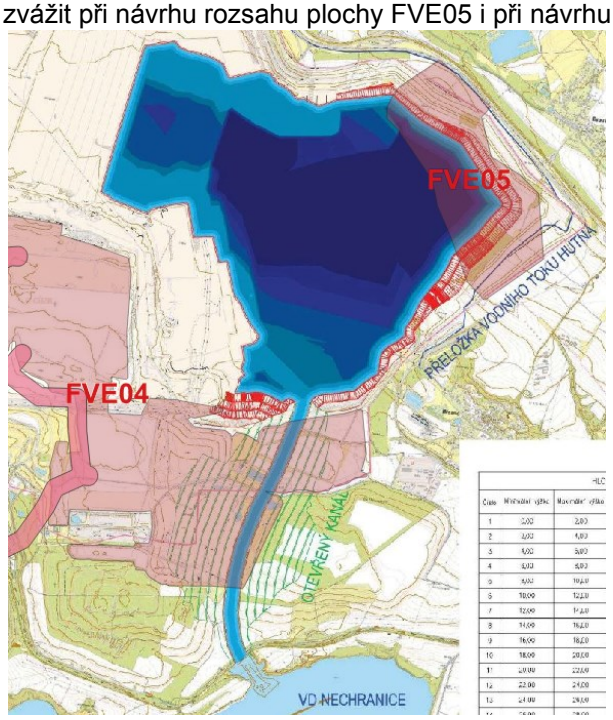
2. V rámci probíhající 6. aktualizace ZÚR ÚK jsme vznesli připomínky k prostorovému vymezení koridorů a ploch pro těžbu a zpracování lithia na Cínovci a ke stanovení podmínek pro územní plánování:

   a. Je nutné podrobně kvantitativně vyhodnotit zdroje vody mj. s ohledem na stávající a budoucí potřeby vody v území, na účely stávajících vodních děl a jejich soustav a na zabezpečenost dodávky vody pro výrobu lithia. Dále je nutné vyhodnotit množství a jakost vypouštěných přečištěných odpadních vod s ohledem na legislativu a na místní poměry a na stav vodních útvarů.
   b. V rámci zvoleného koridoru pro transport suroviny je nutné respektovat koryta vodních toků a záplavová území vodních toků. Křížení zařízení pro přepravu hornin s koryty vodních toků budou vhodně zvolena tak, aby nedošlo k negativnímu ovlivnění odtokových poměrů. Technické řešení křížení a souběhů s koryty vodních toků je nutné projednat s jejich správci s dostatečným předstihem.
   c. V navazujících fázích projektové přípravy budou provedena hydrotechnická posouzení jednotlivých křížení s koryty vodních toků a stavebně technická řešení budou vhodně zvolena tak, aby nedošlo k negativnímu ovlivnění odtokových poměrů.

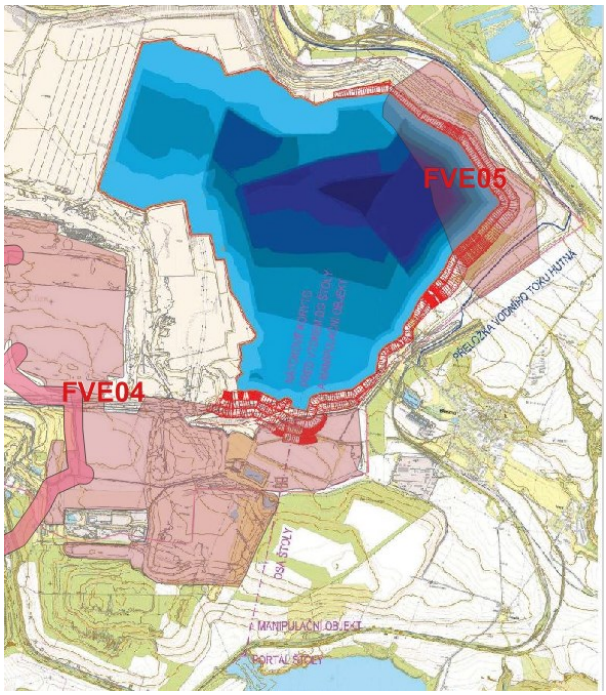
d. Plocha PL1 pro ukládání materiálu v dolu Libouš nebude niveletou zasahovat pod kótu 276 m n. m., aby nedošlo k negativnímu ovlivnění budoucí zatopené zbytkové jámy Libouš včetně případného využití této vody (kóta odpovídá úrovni zatopené hladiny zbytkové jámy dle souhrnného plánu sanací a rekultivací).
e. V rámci vymezení ploch a koridorů v ZÚR pro účely těžby a zpracování lithia je nutno počítat i s dostatečným prostorem pro umístění technologie čištění vod jak v ploše RPT1 (povrchový areál Dolní Cínovec), tak i RPV1 (zpracovatelský závod LCP Dukla).

3. V rámci probíhající 8. aktualizace ZÚR ÚK jsme vznesli připomínky k prostorovému vymezení ploch pro výrobu elektřiny z obnovitelných zdrojů energie (FVE01 - FVE14) a koridorů pro vedení zajišťující vyvedení výkonu z FVE:

V současné době je k projednání ve vládě připraven materiál "Návrh komplexního a efektivního využívání území zbytkových jam lomu Vršany, Dolu Nástup Tušimice a lomu Bílina po ukončení těžby v uvedených lokalitách". Dle tohoto materiálu bude vláda projednávat další kroky mj. ve věci možného propojení prostoru lomu Libouš (též Důl Nástup Tušimice) se stávajícím vodním dílem Nechranice. Toto propojení by procházelo plochou FVE04, na které je v rámci 8aZÚR ÚK navrhována veřejně prospěšná stavba - fotovoltaická elektrárna. Propojení lomu Libouš s vodním dílem Nechranice je strategickým záměrem (předpokládá se, že se bude jednat rovněž o veřejně prospěšnou stavbu s nadregionálním významem, která bude zapracována do Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje), kterým lze získat významný objem vody pro zajištění zásobování vodou, a to i s přihlédnutím k vývoji klimatické změny. V případě realizace propojení lomu Libouš s vodním dílem Nechranice otevřeným kanálem by kromě výše uvedeného efektu došlo k významnému zlepšení ochrany území pod vodním dílem Nechranice před povodněmi.
V případě, že bude ve vládě projednáno propojení lomu Libouš s vodním dílem Nechranice otevřeným kanálem (Obr. 1), bude nutné počítat s omezením rozvoje v ploše FVE04. V menším rozsahu budou do plochy FVE04 zasahovat i terénní úpravy v souvislosti s realizací propojení prostřednictvím štoly (Obr. 2). Bude nutné zohlednit časovou posloupnost projektů, tj. nejprve realizovat předpokládané terénní úpravy a následně pak využít plochu pro FVE.
Z výše uvedených důvodů je nezbytné, aby nebylo strategické propojení lomu Libouš s vodním dílem Nechranice (jako budoucí veřejně prospěšná stavba) výstavbou veřejně prospěšné stavby FVE04 znemožněno. Z tohoto důvodu požadujeme takové omezení zahrnout do textu výroku 8aZÚR ÚK, nejlépe konkrétně do bodu [171n] na str. 10 jako bod (3): Neznemožnění propojení lomu Libouš (prostoru Dolu Nástup Tušimice) s vodním dílem Nechranice včetně souvisejících terénních úprav.
Dále sdělujeme, že navržená plocha FVE05 bude dle stávajícího souhrnného plánu sanace a rekultivace (SPSaR) dolu Libouš a předpokládané úrovně hladiny jezera Libouš z velké části zatopena. To je třeba zvážit při návrhu rozsahu plochy FVE05 i při návrhu technického řešení FVE.



obr. 1



obr. 2

Předmětem vyjádření je návrh druhé zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje. Součástí zprávy je mj. i požadavek na prověření vymezení plochy LAPV Stříbrný potok na základě Generelu LAPV. V současné době jsou pořizovány souběžně 5. (VRT), 6. (lithium), 7. (přeložka I/13), 8. (FVE) a 9. (větrné el. v Krušných horách) aktualizace ZÚR ÚK. Na základě zprávy bude pořízena aktualizace ZÚR).

Ing. Václav Svejkovský
vedoucí odboru VR
podepsáno elektronicky

Rozdělovník
POh, s. p., GŘ
POh, s. p., ŘSP
POh, s. p., ŘzCV
POh, s. p., ŘzTE
POh, s. p., ŘzKV
POh, s. p., PPZ (odd. SI)
241 6547 -760874, -976014

MAGISTRÁT MĚSTA DĚČÍN
Tajemník magistrátu

Mírové nám. 1175/5, 405 38 Děčín
Datová schránka: x9hbpfn a nj6wxpq

decivp24v006vj

Váš dopis zn.:	KUUK/034068/2024
Ze dne:	04.03.2024
Číslo jednací:	MDC/36997/2024
Spisová zn.:	MDC/6027/2024
Počet listů:	1
Počet příloh:	1

Krajský úřad
Ústeckého kraje
Velká Hradební č. p. 3118/48
400 01 ÚSTÍ NAD LABEM

Vyřizuje: Tomáš Kopecký
Telefon: 412591472
E-mail: tomas.kopecky@mmdecin.cz

Děčín: 28.03.2024

Vyjádření Magistrátu města Děčín k návrhu zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje

Úřad územního plánování odboru stavební úřad Magistrátu města Děčín k předloženému návrhu zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje uvádí následující:

A) Vyhodnocení uplatňování zásad územního rozvoje

4. Zpřesnění vymezení ploch a koridorů vymezených v PÚR a vymezení ploch a koridorů nadmístního významu, včetně ploch a koridorů veřejné infrastruktury, ÚSES a územní rezerv, u ploch územních rezerv stanovení využití, které má být prověřeno

Plochy a koridory technické infrastruktury nadmístního významu

E6 - koridor pro výstavbu vedení VVN 110 kV TR Želenice – (TR Babylon)

Úřad územního plánování požaduje zúžit koridor, vymezený na území města Děčín ZÚR ÚK v šíři 100 – 600 m, v souladu splatnou územně plánovací dokumentací města Děčín. Koridor byl zpřesněn v rámci 8. změny Územního plánu města Děčín, která nabyla účinnosti dne 26.2.2015, a vymezen jako VPS 8Z - E6 v šíři 50 m (viz přílohy).

F) Požadavky na zpracování aktualizace zásad územního rozvoje a na vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, je-li vyžadováno, nebo požadavky na zpracování nových zásad územního rozvoje a na vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území

Zpřesnění vymezení ploch a koridorů vymezených v PÚR a vymezení ploch a koridorů

Elektroenergetika (koridory distribuční soustavy):

E6 - koridor pro výstavbu vedení VVN 110 kV TR Želenice – (TR Babylon)

Digitálně podepsal Ing. Martin Kříž
Datum: 02.04.2024 14:06:09 +02:00

Úřad územního plánování požaduje zúžit koridor, vymezený na území města Děčín ZÚR ÚK v šíři 100 – 600 m, v souladu splatnou územně plánovací dokumentací města Děčín. Koridor byl zpřesněn v rámci 8. změny Územního plánu města Děčín, která nabyla účinnosti dne 26.2.2015, a vymezen jako VPS 8Z - E6 v šíři 50 m (viz přílohy).

Upozornění

Toto vyjádření nenahrazuje rozhodnutí ani opatření jiných správních orgánů podle zvláštních předpisů.

Ing. Martin Kříž
tajemník Magistrátu města Děčín

otisk úředního razítka
podepsáno elektronicky

Přílohy

Výřez z úplného znění Územního plánu města Děčín 2 x

Doručí se

Krajský úřad Ústeckého kraje, Velká Hradební č.p. 3118/48, 400 01 ÚSTÍ NAD LABEM
DS ID: t9zbsva

25. 3. 2024

anonymous anonymous

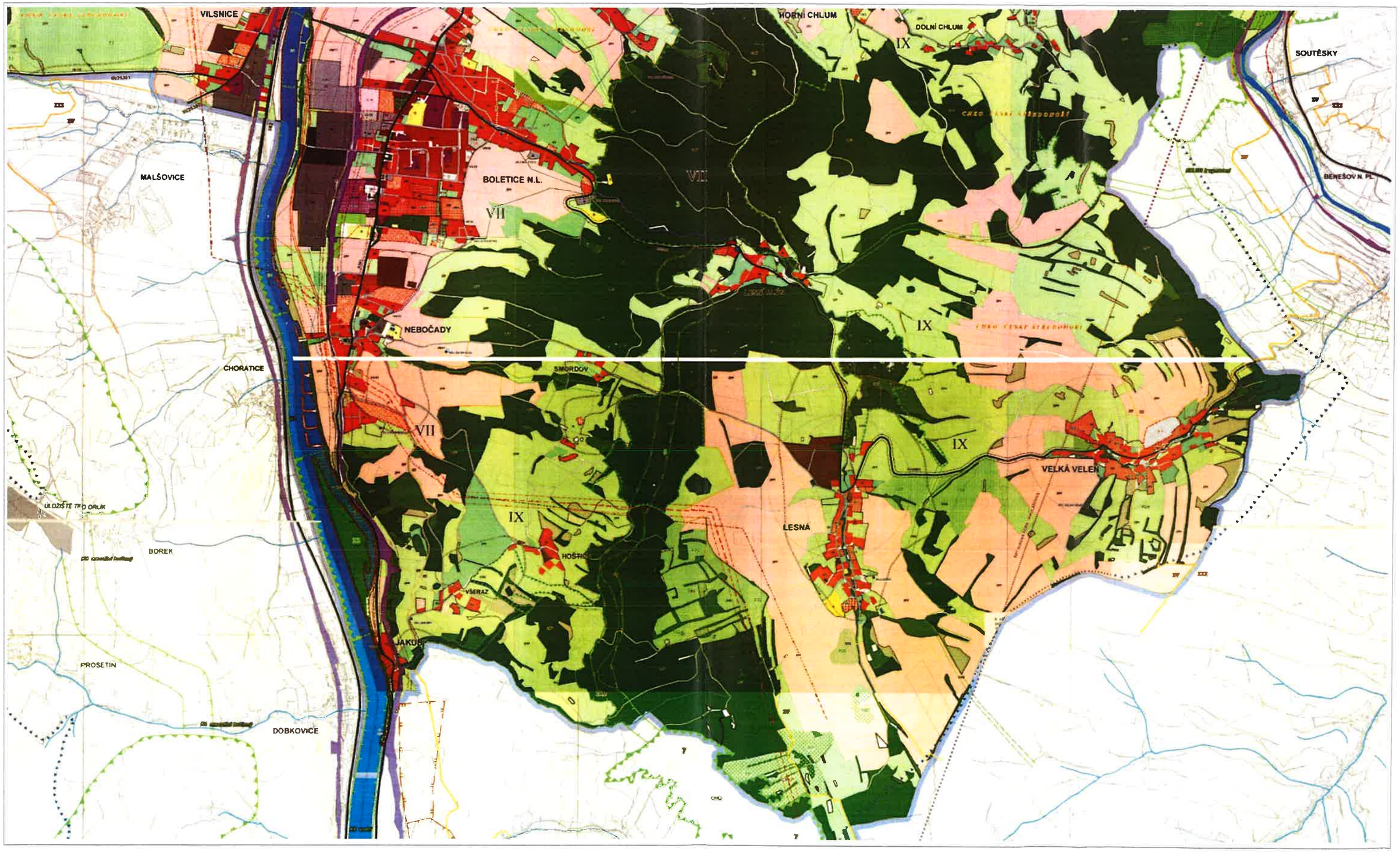
0 250 m 500 m

1 : 15 093

Vytištěno v mapovém řešení Spinbox společnosti © T-MAPY

25. 3. 2024

anonymous anonymous



0 500 m 1000 m

1 : 19 977

Vytištěno v mapovém řešení Spinbox společnosti © T-MAPY

Krajský úřad Ústeckého kraje

odbor životního prostředí a zemědělství

Dokument je podepsán elektronickým podpisem	
Podepisující:	**Ing. Irena Jeřábková**
Organizace:	Ústecký kraj
Sériové č. cert.:	12237093
Vydavatel cert.:	I.CA EU Qualified CA2/RSA 06/2022
Datum a čas:	28.03.2024 09:11:27
Důvod:	
Místo:	

Krajský úřad Ústeckého kraje
Odbor územního plánování a stavebního řádu
Velká Hradební 3118/48
400 02 Ústí nad Labem

Spisová značka:	KUUK/037786/2024/2/UP-025
Číslo jednací:	KUUK/050063/2024
UID:	kuukes9208eebb
Počet listů/příloh:	2/0
Vyřizuje/linka:	Ing. Martina Müllerová/912
Datum:	28.03.2024

Návrh zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje – vyjádření Krajského úřadu Ústeckého kraje, odboru životního prostředí a zemědělství

Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, obdržel dne 7. 3. 2024 od odboru územního plánování a stavebního řádu zdejšího úřadu návrh zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje.

Ve věci vydáváme následující stanoviska:

Ochrana ovzduší
Vyřizuje: Ing. Ing. Jana Zajícová / 475 657 439, e-mail: zajicova.j@kr-ustecky.cz
Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, nemá k návrhu zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje z hlediska ochrany ovzduší připomínky. Jednou z priorit návrhu je dosažení zlepšení životního prostředí napříč jednotlivými složkami ŽP.

Krajský úřad Ústeckého kraje vydává stanovisko k územnímu plánu a k regulačnímu plánu v souladu s § 11 odst. 2 písm. a) zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“).

Krajský úřad Ústeckého kraje upozorňuje na povinnost plnění imisních limitů pro ochranu zdraví lidí dle přílohy č. 1 zákona. Tento požadavek má přímou vazbu na využití území pro průmyslové a zemědělské účely (rozvojové lokality).

Dále upozorňujeme na skutečnost, že veškeré změny územního plánu musí být v souladu s Programem zlepšování kvality ovzduší zóna Severozápad – CZ04: Aktualizace 2020, který byl vyhlášen ve Věstníku Ministerstva životního prostředí - č.j. MZP/2020/130/1094, prosinec 2020, částka 10.

Ochrana přírody a krajiny
Vyřizuje: Ing. Kristýna Horvátová / 475 657 879, e-mail: horvatova.k@kr-ustecky.cz
Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství jako dotčený orgán ochrany přírody podle § 77a odst. 4 písm. z) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny

(dále jen ZOPK), sděluje, že s ohledem na skutečnost, že z předložené zprávy nevyplývají žádné požadavky na aktualizaci územního rozvojového plánu nebo politiky územního rozvoje, nemá k předloženému návrhu připomínky.

Jelikož součástí zprávy není návrh na aktualizaci územního rozvojového plánu nebo politiky územního rozvoje, nové stanovisko dle § 45i zákona není třeba vydávat.

Ochrana zemědělského půdního fondu
Vyřizuje: Ing. Martina Müllerová / 475 657 912, e-mail: mullerova.m@kr-ustecky.cz
Krajský úřad Ústeckého kraje jako orgán ochrany zemědělského půdního fondu není příslušným k vydání stanoviska k předloženému návrhu. K uplatnění stanoviska k předloženému návrhu je z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu v souladu ustanovením § 17 písm. a) zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů, příslušné Ministerstvo životního prostředí.

Vodní hospodářství
Vyřizuje: Mgr. Jan Koch / 475 657 180, e-mail: koch.j@kr-ustecky.cz
K předloženému návrhu zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje nemáme z hlediska zájmů chráněných zákonem č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů, připomínky.

Státní správa lesů
Vyřizuje: Ondřej Voháňka DiS / 475 657 913, e-mail: vohanka.o@kr-ustecky.cz
Krajský úřad Ústeckého kraje, jako orgán státní správy lesů není podle § 48a zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen lesní zákon), příslušný k vydání stanoviska k návrhu zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje. V souladu s § 49 odst. 3 písm. c) lesního zákona uplatňuje stanovisko k zásadám územního rozvoje Ministerstvo zemědělství, jako ústřední orgán státní správy lesů.

Posuzování vlivů na životní prostředí
Vyřizuje: Ing. Petra Tóth Sikorová / 475 657 652, e-mail: sikorova.p@kr-ustecky.cz
Příslušným úřadem z hlediska posuzování vlivů koncepce na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, je Ministerstvo životního prostředí.

Prevence závažných havárií
Vyřizuje: Ing. Veronika Dařílková / 475 657 165, e-mail: darilkova.v@kr-ustecky.cz
Z hlediska zákona č. 224/2015 Sb., o prevenci závažných havárií, v platném znění, nemáme k návrhu zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje žádné připomínky.

Ing. Irena Jeřábková, MPA
vedoucí odboru životního prostředí a zemědělství

Rozdělovník
Doporučeně:
adresát
Na vědomí:
Vlastní

Krajský úřad Ústeckého kraje
Odbor územního plánování a stavebního úřadu
Oddělení digitálních map a územní koncepce kraje
Pan Ing. Lukáš Morche

Velká Hradební 3118/48
400 02 Ústí nad Labem

Dobrý den,

obracím se na vás s požadavkem, formou připomínky ke zprávě o uplatňování zásad územního rozvoje, na provedení úpravy (odklonu) koridoru NRBK K4, který byl také navržen přes můj pozemek v k.ú. Loučná u Lomu p.p.č.399. Na tomto pozemku je realizována stavba „Areál chovu koní: Lom - Loučná“, která má příslušné stavební povolení č.j. OSÚ/1858/2015/SOH vydané stavebním odborem Městského úřadu dne 31. 3. 2015. Na uvedeném pozemku je naplánováno k realizaci ještě několik zemědělských staveb pro uskladnění sena a slámy, včetně jízdárny apod. Zde je také v dolní části pozemku nezkolaudovaná myslivecká chata z padesátých let, kterou jsem zakoupila společně s pozemkem. Chata je na všech dobových mapových snímcích znázorněna a nejedná se o novou stavbu. Chatu jako zázemí k hospodářským budovám (stájím) jsem loňského roku zrekonstruovala a připravila ke kolaudaci, abych stavbu mohla zlegalizovat. I přesto, že se jedná o nezkolaudovanou stavbu, od doby nabytí za ní odvádím řádně daň z nemovitosti. Na stavebním úřadu v Litvínově jsem byla upozorněna, že kolaudace chaty je nemožná, protože je zde přes tento pozemek vymezen v Zásadách územního rozvoje ÚKkoridor NRBK K4, který je vyznačen v územním plánu ke schválení ve změně ÚP Lom.
Dle sdělení vedoucí oddělení územního plánování Krajského úřadu Ústeckého kraje paní Ing. Jolany Novotné je nutné odklon uvedeného koridoru NRBK K4 vypracovaného dle Územního systému ekologické stability (ÚSES) z mého pozemku p.p.č. 399 v k.ú. Loučná u Lomu řešit na spádové obci. Při zadávání vymezení biokoridorů není údajně detailně přihlíženo na místní podmínky a je na vlastnících, aby případně vyjádřili své stanovisko. Na obec Lom u Mostu jsem žádost o provedení úpravy (odklonu) koridoru zaslala.

Také chci zmínit, že uvedený koridor NRBK K4 vede ještě přes další mé čtyři sousední pozemky v k.ú. Loučná u Lomu p.p.č 402/2; 402/3; 567/38; 396, kde bude probíhat pastva.

Proto vás žádám o úpravu (odklon) koridoru z výše uvedeného pozemku v k.ú. Loučná u Lomu p.p.č.399 v projednávané změně ÚP Lom formou připomínky ke zprávě o uplatňování zásad územního rozvoje tak, aby mi nemohlo být bráněno v realizaci stavebního záměru se stavebním povolením na mém pozemku a mohla jsem stavby řádně dokončit a zkolaudovat.

Velice děkuji za pochopení a jsem s pozdravem!

[redacted]

V Loučné dne 2. 4. 2024

Váš dopis zn.:	KUUK/034068/2024/1	**Krajský úřad Ústeckého kraje**
ze dne:	4. 3. 2024	**Odbor územního plánování**
Naše značka:	**O24690035606/ÚTPČUL/GS**	**a stavebního řádu**
Vyřizuje:	**Sandra Gómezová**	**Velká Hradební 3118/48**
	Ing. Petra Koptová	**Ústí nad Labem**
	Libor Tupec	**400 01**
	Ing. Jiří Waszmuth	
Datová schránka:	**f7rf9ns**	
Telefon:	840 111 111	
Email:	info@scvk.cz	
Datum:	2. 4. 2024	

Vyjádření k návrhu Zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje

Název akce	**Návrh Zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje**
Účel vyjádření	**K návrhu Zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje**
Zájmové území	Okres: Děčín, Chomutov, Litoměřice, Louny, Most, Teplice, Ústí nad Labem
	Obec: ---
	Část obce, ulice, č. p.: ---
	Katastrální území a výčet pozemků: ---
Žadatel	**Krajský úřad Ústeckého kraje** **Odbor územního plánování a stavebního řádu; Ing. Hana Bergmannová**
Adresa, tel., e-mail	Velká Hradební 3118/48, 400 02 Ústí nad Labem tel: 475 657 111, e-mail: urad@kr-ustecky.cz; datová schránka: t9zbsva
Investor	**Ústecký kraj**
Adresa, tel., e-mail	Velká Hradební 3118/48, 400 02 Ústí nad Labem tel: 475 657 111, e-mail: urad@kr-ustecky.cz; datová schránka: t9zbsva
Projektant	---
Vlastník dotčené IS	Severočeská vodárenská společnost a. s. (dále jen „SVS“)
Předchozí vyjádření a rozhodnutí	**Byly splněny podmínky předcházejících vyjádření a vydaných rozhodnutí ANO**
Platnost vyjádření	**jeden rok ode dne vyhotovení** *(v případě, že Váš zájem nadále trvá, požádejte před uplynutím této lhůty o prodloužení platnosti vyjádření)*

K návrhu „Zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje“ uvádíme, že se v zájmovém území **nachází** zařízení provozované společností Severočeské vodovody a kanalizace, a. s. (dále jen „SčVK“) ve vlastnictví SVS.

Popis navrženého řešení:
Předmětem návrhu zprávy je vyhodnocení uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje.

Severočeské vodovody a kanalizace, a.s.
Přítkovská 1689 • 415 50 Teplice
Tel.: 601 267 267, Tel.: 840 111 111 • E-mail: info@scvk.cz • www.scvk.cz
Společnost je zapsána v obchodním rejstříku oddíl B, vložka 465, u Krajského soudu v Ústí nad Labem.
IČ: 49099451 • DIČ: CZ49099451

Člen skupiny Severočeská voda

Zásady územního rozvoje Ústeckého kraje (dále jen „ZÚR ÚK") byly vydány usnesením č. 23/25Z/2011 ze dne 7. 9. 2011 s účinností od 20. 10. 2011. Aktualizace ZÚR ÚK byly vydány následovně:

- 1. aktualizace usnesením č. 022/4Z/2017 ze dne 24. 4. 2017 s účinností od 20. 5. 2017
- 2. aktualizace (na základě zprávy o uplatňování z r. 2015) usnesením č. 025/30Z/2020 ze dne 22. 6. 2020 s účinností od 6. 8. 2020
- 3. aktualizace usnesením č. 008/17Z/2019 ze dne 28. 1. 2019 s účinností od 17. 2. 2019
- 4. aktualizace usnesením č. 013/18Z/2022 ze dne 12. 12. 2022 s účinností od 4. 2. 2023

V současné době jsou pořizovány souběžně 5., 6., 7., 8. a 9. aktualizace ZÚR ÚK

ZÚR ÚK vymezují plochy a koridory technické infrastruktury (vodní hospodářství) následovně:

VODNÍ HOSPODÁŘSTVÍ (záměry nebyly dosud realizovány):

- V11a – plocha pro vodní dílo Kryry a pro související veřejnou infrastrukturu jako VPS V11a
- V11b – koridor pro přivaděč vody z Ohře do nádrže Vidhostice a související veřejnou infrastrukturu
- V11c – koridor pro přivaděč vody z nádrže Vidhostice do Rakovnického potoka a Kolešovického potoka a související veřejnou infrastrukturu
- V11d – koridor pro přípojku vodního díla Kryry k přivaděči vody z nádrže Vidhostice do Rakovnického potoka a Kolešovického potoka a související veřejnou infrastrukturu

VODNÍ HOSPODÁŘSTVÍ – ZÁSOBOVÁNÍ VODOU (v aktualizaci prověřit stav realizace záměrů):

- V6 – koridor pro propojení vodárenské soustavy mezi Teplicemi a Ústím nad Labem podél silnice I/13
- V9 – koridor nový vodovodní přivaděč Rokle – Vroutek
- V10 – koridor rekonstrukce vodovodního přivaděče Vroutek – Dolní Záhoří

VODNÍ HOSPODÁŘSTVÍ – ODKANALIZOVÁNÍ a ČIŠTĚNÍ ODPADNÍCH VOD (v aktualizaci prověřit stav realizace záměrů)

- V1 – koridor napojení Křečan na kanalizační síť města Rumburk
- V3 – koridor napojení Hudcova, Jeníkova a Lahoště na ČOV Želénky
- V4 – koridor napojení obce Dobříň na ČOV Roudnice nad Labem
  - ***Pozn.: Upozorňujeme, že obec Dobříň má v tuto chvíli samostatnou novou ČOV.***
- V5 – koridor napojení kanalizace Chlumec na ČOV Ústí nad Labem

VODNÍ HOSPODÁŘSTVÍ – OCHRANA PŘED POVODNĚMI, VODNÍ REŽIM (v aktualizaci prověřit stav realizace záměrů)

- Koridor pro revitalizaci vodního toku Bíliny na území tzv. Ervěnického koridoru

Souhlasíme s předloženým návrhem „Zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje". Stávající vymezující plochy a koridory technické infrastruktury požadujeme zachovat.

Ing. Petra Asche[redacted] LL.M.
manažerka útvar[redacted]činnosti

Severočeské[redacted]a.s.
415 50 T[redacted]
IČ: 4909[redacted]
357

Na vědomí: SVS, ÚTPČ ÚV a ČOV
Příloha: Doručená žádost k návrhu územního plánu.

Severočeské vodovody a kanalizace, a.s.
Přítkovská 1689 • 415 50 Teplice
Tel.: 601 267 267, Tel.: 840 111 111 • E-mail: info@scvk.cz • www.scvk.cz
Společnost je zapsána v obchodním rejstříku oddíl B, vložka 465, u Krajského soudu v Ústí nad Labem.
IČ: 49099451 • DIČ: CZ49099451

Člen skupiny Severočeská voda

OBEC KOROZLUKY

Korozluky 20, 434 01 pošta Most, IČ: 00265993
IDS: rwdbr65, tel. 476110021, 602543783
KB Most č. účtu: 6223491/0100
www.Korozluky.cz, e-mail: obec@korozluky.cz

Krajský úřad Ústeckého kraje
Odbor územního plánování a stavebního řádu
Velká Hradební 3118/48
400 01 Ústí nad Labem

V Korozlukách dne 27. března 2024

Připomínka ke Zprávě o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje, ve znění 1., 2., 3. a 4. aktualizace – změna trasy RBK 581 v obci Korozluky

Dobrý den,

v rámci uplatňování připomínek k návrhu Zprávy o uplatňování ZÚR Ústeckého kraje si dovoluji, jako starosta obce Korozluky, vznést následující požadavek na změnu vymezení ÚSES, konkrétně regionálního biokoridoru RBK581, který prochází mimo jiné i obcí Korozluky.

Stávající trasa RBK 581 - Luční potok - Jánský vrch - Špičák je v řešení ZÚR vedena napříč údolím Korozluckého potoka, způsobem nepříliš vhodným z hlediska několika základních principů vymezování ÚSES:

a) z hlediska *principu funkčních vazeb ekosystémů* je nevhodná kontrastní trasa propojující suchá stanoviště svahů na obou stranách údolí přes širší partii mokrého aluvia
b) z hlediska uplatnění *principu zohlednění jiných limitů a zájmů v krajině* je nevhodné vedení trasy urbanizovanou partií mezi Korozluky a Sedlecem, kde se zároveň nachází vhodná nekonfliktní území pro urbanistický rozvoj obce
c) obdobně nevhodné je (z důvodů ad b) vedení trasy i z hlediska *principu zohlednění aktuálního stavu krajiny*, tedy průchod územím s absencí přírodě blízkých ploch

Navrhujeme proto dílčí změnu trasy vedenou západně od obce (viz přiložená situace). Námi nově navržená trasa:

- (viz princip a) přechází jen úzkou partii vlhkého aluvia,
- je vedena (viz princip b) mimo obec a střetová území s jejím rozvojem,
- viz princip c) využívá přírodě podstatně bližších ploch, včetně relativně zachovaných biotopů teplomilné vegetace.

Navrhovaná změna vymezení RBK pro aktualizaci ZÚR byla předjímána již při procesu zpracování ÚP obce Korozluky, který stále probíhá. V nově navržené trase RBK je v územním plánu veden LBK s vloženými LBC odpovídající Metodikou požadovaným prostorovým parametrům pro RBK. Navrhujeme proto upravit vedení RBK v ZÚR podle ÚP obce převzetím LBK jako biokoridoru regionální úrovně včetně vložených LBC a vypustit úsek RBK procházející zastavitelným územím obce.

Toto řešení je obsaženo a koordinováno i ve zpracované Aktualizaci Plánu ÚSES OPR Most a Aktualizaci Plánu ÚSES části CHKO České středohoří. Autory řešení jsou příslušní autorizovaní projektanti uvedených Plánů ÚSES a ÚP obce.

S pozdravem

Michal Sklenka

starosta obce

Michal Sklenka

Digitálně podepsal Michal Sklenka
Datum: 2024.03.27 14:12:55 +01'00'

LBC 1
RBK 581
RBK 581
RBC 1326
LBK 3
LBC 4
LBK 2
LBC 2
LBC 3
LBK 1

MAGISTRÁT MĚSTA MOSTU
ODBOR ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ A MIMOŘÁDNÝCH UDÁLOSTÍ
oddělení životního prostředí

Váš dopis zn.: KUUK/034068/2024/2
Ze dne: 4.3.2024
Naše zn.: MmM/045112/2024/OŽPaMU/JB
Listů/příloh:
Vyřizuje: Jitka Bastlová
Telefon: +420 476 448 506
E-mail: jitka.bastlova@mesto-most.cz

Krajský úřad Ústeckého kraje
Odbor územního plánování
a stavebního řádu

Most, 3.4.2024

Připomínka k návrhu Zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje ve znění 1., 2., 3. a 4. aktualizace

Odbor životního prostředí a mimořádných událostí Magistrátu města Mostu uplatňuje následující připomínku k výše uvedenému návrhu:

Od ledna 2023 je v územně analytických podkladech ORP Most nově zpracovaný Plán místního ÚSES pro ORP Most zpracovaný v roce 2022. V rámci projednávání tohoto plánu se sousedními ORP i CHKO České středohoří, které také vesměs zpracovávaly aktualizaci svého místního ÚSES, došlo k vytvoření návaznosti sítě ÚSES mezi těmito územními celky. V několika případech došlo k úpravě vedení koridorů od stávajících tras dle ZUR ÚK do koridorů, které jsou více funkční. Navrhujeme tímto, aby zpracovatel Zprávy o uplatňování ZUR ÚK vzal Plán místního ÚSES pro ORP Most z roku 2022 v úvahu a doporučil aplikovat doporučené změny umístění jednotlivých prvků sítě ÚSES dle tohoto dokumentu v rámci další 5. aktualizace ŹUR ÚK.

S pozdravem

Vladimír Pátek
vedoucí odboru životního prostředí
a mimořádných událostí
Magistrátu města Mostu

(opatřeno elektronickým podpisem)

Obec Hrušovany

Hrušovany č. p. 15, 431 43 Hrušovany u Chomutova
IČO: 00261874, DIČ: CZ00261874 – Obec Hrušovany je plátcem DPH
tel i fax: 474 692 310, mobil.: 608 27 24 22, ID datové schránky: p2zbdy3
Bankovní spojení: KB a.s., pobočka Chomutov, Číslo účtu: 35-7920870297/0100
Internetová adresa: http//www.obec-hrusovany.cz, e-mail: ou.hrusovany@volny.cz,

Adresát:
Krajský úřad Ústeckého kraje
odbor územního plánování a stavebního řádu
Velká Hradební 3118/48, 400 01 Ústí nad Labem
ID DS: t9zbsva

Vaše značka:	Naše značka:	Vyřizuje:	Místo a datum odeslání:
	ObÚ/Č.j.	Šmíd	Hrušovany: 01. 02. 2023

VĚC: PODNĚT K AKTUALIZACI ZÁSAD ÚZEMNÍHO ROZVOJE ÚSTECKÉHO KRAJE – ÚPRAVA TRASY ÚSES RKB 583

Vážení,

Obec Hrušovany, IČO: 00261874, se sídlem Hrušovany 15, 431 43 Hrušovany, ID DS: p2zbdy3, zastoupená Ing. Petrem Šmídem, starostou obce,

uplatňuje u Krajského úřadu Ústeckého kraje, odboru územního plánování a stavebního řádu, jako příslušného pořizovatele (dále jen „krajský úřad“ nebo „pořizovatel“) následující **podnět k aktualizaci Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje ve věci úpravy trasy regionálního biokoridoru RBK 583 (k založení) na území obce Hrušovany.**

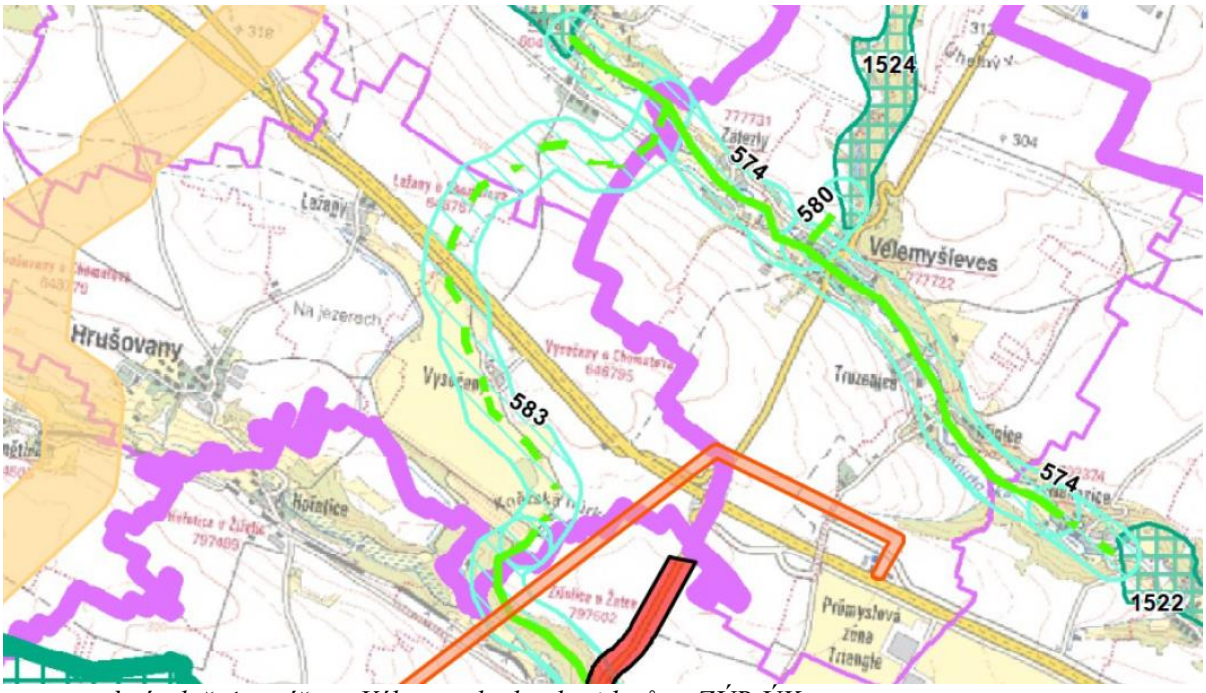
Obec Hrušovany aktuálně pořizuje Změnu č. 1 ÚP Hrušovany (dále jen „změna ÚP“). V rámci veřejného projednání návrhu změny ÚP bylo uplatněno nesouhlasné stanovisko Krajského úřadu, odboru životního prostředí, jako příslušného orgánu ochrany přírody, ze dne 12.06.2023, z důvodu rozporu návrhu změny ÚP s nadřazenou ÚPD. Orgán ochrany přírody ve svém stanovisku uvedl, že v Zásadách územního rozvoje Ústeckého kraje je vymezen regionální biokoridor RBK 583 „Staňkovice – RBK 574“ procházející v řešeném území. Tento biokoridor není v návrhu změny ÚP zohledněn. Navržený průchod mezi plochami nesplňuje minimální požadavky a biokoridor není umístěn v hranicích regionálního koridoru dle ZÚR ÚK.

Následně bylo Krajským úřadem Ústeckého kraje, odborem územního plánování a stavebního řádu, jako příslušným nadřízeným orgánem k žádosti o vydání stanoviska podle ustanovení § 55b odst. 4 stavebního zákona uplatněno z hlediska koordinace využívání území s ohledem na širší vztahy, souladu s politikou územního rozvoje a zásadami územního rozvoje nesouhlasné stanovisko s ohledem na ve stanovisku uvedené nedostatky.

Pokud jde o výše uvedený regionální biokoridor, konstatoval nadřízený orgán, že navrhovaná změna ÚP je v rozporu s aZÚR. Přitom k tomu konkrétně uvedl následující skutečnosti.

aZÚR vymezují regionální biokoridor RBK 583 – Staňkovice - RBK 574, který není vymezen a zpřesněn v původním kmenovém ÚP Hrušovany v souladu s aZÚR a je v kolizi s řešením návrhu změny – s oběma plochami Z1/1 a částí plochy Z1/2; vyhodnocení úkolů pro zpřesňování prvků ÚSES je v odůvodnění návrhu změny zmatečné a chybné, neboť ho staví na pozici lokálního biokoridoru; koridor

vede mimo vymezený 400 m koridor v aZÚR a nemá požadované parametry – viz úkol č. 5 v kapitole 4.7. (čl. 193) aZÚR – nutno vymezit trasu RBK 583 v souladu s úkoly stanovenými v aZÚR. Pokud by případně plochy bránily navržení funkčního biokoridoru i nadále, je potřeba tyto plochy pro výrobu a pro fotovoltaiku z návrhu zcela vypustit, popř. zmenšit.

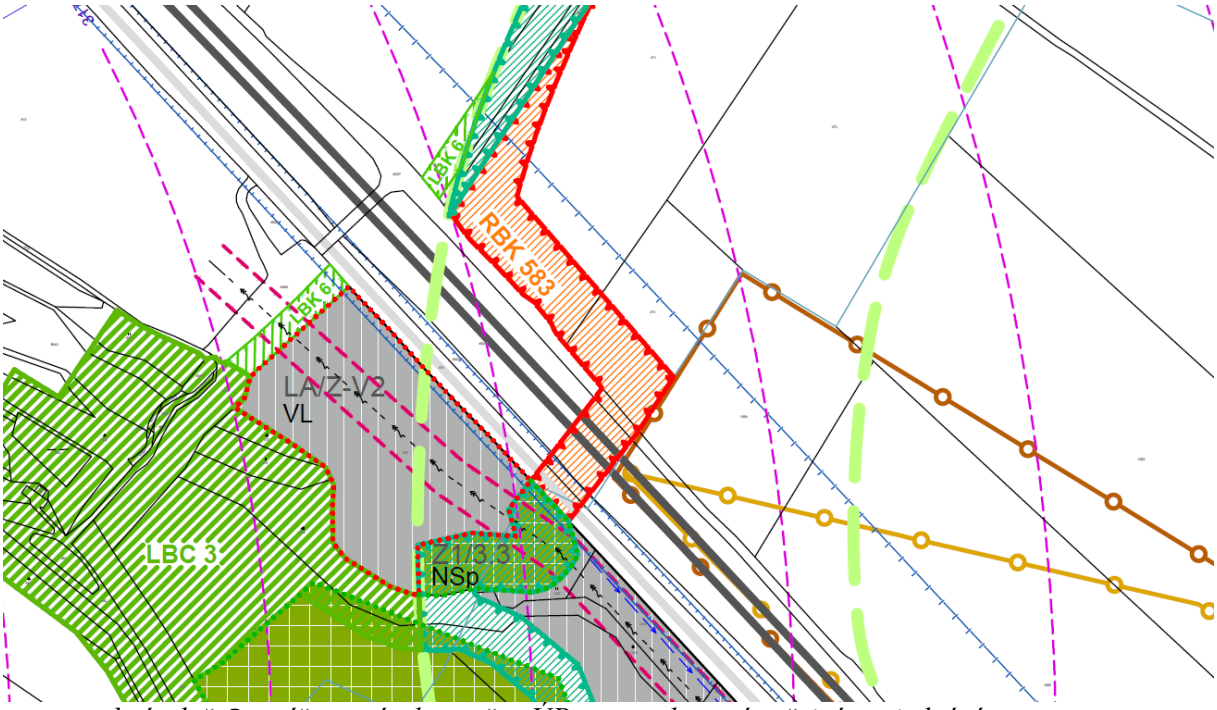


obrázek č. 1 – výřez z Výkresu ploch a koridorů ze ZÚR ÚK

Pořizovatel ve spolupráci s určeným zastupitelem výše uvedená stanoviska vyhodnotil a následně dal zpracovateli příslušný pokyn k úpravě návrhu změny ÚP, aby v něm vymezil trasu RBK 583 v souladu se ZÚR.

Území řešené změnou č. 1 ÚP Hrušovany se nachází v lokalitě Plato Vysočany (u Chomutova), které sloužilo jako výsypka popílku pro blízkou tepelnou elektrárnu Tušimice II spalující uhlí. Území je již rekultivované. Předmětný RBK tímto územím prochází a dále přechází na lokalitu severně navazující silnici I. třídy č. I/7 (v převodu na silnici II. třídy č. II/607) a na ní souběžně navazující dálnici D7. Přitom v blízkosti řešené lokality jsou obě tyto stavby pozemních komunikací opatřeny v místě křížení s místní komunikací a vodotečí objektem víceúčelového podchodu (propustku) pro převedení místní dopravy. Tyto objekty slouží současně jako migrační opatření pro zvěř.

Při plnění pokynu pořizovatele zpracovatel změny ÚP dospěl k tomu, že koridor pro RBK ze ZÚR, ve kterém by měl být RBK 583 v rámci změny ÚP zpřesněn, není veden v místě uvedeného podchodu, který je zároveň migračním opatřením pro zvěř. Podchod se nachází od v ZÚR vymezeného koridoru pro RBK ve vzdálenosti cca 40 až 90 m západním směrem, viz. níže uvedený obrázek č. 2. Taková situace by vedla k tomu, že by pro zajištění souladu ÚP Hrušovany se ZÚR Ústeckého kraje bylo nutné zpřesnit RBK 583 v rámci změny ÚP mimo stávající migrační objekt pod výše uvedenými pozemními komunikacemi. Taková situace by však sebou nesla potřebu vybudovat pro zajištění funkčnosti regionální biokoridoru vedle stávajícího migračního opatření (podchodu) další migrační objekt, reálně ve formě ekoduktu, který by obě komunikace přemostil. Takovou investici však nelze v dané situaci označit za ekonomicky obhajitelnou a v souladu se základními principy na vynakládání veřejných prostředků, o tom, že taková stavba by zatížila další soukromé pozemky, které by nebylo možné jednak vykoupit a v dané situaci ani vyvlastnit, ani nemluvě. Vedle toho by bylo navíc nutné vymezit v rámci změny ÚP RBK přes pozemky dalších vlastníků, na kterých je platným ÚP vymezena zastavitelná plocha pro výrobu – lehký průmysl (VL).



obrázek č. 2 – výřez z návrhu změny ÚP pro opakované veřejné projednání

S ohledem na výše uvedené skutečnosti byl krajský úřad požádán o konzultaci, která následně na krajském úřadu proběhla, a na které byla konzultována varianta vedení RBK 583 v detailu převedení přes obě komunikace s mírným vybočení z koridoru dle ZÚR v místě stávajícího podchodu zajišťujícího funkční migraci zvěře a varianta vedení RBK 583 v mezích koridoru dle ZÚR (bez vybočení z něj) bez zajištění funkční migrace zvěře jako prvek ÚSES k založení.

Na základě názoru krajského úřadu, že pro prokázání souladu navrhované změny ÚP nelze z koridoru vybočit, byl následně regionální biokoridor RBK 583 do návrhu ÚP pro opakované projednání zakreslen dle výše uvedeného obrázku č. 2, k tomuto řešení bylo ze strany krajského úřadu vydáno stanovisko, ve kterém krajský úřad jako nadřízený orgán podle ustanovení § 55b odst. 4 stavebního zákona potvrdil na základě svého posouzení potvrzení odstranění nedostatků,, které shledal v rámci svého dříve vydaného stanoviska z uvedených hledisek.

Jak je již výše zmíněno, a jak vyplývá i z obrázku č. 2 toto řešení vedení regionálního biokoridoru není vedeno v rámci stávajícího provedeného migračního opatření. Řešení navíc zatěžuje mimo jiné další pozemky a zastavitelné plochy určené pro „VL“ a znemožňuje jejich využití, což vyvolává situace, které se vlastníkům dotčených pozemků velmi obtížně vysvětluje. V neposlední řadě obec Hrušovany nepovažuje realizaci dalšího migračního objektu v těsné blízkosti stávajícího za reálně možnou, navíc v dané situaci za ekonomicky obhajitelnou a v souladu se základními principy na vynakládání veřejných prostředků.

S ohledem na výše uvedené skutečnosti obec Hrušovany uplatňuje tento podnět k aktualizaci Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje, kterým žádá, aby krajský úřad, potažmo Ústecký kraj, zohlednil tento podnět při nejbližší příští aktualizaci Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje a v rámci této aktualizace na území obce Hrušovany upravil trasu regionálního biokoridoru RBK 583 tak, aby vedla přes uvedený podchod, který v daném místě zajišťuje migraci zvěře pod předmětnými pozemními komunikacemi.

Na základě této úpravy bude možné, aby obec Hrušovany ve svém územním plánu rovněž provedla nezbytnou úpravu trasy uvedeného regionálního biokoridoru RBK 583 a nasměrovala ji do výše uvedeného stávajícího podchodu.

Obec Hrušovany předem děkuje za zohlednění našeho podnětu v rámci nejbližší příští aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje. V případě potřeby jsme Vám k dispozici pro další konzultaci.

S pozdravem

ing. Petr Šmíd

Digitálně podepsal ing. Petr Šmíd
Datum: 2024.02.01 10:10:19 +01'00'

Ing. Petr Šmíd
Starosta obce Hrušovany

Na vědomí:
- Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství

Město Litvínov

se sídlem Městský úřad Litvínov, náměstí Míru 11, 436 01 Litvínov

odbor investic a regionálního rozvoje

MELTX012NUJ6

Váš dopis zn.: KUUK/034068/2024/1
Ze dne: 4.3.2024
Spis. zn.: OIRR/2305/2024/OTB
Čj.: MELT/23912/2024

Vyřizuje: Ing. arch. Babeta Otcovská
Telefon: +420 476 767 856
E-mail: babeta.otcovska@mulitvinov.cz

Datum: 19.03.2024

Krajský úřad Ústeckého kraje
odbor územního plánování a
stavebního řádu
Velká Hradební 3118/48
400 02 Ústí nad Labem

Návrh zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje - připomínka dle § 42 odst.1 SZ

Město Litvínov zastoupené, odborem investic a regionálního rozvoje, obdrželo dne 04. 03. 2024 oznámení o zveřejnění Návrhu zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje s žádostí o uplatnění připomínek.

Tímto podáváme následující připomínku v zákonem stanovené lhůtě v souladu s § 42 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů.

Obsah připomínky
Požadujeme zpřesnění specifické oblasti SOB6 – Krušné hory pro severní část Litvínova.

Odůvodnění připomínky
Celé území Litvínova je v úplném znění ZÚR ÚK po vydání aktualizace 1.,2.,3. a 4. zařazeno do Specifické oblasti SOB5 – Mostecko.

Navrhujeme pro severní část Litvínova v ZÚR ÚK zpřesnění specifické oblasti SOB6 – Krušné hory z důvodu, že uvedené území je svým charakterem vhodné pro plnění úkolů např. spojených s rekreací, turismem a ochranou krajinářských hodnot a je zde též připravovaná chráněná krajinná oblast (CHKO).

S pozdravem

otisk úředního razítka

Ing. Michaela Sloviaková v. r.
vedoucí odboru investic a regionálního rozvoje

Elektronický podpis: 19.3.2024
Certifikát autora podpisu:
Jméno: Ing. Michaela Sloviaková
Vydal: PostSignum Qualified CA 4
Platnost do: 26.11.2024 11:08 +01:00

Městský úřad Žatec
Stavební a vyvlastňovací úřad, životní prostředí
Úřad územního plánování
náměstí Svobody 1, 438 01 Žatec

Naše zn.: MUZA 10928/2024
Vyřizuje: Yveta Šťastná
Tel: 415 736 268
E-mail: stastna@mesto-zatec.cz

Žatec: 13. března 2024

V Y J Á D Ř E N Í

Městský úřad Žatec, Stavební a vyvlastňovací úřad, životní prostředí – Úřad územního plánování, jako orgán územního plánování příslušný podle § 6 odst. 1 písm. e) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění účinném do 31.12. 2023 (dále jen stavební zákon), aplikovatelného na základě § 334a zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů, poskytuje ve věci **„***Návrh zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje***“** toto vyjádření:

K předložené Zprávě o uplatňování Zásad Ústeckého kraje v uplynulém období nemáme připomínky.

Bc. Martina O P P E L O V Á
Stavební a vyvlastňovací úřad, životní prostředí
referent Úřadu územního plánování

Obdrží:
Krajský úřad Ústeckého kraje – odbor územního plánování a stavebního řádu
Velká Hradební 3118/48
40001 Ústí nad Labem,
ID DS: t9zbsva

Elektronický podpis: 13.3.2024
Certifikát autora podpisu:
Jméno: Bc. Martina Oppelová
Vydal: PostSignum Qualified CA 4
Platnost do: 10.1.2025 00:00 +01:00

VYJÁDŘENÍ

Číslo jednací: 2024 / 000167 / 1

(2024 / 000167 / 1)

Vaše žádost: KUUK/034068/2024/1

Ze dne: 4.3.2024

Krajský úřad Ústeckého kraje
odbor územního plánování a stavebního řádu
Velká Hradební 3118/48
400 02 Ústí nad Labem

Vyřizuje: Mgr. Ondráček Jan

Telefon: 315 701 320

Email: ondracek@mero.cz

Kralupy nad Vltavou, 20.3.2024

Vyjádření k akci

Návrh zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje

Na základě Vaší žádosti ze dne 4.3.2024, zn. KUUK/034068/2024/1, Vám, jako majitel ropovodu zasíláme stanovisko k výše uvedené akci.

Sdělujeme Vám, že v uvedené oblasti se nachází naše zařízení:
DOK (dálkový optický kabel), Armaturní šachta s technologickým zařízením, Územní rezerva, Ropovod DN 500

K návrhu zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje uvádíme:

- (162) DV1 – na území Ústeckého kraje nebyl záměr doposud realizován, aktuálně vymezený koridor pro VPS DV1 požadujeme zachovat ve stávajícím rozsahu,

- (165a) DV5 - koridor DV5 je nutné ponechat ve stávajícím rozsahu, projekt zůstává fázi předběžné přípravy. Vypuštění koridoru DV5 je neakceptovatelné z důvodů nepředvídatelnosti vývoje na ropovodu Družba a tím vyvolané potřeby dalšího zdroje/přivaděče strategické suroviny do ČR.

Mgr. Jan Ondráček
Digitálně podepsal Mgr. Jan Ondráček
Datum: 2024.03.20 12:53:07 +01'00'

Mgr. Jan Ondráček
specialista pro majetkoprávní vztahy

S pozdravem

Ing. Přemysl Kuchař
vedoucí technické podpory a integrity

Kopie:

Krajský úřad Ústeckého kraje
Odbor územního plánování a stavebního řádu
Velká Hradební 3118/48
400 01 Ústí nad Labem
IDDS: t9zbsva

Váš dopis značky/ze dne	Naše značka	Vyřizuje/linka	Liberec
KUUK/034068/2024 4. 3. 2024	sp. zn. OÚPSŘ 66/2024-OÚP č. j. KULK 23037/2024-OÚP	Mgr. Tomáš Vaško/485 226 262 tomas.vasko@kraj-lbc.cz	13. březen 2024

Připomínky Krajského úřadu Libereckého kraje, odboru územního plánování a stavebního řádu k Návrhu Zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje

Úvodem Krajský úřad Libereckého kraje, odbor územního plánování a stavebního řádu, oddělení územního plánování (dále jen „KÚ LK, OÚPSŘ, OÚP“) uvádí že od 1. 1. 2024 nabyl účinnosti zákon č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů, tedy nový stavební zákon (dále jen „nový stavební zákon“). Podle ust. § 334a odst. 2 nového stavebního zákona se ve věcech týkajících se územního plánování v přechodném období postupuje podle dosavadních právních předpisů. Přechodným obdobím se ve smyslu ust. § 334a odst. 1 nového stavebního zákona rozumí časové období od 1. 1. 2024 do 30. 6. 2024. Pro účely přechodných ustanovení v části dvanácté hlavě II dílu 2 nového stavebního zákona (přechodná ustanovení k územnímu plánování) se za den nabytí účinnosti nového stavebního zákona považuje 1. červenec 2024. S ohledem na výše uvedené KÚ LK, OÚPSŘ, OÚP postupuje podle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“) a podle předpisů, které tento zákon provádějí, nebo s ním souvisí.

KÚ LK, OÚPSŘ obdržel dne 5. března 2024 jako orgán územního plánování sousedícího kraje Návrh Zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje v uplynulém období (dále jen „Zpráva ZÚR ÚK“) dle § 42 odst. 1 stavebního zákona.

KÚ LK, OÚPSŘ nemá k Návrhu Zprávy ZÚR ÚK žádné připomínky.

Odůvodnění:

KÚ LK, OÚPSŘ není znám žádný záměr na rozvoj území Libereckého kraje, který by bylo zapotřebí nově řešit v Aktualizaci ZÚR ÚK a bylo by ho třeba doplnit do požadavků na zpracování Aktualizace ZÚR ÚK do Návrhu Zprávy ZÚR ÚK.

KÚ LK, OÚPSŘ bere na vědomí, že Návrh Zprávy ZÚR ÚK obsahuje zadání komplexní Aktualizace ZÚR ÚK, jejíž pořadové číslo bude stanoveno později.

KÚ LK, OÚPSŘ bere na vědomí, že v kapitole f) Návrhu Zprávy ZÚR ÚK jsou mimo jiné uvedeny i následující požadavky na zpracování Aktualizace ZÚR ÚK, které se mohou týkat širších vztahů a vazeb území Libereckého kraje:

- V realizovaných úsecích bude prověřeno vypuštění koridorů E10a (1.A) a E10b (1.A). Elektroenergetické koridory E10a (1.A) a E10b (1.A) zpřesňují koridor z Politiky územního rozvoje ČR E10 – Koridory pro vedení 400 kV Výškov – Chotějovice a dále koridory pro dvojitá vedení 400 kV v trasách Výškov – Babylon, Výškov – Čechy střed a Babylon – Bezděčín, včetně souvisejících ploch pro rozšíření elektrických stanic.
- Prověřit a upravit vymezení koridoru „PK4 – koridor přeložky silnice I/13, úsek Děčín – Benešov nad Ploučnicí – hranice ÚK“ dle aktuálních podkladů Ředitelství silnic a dálnic ČR.
- Budou prověřeny vymezené plochy a koridory ÚSES dle souhrnné aktualizace plánu ÚSES, kterou zadala Agentura ochrany přírody a krajiny v roce 2022.
- Bude prověřena aktualizace kategorizace a vymezení center osídlení dle aktuálního vymezení center osídlení kategorie A – D zpracované Ministerstvem pro místní rozvoj a dále provedena kategorizace a vymezení center osídlení v kategorii E – F dle Uspořádání sídelní struktury na základě metodického návodu Centra osídlení České republiky, Vymezení vyšších a středních center a metodický postup pro vymezení nižších.

Mgr. Zdeněk Hluštík

Digitální podpis:
13.03.2024
13:10

Mgr. Zdeněk Hluštík
vedoucí odboru územního plánování
a stavebního řádu

Krajský úřad Ústeckého kraje
Odbor územního plánování a stavebního řádu
Velká Hradební 3118/48
400 01 Ústí nad Labem
IDDS: t9zbsva

Váš dopis značky/ze dne	Naše značka	Vyřizuje/linka	Liberec
KUUK/034068/2024 4. 3. 2024	sp. zn. OÚPSŘ 66/2024-OÚP č. j. KULK 23037/2024-OÚP	Mgr. Tomáš Vaško/485 226 262 tomas.vasko@kraj-lbc.cz	13. březen 2024

Připomínky Krajského úřadu Libereckého kraje, odboru územního plánování a stavebního řádu k Návrhu Zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje

Úvodem Krajský úřad Libereckého kraje, odbor územního plánování a stavebního řádu, oddělení územního plánování (dále jen „KÚ LK, OÚPSŘ, OÚP“) uvádí že od 1. 1. 2024 nabyl účinnosti zákon č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů, tedy nový stavební zákon (dále jen „nový stavební zákon“). Podle ust. § 334a odst. 2 nového stavebního zákona se ve věcech týkajících se územního plánování v přechodném období postupuje podle dosavadních právních předpisů. Přechodným obdobím se ve smyslu ust. § 334a odst. 1 nového stavebního zákona rozumí časové období od 1. 1. 2024 do 30. 6. 2024. Pro účely přechodných ustanovení v části dvanácté hlavě II dílu 2 nového stavebního zákona (přechodná ustanovení k územnímu plánování) se za den nabytí účinnosti nového stavebního zákona považuje 1. červenec 2024. S ohledem na výše uvedené KÚ LK, OÚPSŘ, OÚP postupuje podle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“) a podle předpisů, které tento zákon provádějí, nebo s ním souvisí.

KÚ LK, OÚPSŘ obdržel dne 5. března 2024 jako orgán územního plánování sousedícího kraje Návrh Zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje v uplynulém období (dále jen „Zpráva ZÚR ÚK“) dle § 42 odst. 1 stavebního zákona.

KÚ LK, OÚPSŘ nemá k Návrhu Zprávy ZÚR ÚK žádné připomínky.

Odůvodnění:

KÚ LK, OÚPSŘ není znám žádný záměr na rozvoj území Libereckého kraje, který by bylo zapotřebí nově řešit v Aktualizaci ZÚR ÚK a bylo by ho třeba doplnit do požadavků na zpracování Aktualizace ZÚR ÚK do Návrhu Zprávy ZÚR ÚK.

KÚ LK, OÚPSŘ bere na vědomí, že Návrh Zprávy ZÚR ÚK obsahuje zadání komplexní Aktualizace ZÚR ÚK, jejíž pořadové číslo bude stanoveno později.

KÚ LK, OÚPSŘ bere na vědomí, že v kapitole f) Návrhu Zprávy ZÚR ÚK jsou mimo jiné uvedeny i následující požadavky na zpracování Aktualizace ZÚR ÚK, které se mohou týkat širších vztahů a vazeb území Libereckého kraje:

- V realizovaných úsecích bude prověřeno vypuštění koridorů E10a (1.A) a E10b (1.A). Elektroenergetické koridory E10a (1.A) a E10b (1.A) zpřesňují koridor z Politiky územního rozvoje ČR E10 – Koridory pro vedení 400 kV Výškov – Chotějovice a dále koridory pro dvojitá vedení 400 kV v trasách Výškov – Babylon, Výškov – Čechy střed a Babylon – Bezděčín, včetně souvisejících ploch pro rozšíření elektrických stanic.
- Prověřit a upravit vymezení koridoru „PK4 – koridor přeložky silnice I/13, úsek Děčín – Benešov nad Ploučnicí – hranice ÚK“ dle aktuálních podkladů Ředitelství silnic a dálnic ČR.
- Budou prověřeny vymezené plochy a koridory ÚSES dle souhrnné aktualizace plánu ÚSES, kterou zadala Agentura ochrany přírody a krajiny v roce 2022.
- Bude prověřena aktualizace kategorizace a vymezení center osídlení dle aktuálního vymezení center osídlení kategorie A – D zpracované Ministerstvem pro místní rozvoj a dále provedena kategorizace a vymezení center osídlení v kategorii E – F dle Uspořádání sídelní struktury na základě metodického návodu Centra osídlení České republiky, Vymezení vyšších a středních center a metodický postup pro vymezení nižších.

Mgr. Zdeněk Hluštík

Digitální podpis:
13.03.2024
13:10

Mgr. Zdeněk Hluštík
vedoucí odboru územního plánování
a stavebního řádu

Vaše č.j.: KUUK/034068/2024
Ze dne: 4. 3. 2024
Č. j.: MULTM/0018839/24/KST

Krajský úřad Ústeckého kraje
Odbor územního plánování a stavebního řádu
Velká Hradební 3118/48
400 02 Ústí nad Labem

Telefon: +420 416 916 111
E-mail: podatelna@litomerice.cz

Litoměřice 25. 03. 2024

Vyjádření Rady města Litoměřice k návrhu zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje

V souvislosti se zveřejněním návrhu Zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje (dále jen „ZoU ZÚR“), který obsahuje pokyny pro zpracování návrhu aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje, uplatňuje Město Litoměřice v souladu s § 42 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění účinném do 31. 12. 2023, za použití § 334a zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů, připomínku:

Město Litoměřice má k předloženému návrhu ZoU ZÚR tuto faktickou poznámku:

V rámci kapitoly A) „VYHODNOCENÍ UPLATŇOVÁNÍ ZÁSAD ÚZEMNÍHO ROZVOJE“ je na straně 10 u koridoru „b – III/00815 - koridor silnice nadmístního významu II/247, Lovosice – Litoměřice, přivaděč k průmyslové zóně Prosmyky I., II. část“ uvedeno, že záměr dosud není v přípravě. Upozorňujeme, že toto konstatování je přinejmenším nepřesné, neboť k záměru bylo Městským úřadem Litoměřice jako příslušným stavebním úřadem dne 29. 6. 2011 vydáno pravomocné územní rozhodnutí č.j. 0055193/11/SÚ/LBe. Současně již na podkladu tohoto územního rozhodnutí proběhla ze strany Ústeckého kraje dílčí majetkoprávní vypořádání k nemovitostem, jichž se předmětný záměr dotkne. V rámci proběhlých konzultací se zástupci Krajského úřadu Ústeckého kraje byl rovněž upřesněn možný další postup realizace záměru. V současné době dle sdělení zástupců odboru investic Krajského úřadu Ústeckého kraje je zpracovávána dokumentace EIA. Dle našeho názoru tak záměr je v přípravě, tudíž nelze souhlasit s výše uvedeným konstatováním.

K požadavkům na zpracování aktualizace zásad územního rozvoje, které jsou uvedené v kapitole F) „POŽADAVKY NA ZPRACOVÁNÍ AKTUALIZACE ZÁSAD ÚZEMNÍHO ROZVOJE…“ předloženého návrhu ZoU ZÚR, nemá Město Litoměřice věcné připomínky.

S pozdravem

Ing. Radek Löwy

Digitálně podepsal Ing. Radek Löwy
Datum: 2024.03.25 09:45:50 +01'00'

Ing. Radek Löwy
Starosta města

Toto vyjádření bylo schváleno Radou Města Litoměřice usnesením č. 180/6/2024 dne 20. 3. 2024.

KRAJSKÝ ÚŘAD ÚSTECKÉHO KRAJE
Odbor územního plánování a stavebního řádu
Velká Hradební 3118/48,
400 02 Ústí nad Labem

Váš dopis značky / ze dne	Naše značka	Vyřizuje / linka	Místo odeslání / dne
Č.j.: KUUK/034068/2024		Ing. Vojtěch Mazura 211 044 419 uzemni.plany@ceps.cz	Praha 04.01.2024

Vyjádření k návrhu Zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje podle §42 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., v platném znění

Vážení,

ČEPS, a.s., provozovatel přenosové soustavy ČR ve smyslu § 24 zákona č. 458/2000 Sb., energetický zákon, oprávněný investor ve smyslu § 23a zákona č. 183/2006 Sb., stavební zákon, vlastník a provozovatel stavby elektroenergetického vedení 400kV, podává tímto vyjádření k návrhu Zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje (dále jen „**návrh Zprávy**") na základě žádosti obdržené od Krajského úřadu Ústeckého kraje, odboru územního plánování a stavebního řádu.

K návrhu Zprávy potvrzujeme, že je možné v rámci návrhu aktualizace ZÚR ÚK pořizované dle požadavků v odstavci F) prověřit vypuštění koridorů E10a (1.A) a E10b (1.A) vymezených v kapitole 4. a 7. ZÚR ÚK v realizovaných úsecích na základě vydaných kolaudačních rozhodnutí.

Ostatní plochy a koridory pro záměry přenosové soustavy požadujeme v současné době ponechat dle platného úplného znění ZÚR ÚK.

Předem děkujeme za zohlednění požadavku.

S pozdravem

[redacted]

Ing. Vojtěch Mazura
Vedoucí oddělení
Územní plánování

Vedeme elektřinu nejvyššího napětí