REPORT ZE SETKÁNÍ

ADAPTAČNÍ STRATEGIE PODŘIPSKO

Report ze setkání pro starostky a starosty Ústeckého kraje

Studentský klub UJEP, Ústí nad Labem **18. června 2026**

OBSAH

01 O projektu

02 Hodnocení (monitoring a evaluace)

03 Výstupy fokusních skupin podle stolů

04 Plenární diskuze

05 Digitální dotazování

06 Vize regionu (zpětné plánování)

07 Závěr

08 Příloha: Mapa řešeného území

O PROJEKTU

Kontext

Setkání proběhlo 18. června 2026 v Ústí nad Labem v rámci přípravy Adaptační strategie Podřipsko. Aktivita je součástí projektu Pathways to Resilience (P2R), financovaného z evropského programu Horizon, v němž konsorcium evropských partnerů poskytuje grant zhruba stovce regionů na rozvoj jejich odolnosti. V Česku grant získal v aktuálně II. výzvě pouze region Podřipsko. Na přípravě strategie se podílejí Sdružení měst a obcí Koridor D8, ASITIS, Participation Factory a další projektoví partneři.

Cílem setkání bylo zapojit volené představitelky a představitele obcí spolu s institucionálními aktérkami a aktéry do tvorby adaptační strategie. Setkání mělo shromáždit data o připravenosti obcí, jejich vnímaná rizika a potřeby a nabídnout prostor pro formulaci dlouhodobé představy o směřování regionu v horizontu roku 2040. Výstupy mají sloužit jako podklad pro akční plán strategie. Na úvod facilitační tým jasně vymezil, co předmětem setkání není. Trasa vysokorychlostní tratě a Zásady územního rozvoje jsou samostatná řízení a nebyly náplní diskuze. Setkání se zaměřilo na to, jak se region adaptuje a transformuje v souvislosti s plánovaným Terminálem Roudnice VRT, dálnicí D8 a klimatickou změnou.

Průběh

Program dne byl rozčleněn do čtyř bloků, prokládaných přestávkami a společným obědem, a kombinoval informativní vstupy s participativní prací. Metody sběru dat jsou níže stručně popsány, aby byly srozumitelné i pro nepřítomné čtenářstvo.

Informativní blok I uvedl společný rámec setkání. Po úvodním přivítání vystoupil děkan Miroslav Kopáček (Fakulta sociálně ekonomická – Univerzita Jana Evangelisty Purkyně v Ústí nad Labem), následoval vstup k systémovému rámci, který přednesl David Petr ze Státní investiční a rozvojové společnosti, a Štěpán Vizina (ASITIS) s mapou systému a východisky pro participaci. Na ně navázaly čtyři krátké odborné vstupy, které účastnicím a účastníkům poskytly klíčová data a odborná východiska pro následnou práci u tematických stolů. Postupně vystoupili Petr Toth a Martin Lukavec (oba Národohospodářská fakulta VŠE v Praze), Vít Řezáč (Fakulta architektury ČVUT v Praze) a Martin Štekl (Fakulta dopravní ČVUT v Praze), každý k jedné z domén dne, tedy k dopravě, ekonomice, prostoru a krajině a sídelnímu rozvoji.

Participativní blok I, rizika a priority kombinoval digitální dotazník a práci ve fokusních skupinách. Digitální dotazník (nástroj Mentimeter) umožňuje účastnictvu odpovídat v reálném čase prostřednictvím vlastního telefonu. Odpovědi se okamžitě anonymně promítají v sále a slouží jako podklad pro další diskuzi. Dotazník postupně pokryl východiska obcí, včetně používaných strategických dokumentů, již realizovaných adaptačních kroků, plánů na nejbližší dva roky a sebehodnocení připravenosti. Dále se zaměřil na vnímaná rizika v oblasti klimatické adaptace i transformace regionu a na potřeby obcí. Na dotazník navázala práce u čtyř tematických stolů věnovaných dopravě, ekonomice, prostoru a krajině a sídelnímu rozvoji. U každého stolu byl odborný garant a sada karet dopadů. Práce začínala tichým individuálním krokem, během něhož si účastnictvo na pracovní list označilo dvě až tři karty nejdůležitější pro svou obec a posoudilo, zda riziko vnímá spíše nyní, nebo do budoucna. Teprve poté následovala moderovaná diskuze. Blok uzavřelo společné plenární shrnutí, v němž facilitátorky a facilitátoři jednotlivých stolů představili klíčová zjištění.

Participativní blok II, vize a směřování otevřela facilitovaná plenární diskuze o obavách, příležitostech a překážkách adaptace, navázaná na druhý okruh digitálního dotazování. Hlavní metodou bloku bylo zpětné plánování, tedy plánování od konce. Účastnictvo nejprve pracovalo s cílovou vizí regionu v roce 2040 a následně určovalo potřebné mezikroky pro její naplnění. Účastnice a účastníci nejprve samostatně vyplnili pracovní listy, na které navázalo společné sdílení a shrnutí hlavních výstupů.

Informativní blok II byl věnován nástrojům financování a příkladům dobré praxe. Tento blok byl oproti plánovanému scénáři zkrácen. Přesto nabídl hned čtyři odborné vstupy. Komplexním pozemkovým úpravám se věnovala prezentace Petra Egrešiho ze Státního pozemkového úřadu (SPÚ); možnosti financování adaptačních a transformačních projektů představil Juraj Jurik z Global Infrastructure Basel Foundation; Tereza Davidová z ASITIS prezentovala dobrou adaptační praxi z jiných regionů České republiky; a paní Veronika Kulichová shrnula dosavadní působení svazku Společenství obcí Lovosicko. Setkání uzavřel krátký evaluační dotazník (Mentimeter), v němž účastnictvo hodnotilo přínos dne a jeho jednotlivé fáze.

HODNOCENÍ (MONITORING A EVALUACE)

Součástí vyhodnocení je také samostatná evaluační část zaměřená na průběh setkání. Pracuje se sadou indikátorů, které sledují zejména zapojení účastnictva, průběh jednotlivých aktivit a využitelnost získaných výstupů. Výsledky ze závěrečné evaluace je však potřeba číst pouze jako orientační, protože vycházejí z nízkého počtu odpovědí. Tato část slouží především pro interní zhodnocení procesu a je oddělena od obsahových závěrů setkání.

1. Účast a struktura účastnictva

K setkání se registrovalo 31 osob z obcí a institucí regionu. Dorazilo také několik dále neregistrovaných zájemkyň a zájemců. Registrované účastnictvo bylo genderově vyvážené. Převažovaly volené představitelky a představitelé obcí, mezi nimiž bylo zhruba 17 starostek a starostů a 5 místostarostek a místostarostů. Zbytek tvořilo zastupitelstvo pověřené územním plánováním a pracovnictvo obecních a městských úřadů.

2. Pokrytí klíčových typů aktérek a aktérů

Sešlo se zastoupení napříč klíčovými úrovněmi správy území. Nejsilněji byla zastoupena místní samospráva, od malých obcí po města regionu. Vedle obcí se zúčastnili nadobecní a institucionální aktérky a aktéři, konkrétně Krajský úřad Ústeckého kraje, Společenství obcí Lovosicko, Regionální rozvojová agentura Ústeckého kraje a Státní pozemkový úřad.

3. Míra zapojení napříč fázemi

Zapojení do digitálního dotazování bylo v dopoledním bloku vysoké a v průběhu dne klesalo. Výchozí stav a otázky na rizika a potřeby zodpovídalo 25 až 26 osob. Odpoledního okruhu o obavách, potenciálu a překážkách se účastnilo 9 až 10 osob. Závěrečnou evaluaci vyplnily 4 až 5 osob. Práce u stolů a na pracovních listech zpětného plánování probíhala paralelně ve čtyřech skupinách. Pokles zapojení v odpoledním bloku je faktickou poznámkou k průběhu, nikoli hodnocením kvality jednotlivých částí.

4. Objem a struktura výstupů

Setkání vytvořilo několik vrstev dat. Digitální dotazování přineslo odpovědi ve dvou blocích, které sbíraly odpovědi na otázky položené shodně také na setkání starostů a starostek Středočeského kraje. Datový set tak přinese srovnatelná a koherentní data. Digitální dotazování bylo doplněné závěrečnou evaluací o pěti otázkách. Práce u stolů přinesla vyplněné pracovní listy ke kartám dopadů, v nichž účastnice a účastníci zachycovali hlavní dopady a u tří ze čtyř stolů také označovali priority. Tyto výstupy doplňují přepisy moderovaných diskuzí ze všech čtyř stolů. Navazující část zaměřená na zpětné plánování přinesla osm vyplněných pracovních listů. Součástí podkladů jsou také přepisy plenárních diskuzí.

5. Kvalitativní naplnění cílů per blok

Cíl prvního participativního bloku byl naplněn. Účastnictvo formulovalo konkrétní rizika i potřeby a doložilo je situací svých obcí. Cíl druhého bloku zaměřený na práci s budoucím směřováním regionu byl naplněn částečně. Aktivita založená na zpětném plánování proběhla a přinesla osm vyplněných pracovních listů. Formulace vize regionu pro rok 2040 patří k časově i koncepčně náročnějším aktivitám a navázala na ni jen část účastnictva, která se zapojila do odpoledního bloku. Cíl informativního bloku o financování byl naplněn omezeně, protože blok byl oproti scénáři zkrácen.

6. Sebehodnocení připravenosti obcí

Dopolední dotazník zachytil sebehodnocení obcí v několika rovinách. Účastnictvo uvádělo, které strategické dokumenty aktivně používá, jaké adaptační kroky již realizuje, co plánuje spustit v nejbližších dvou letech a jak hodnotí vlastní připravenost na adaptační práci na hodnotící škále. Nejnižší sebehodnocení obce uváděly u personálních kapacit a inovací, nejvyšší u správy a koordinace s partnery a u financí. Tento výchozí stav bude sloužit jako základ pro porovnání s druhou vlnou participace plánovanou na podzim.

7. Tematické pokrytí rizik a potřeb

Dotazník otevřel široké tematické spektrum. V rovině rizik účastnictvo pojmenovávalo dopady klimatické změny i dopady spojené s transformací regionu a tyto dopady seřadilo podle důležitosti pro svou obec. V rovině potřeb pojmenovalo jak opatření, která je obec schopna realizovat sama nebo ve spolupráci, tak druhy institucionální podpory a očekávání vůči kraji a státu. Konkrétní tematické obsahy jsou rozebrány v sekci o digitálním dotazování a ve výstupech fokusních skupin.

8. Evaluace setkání (orientačně)

Závěrečnou evaluaci vyplnil nízký počet osob, který neumožňuje vyvozování reprezentativních závěrů. Vzhledem k tomu se zde neuvádějí číselné hodnoty. Z otevřených odpovědí orientačně vyplynulo, že účastnictvo oceňovalo příležitost k výměně mezi obcemi, a zároveň se objevila poznámka, že program byl dlouhý a část účastnictva nevydržela do konce. Tato zpětná vazba je podkladem pro přípravu dalších setkání, která budou součástí participativního procesu k Adaptační strategii Podřipsko.

VÝSTUPY FOKUSNÍCH SKUPIN PODLE STOLŮ

Tato sekce shrnuje práci u čtyř tematických stolů, věnovaných ekonomice, prostoru a krajině, dopravě a sídelnímu rozvoji. U každého stolu je nejprve uvedeno, co účastnictvo vyzdvihlo při individuální práci s kartami dopadů, poté hlavní okruhy moderované diskuze a vybrané doslovné výroky. Karty a pracovní listy představují kolektivní vstup účastnictva, nikoli závěry facilitačního týmu. Doslovné citace jsou ponechány beze změny. Jména osob jsou anonymizována, názvy obcí ponechány.

Ekonomika

Z PRÁCE S KARTAMI

Při individuální práci s kartami se účastnictvo soustředilo na vztah mezi rozvojem území a zátěží obecních rozpočtů. Opakovaně se vracela změna atraktivity bydlení a její dvojí tvář. Růst počtu obyvatel obce vítají, zároveň ale upozorňovaly na to, že příliv nových lidí zvyšuje nároky na místa ve školkách a školách, na vodovod a kanalizaci a na další infrastrukturu. Silně rezonovalo riziko, že obyvatelstvo bydlí v obci fakticky, ale nemá zde trvalé bydliště, takže obec nese náklady na infrastrukturu, aniž by jí plynuly odpovídající daňové příjmy.

> *„Při nárůstu počtu obyvatel se zvednou i výdaje, ovšem ne každý má trvalé bydliště ve městě.“*

> *„Vše je tak, ale co když lidé nemění trvalé bydliště? Z měst se stávají noclehárny Prahy, protože lidé využívají výhody Prahy, ale infrastrukturu platí města.“*

HLAVNÍ OKRUHY DISKUZE

Pochybnost o pozitivním ekonomickém přínosu. Hned v úvodu zazněl silný hlas zpochybňující, že stavba VRT přinese regionu jednoznačný prospěch. Zástupkyně jedné obce popsala, že jediným konkrétním dopadem pro její obec je plánovaná těžba písku, kterou vnímá jako zásah do krajiny i mikroklimatu v oblasti zasažené suchem. Odborný garant stolu k tomu uvedl, že ekonomické přínosy se v regionu projevují spíše nepřímo a dlouhodobě, s postupným násobením dopadů v horizontu dvaceti let. Účastnice na to reagovala tím, že po tuto dobu se u její obce bude těžit.

> *„Když zaznělo, že stavba bude mít pro region pozitivní vliv, musím za naši obec říct, že ho nevidím. Jediný konkrétní dopad je, že se u nás začne těžit písek kvůli VRT. To nám zničí celou oblast a nikdo se k nám nebude chtít nastěhovat.“*

Demografická proměna a riziko „noclehárny“. Účastnictvo z obcí v dosahu Terminálu opakovaně pojmenovávalo obavu, že se sídla stanou noclehárnou, tedy místy, kde lidé pouze přespávají a odjíždějí za prací, využívají místní infrastrukturu, ale nepřinášejí obcím odpovídající příjem. Odborný garant k pojmu noclehárna vyzval k opatrnosti a doplnil, že nově příchozí bývají často majetnější a vzdělanější lidé, kteří nepřinášejí jen negativní jevy.

> *„Mám strach, že se Roudnice stane trochu noclehárnou.“*

> *„Bude tam také velké množství lidí, kteří jen odstaví auto na parkovišti u terminálu, přesednou na vlak a odjedou. Z toho budou hlavně náklady, například na dopravu, vodu nebo údržbu.“*

Development, kontribuce a územní plánování. Účastnictvo pojmenovalo jako dlouhodobý problém skutečnost, že obce často nezískávají z developerské výstavby odpovídající přínosy. Zazněl konkrétní příklad dobré praxe, kdy přibližně dvanáct obcí přijalo shodné zásady výstavby a stejnou cenu kontribucí, aby developer nemohl jednotlivé obce stavět proti sobě. Vícekrát se objevila obava z dopadu nového stavebního zákona, který u velkých projektů posiluje veřejný zájem a může oslabit vyjednávací pozici obcí.

> *„Měl jsem jednání s člověkem, který chtěl u nás postavit zhruba dvě stě třicet domů. Naše vesnice má čtyři sta obyvatel. Řekl jsem mu, že to není v souladu s územním plánem. On odpověděl, že bude nový stavební zákon.“*

Voda, infrastruktura a kumulativní vlivy. Výrazná část diskuze se posunula od vysokorychlostní trati k tématům, která účastnictvo označilo za to, co obce trápí nejvíc. Opakovaně zaznělo sucho, zadržování vody v krajině, eroze půdy a zejména kapacita a cena vodovodů a čistíren odpadních vod. Účastnictvo popisovalo investice do vodohospodářské infrastruktury v řádu desítek milionů korun. Samostatným tématem byly kumulativní vlivy, tedy souběh více záměrů na jednom území, z nichž každý se posuzuje zvlášť.

> *„Když se setkávají starostové, osmdesát procent obcí řeší odpady, kanalizaci a vodu.“*

> *„Na naši obec dopadá obrovské množství záměrů. Jsme pět set metrů od plánované VRT, kousek od dálnice, máme záměry štěrkopísků, bioplynky a dalších provozů. Každý záměr se ale řeší samostatně.“*

Role státu, kraje a společenství obcí. Na otázku, kdo má situaci uchopit, se ozývaly dvě odpovědi. Část účastnictva zdůrazňovala, že tlak musí jít od obcí zdola a že nástrojem koncentrace hlasu může být společenství obcí. Část naopak trvala na tom, že u nadregionální stavby musí odpovědnost a financování nést stát. Opakovaně zaznělo, že Ústecký kraj je podfinancovaný a historicky zatížený a že na adaptační opatření zbývá málo prostředků.

> *„Můžeme mít jakoukoliv vizi, ale pokud nám stát nedá jasné mantinely, hranice nebo metodickou pomoc, sami jako jedna obec, ani jako několik společenství neuděláme dost.“*

SHRNUTÍ STOLU

U stolu ekonomika převažoval obezřetný až skeptický tón vůči automaticky pozitivnímu ekonomickému přínosu transformace. Účastnictvo opakovaně obracelo obecné principy z karet ke konkrétní situaci svých obcí a zdůrazňovalo, že rozhodující nejsou teoretická data, jichž je podle nich dostatek, ale praktické kroky a jejich financování. Jako průřezová témata se vracely voda a vodohospodářská infrastruktura, daňová asymetrie spojená s trvalým bydlištěm a potřeba jasných pravidel a koordinace ze strany státu a kraje.

Prostor a krajina

Z PRÁCE S KARTAMI

Při práci s kartami i v úvodní diskuzi účastnice a účastníci upozorňovali především na témata, která podle nich v sadě karet chyběla. Opakovaně se vracely limity rozvoje spojené se záplavovým územím a chráněnými oblastmi, otázka dopadů vysokorychlostní trati na vodní režim krajiny i potřeba systematické a věrohodné informovanosti ze strany kraje. Zazněla také neprovázanost institucí, které v území působí.

> *„Je třeba zachovat dobrou prostupnost krajiny.“*

> *„Chybí informovanost. Systematická a celková z kraje či z dvou směrů k obcím. Ucelené a pravdivé informace.“*

HLAVNÍ OKRUHY DISKUZE

Záplavové území a limity rozvoje. Vstupním tématem stolu byla skutečnost, že velká část území leží v záplavové oblasti, a obce se proto téměř nerozvíjejí. Účastnictvo popisovalo, že územní plány jsou kvůli záplavovému území a chráněným oblastem nastaveny na maximální možnou koncepci a další rozšiřování není možné. Práce je tak omezena na stávající plochy.

> *„Z hlediska záplavového území je problém v tom, že se prakticky celé naše území nachází v záplavové oblasti. Teď se navíc řeší aktivní záplavová zóna, kde není možné prakticky nic realizovat. Z tohoto důvodu se obec téměř vůbec dál nerozvíjí.“*

Mosty, doprava a protipovodňová opatření. Účastnictvo z průjezdných obcí pojmenovalo dopravu jako největší problém a obchvat jako možné řešení. Významným tématem byla otázka, zda nový železniční most může plnit i protipovodňovou funkci, a zároveň riziko, že samostatná opatření jedné obce mohou zhoršit situaci jinde. Účastnictvo zdůraznilo, že v území chybí širší koncepce protipovodňové ochrany.

> *„Jde i o to, že kdybychom si udělali vlastní protipovodňové opatření, můžeme tím zatopit například Žalhostice nebo Litoměřice třeba o půl metru..“*

> *„Křešice nebo Nučničky mají protipovodňová opatření, ale tím se voda může zvednout jinde. Samostatná opatření mohou být ve výsledku nedostatečná, nebo dokonce zhoršit situaci pro ostatní.“*

Územní plánování, rozvojové plochy a fázování VRT. Diskuze se opakovaně vracela k obavě z rozfázování záměru vysokorychlostní trati. Účastnictvo popisovalo zkušenost, kdy se starší trať stala územním limitem, který odřízl město od řeky, a obávalo se, že nedokončená první fáze vytvoří nový tlak na dopravu. Zaznělo také riziko ztráty stávajícího rychlíkového spojení do Prahy při naplnění kapacity tratě.

> *„Když se stavěla trať 072, uboural se kus města a trať se stala územním limitem, který odřízl město od řeky. Dlouhodobě řešíme, jak město znovu k řece zpřístupnit.“*

> *„Dnes nám rychlík Labe staví každou hodinu a za hodinu jsme v Praze. Pokud nám ho vezmou nebo bude jezdit jen jednou za dvě či tři hodiny, výrazně se nám zhorší dostupnost.“*

Demografie, identita a komunitní život. Demografický vývoj účastnictvo popisovalo různě, od výrazného úbytku po stabilní stav doplněný novou bytovou výstavbou. Opakovaně zaznělo, že lidé v nových bytech nemají trvalé bydliště. Místní komunitní život a identitu naopak účastnictvo hodnotilo většinou pozitivně, často i bez formálních spolků.

> *„Reálně tam máme přes 300 lidí, ale jako občany je evidované nemáme.“*

> *„Když se dělají čarodějnice, lidé přijdou. Vrací se také akce, které bývaly dřív. Máme vítání občánků, čarodějnice, dětské dny nebo májovou veselici.“*

Koordinace obcí a společenství obcí. Pohledy na smysl společenství obcí se u tohoto stolu lišily. Část účastnictva v něm viděla potenciál pro velké projekty a pro sdílení služeb, jako je senior taxi nebo sdílená kola. Část naopak vyjadřovala pochybnosti, zda jeden úředník dokáže pojmout potřeby všech obcí, a poukazovala na to, že malé obce si některé věci zařídí jednodušeji vlastními silami.

> *„Pokud si každá obec bude prosazovat jen svůj vlastní zájem, ničeho nedosáhne. Malé obce se bez větších obcí neobejdou.“*

> *„Nevíme, v čem by to malým obcím konkrétně pomohlo. Jak by jeden úředník mohl pojmout potřeby všech obcí, když nezná lokalitu?“*

SOUŽITÍ A PRACOVNÍ MIGRACE

Při tématu zahraničních pracovníků a soužití zaznělo několik různých zkušeností. Část účastnictva popisovala spolupráci s cizinci jako bezproblémovou a zaměstnavateli ceněnou, jiná zkušenost se týkala střídání agenturních pracovníků. Jedna účastnice popsala konkrétní problém ve své obci.

> *„Vůbec neregistrujeme, že by s nimi byly spojené nějaké problémy. Naopak spolupráce je bezproblémová a zaměstnavatelé si je chválí jako stabilní pracovní sílu.“*

> *„U nás má bytovka de facto skoro víc obyvatel než zbytek vesnice, takže je to pro nás problém.*

SHRNUTÍ STOLU

Stůl prostor a krajina propojil fyzické limity území s otázkami koordinace. Dominantním tématem bylo záplavové území a absence ucelené protipovodňové koncepce, doplněné obavou z dopadů fázování vysokorychlostní trati na dopravu a vztah obcí k řece. Účastnictvo opakovaně volalo po lepší a pravdivé informovanosti ze strany kraje a po koncepci, která přesahuje hranice jednotlivých obcí.

Doprava

Z PRÁCE S KARTAMI

Karty u stolu doprava se soustředily na tři okruhy, které představil odborný garant, tedy automobilizaci a motorizaci, veřejnou dopravu a dojížďku a dělbu přepravní práce. Účastnictvo na pracovních listech pojmenovávalo dostupnost a návaznost spojů ve vztahu k plánovanému Terminálu, problémy s parkováním a závislost obyvatel menších obcí na vlastním autě tam, kde veřejná doprava jezdí jen omezeně. Opakovaně se vracela otázka, kolik obyvatel bude reálně využívat hromadnou dopravu na Terminál a jak se promění dopravní toky v obcích na trase.

> *„Vzhledem k tomu, že obec Malíč leží mimo hlavní trasy, je doprava vlastním autem téměř nezbytná. Autobus jezdí minimálně, ale i to by pomohlo, pokud by byla zajištěna návaznost na ostatní spoje.“*

> *„Obávám se, aby nové spoje na VRT neomezily stávající vlakové spoje, například ty využívané pro dopravu do škol.“*

HLAVNÍ OKRUHY DISKUZE

Míra zasažení jednotlivých obcí. Odborný garant v úvodu upozornil, že změna dělby přepravní práce po vybudování trati a návazných opatření se realisticky bude pohybovat spíše v jednotkách procent, nikoli v desítkách. I jednotky procent však mohou v celkovém objemu dopravy představovat významnou změnu. Diskuze pak ukázala rozdíl mezi obcemi přímo dotčenými Terminálem a malými obcemi mimo hlavní trasy. Účastnictvo z menších obcí oceňovalo, že je osloveno, a popisovalo, že velké dopady zatím nevidí. Účastnictvo z přímo dotčených obcí naopak očekávalo konkrétnější diskuzi, protože tématem už opakovaně prošlo a má k dispozici i dopravní model.

> *„Trochu si tady připadám nepatřičně, protože jsme malá obec a nejsme přímo na hlavních trasách, přes které by se doprava valila. Zároveň oceňuji, že se ptáte i tak malých obcí, jako jsme my.“*

> *„My už jsme v jednání jako obce dál, protože se nás to týká přímo. Proto jsem čekal spíš konkrétnější diskuzi o problémech, které už z toho vznikají.“*

Návaznost spojů a zachování běžné dopravy. Ústředním tématem byla obava, aby vysokorychlostní trať a Terminál neomezily stávající regionální spoje, které obce potřebují pro každodenní dojížďku do škol, na úřady a za službami. Účastnictvo zdůrazňovalo, že rozhodující je návaznost. Podle informací, které zazněly z dřívějších jednání, měl Terminál Roudnice nad Labem obsluhovat zhruba jeden z přibližně šesti vlaků za hodinu, takže záleží na tom, jak se na něj napojí spoje z obcí.

> *„VRT nesmí suplovat něco, co ve skutečnosti nahradit nedokáže. Obávám se nejen dlouhých přestupů, ale i toho, že to odnese běžná vlaková doprava, kterou občané potřebují.“*

> *„Konkrétně jde o Straškov-Vodochody. Jsme zhruba dva kilometry od terminálu a deset kilometrů od Roudnice. Dnes tam jezdí lokálka přibližně jednou za hodinu a autobusy do Roudnice prakticky nejezdí. Regionální spoje musí zůstat funkční.“*

Parkování u Terminálu a odstavování aut v obcích. Účastnice a účastníci vyjadřovali obavu z nedostatečné kapacity parkování u Terminálu a z následného odstavování aut v okolních obcích. Podle informací zmíněných v diskuzi se uvažovalo přibližně o třech tisících parkovacích místech, účastnictvo ale zpochybňovalo, zda je to dostatečné a z jakých výpočtů to vychází. Zástupkyně obcí popisovaly velmi praktické dopady na náves a odstavné plochy i obavu ze související kriminality u nehlídaných parkovišť mezi poli.

> *„Bojím se, že auta začnou zůstávat v okolních obcích. Už dnes vidíme, že se lidé scházejí, nechávají auta na návsi a dál jedou společně.“*

> *„Z pohledu starostky to znamená řešit, kdo kde zaparkoval, komu auto překáží, kdo nemůže vyjet a jestli tam auto nestojí delší dobu.“*

Návazná a kyvadlová doprava. Jako řešení účastnictvo opakovaně navrhovalo svozovou a kyvadlovou dopravu, menší uzly ve městech jako Litoměřice nebo Lovosice a poptávkovou dopravu pro večery a okrajové časy. Zaznělo, že systém musí fungovat i mimo špičku a o víkendech, jinak si lidé auto ponechají. Odborný garant doplnil příklad poptávkové dopravy provázané s vlaky.

> *„Mohly by pomoct menší uzly. Například někdo z obce přijede autem do Litoměřic, tam bude uzel a odtud pojede kyvadlový spoj na terminál.“*

> *„Když člověk dvacet let vozí děti na kroužky, protože v sedm už žádný spoj nejede, nutí ho to mít auto. A když už auto má, používá ho.“*

Cyklodoprava a bezpečnost v obcích. Účastnictvo pojmenovalo potřebu skutečných cyklostezek a bezpečného uložení kol u Terminálu, včetně elektrokol, a v souvislosti s nárůstem dopravy také bezpečnější přechody, chodníky a zklidnění dopravy v obcích.

> *„Musí to být skutečná cyklostezka, ne jako dnes. A pokud lidé pojedou na elektrokole, musí mít bezpečné místo, kde ho zaparkují.“*

Vysokorychlostní trať jako příležitost. Vedle obav zaznělo i to, že trať může rozšířit pracovní i studijní možnosti obyvatel daleko za hranice regionu. Účastnictvo zároveň zdůrazňovalo, že přínos se plně projeví jen u dokončeného systému s funkční návaznou dopravou, zatímco nedokončená trať může přinést hluk a prašnost bez odpovídajícího efektu.

> *„VRT je pro mě příležitost, protože lidem může dát možnost rozhodovat se o práci ne v okruhu deseti kilometrů, ale třeba tří set kilometrů.“*

SHRNUTÍ STOLU

U stolu doprava se prolínaly obavy a příležitosti. Účastnictvo opakovaně zdůrazňovalo, že Terminál bez funkční návazné dopravy problém spíše vytvoří, než vyřeší, a že rozhodující je zachování a chytré přepracování stávajících regionálních spojů. Jako konkrétní opatření zazněly svozová a kyvadlová doprava, menší dopravní uzly, poptávková doprava pro okrajové časy, dostatečná a dobře spočítaná kapacita parkování, cyklodoprava s bezpečným uložením kol a zklidnění dopravy v obcích. Zazněla i potřeba koordinátora veřejné dopravy, který by celý systém nastavil jako celek.

Sídelní rozvoj

Z PRÁCE S KARTAMI

U stolu sídelní rozvoj nebyly karty vyplněny. Oddíl proto vychází z moderované diskuze a z plenárního shrnutí. Diskuze navázala na odborný výklad o takzvaném migračním multiplikátoru, tedy o tom, že nově příchozí, často mladší a vzdělanější lidé, mohou nastartovat rozvoj obce, pokud se v ní naplní jejich potřeby. Pokud naopak v obci narazí na takzvané regionální rozvojové bariéry, jako je chybějící bydlení, doprava nebo služby, svou spotřebu i aktivitu přesouvají jinam.

HLAVNÍ OKRUHY DISKUZE

Trvalé bydliště a rozpočtové určení daní. Ústředním tématem stolu bylo trvalé bydliště. Účastnice z Roudnice nad Labem popsala dlouhodobý odhad, podle něhož ve městě žije přibližně tři tisíce lidí bez trvalého bydliště, přičemž se současně plánuje výstavba několika tisíc bytů. Město se obává, že ponese náklady na infrastrukturu, například na další školy a školky, aniž by tomu odpovídaly daňové příjmy. Odborný garant vysvětlil, že samotná nepřihlášenost na migrační multiplikátor dopad mít nemusí, protože lidé v místě reálně bydlí a utrácejí, problém je ale v rozpočtovém určení daní. Zazněla i zkušenost s pobídkami za přihlášení trvalého bydliště a jejich omezenou účinností.

> *„Bojíme se, že město bude muset zaplatit infrastrukturu, ale pokud lidé nebudou mít v Roudnici trvalé bydliště, nebude tomu odpovídat příjem města.“*

> *„Dva roky jsme zkoušeli určitou finanční pobídku za přihlášení trvalého bydliště. Je vidět, že se situace mírně zlepšila, ale toto opatření není příliš populární.“*

Dostupnost dopravy a vztah k Praze. Účastnictvo ze vzdálenějších obcí kladlo na první místo kvalitu dopravy a dojezdu, zejména bez přestupů. Odborný garant upozornil, že lepší dostupnost může rozšířit metropolitní oblast Prahy a posílit riziko, že lidé budou v regionu jen bydlet, ale aktivně žít a utrácet v Praze.

> *„Pro mě je na prvním místě kvalita dopravy a dojezdu. Pokud by existoval dobrý spoj, například každou půlhodinu a bez přestupu, bylo by to pro nás zásadní.“*

Přístup státu a potřeba stability a metodické podpory. Silně rezonoval nekoncepční přístup státu k obcím. Účastnictvo popisovalo, že se o velkých záměrech rozhoduje dlouho a často bez oslovení obcí, a volalo po stabilitě prostředí a po metodické pomoci, která by vycházela z potřeb obcí. Jako příklad dobré praxe zazněly metodické listy státu v Německu, Belgii nebo Švýcarsku. Opakovaně zaznělo, že role kraje je v tomto ohledu slabá.

> *„Potřebovali bychom stabilní koncepční dokumenty, podle kterých se můžeme dlouhodobě řídit. Ne aby se dnes rozhodlo jedno, zítra něco jiného a pozítří zase úplně jinak.“*

> *„V Německu, Belgii nebo Švýcarsku stát alespoň připravuje metodické listy. U nás taková podpora často chybí.“*

Atraktivita obcí pro mladé lidi. Účastnictvo i odborný garant se shodli, že pro udržení a přilákání mladých lidí nestačí základní technická infrastruktura. Důležité je trávení volného času a prostor pro setkávání. Zkušenost z mladého fóra ukázala poptávku po kavárnách, klubech a místech ke sdílení, nikoli po klasických obecních akcích či hospodách.

> *„Chtějí hodně kaváren, kde se budou potkávat. Hospody je tolik nezajímají. Chtějí kluby, kde mohou trávit volný čas, povídat si, učit se, číst.“*

> *„Vlastně po nás obcích chtějí jenom prostor. Dejte nám prostor, my si tam všechno zorganizujeme sami.“*

Kompenzace a koordinace aktérů. Stůl se vrátil i k tématu kompenzací za negativní dopady velkých staveb, o kterých se podle účastnictva dříve hodně mluvilo, ale potom diskuze utichla. Odborný garant zdůraznil, že na kompenzace je třeba koordinovaně tlačit a že se za obce musí někdo postavit, ať už společenství obcí, nebo kraj.

> *„O kompenzacích se dříve mluvilo hodně, ale potom to utichlo.“*

SHRNUTÍ STOLU

Stůl sídelní rozvoj se nejvíce soustředil na rozpočtové důsledky trvalého bydliště a na nesoulad mezi faktickým a evidovaným počtem obyvatel. Druhým silným motivem byl nekoncepční přístup státu a poptávka po stabilitě a metodické podpoře. Účastnictvo zároveň zdůraznilo, že udržení mladých lidí v regionu závisí na kvalitě života a prostoru pro setkávání, nejen na technické infrastruktuře.

PLENÁRNÍ DISKUZE

Plenární části setkání propojily zjištění od jednotlivých stolů a umožnily formulovat průřezová témata. První plenární sdílení před obědem shrnulo práci čtyř fokusních skupin. Odpolední facilitovaná diskuze se věnovala obavám, příležitostem a překážkám adaptace.

Průřezová témata z plenárního sdílení fokusních skupin

Napříč stoly se opakovaně objevovala čtyři témata. Prvním byla voda a vodohospodářská infrastruktura, zejména sucho, kapacita a cena vodovodů a čistíren. Druhým byly kumulativní vlivy, tedy souběh více záměrů v jednom území, které jsou často posuzovány odděleně a bez vyhodnocení společných dopadů. Třetím byl vztah obcí ke státu a kraji, spojený s potřebou lepší koordinace, stabilních pravidel a metodické podpory. Čtvrtým byla potřeba zachovat a posílit veřejnou dopravu tak, aby obce nebyly závislé pouze na automobilové dopravě.

Obavy a hrozby

V odpolední diskuzi účastnictvo nejčastěji pojmenovávalo nekoordinovanost jednotlivých záměrů a chybějící hodnocení jejich kumulativních dopadů. Silně rezonovala nestabilita legislativy a koncepcí a s ní spojená nemožnost dlouhodobého plánování. Zazněla také absence společné vize, ke které by region směřoval. Jako varovný příklad nekoordinované přípravy uvedlo účastnictvo výstavbu spalovny v jiném regionu, u níž zůstala doprovodná dopravní opatření nedořešena.

Příležitosti a potenciál

Mezi příležitostmi účastnice a účastníci zdůrazňovali rozumný a postupný rozvoj, který nepřesáhne kapacitu veřejné infrastruktury. Opakovaně zaznívala komunitní energetika a potřeba včas zohledňovat budoucí energetické nároky při rekonstrukcích i nové výstavbě. Dále byly pojmenovány dedikované odborné pozice, například městský architekt, vyšší kvalita projektů podpořená architektonickými soutěžemi a dobré napojení na páteřní dopravu včetně funkční veřejné dopravy k Terminálu.

Překážky adaptace

Mezi překážkami účastnictvo nejčastěji uvádělo finance, personální kapacity a koordinaci s krajem a státem. Zvláštní pozornost věnovali personálním kapacitám malých obcí, kde stejný rozsah povinností jako ve městech zajišťuje jen několik lidí. Jako možná řešení zaznělo zpracovávat vybrané agendy na úrovni společenství obcí, sdílet dobrou praxi, posilovat osvětu mezi zastupitelstvy a při nastavování pravidel více zohledňovat místní znalost.

Nosným tématem plenárních diskuzí byla potřeba ukázat, že region vnímá hlavní výzvy podobně a dokáže postupovat společně. Účastnice a účastníci opakovaně zdůrazňovali, že i dobře zpracovaná strategie zůstane bez účinku, pokud se k jejím tématům nikdo nepřihlásí a nebude je dále koordinovat. Vedle přípravy samotné strategie je proto potřeba souběžně vyjednávat s klíčovými aktéry.

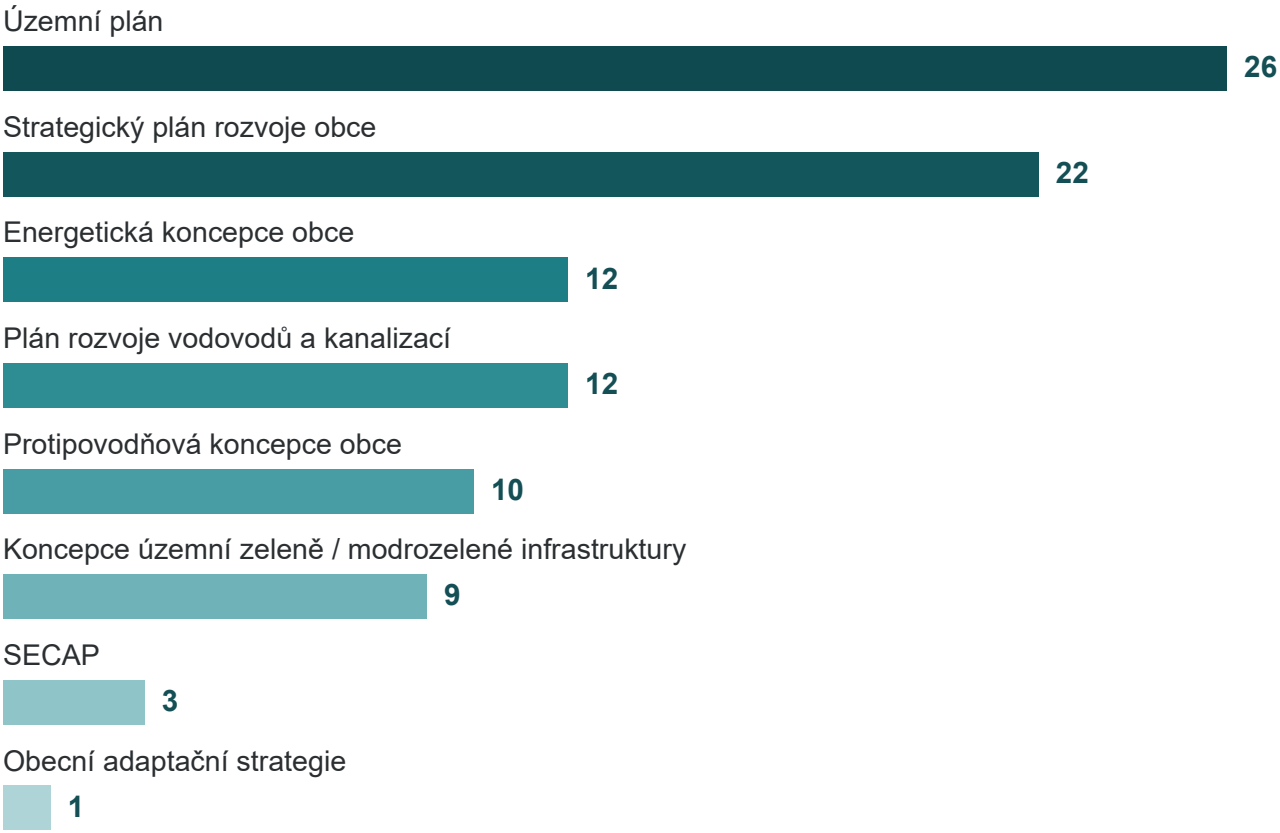
DIGITÁLNÍ DOTAZOVÁNÍ

Digitální dotazování probíhalo ve dvou okruzích doplněných závěrečnou evaluací. Dopolední okruh se zaměřil na rizika a potřeby, odpolední na obavy, potenciál a překážky. Výsledky odpoledního okruhu jsou vzhledem k nižšímu počtu odpovědí orientační a nelze je považovat za reprezentativní. Závěrečná evaluace je vzhledem k velmi nízkému počtu odpovědí popsána pouze slovně v sekci hodnocení.

Východiska a připravenost obcí

Z dopoledních otázek vyplynulo, že nejrozšířenějším strategickým dokumentem je územní plán, který uvedlo všech 26 odpovídajících, následovaný strategickým plánem rozvoje obce s 22 odpověďmi. Méně rozšířené byly energetická koncepce a plán rozvoje vodovodů a kanalizací, oba s 12 odpověďmi. Při sebehodnocení připravenosti na adaptační práci obce uváděly nejnižší hodnoty u personálních kapacit a inovací a nejvyšší u správy a koordinace s partnery a u financí.

POUŽÍVANÉ STRATEGICKÉ DOKUMENTY (n = 26 odpovídajících)



SEBEHODNOCENÍ PŘIPRAVENOSTI (vážený průměr 0–10, n = 26)

Pozorované dopady

U dopadů klimatické změny zcela dominovalo sucho, které se v odpovědích objevovalo nejčastěji, doprovázené erozí půdy, nedostatkem srážek a poklesem hladiny podzemní vody. U dopadů spojených s rozvojem a transformací regionu převažovala doprava, konkrétně nárůst dopravní zátěže, hluk a nedostatek parkovacích míst, dále se objevovala těžba štěrkopísku a tlak developerů.

DOPADY KLIMATICKÉ ZMĚNY

DOPADY ROZVOJE A TRANSFORMACE

doprava

nedostatek parkovacích míst žádné

těžba štěrkopísku klesající vzdělanost hluk prašnost

tlak developerů migrace lidí nedostatek lékařů nízká obslužnost pracovní příležitosti snížení porodnosti koordinace obcí zvýšený zájem o region

Opatření a potřeby

Mezi opatřeními, která jsou obce schopny realizovat samy nebo ve spolupráci, dostala nejvíce hlasů spolupráce se sousedními obcemi s 23 hlasy a komunikace a osvěta s veřejností s 19 hlasy. Na otázku, co k realizaci nejvíce potřebují, odpovídalo účastnictvo zdaleka nejčastěji financemi. Mezi institucionální podporou převažovalo sdílení dobré praxe mezi obcemi s 19 hlasy a národní operační programy se 14 hlasy. V otevřených odpovědích na to, co obce potřebují od dalších aktérů, se opakovaly podpora, spolupráce, financování a metodika.

OPATŘENÍ, KTERÁ OBCE ZVLÁDNOU SAMY NEBO VE SPOLUPRÁCI (n = 26)

INSTITUCIONÁLNÍ PODPORA (n = 26)

CO OBCE POTŘEBUJÍ OD DALŠÍCH AKTÉRŮ

spolupráce **finance** **podpora**
metodika **koordinace** **příklady dobré praxe**
jasná legislativa a postup **informace** **participace** **komunikace**

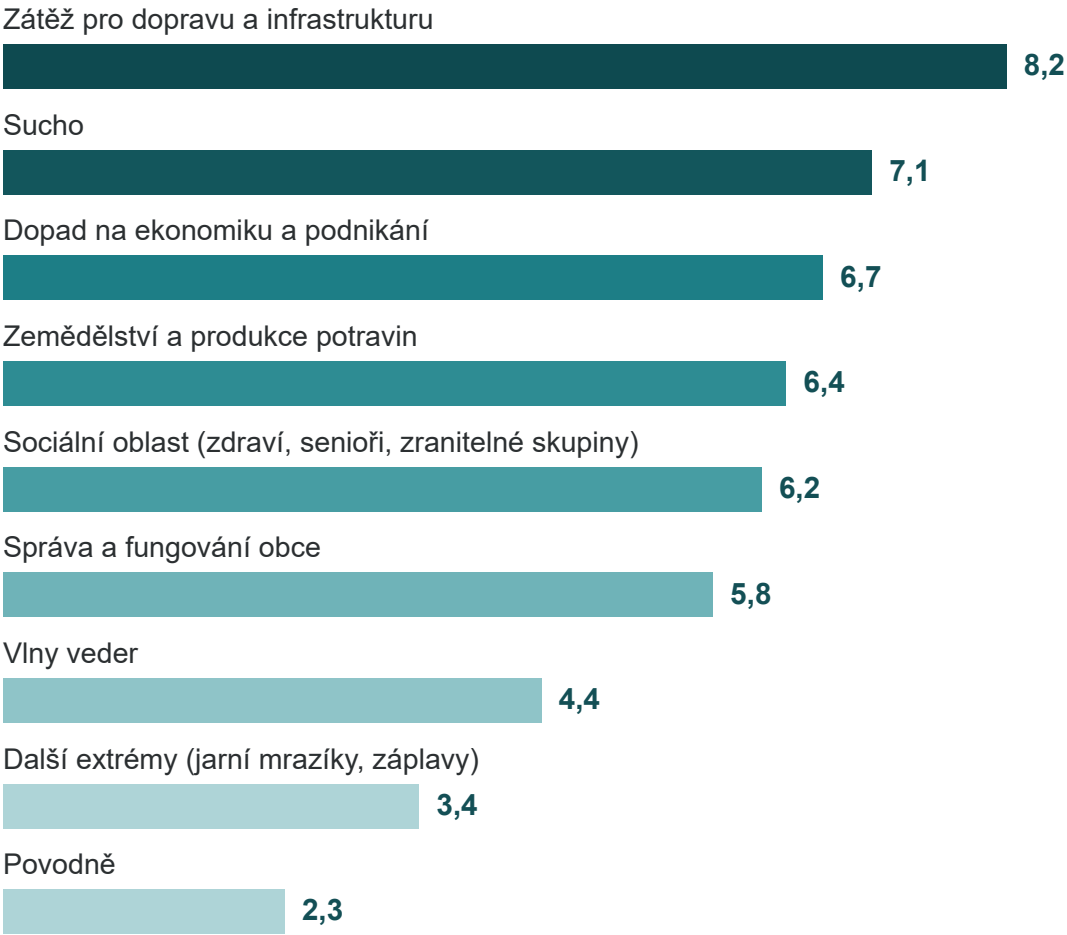
Obavy, potenciál a překážky (orientačně)

V odpoledním okruhu s nízkým počtem odpovědí účastnictvo mezi obavami uvádělo stárnutí populace, nepředvídatelnost rozhodnutí státu, nestabilitu legislativy, dopravní zatížení a extrémní projevy počasí. Mezi oblastmi s očekávanými vážnými dopady při absenci koordinovaných kroků se na škále nejvýše umístilo sucho a zátěž pro dopravu a infrastrukturu. Jako největší překážky adaptace se shodně nejčastěji objevovaly finance, personální kapacity a koordinace s krajem a státem.

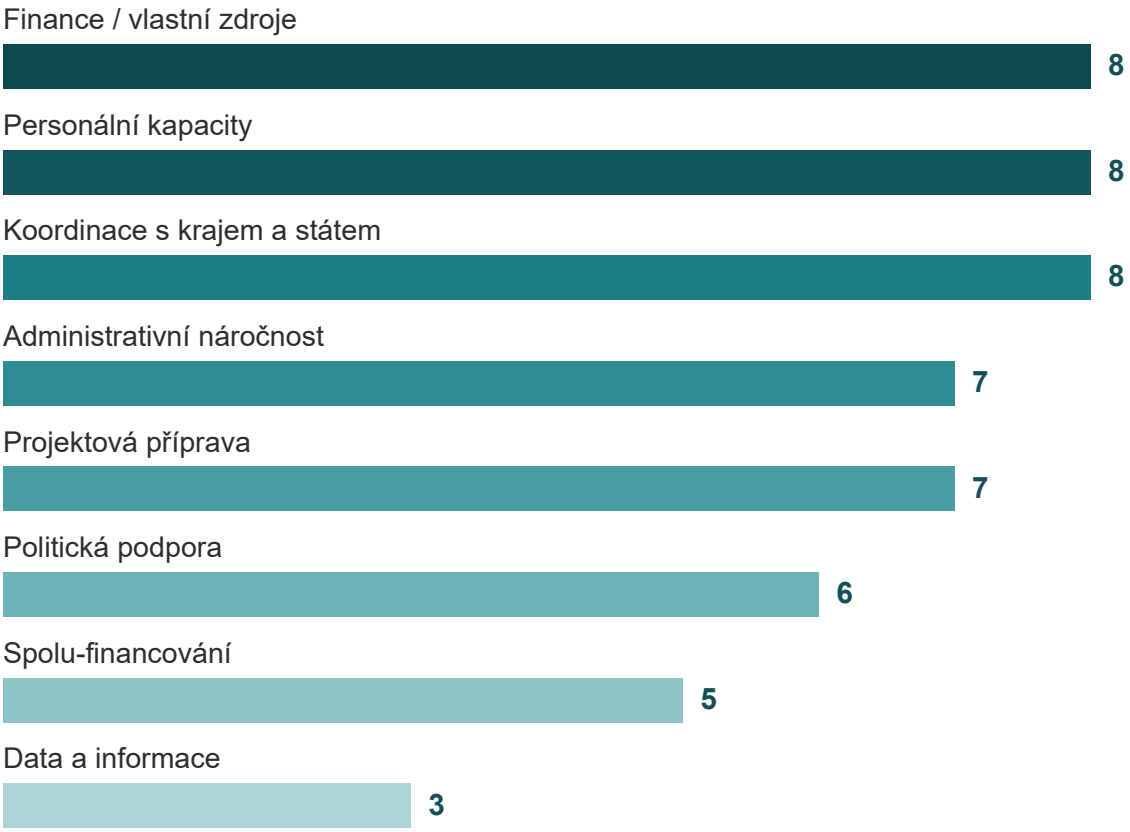
NEJČASTĚJI ZMIŇOVANÉ OBAVY

stárnutí populace
nepředvídatelnost rozhodnutí státu
nestabilita legislativy **dopravní zatížení**
extrémní projevy počasí **těžba štěrkopísku** **sucho**
odpady a služby **bezpečnostní situace** **centralizace služeb státu** **vyčerpání infrastruktury**
mezinárodní situace **lhostejnost lidí** **umělá inteligence**

OČEKÁVANÉ VÁŽNÉ DOPADY (vážený průměr 0–10, orientačně n = 9)



NEJVĚTŠÍ PŘEKÁŽKY ADAPTACE (orientačně n = 9)



VIZE REGIONU (ZPĚTNÉ PLÁNOVÁNÍ)

Část zaměřená na budoucí směřování regionu využila metodu zpětného plánování a přinesla osm vyplněných pracovních listů. Účastnictvo nejprve formulovalo cílovou představu regionu v roce 2040 a následně postupovalo zpět přes mezikroky k současnosti. Následující shrnutí vychází z přepisu pracovních listů a zachovává je jako kolektivní vstup účastnictva.

Cílová vize 2040

V cílové vizi roku 2040 se opakovaly kvalita života a bydlení, dostupné služby a infrastruktura, stabilizace regionu a propojení obcí a aktérů. Účastnictvo popisovalo Podřipsko jako příjemné místo k životu ve vztahu k potřebám obyvatel i krajiny, region s rovnováhou mezi zájmy a potenciálem a s funkční dopravní nabídkou přesahující osobní automobil.

Mezikroky

Rok 2040. Důraz na koordinaci aktérů a spolupráci na úrovni obec, kraj, stát a občan, na společné cíle a stabilitu, vyřešené dopravní a územní projekty a na kompenzace a finance.

Rok 2035. Dokončení klíčových kroků, zejména koordinační role kraje a obcí s rozšířenou působností, infrastruktura včetně vodovodů a kanalizací, dlouhodobé projekty a kompenzační opatření.

Roky 2028 až 2030. Pilotní projekty, konkrétně dopravní studie a modely, komunitní energetika, obnova cest a krajiny, participativní projednávání a zapojení mladých lidí.

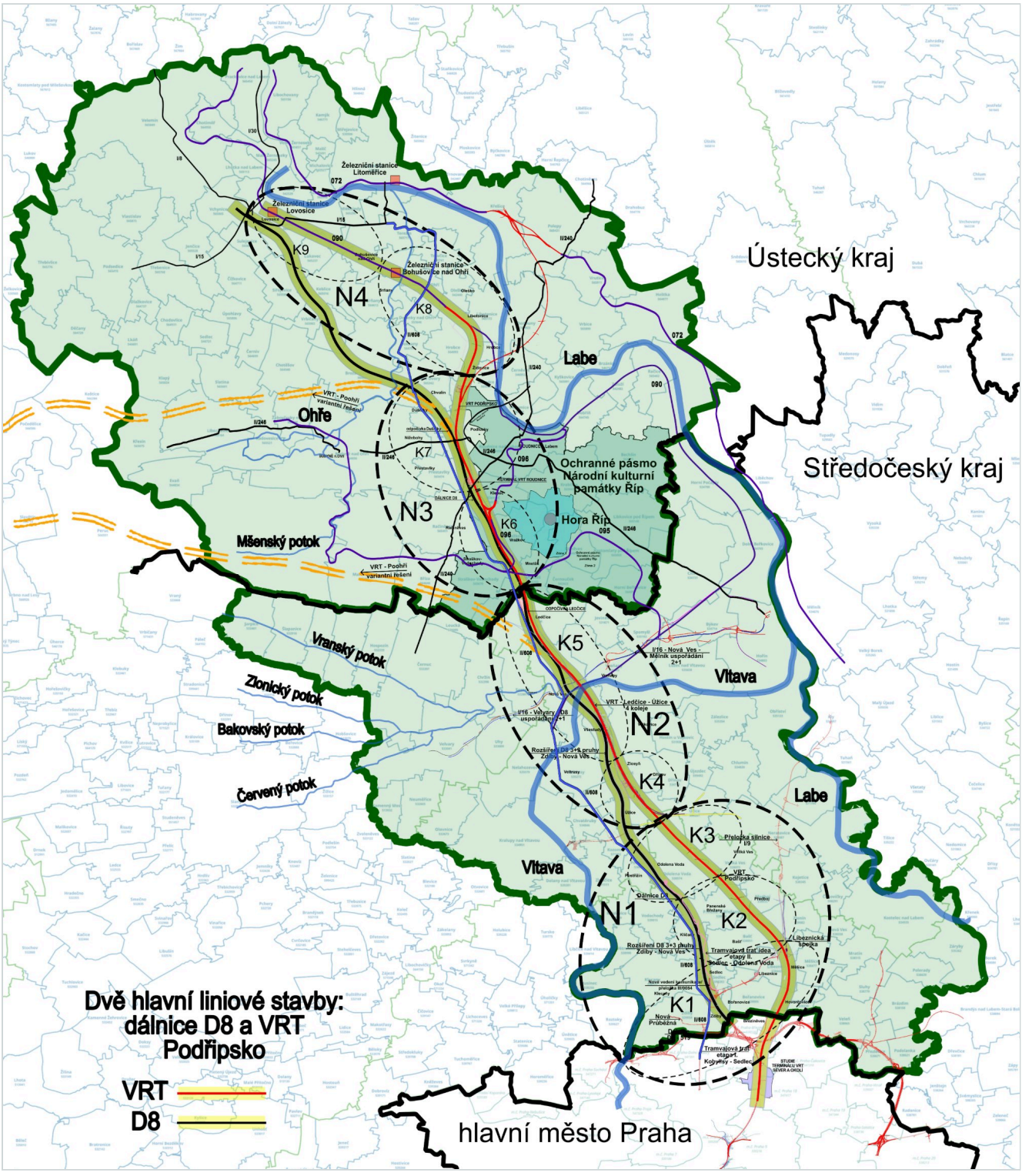
Současnost. Nutnost nastavit cílovou představu, propojit obce, kraj, správce infrastruktury a ministerstva, stabilizovat koordinaci, získat finance a zapojit aktéry.

Mezi překážkami a riziky se v pracovních listech nejčastěji objevovala nedostatečná komunikace a participace, změny ve vedení obcí, rezistence obyvatel a aktérů, nedostatek kapacit a roztříštěnost zájmů.

ZÁVĚR

Setkání pro starostky a starosty Ústeckého kraje shromáždilo bohatý a věcný materiál pro přípravu Adaptační strategie Podřipsko. První pracovní část přinesla konkrétní rizika a potřeby obcí, část zaměřená na budoucí směřování regionu formulovala dlouhodobou představu území a plenární diskuze pojmenovaly průřezová témata. Patřily mezi ně zejména voda a vodohospodářská infrastruktura, kumulativní vlivy více záměrů, vztah obcí ke státu a kraji a potřeba funkční veřejné dopravy.

Sebraná data tvoří výchozí stav, vůči němuž bude možné poměřovat posun ve druhé vlně participace na podzim. Výstupy se propíšou do akčního plánu strategie. Pro jejich uplatnění je podle opakovaně vyjádřeného názoru účastnic a účastníků klíčové, aby se k jednotlivým tématům přihlásil konkrétní koordinátor a aby region postupoval společně.

PŘÍLOHA: MAPA ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

ŘEŠENÉ ÚZEMÍ PODŘIPSKO (dvě hlavní liniové stavby: dálnice D8 a VRT)