

ZMĚNA č.2 ÚZEMNÍHO PLÁNU

Chomutov

TEXTOVÁ ČÁST

Vyhodnocení vlivů změny územního plánu na udržitelný rozvoj území

Objednatel : statutární město Chomutov
Pořizovatel : Magistrát města Chomutova, odb. rozvoje a investic, úsek úz. plánování
Zpracovatel : Ing. arch. Ivan Kaplan - AGORA STUDIO
Datum : listopad 2021

Zpracovatel Z2 (2021):

Ing. arch. Ivan Kaplan – AGORA STUDIO
Vinohradská 156, Praha 3, 130 00

Ing. arch. Ivan Kaplan
Ing. Kateřina Jelínková

OBSAH TEXTOVÉ ČÁSTI

1. ČÁST A – VYHODNOCENÍ VLIVŮ ZMĚNY ÚZEMNÍHO PLÁNU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ ZPRACOVANÉ PODLE PŘÍLOHY STAVEBNÍHO ZÁKONA (POKUD PŘÍSLUŠNÝ ORGÁN UPLATNIL POŽADAVEK NA TOTO VYHODNOCENÍ)	7
2. ČÁST B – VYHODNOCENÍ VLIVŮ ZMĚNY ÚZEMNÍHO PLÁNU NA EVROPSKY VÝZNAMNÉ LOKALITY NEBO PTAČÍ OBLASTI, POKUD ORGÁN OCHRANY PŘÍRODY VÝZNAMNÝ VLIV NA TATO ÚZEMÍ NEVYLOUČIL.....	7
3. ČÁST C – VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA SKUTEČNOSTI ZJIŠTĚNÉ V ÚZEMNĚ ANALYTICKÝCH PODKLADECH ...	8
4. ČÁST D – PŘÍPADNÉ VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA JINÉ SKUTEČNOSTI OVLIVNĚNÉ NAVRŽENÝM ŘEŠENÍM, AVŠAK NEPODCHYCENÉ V ÚZEMNĚ ANALYTICKÝCH PODKLADECH, NAPŘÍKLAD SKUTEČNOSTI ZJIŠTĚNÉ V DOPLŇUJÍCÍCH PRŮZKUMECH A ROZBORECH	12
5. ČÁST E – VYHODNOCENÍ PŘÍNOSU ZMĚNY ÚZEMNÍHO PLÁNU K NAPLNĚNÍ PRIORITY ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ PRO ZAJIŠTĚNÍ UDRŽITELNÉHO ROZVOJE ÚZEMÍ OBSAŽENÝCH V PÚR NEBO ZÚR	12
6. ČÁST F – VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ – SHRUTÍ.....	18

Použité zkratky a pojmy:

č. j	-	číslo jednací
CHLÚ	-	chráněné ložiskové území
k. ú.	-	katastrální území
ORP	-	obec s rozšířenou působností
PÚR	-	politika územního rozvoje
RRT	-	radioreléová trasa
ÚAP	-	územně analytické podklady
ÚK	-	Ústecký kraj
ÚP	-	územní plán
ÚSES	-	územní systém ekologické kvality
v.n.	-	vodní nádrž
ZÚR	-	zásady územního rozvoje
ŽST	-	železniční stanice

1. ČÁST A – VYHODNOCENÍ VLIVŮ ZMĚNY ÚZEMNÍHO PLÁNU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ ZPRACOVANÉ PODLE PŘÍLOHY STAVEBNÍHO ZÁKONA (POKUD PŘÍSLUŠNÝ ORGÁN UPLATNIL POŽADAVEK NA TOTO VYHODNOCENÍ)

Dle stanovisek č.j. KUUK/015418/2020/ZPZ (rekonstrukce ŽST Chomutov; záměr podléhá zjišťovacímu řízení) a č.j. KUUK/051669/2020 (zbytek obsahu změny-prověření rezerv, přemístění uhelných skladů,...) je změnu nutno posoudit z hlediska vlivů na životní prostředí.

Vyhodnocení vlivů změny č.2 ÚP Chomutov na životní prostředí zpracovala Mgr. Kateřina Šulcová, Dukelská 2541, 276 01 Mělník – dokumentace je přílohou č.1 (svázáno v tomto dokumentu, v elektronické verzi samostatný soubor).

Ve vyhodnocení vlivů změny ÚP na životní prostředí je v ploše 12-Z1 uvažováno s plochou VP.1 (průmyslová výroba nerušící) s omezením velikosti staveb do 1000m². Výsledně (v návrhu pro veřejné projednání) nebyla plocha do změny zařazena (to je mj. v souladu s doporučením v SEA, kde je jako vhodnější varianta pro umístění uhelných skladů označena plocha 10-Z6). Kapitola A (SEA) v rámci Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území již není měněna.

2. ČÁST B – VYHODNOCENÍ VLIVŮ ZMĚNY ÚZEMNÍHO PLÁNU NA EVROPSKY VÝZNAMNÉ LOKALITY NEBO PTAČÍ OBLASTI, POKUD ORGÁN OCHRANY PŘÍRODY VÝZNAMNÝ VLIV NA TATO ÚZEMÍ NEVYLOUČIL

Vyhodnocení vlivů změny územního plánu na NATURA 2000 není zpracováno. Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, vyloučil významný negativní vliv návrhu změny územního plánu Chomutov (záměru "Rekonstrukce ŽST Chomutov") na evropsky významné lokality či ptačí oblasti (stanovisko č.j. KUUK/006708/2020/N-3075 ze dne 16.1.2020).

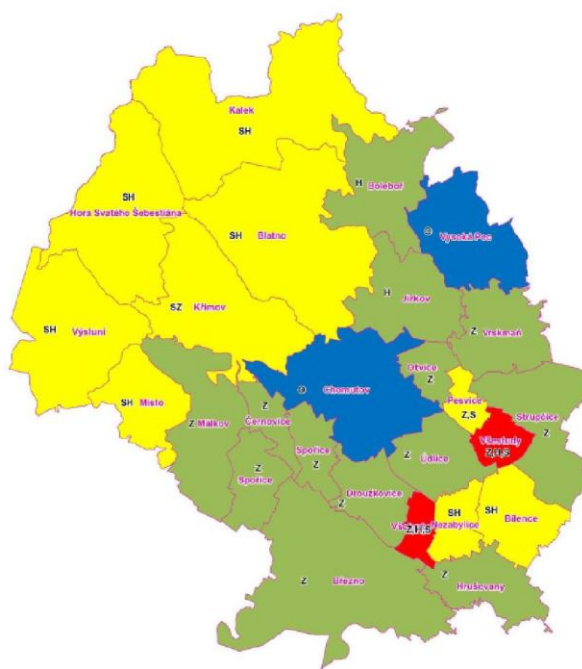
3. ČÁST C – VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA SKUTEČNOSTI ZJIŠTĚNÉ V ÚZEMNĚ ANALYTICKÝCH PODKLADECH

Ke dni veřejného projednání je platná 4. úplná aktualizace Územně analytických podkladů ORP Chomutov 2016 (dále též ÚAP ORP), 5. úplná aktualizace 2020 je ve fázi projednání.

Z hlediska vyhodnocení územních podmínek je Chomutov (spolu s Vysokou Pecí) nejlépe ohodnocenou obcí v ORP s dobrým stavem všech tří územních podmínek (viz obr. 1).

Obr. 1 Tabulka vyhodnocení a grafické vyjádření územních podmínek pro udržitelný rozvoj území (ze 4. úplné aktualizace 2016 ÚAP ORP Chomutov)

Příznivé životní prostředí		
Hodnotící kritéria	Dílčí hodnocení	Celkové hodnocení
Horninové prostředí a geologie	+	+
Vodní režim	+	
Hygiena životního prostředí	-	
Ochrana přírody a krajiny	±	
Zemědělský půdní fond	-	
Pozemky určené k plnění funkce lesa	+	
Ekologické zátěže, černé skládky	-	
Soudržnost společenství		
Hodnotící kritéria	Dílčí hodnocení	Celkové hodnocení
Veřejná dopravní a technická infrastruktura	+	+
Socio-demografické podmínky	+	
Bydlení	±	
Rekreace	+	
Vybavení území školka, škola, Pension pro seniory	+	
Skladba obyvatelstva, vzdělání	+	
Vztah občanů k lokalitě, obci	-	
Hospodářský rozvoj území		
Hodnotící kritéria	Dílčí hodnocení	Celkové hodnocení
Hospodářské podmínky	+	+
Veřejná dopravní a technická infrastruktura	±	
Plochy pro bydlení	+	
Rekreační zařízení a plochy	+	
Možnosti rozvoje, volné plochy	-	
Možnosti rozvoje nových aktivit	±	
Dopravní dostupnost	±	



Vyváženost stavu územních podmínek

- 0 - dobrý stav vyváženosti územních podmínek pro příznivé životní prostředí, hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel
- S - špatný stav územních podmínek pro soudržnost společenství obyvatel
- H - špatný stav územních podmínek pro hospodářský rozvoj
- Z - špatný stav územních podmínek pro příznivé životní prostředí
- SZ - špatný stav územních podmínek pro soudržnost společenství obyvatel a pro příznivé životní prostředí
- HZ - špatný stav územních podmínek pro hospodářský rozvoj a pro příznivé životní prostředí
- ZH - špatný stav územních podmínek pro příznivé životní prostředí, hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel

Vliv změny ÚP na jednotlivé pilíře:

Hodnotící kritéria	Hodnocení
Příznivé životní prostředí	
Horninové prostředí a geologie	Všechny vymezené záměry (přesun nádraží, nové úseky žel. trati, zastavitelné plochy) zasahují do výhradního ložiska Droužkovice-východ (307930102, uhlí hnědé, dosud netěženo). Vzhledem k tomu, že se nacházejí v zastavěném území na plochách, kde i předtím byly vymezeny "stavební" plochy, není tedy ložisko nově dotčeno. Vliv na horninové prostředí a geologii je tedy neutrální.
Vodní režim	Záměr stavby nové trati zasahuje do záplavového území Q ₁₀₀ vodního toku Chomutovka, území zvláštní povodně pod vodním dílem (v.n. Křimov, v.n. Kamenička). Vzhledem k tomu, že část záměru, která je v "kolizi" se záplavovým územím je nadzemní (nové přemostění), nebude vlastní kolejiště nijak dotčeno. Všechny řešené záměry se nacházejí mimo chráněnou oblast přirozené akumulace vod. Odvodnění jak zastavitelných ploch, tak ploch dráhy, bude řešeno v navazujících dokumentacích, obecně je v koncepci platného územního plánu stanovena preference zasakování dešťových vod v místě vzniku.
Hygiena životního prostředí	Konkrétní záměr ploch pro umístění uhelných skladů může mít vliv na zvýšenou prašnost a případně s dopravou spojenou se zásobováním a

	prodejem. Vzhledem k tomu, že se jedná o existující stav (nejedná se o nový záměr, ale přemístění stávajícího) je vliv na toto kritérium hodnoceno neutrálně. Ve výsledné verzi návrhu pro veřejné projednání je pro přemístění uhelných skladů vymezena plocha 10-Z6 mimo obytnou zónu (což je z hlediska hygieny životního prostředí – zejm. co se týče možnosti zvýšené prašnosti – lepší umístění než původně uvažovaná alternativní pozice u nemocnice), přesto je i zde vymezena plocha izolační zeleně zmírňující vliv na hygienu životního prostředí.
Ochrana přírody a krajiny	Změnou nejsou dotčena žádná zákonem chráněná území. Stavba kolejiště se nachází "v koridoru" LBK Chomutovka, avšak zde se jedná o mostní úsek, vlastní biokoridor nebude pravděpodobně stavbou nijak dotčen (přesně to bude určeno v navazující dokumentaci). Žádné jiné prvky ochrany přírody a krajiny vyplývající z dalších dokumentů týkajících se ochrany přírody a krajiny nejsou ovlivněny. Jako pozitivní může být hodnoceno vypuštění rezervy pro přeložku žel. směr Vejprty – nebude fragmentována krajina.
Zemědělský půdní fond	Změna zasahuje zemědělské pozemky – ve vymezených plochách DZ (pro drážní záměr) jsou dotčeny pozemky ttp a zahrady v celkovém rozsahu 0,91 ha, v přestavbové ploše 13-P1 v části určené pro bydlení jsou dotčeny pozemky zahrady o rozsahu 0,31 ha. Celkem jsou tedy dotčeny pozemky ZPF o celkovém rozsahu 1,22 ha, vše v zastavěném území na půdách V. třídy ochrany.
PUPFL	Změna nezasahuje pozemky určené k plnění funkce lesa ani do vzdálenosti 50m od okraje lesa. Vliv na PUPFL je neutrální.
Ekologické zátěže, černé skládky	Ve změnou dotčeném území nejsou známy/nenacházejí se, změna je nijak neřeší.
Soudržnost společenství	
Veř. dopr. a tech. infrastruktura	Chomutovem procházejí páteřní komunikace, žel. trati a trasy technické infrastruktury. Chomutov je hlavním železničním uzlem v rámci ORP, toho se také týká změna ÚP. Veřejná doprava je posílena vybudováním nové trati a přesunem (vybudováním nového) nádraží blíže centru. Dále viz pilíř Hospodářský rozvoj území.
Bydlení	Platný ÚP nevymezuje (téměř žádné) nové plochy hromadného bydlení (což je způsobeno vysokým podílem bydlení v panelových domech), zde je však příležitost vzhledem k výhodné poloze blízko centra a dopravního uzlu pro takovou formu bydlení. Koncepční řešení území (podmínka územní studie) a výšková regulace (4NP) může přispět ke kvalitnímu prostoru pro bydlení s veřejným parterem.
Rekreace	Rekreace není změnou řešena ani nebude změnou ohrožena. Bez vlivu na toto kritérium.
Vybavení území	Z hlediska občanského vybavení (škola, školka, péče o seniory atd.) změna nijak nepřispívá k tomuto kritériu. Nevymezuje přímo plochy občanského vybavení, mohou však vzniknout v ploše BH. Neutrální vliv na kritérium.
Skladba obyvatelstva, vzdělání	Vzdělání není nijak změnou ovlivněno, skladba obyvatel může být nepřímo ovlivněna novými plochami pro bydlení, případně podle charakteru pracovních příležitostí v území.
Hospodářský rozvoj území	
Hospodářské podmínky	Rozvoj hospodářských podmínek je dále posilován vymezením přestavbových ploch v prostoru uvolněném po propojovací koleji nákladového nádraží. Je vymezena plocha 13-P1, která obsahuje mimo ploch pro hromadné bydlení plochy určené ke komerčnímu využití OK.M. Dále bylo změněno funkční využití stávající plochy 13-P2 (z pův. OK.M na OK.S) kvůli diverzifikaci ploch kolem nádraží. Obě plochy přestavby jsou podmíněny zpracováním území studie.
Veř. dopr. a tech. infrastruktura	Hlavní změnou a rozvoj z hlediska dopravní infrastruktury je připravovaný záměr vybudování nové železniční trati (v upravené trase) a přesun nádraží (ŽST Chomutov) blíže centru k autobusovému nádraží. Toto řešení má pozitivní vliv na sledované kritérium.
Plochy pro bydlení	V souvislosti s uvolněním vlečky (propojovací koleje nákladového nádraží) je vymezena přestavbová plochy 13-P1 v prostoru mezi ulicemi Spořická-

	Nádražní, kde jsou vymezeny plochy BH blíže ulici Spořická (kde se očekává snížení intenzity dopravy kvůli vybudování propojky Spořická-Nádražní. Pro plochu je stanovena podmínka zpracování územní studie, která vyřeší veřejná prostranství, uspořádání území.
Rekreační zařízení a plochy	Rekreace není změnou řešena. Bez vlivu na kritérium.
Možnosti rozvoje, volné plochy	Změna neřeší nové plochy rozvoje (ve smyslu expanze ven), všechny záměry se nacházejí v zastavěném území či na již vymezených zastavitelných plochách. Nová přestavbová plocha 13-P1 vymezuje plochy pro bydlení a plochy výroby a skladování, dále je měněno funkční využití v rámci přestavbové plochy 13-P2. Zastavitelná plocha 10-Z6 je tvarovou korekcí (a změnou funkčního využití).
Možnosti rozvoje nových aktivit	Nové aktivity se mohou rozvíjet v přestavbových plochách (v intencích stanovených regulacemi),
Dopravní dostupnost	Dopravní dostupnost je posilována v rámci změny jednak vymezením koridoru pro komunikaci Spořická-Nádražní (s očekávaným snížením intenzity dopravy v ulici Spořická) a zejména vybudováním nového nádraží (žel. stanice) blíže centru a autobusovému nádraží, čímž se zvýší (resp. urychlí) dopravní dostupnost. Zapuštění úseku trati směr Vejprty má pozitivní vliv na bezpečnost a automobilovou dopravu v území. Pozitivní vliv na kritérium.

Shrnutí: Z hlediska příznivého životního prostředí má změna neutrální nebo lehce pozitivní přínos, z hlediska soudržnosti společenství je pilíř posilován novými příležitostmi pro pracovní místa, pro bydlení s dobrou dopravní (mimoměstskou a vnitroměstskou) dostupností a pilíř hospodářského rozvoje území je posílen přesunem nádraží (žel. stanice) a nového kolejiště (spolu se zapuštěním úseku trati směr Vejprty) s pozitivním dopadem na rychlost a bezpečnost provozu a dále využitím přestavbových ploch jižně od železnice.

Co se týče závad, střetů a problémů v území, se Chomutova dle UAP ORP týkají:

- závady urbanistické (PU1, PU2, PU3, PU19, PU20, PU21, PU22)
- problém (závady) využití krajiny (PK6)-řešení se týká ZÚR
- problémy (závady) dopravní (PD2, PD10)
- problém technické infrastruktury (PT2)
- problémy hygienické (PH1, PH2)
- problémy ostatní (PO2, PO)
- střety s přírodními limity (SP1)

Z obr. 2 (níže) je patrné, že území řešeného změnou jsou dotčeny PU22, PD10, PH1, PO3.

PU22: *Nevyužitá území drážních pozemků a bývalého zařízení staveniště pro tunel Březno:* Území je řešeno již v platném plánu – vymezeno jako přestavbová plocha 13-P2 (plocha je zatím nenaplněna) s povinností zpracování územní studie. V rámci Z2 je změněna funkce z OK.M (plochy komerčního vybavení malé a střední) na OK.S (nevýrobní služby), mj. z důvodů diverzifikace ploch v okolí bývalého nádraží (plochy OK.M jsou v Z2 v souvislosti se zrušením části trati (vlečky) vymezeny podél ulice Nádražní).

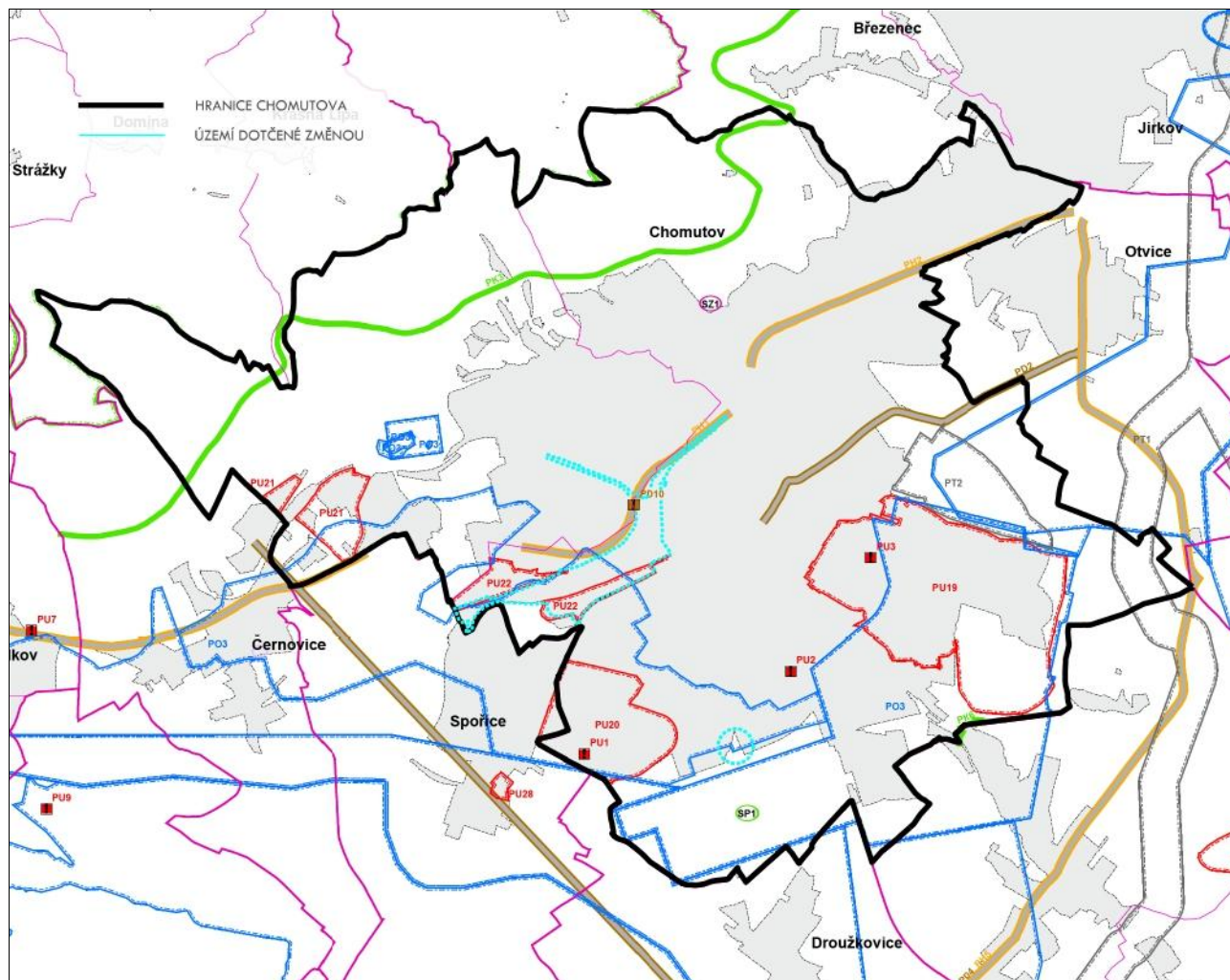
PD10: *Železniční přejezd přes I/13- Železniční přejezd přes pátevní silnici I/13.* V Územním plánu je navrhovaná přeložka trati, která vede přes Chomutov a Spořice ale dosud nerealizována. Územní plán řešil přeložku na Vejprty vymezením územní rezervy R01. V Z2 dochází (na základě studie Správy železnic) ke změně – přeložka nebude realizovaná (rezerva R01 je tedy změnou rušena) a dojde (v rámci optimalizace trati a přesunu nádraží (ŽST Chomutov) k úpravě žel. trati směr Vejprty spočívající k zapuštění po úroveň země, úroňový přejezd bude tedy zrušen.

PH1: *Hluková zátěž I/13 střed.* *Hluková zátěž ze silnice I/13 a souběžné železniční trati 130 procházející středem města Chomutova v těsné blízkosti zastavby.* Hluková zátěž z I/13 není předmětem změny Z2, stávající trať bude optimalizována, modernizována, záměr úpravy trati tedy ve svém důsledku přispěje ke snížení hlukové zátěže (oproti statu quo).

PO3: *Ložiska nerostných surovin.* *Stanovená ložiska nerostných území nejsou aktualizována a není prověřena další možnost využití. Tyto území jsou ve střetu s rozvojovými ambicemi obcí ležící přímo na ložisku nebo v těsném sousedství. V poslední době Ministerstvo průmyslu a obchodu striktně omezuje rozvojové možnosti obcí, v jejichž území je stanoveno. Změnou nejsou ložiska "nově" dotčena – Z2 je řešena*

uvnitř zastavěného území, vlastní záměr přeložky trati je v souladu se ZÚR (optimalizace trati) i s územním plánem (rezerva přeložky R23).

Obř. 2 Výkres problémů k řešení v územně plánovacích dokumentacích (výřez se zobrazením území dotčeného změnou)



Z hlediska (v ÚAP ORP Chomutov) stanovených dalších problémů k řešení v územně plánovací dokumentaci se změna zabývá pouze relevantními úkoly ve vztahu k Z2:

- chrání zeď vymezením zeleného pásu (v platném plánu rezervy) podél ulice Nádražní a místo rezervy R05
- prostupnost územím není narušena (požadavek na pěší prostupnost územím z platného plánu Spořická-Černovická zůstává zachován),

Změna nemá vliv na urbanisticky hodnotná území, neřeší historické cesty, cyklo/turistické trasy.

Z hlediska **limitů a jevů** vyskytujících se v řešeném území se jedná o:

- trasy RRT
Trasy RRT nebudou dotčeny, výškové stavby se nepředpokládají.
- výhradní ložisko Droužkovice-východ (307930102, uhlí hnědé, dosud netěženo)
Všechny vymezené záměry (přesun nádraží, nové úseky žel. trati, zastavitelné plochy) se nacházejí v zastavěném území na plochách, kde i předtím byly vymezeny "stavební" plochy, nově tedy není ložisko dotčeno.
- ochranné pásmo železnice/vlečky
Stavba se přímo týká železnice, nebude tedy překážkou pro realizaci.
- záplavové území Q_{100} vodního toku Chomutovka, území zvláštní povodně pod vodním dílem (v.n. Křimov, v.n. Kamenička)
Nebude pravděpodobně nijak dotčeno, v daném místě se jedná o nadzemní stavbu.

- ÚSES LBK Chomutovka
Nebude pravděpodobně nijak dotčen, v daném místě se jedná o nadzemní stavbu.

Návrh změny č.2 ÚP Chomutov vytváří předpoklady pro udržení stavu životního prostředí, posiluje hospodářský rozvoj a vytváří podmínky pro zachování a zlepšení soudržnosti obyvatel města.

4. ČÁST D – PŘÍPADNÉ VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA JINÉ SKUTEČNOSTI OVLIVNĚNÉ NAVRŽENÝM ŘEŠENÍM, AVŠAK NEPODCHYCENÉ V ÚZEMNĚ ANALYTICKÝCH PODKLADECH, NAPŘÍKLAD SKUTEČNOSTI ZJIŠTĚNÉ V DOPLŇUJÍCÍCH PRŮZKUMECH A ROZBORECH

Předmětem změny byl záměr "Rekonstrukce ŽST Chomutov" vč. úpravy trati, posouzení územních rezerv v oblasti nádraží a posouzení možných ploch a pro přemístění uhelných skladů.

Přímé požadavky byly zapracovány (z hlediska posouzení vhodných ploch pro přemístění uhelných skladů byla určena plocha 10-Z6), jako důsledky zpracované změny dochází k následujícím úpravám (=další dopady změny):

- nový koridor dopravního spojení ulic Spořická-Nádražní (jako náhrada za rušenou rezervu R06), vymezen jako veřejně prospěšná stavba
- vymezení přestavbové plochy 13-P1 v prostoru mezi ulicemi Spořická-Nádražní díky uvolnění vlečky (propojovací koleje nákladového nádraží)
- změna funkčního využití "opouštěných" drážních ploch na DS.K (plochy rušených mostů) a OK.V (přiřazeno k sousedící ploše)
- úprava rozsahu vymezení územní studie ÚS15, ÚS 16 a vymezení nové územní studie ÚS17 (v ploše přestavby 13-P1)
- posun cyklostezky K u rozšířené zastavitelné plochy pro výrobu 10-Z6 (jedná se o malý posun západním směrem – koncepce zůstane zachována)
- vymezení ploch ochranné zeleně a změna regulací (přípustného využití) ploch ZI

Na jiné skutečnosti nemá změna dopad.

5. ČÁST E – VYHODNOCENÍ PŘÍNOSU ZMĚNY ÚZEMNÍHO PLÁNU K NAPLNĚNÍ PRIORITY ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ PRO ZAJIŠTĚNÍ UDRŽITELNÉHO ROZVOJE ÚZEMÍ OBSAŽENÝCH V PÚR NEBO ZÚR

5.1 POLITIKA ÚZEMNÍHO ROZVOJE

Politika územního rozvoje České republiky (dále též PÚR) je schválena usnesením vlády ČR č. 929 dne 20.7.2009, Aktualizace č.1 PÚR byla schválena vládou v r. 2015, ode dne 1.10.2019 jsou závazné Aktualizace č.2 a č.3, Aktualizace č.5 je závazná od 11.9.2020, Aktualizace č.4 je závazná od 1.9.2021.

Aktualizace č.2 se týká dopravního koridoru S43 v oblasti Brno-Moravská Třebová a Aktualizace č.3 se týká vymezení plochy pro vodní dílo Vlachovice (Zlínský kraj), Aktualizace č.5 se týká vymezení plochy pro vodní díla Kryry, aktualizace tedy nejsou pro území Chomutova relevantní. Dopady Aktualizace č.4 jsou zapracovány v textu níže.

Z2 řeší přesun železničního nádraží (nová železniční stanice, dále v textu uváděno jako "nové nádraží") a úpravu trati a s tím související dopady na okolní pozemky a pozemky třetích stran.

Z hlediska republikových priorit naplňuje Z2 (byť i jen částečně) následující priority; ostatní priority nejsou vyhodnoceny (ani dále uváděny) – změna se jich nijak nedotýká, neřeší je:

(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 užité hodnoty. Bránit upadání venkovské krajiny jako důsledku nedostatku lidských zásahů.

Stavba nového nádraží (v pozici bližší centru a ve vazbě na autobusové nádraží) vč. nové trati rozvíjí civilizační hodnoty, aniž by zasahovala do kulturního, urbanistického či archeologického dědictví (viz též schéma v kap. 15). Nová trať vyvolává změny okolo nádraží (změnu funkčních ploch) a v důsledku potřeby přemístění stávajících uhelných skladů, které se nacházejí v oblasti dotčené železniční stavbou, je vymezena zastavitelná plocha pro výrobu a skladování (na již dříve vymezené zastavitelné ploše; nové zastavitelné plochy nejsou tedy navrhovány).

(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 ČR.

Optimalizace trati je vymezená v Zásadách územního rozvoje Ústeckého kraje, stavba má mezikrajský význam a pozitivně ovlivní bezpečnost a rychlost dopravy. Územně dojde k optimalizaci ploch (nový most nahradí dva stávající, dojde ke zrušení částí trati a uvolnění prostoru v území a ke zrušení úrovnových křížení se silniční dopravou).

(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.

Z2 koordinuje záměr přesunu nádraží (podle prostorových požadavků Správy železnic) spolu s dopady na pozemky třetích stran – nutnost přemístění uhelných skladů a změny v okolí uvolněných drážních ploch (dochází tedy ke koordinaci vymezení ploch s rozd. zp. využití, případně lokálních úprav regulativů).

(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.

Z2 sice přímo neřeší tuto problematiku, ale nepřímým vlivem zlepšení dopravních vazeb může mít přínos pro mobilitu obyvatel za pracovními příležitostmi. V ploše přestavby 13-P1 jsou vymezeny nové plochy pro komerční využití (a bydlení hromadné), ke změně funkčního využití dochází v ploše 13-P2 (na plochu OK.S – nevýrobní služby) a je vymezena plocha pro výrobu a skladování z důvodu nutného přesunu uhelných skladů, které se nacházejí v plochách záměru optimalizace trati - všechny tyto plochy potenciálně umožňují vznik nových pracovních příležitostí.

(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 energii, které koordinací veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území omezuje negativní důsledky suburbanizace pro udržitelný rozvoj území.

Nezastavěné území není změnou dotčenou (vyjma menšího rozšíření plochy 10-Z6), všechny ostatní změny se odehrávají v zastavěném území.

(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 vymežování 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.

Nezastavěné území není změnou řešeno, migrační propustnost krajiny zůstane zachována zrušením rezervy R01 (původně plánovaného vedení přeložky trati na Vejprty), všechny vymežované plochy jsou řešeny uvnitř zastavěného území nebo ve vymezených zastavitelných plochách, ke srůstání sídel návrhem nedochází.

(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.

Nezastavěné území není změnou řešeno, zelené pásy veřejné zeleně jsou (již v koncepci platného plánu) dále podporovány podél ul. Nádražní (převedeny z rezervy do návrhu).

(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 odpočívák, 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).

Dopravní infrastruktura je předmětem řešení v Z2 – přesun a stavba nového nádraží, stavba nové trati a zapuštění trati směr Vejprty povede ke zvýšení přepravní rychlosti a bezpečnosti (jak cestujících, tak dopravní bezpečnosti vzhledem ke zrušení úrovnových přejezdů). Zrušení rezervy R01 (původní plánované vedení přeložky trati na Vejprty) přispěje ke snížení fragmentace krajiny (ke které by došlo, pokud by se realizovala přeložka).

(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).

Změna řeší přesun nádraží blíže k městu, cožlepší dopravní vazby, lepší dostupnost a vazbu na autobusové nádraží. Zároveň bude modernizováno nástupiště a budova nového nádraží, čímž se zvýší bezpečnost a komfort cestujících. Předmětem přestavby je i kolejová trať – a to jak hlavní tratě, tak zahloubení tratě na Vejprty, čímž se zvýší rychlost vlaků, zkrátí se přestupní vazby a dojde k uvolnění prostoru v obvodu dráhy. Podrobněji viz kapitola 15.

(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 sítě 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.

Viz body výše, zlepšení dopravní vazby (nové nádraží blíže centru s návazností na autobusové nádraží), zvýšení bezpečnosti a traťové rychlosti bude mít pozitivní dopad na regionální centrum Chomutova a okolní obce.

(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.

Záměr Správy železnic je ve změně koordinován s dopadem řešení na třetí strany (nutnost přemístění uhelných skladů-vymezení nové plochy výroby a skladování, úprava ploch s rozdílným zp. využitím v okolí nádraží a vymezení veřejně prospěšné stavby pro stavbu nového nádraží a optimalizaci trati).

Chomutov je dále dle PUR je součástí: (58) rozvojové osy **OS7 Ústí n.L. – Chomutov – Karlovy Vary – Cheb – hranice ČR/ Německo (-Bayreuth)**, z níž vyplývá úkol řešení přestavby vybraných úseků silnice I/13 mezi Ostrovem a Chomutovem – viz násl. odstavce, tento úkol se nedotýká Z2.

Dále je území města dotčeno vymezením koridorů silniční dopravy (108) **R7 Úsek Slaný – Louny – Chomutov** a (119) **S10 Ostrov-Chomutov**. Úsek R7 je v úseku Chomutova realizován (v ZÚR je R7 zpřesněno na úseky c3, c4 a c5 – mimo území Chomutova), koridor S10 je zpřesněn v Zásadách územního rozvoje jako c9 a řešen v platném plánu, jeho vymezení není změnou dotčeno.

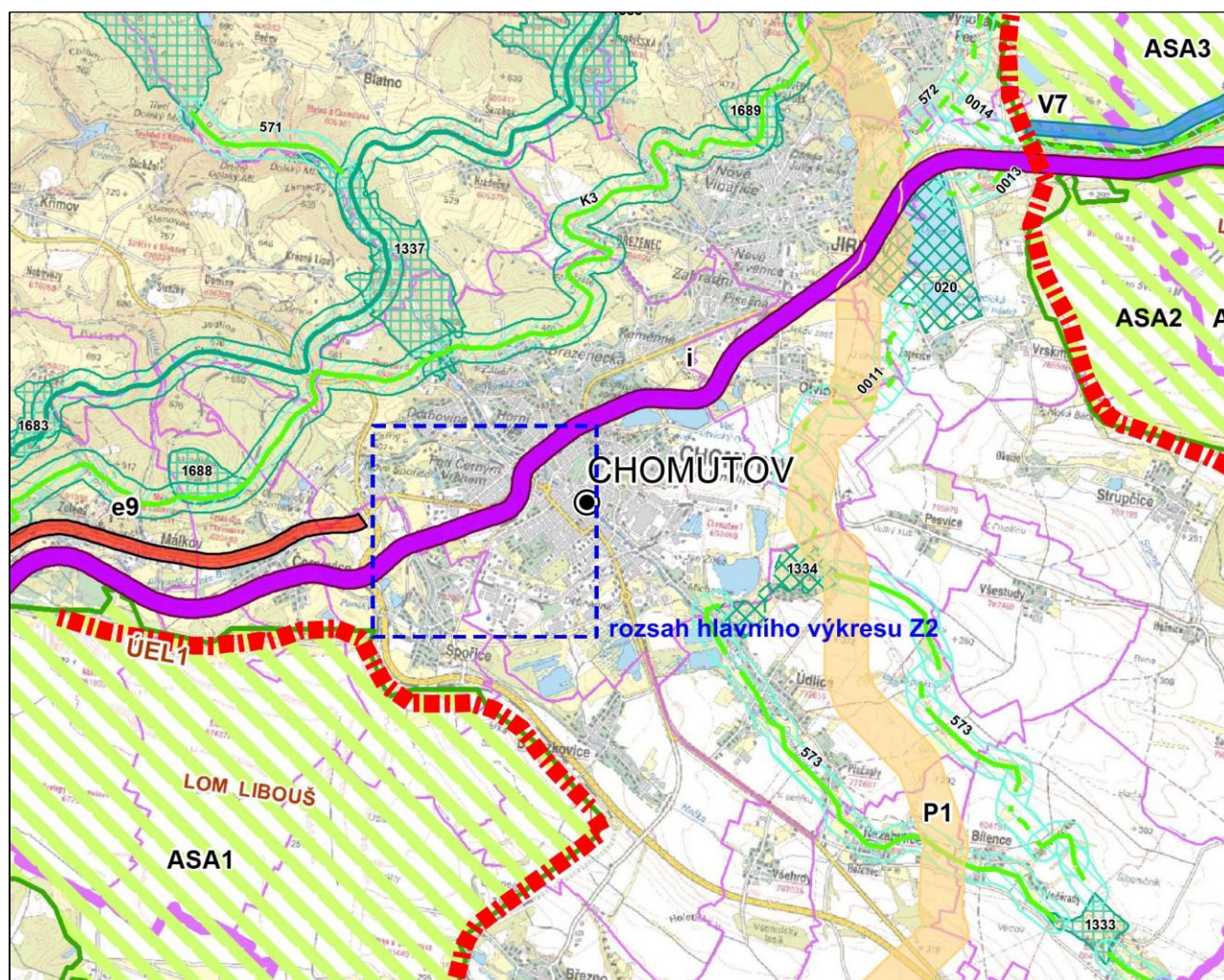
Chomutov je v rámci Aktualizace č.4 zařazen do specifické oblasti **SOB9**, ve které se projevuje problém ohrožení suchem. Úkoly uvedené pro území plánování Z2 přímo neřeší, resp. jsou již částečně naplněny v platném územním plánu (např. v rámci koncepce nakládání s dešťovými vodami – požadavkem na minimalizaci dešťové kanalizace a prodloužení doby ponechání vod v zájmovém území, stanovením min. procenta zeleně pro jednotlivé plochy s rozdílným zp. využití apod.). Dílčí změny, které jsou součástí návrhu, tento problém významně nezhoršují.

5.2 ÚPD VYDANÁ KRAJEM – ZÁSADY ÚZEMNÍHO ROZVOJE

Zásady územního rozvoje Ústeckého kraje (dále též ZÚR ÚK) byly vydány 5.10.2011 na základě usnesení ZUK č.23/25Z/2011, ze dne 7.9.2011, které nabylo účinnosti dne 20.10.2011; 20.5.2017 nabylo účinnosti 1. Aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje. Platný územní plán byl vydán v souladu s 1. Aktualizací ZÚR. 17.2.2019 nabylo účinnosti 3. Aktualizace Zásad územního rozvoje ÚK, 2. Aktualizace ZÚR ÚK nabylo účinnosti 6.8.2020.

Z hlediska zajištění priorit územního plánování stanovených v ZÚR pro zajištění udržitelného rozvoje území se změna týká základních priorit (činnost územního plánování jako nástroj pomocí kterého se vytváří vyvážený vztah mezi pilíři udržitelného rozvoje), z hlediska životního prostředí se změna příliš netýká stanovených bodů, nepřímo však rozvoj železniční infrastruktury (realizováno uvnitř zastavěného území, tedy bez přímého dopadu na životní prostředí) napomáhá ekologičtějšímu způsobu dopravy. Z hlediska hospodářského rozvoje se změna dotýká bodů (11, 12) vymezením přestavbové plochy v souvislosti s uvolněním drážních ploch, stejně tak vymezením náhradní plochy pro přemístění uhelných skladů do plochy, která již byla vymezena jako zastavitelná platným plánem. Z obecných priorit pro rozvojové oblasti a osy se změna dotýká bodu (15) zajištěním dopravní infrastruktury (optimalizace trati a nové nádraží) a občanské vybavenosti. Změna se vyloženě týká priorit dopravní a technické infrastruktury, zejm. úkolu stanoveného bodem (19) – optimalizace hlavních železničních tratí, dále je naplněn bod (33) tím, že se jedná o stavbu uvnitř zastavěného území, nedochází tedy k fragmentaci krajiny (územní rezerva tratě na Vejprty R01 je změnou zrušena), nejsou ohroženy bonitní půdy ani dotčeny předměty ochrany přírody a krajiny, ani nejsou dotčeny kulturní a civilizační hodnoty (viz též vyhodnocení dále v textu). Vzhledem k obsahu změny je zpracováno Vyhodnocení vlivů změny územního plánu na udržitelný rozvoj území. Z hlediska stanovených priorit pro sídelní soustavu a rekreaci se změna jednotlivých bodů netýká, nemá ani vliv na stanovené priority pro sociální soudržnost obyvatel. Také se změna netýká ochrany území před potenciálními riziky a přírodními katastrofami, koncepce řešení dešťových vod je řešena v platném plánu (preferenčně vsaku). Zpracováním územního plánu Chomutova (nabytí účinnosti 2017) byla zajištěna priorita pokrytí území kraje územními plány, změny reagují na aktuální a zpřesněné požadavky v území (v souladu se stanovenou koncepcí optimalizace železniční trati stanovenou v ZÚR) a řeší územní dopady tohoto záměru.

Obr. 3 Výřez v výkresu ZÚR Výkres plocha koridorů, včetně ÚSES



Chomutov je dále součástí rozvojové oblasti nadmístního významu **NOB5 – Chomutovsko, Kadaňsko** a součástí rozvojové osy **OS7 Ústí nad Labem – Chomutov - Karlovy Vary – Cheb – hranice ČR/Německo (Nürnberg)**.

[22] Pro plánování a usměrňování územního rozvoje ZÚR ÚK stanovují tyto úkoly pro územní plánování:

- (1) Podporovat pokrytí rozvojové oblasti územními plány, ověřovat a zpřesňovat řešení problémů a využití rozvojových příležitostí územními studii a regulačními plány.
- (2) Podporovat zkvalitnění silničních vazeb rozvojové oblasti k sousedícím centrům osídlení v Ústeckém i Karlovarském kraji a k příhraničním oblastem SRN přestavbou silnice I/13 a zkapacitněním a dostavbou silnice I/7.
- (3) Využít územní rezervy ve stávajících průmyslových zónách nadmístního významu (zejména Verněřov a Královský vrch), podporovat revitalizaci nedostatečně využitých nebo zanedbaných areálů a ploch typu brownfield.
- (4) Podpořit opatření na ochranu životního prostředí v obcích, které jsou nebo budou v kontaktu s lomem Libouš (Droužkovice, Březno u Chomutova, Svojetice).
- (5) Chránit a kultivovat krajinářské, urbanistické a architektonické hodnoty rozvojové oblasti, rozvíjet pozitivní znaky území.
- (6) V souladu s platnými legislativními postupy usilovat o redukci rozsáhlých omezení územního rozvoje oblasti, vyplývající z vyhlášených dobývacích prostorů (DP) a chráněných ložiskových území (CHLÚ).

a [26] Pro plánování a usměrňování územního rozvoje ZÚR ÚK zpřesňují úkoly pro územní plánování stanovené v PÚR 2008, takto:

- (1) Podporovat pokrytí rozvojové oblasti územními plány, ověřovat a zpřesňovat řešení problémů a využití rozvojových příležitostí územními studii a regulačními plány.
- (2) Podporovat dotvoření ucelených plně funkčních silničních a železničních dopravních systémů (zejména přestavba a dostavba silnice I/13 v úsecích - obchvat Klášterce nad Ohří, Klášterec nad Ohří -

Chomutov, Třebušice - Most, Bílina, Kladrubská spojka, modernizace a optimalizace železničních tratí č. 130 a č.131).

(3) Podporovat revitalizaci nedostatečně využitých nebo zanedbaných areálů a ploch typu brownfield, využít územní rezervy ve stávajících průmyslových zónách nadmístního významu.

(4) Řešit územní souvislosti těžby hnědého uhlí při respektování ÚEL stanovených usnesením vlády ČR č.331/1991 a č.444/1991 - převzatých bez věcné změny z 2. ZaD ÚP VÚC SHP, včetně usnesení vlády ČR č. 1176/2008 (tj. asanace, rekultivace, revitalizace území, obnova historické dopravní sítě, lokálně i osídlení a pod).

(5) Zlepšovat územní podmínky pro příznivé životní prostředí zejména v úsecích v kontaktu s provozy těžby uhlí, energetiky a těžkého průmyslu, dosáhnout zřetelného zlepšení životního prostředí a krajiny (rekultivace krajiny postižené těžbou lomů Libouš, ČSA, Vršany, Bílina, revitalizace toku Bíliny, revitalizace opuštěných areálů typu brownfield).

(6) Chránit a kultivovat typické či výjimečné přírodní a kulturní hodnoty na území rozvojové osy, které vytvářejí charakteristické znaky území.

(7) Vytvořit územní předpoklady pro obnovu lázeňských funkcí v Bílině.

Z hlediska výše citovaných úkolů naplňuje Z2 body 22-1 a 26-1 (tím, že se zpracovává), 22-3 a 26-3 (využitím ploch vzniklých odstraněním části dráhy v souvislosti s přesunem nádraží a optimalizace trati), 26-2 (změna přímo řeší modernizaci a optimalizaci trati) ostatní body se ve změně neuplatňují, změna je neřeší nebo se jich územně netýká.

ZÚR ÚK zpřesňují koridor konvenční železniční dopravy **Ostrov - Chomutov - Most - Ústí nad Labem, v souladu s článkem (178) PÚR**. ZÚR ÚK vymezují koridor **železniční tratě č. 140 a č.130 Klášterec nad Ohří - Ústí nad Labem, optimalizace**. Koridor je sledován v ZÚR ÚK jako **VPS - i**. Šířka koridoru je stanovena 250 m. Dopravní koridor je řešen v platném územním plánu, kde je vymezen jako koridor o šíři 50/80m a jako veřejně prospěšná stavba s možností vyvlastnění WD30 (ve stejném rozsahu). Ve Z2 dochází k rozšíření tohoto vymezeného koridoru na rozsah odpovídající předpokládanému potřebnému rozsahu potřebného pro realizaci (na základě podkladů uvedených v žádosti o změnu územního plánu Správou železnic). Rozšíření se týká jak vymezení koridoru tak i rozšíření veřejně prospěšné stavby s možností vyvlastnění WD30.

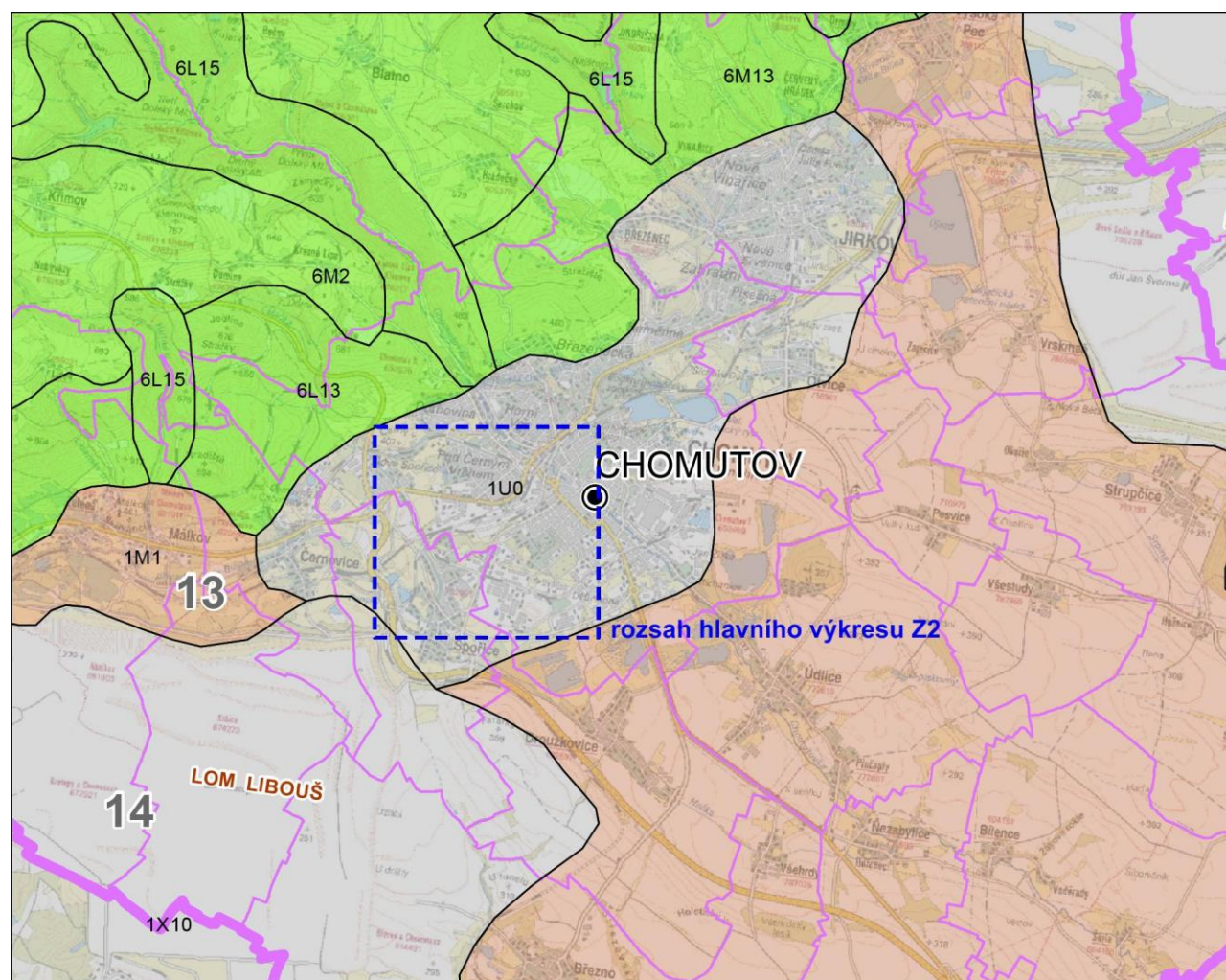
Na území Chomutova jsou územním plánem upřesněny následující **prvky nad/regionálního ÚSES** (NRBK 3, RBC 1334, RBC 1337, RBK 573, RBK 011), záměrem přesunu nádraží (a s tím souvisejících změn) nejsou tyto prvky nijak dotčeny.

ZÚR ÚK stanovují úkoly pro upřesnění územních podmínek **ochrany a rozvoje přírodních kulturních a civilizačních hodnot** území kraje. Z hlediska ochrany přírodních hodnot jsou Zásadami sledované hodnoty ZCHÚ, lokality NATURA 2000, vodohospodářsky významné oblasti a ložiska nerostného bohatství a oblasti s kvalitní zemědělskou půdou. V Z2 je dotčeno pouze výhradní ložisko Droužkovice – východ (3079301, surovina hnědé uhlí, dosud netěženo) úpravou kolejiště v oblasti stávajícího nádraží, změna však nezasahuje mimo zastavěné území (ložisko bylo "dotčeno" již v platném plánu). Nové nádraží bude realizováno mimo toto ložisko. Do ostatních jmenovaných hodnot Z2 nezasahuje. Z hlediska upřesnění podmínek ochrany a rozvoje civilizačních hodnot (vyjmenovaných v ZÚR) jsou považovány jako civilizační hodnoty sídelní soustavy - s Chomutovem jako regionálním centrem; z hlediska dotčení dalších jmenovaných civilizačních hodnot se Z2 týká "*hustá a hierarchizovaná silniční a železniční síť, včetně dálnic D8, D7, D6 a sítě silnic I. třídy, modernizovaný I. tranzitní železniční koridor*", ostatní civilizační body nejsou dotčeny nebo se netýkají území Chomutova. Z hlediska ochrany a rozvoje civilizačních hodnot změna vymezením ploch pro realizaci přesunu nádraží a stavbu nové trati naplňuje úkol [199] (22) *Podporovat dotvoření ucelených plně funkčních silničních a železničních dopravních systémů (zejména dostavba silnice I/13, dostavba dálnic D6 a D7, modernizace železniční infrastruktury, záměr na výstavbu vysokorychlostní železniční tratě a jiné)*. Z hlediska upřesnění podmínek koncepce ochrany a rozvoje kulturních hodnot, za které ZÚR ÚK považuje (z těch vyskytujících se na území Chomutova) městské památkové zóny, jednotlivě chráněné nemovité kulturní památky, významné krajinné dominanty, výhledové body a typické obzorové linie horských masivů. Žádná ze sledovaných kulturních hodnot není dotčena, býv. (=stávající) nádraží není nemovitou kulturní památkou, nové nádraží svým umístěním (a velikostí) nebude narušovat žádný ze sledovaných/hodnotných pohledů.

Z hlediska umístění dotčené plochy v rámci **vymezených cílových kvalit krajiny** je území řešené změnou součástí krajinného celku **KC 14 Severočeská devastovaná a souvisle urbanizovaná území**. Dílčí kroky k naplňování cílových kvalit krajiny se týkají spíše nezastavěného území (respektování přírodních, krajinných hodnot, revitalizace krajiny, respektování územně ekologických limitů těžby, realizace opatření v souvislosti s těžbou, realizace nápravných opatření k obnově ekologické rovnováhy, revitalizaci vodních toků atp.).

Změna řeší území v zastavěném území, výše uvedené kvality jsou tedy respektovány. Změna respektuje (nezasahuje do nich) lokality městských parků.

Obr. 4 Výřez v výkresu ZÚR Výkres krajiny, pro které se stanovují cílové kvality



6. ČÁST F – VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ – SHRNUÍ

Byly vyhodnoceny vlivy návrhu ÚPD na životní prostředí (SEA, viz kap. 1) s těmito závěry, které jsou uvedeny v závěru vyhodnocení: „Po vyhodnocení vlivů návrhu změny č. 2 územního plánu Chomutov na životní prostředí lze s danou územně-plánovací dokumentací souhlasit.“ Z hodnocení nevyplývá žádná stanoviska/podmínky, které by bylo třeba zapracovat do návrhu územního plánu.

Jako vhodnější místo pro umístění uhelných skladů je zvolena plocha 10-Z6 z důvodu umístění na okraji zástavby mezi plochami pro výrobu a skladování s napojením na III. třídu než původně uvažovaná plocha 12-Z1 za nemocnicí. Ve výsledné verzi návrhu pro veřejné projednání není tedy nakonec s plochou 12-Z1 pro umístění uhelných skladů uvažováno, nedochází tedy ke změně ÚP v tomto místě (plocha zůstává určena pro bydlení). Dále je v rámci podmíněně přípustného využití umožněno umístění uhelných skladů v ploše 13-P2 (v ploše OK.S; jedná se o umístění ve vzdálenější pozici vůči nemocnici a bydlení). Jako nejvhodnější pozice pro přemístění uhelných skladů je přesto považována plocha 10-Z6.

Změna územního plánu zlepšuje hospodářský pilíř (stavba nového nádraží (ŽST Chomutov), stavba nové trati a zapuštění trati směr Vejprty, využití přestavbových ploch po uvolnění propojovací koleje), má potenciál pro zlepšení sociálního pilíře (vymezení ploch pro bydlení s dobrou dopravní dostupností), jeho vliv na environmentální pilíř je spíše neutrální.

Celkově má změna č.2 spíše pozitivní vliv na udržitelný rozvoj území. Návrh změny č.2 ÚP Chomutov vytváří předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro zachování příznivého životního prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro zajištění soudržnosti společenství obyvatel území a tento rozvoj nebude ohrožovat podmínky života generací budoucích.