



## Velký a nepochopitelný krok Ústeckého kraje proti zájmu VRT a místních obcí

Zastupitelstvo Ústeckého kraje odsouhlasilo Správě železnic jejich žádost na Aktualizaci Zásad územního rozvoje. Jak mnohokrát během několikahodinového zasedání opakoval hejtman Jan Schiller, *“potřebujeme více informací a budeme hlasovat pouze o tom, zda SŽ umožníme, aby nám podklady dodala. Nic jiného se nestane, nic se ještě nerozhodne, jde jen o aktualizaci dat ke změně územního rozvoje. Až za rok, možná dva se budeme zabývat tím, zda je některá varianta taková, že bychom ji mohli zanést do Zásad územního rozvoje.”*

Přítom schválené usnesení zní (zkráceně): **“ZÚK po projednání rozhodlo o pořízení aktualizace ZÚR ÚK [...]. Obsahem aktualizace bude na základě prověření předložených variant vymezení návrhového koridoru pro vysokorychlostní trať RS4 [...].”** A to vše do konce roku 2023. Předložené varianty jsou tři a nebylo nikým vysvětleno, proč by kraj neměl po SŽ chtít, aby prověřila také jakékoli další alternativy, i když existují. Zastupitel Filip Ušák chtěl do usnesení zanést i žádost o prověření varianty letos zpracovanou CEDOP na zadání Martina Hausenblase. Tato varianta prakticky kopíruje trasu prezentovanou v oficiálním propagačním videu SŽ z roku 2017, která zdůrazňovala vedení mimo památkové rezervace Litoměřic a Terezína s příklonem k dálnici D8 směrem k Praze. Vedoucí odboru územního plánování ÚK Hana Bergmannová zdůraznila, že nelze do navrženého usnesení nic přidat, protože se musí hlasovat o žádosti, jak ji podala SŽ. Neřekla, proč nemůže zastupitelstvo hlasovat o vlastním požadavku na SŽ, kde by byla nutnost dodat podklady k maximu možností ačkoli dle stavebního zákona §42 zastupitelstvo kraje rozhoduje o pořízení aktualizace zásad územního rozvoje a jejím obsahu z vlastního podnětu nebo na návrh. Tuto variantu tak bez podkladů, o které přitom hejtman údajně tolik stojí, zastupitelé zamítli a schválili žádost SŽ, díky které jakékoli alternativy řešit nemusí. Alespoň tedy ne další dva roky.

Spolek 11 obcí na Litoměřicku rozVRTaná krajina má v plánu rozhodnutí projednat s advokáty a dalšími odborníky, je ale patrné, že v rozhodnutí není žádost o poskytnutí podkladů, ale závazek kraje provést danou aktualizaci. Přes rok přitom byli i zástupci spolku členy Pracovní skupiny, kterou k VRT sestavil sám hejtman Schiller. Tam se snažili najít další řešení, protože v rámci celé republiky Správa železnic plánuje stavět VRT v takovém rozsahu zcela mimo dlouhodobě ukotvenou rezervu v územních plánech pouze zde. Ta byla projednána a schválena před více než 10 lety, celý kraj, všechny obce a všichni obyvatelé s ní počítají. Ve vymezené rezervě 600 metrů širokého koridoru je celou dobu stavební uzávěra a jejím směrem se obce nerozvíjí, pokud nemusí. Oproti tomu vznikají nové čtvrti, lidé opravují své nemovitosti, obdělávají kvalitní zemědělskou půdu a plánují svou budoucnost v místech, kde bylo zdánlivě bezpečno. Samozřejmě, může dojít ke změně, ale Správa železnic s tehdejšími vedením Ministerstva dopravy (ANO) rozhodli, že schválenou trasu opustí, již v roce 2015. Nikomu o tom neřekli. Dotčené obce zjistili



náhodou a díky vlastní práci, co se děje, až v polovině roku 2020.

*“V katastroch se nám objevili geoměři a ani v Roudnici nad Labem nevěděli, proč. Až později jsme zjistili, že vytyčují novou možnou trasu pro VRT. Bylo léto 2020, v prosinci zveřejnila Správa železnic Studii proveditelnosti, na které pracovali od roku 2015. Zde prověřovali pracně snad 15 možných variant, všechny ale právě koncem roku hodily do koše a navrhli 2 nové. V pozměněné variantě ponechali “modrou” variantu Mrchový kopec a přidali “červenou” trasu Holý vrch. Hned v lednu nám ministr Havlíček odpověděl, že je červená trasa preferovaná, protože má méně střetů. Přitom k ní neexistoval, a dodnes neexistuje, žádný průzkum, nikdo neví, jak stavba ohrozí naše záplavové území, zda stavba bude realizovatelná, ačkoli zde jsou i v územních plánech vytyčené sesuvy,”* vysvětluje zakladatelka spolku místních obcí rozVRTaná krajina, starostka Chodoun, Marie Cimrová. Třetí plánovanou variantou je “zelená” Vyšecsko-Holý vrch. Tu představila Správa železnic na zmíněné Pracovní skupině v létě 2021, ihned byla prohlášena za prioritní a hejtman Schiller doporučil SŽ, aby si zažádala právě o projednávanou Aktualizaci ZÚR. *“Bylo to velmi rychlé a překvapivé rozhodnutí, vůbec jsme neměli šanci o trase jednat, ačkoli kvůli tomu Pracovní skupina vznikla. Bylo to chvíli před volbami a později jsme se z médií dozvěděli, že v den jednání pracovní skupiny hejtmana kvůli VRT navštívil tehdejší ministr Havlíček,”* popisuje místostarosta Křešic, architekt Ondřej Štědrý. *“Nové varianty přitom jsou v nepřijatelném střetu s existující i plánovanou zástavbou, v území dosud nedotčeném plánováním trati,”* doplňuje podložené obavy tisíců místních obyvatel.

Teprve v lednu 2021 se objevilo v hlavním českém dokumentu, Politice územního rozvoje, zadání pro ministerstvo dopravy “prověřit možnost napojení Ústí nad Labem na VRT”. Šest let poté, co s jinou variantou ministerstvo nepočítalo a všechny peníze za studie šly tam, kam chtěli. *“Správa železnic nám vysvětlovala, že prý nikdo nemůže počítat s tím, co je v ZÚR, že je to zastaralá koncepce. Údajně mělo být všem roky jasné, že VRT povede jinudy, protože je hlavní prioritou, aby Ústí nad Labem mělo zastávku přímo ve svém centru. Z Brna do Prahy přestoupíte v Nehvizdech, v Brně neza-jedete do úplného centra, v polovině Evropských velkých měst budete VRT projíždět po okruhu. Dělalí z nás ty, kdo vše komplikují a brání pokroku. Podle nás je ale důležitější právě rychlost VRT a obslužnost celého kraje, než “komfortní obsluha” centra krajského města. Vždyť se zastávkou u Chabařovic by to měli do centra jen 10 minut, byla by u D8 a Teplic,”* říká starostka Hrobec, Kateřina Hlaváčová. *“Nechápeme, že musíme za rychlou VRT bojovat my a Českému státu na ní nezáleží, každý kraj si řeší svou část a lobbuje za svůj zájem. Doufáme, že s novou Vládou ale bude situace o něco lepší,”* dodává.

Na včerejším zasedání 28. února 2022 vystoupilo několik starostů a dalších občanů, ale hejtman i někteří zastupitelé je nařkli z toho, že dostatečně neposlouchají a nereflektují, že se “zatím nic neděje”. Jak jsme ale již napsali, finální usnesení hovoří jinak. Ani hejtman nevysvětlil, proč pro studii tří nových variant trasy vysokorychlostní tratě v tomto kraji Správa železnic nutně potřebuje požadovanou aktualizaci. Vždyť přes 10 let při práci na rozsáhlých územně-technických studiích i hlavní Studii proveditelnosti nepotřebovala ani takovou aktualizaci, ani mluvit s dotčenými obcemi, v předkládaných podkladech měla opakovaně významné chyby (například opomenutí střetu s obcí Chlumeč, která má 5 tisíc obyvatel). *“Zdá se, že zatímco my jsme poslední dva roky studovali stovky, možná tisíce stran podkladů, někteří zastupitelé si zřejmě nepřčetli ani pár stran, které jsme jim zaslali a předali před jednáním zastupitelstva,”* říká Hlaváčová. Návrh na usnesení byl některým



zastupitelům poskytnut až v průběhu jednání. Před zasedáním totiž bylo avizováno hlasování a projednání jen dle žádosti SŽ o aktualizaci dle jejích třech variant, hejtman ale před projednáním přidal bod, že je nutné je posoudit i s rezervovanou trasou v ZÚR. Návrh usnesení rozdaný zastupitelům obsahoval významnou chybu, na což upozornil zastupitel Filip Ušák, a zcela finální podobu hejtman pouze přečetl na závěr celého jednání. *“Pokud toto posouzení bude vypadat stejně, jako ve všech dokumentech od 2015, znamená to, že Správa konstatuje, že varianta nesplňuje prioritu zastávky v centru Ústí a tím ji dá ze stolu. Opět. Ačkoli samotné město veřejně o zastávce jedná až v těchto týdnech. Bude tam projíždět až 150 nákladních vlaků denně (nebo spíš přes noc), významně se navýší i doprava automobilová, lze očekávat zhoršení kvality ovzduší a životního prostředí ve městě. Je možné, že veřejné debaty a nutnost stavět nad zemí povedou k tomu, že i zastupitelé Ústí nad Labem začnou znovu prověřovat možnost zastávky u Chabařovic. Nebylo by pak potřeba řešit jinou trasu, než kterou už máme v mapách,”* říká Štědrý. *“Všechna práce od roku 2015 tak bude zbytečná, ale samozřejmě za to budeme rádi,”* dodává.

### **Přílohy:**

- Fotografie tištěné, nefinální verze **usnesení**  
Byla vymazaná poslední část prvního odstavce “a současně zrušení koridoru územní rezervy”, dalšími změnami si nejsme jistí.
- **Mapa variant VRT** s popisky
- [Mapa variant VRT ze studie z roku 2015](#)  
Varianta E je zakreslená v Zásadách územního rozvoje  
Z L3 vychází aktuální “modrá” varianta, ostatní SŽ shodila ze stolu  
Z L1 vychází varianta navržená letos CEDOPem – zastupitelstvo zamítlo její další prověřování
- Odkaz na [podklady zaslané zastupitelům](#) před zasedáním včetně **fotografií a vizualizací**