

Návrh rozhodnutí o námitkách a vyhodnocení připomínek podaných k veřejnému projednání návrhu Změny č. 2 Územního plánu Chomutov dle §52 a §53 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavební řádu (stavební zákon) v platném znění:

Veřejné projednání proběhlo dne 20.10.2021 na Městském úřadě Jirkov s lhůtou uplatnění námitek a připomínek do 27.10.2021.

Veřejné projednání návrhu Změny č. 2 Územního plánu Chomutov - § 52 SZ (Jednání proběhlo dne 15.12.2021 v zasedací místnosti č. 13 v budově historické radnice na Náměstí 1.máje, lhůta pro uplatnění do 22.12.2022)

Obsah

Návrh rozhodnutí o námitkách a vyhodnocení připomínek podaných k veřejnému projednání návrhu Změny č. 2 Územního plánu Chomutov dle §52 a §53 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavební řádu (stavební zákon) v platném znění: 1

Na základě oznámení veřejného projednání Návrhu Změny č. 2 Územního plánu Chomutov obdržel pořizovatel námítky a připomínky, která vyhodnotil takto:..... 2

1. [REDACTED] ze dne 20.12.2021 čj. MMCH/173805/2021 2
2. [REDACTED] čj. MMCH/173817/2021 ze dne 20.12.2021 4
3. [REDACTED] čj. MMCH/173819/2021 ze dne 20.12.2021 5
4. [REDACTED]; čj. MMCH/173820/2021 ze dne 20.12.2021 7
5. [REDACTED], kterou zastupuje na základě plné moci JUDr. Martin Janák, advokát, ev. č. ČAK 14123, AKJ Advokátní kancelář Janák s.r.o., IČO: 028 51 580; sídlem Sedláčkova 212/11, 301 00 Plzeň čj. MMCH/175160/2021 ze dne 21.12.2021 9
6. [REDACTED]; čj. MMCH/175113/2021 ze dne 22.12.2021 20
7. [REDACTED]; čj. MMCH/175114/2021 ze dne 22.12.2021 22
8. [REDACTED]; čj. MMCH/175115/2021 ze dne 22.12.2021 24
9. [REDACTED]; čj. MMCH/175116/2021 ze dne 22.12.2021 26
10. [REDACTED]; čj. MMCH/175117/2021 ze dne 22.12.2021 28
11. [REDACTED]; čj. MMCH/175612/2021 ze dne 22.12.2021 31

Z tohoto důvodu jsem nemovitosti od Českých drah kupovala s tím, že dle minulého i současného územního plánu na tomto území lze tuto činnost provozovat.

Pokud by se území změnilo na Vámi navrhovanou **S0.2**, znamenalo by to pro mne významnou finanční ztrátu jak ze zmařené investice, tak i z budoucích zisků vyplývajících z výše uvedených činností.

Jméno a příjmení: [REDAKCE]

Datum narození: [REDAKCE]

Místo trvalého pobytu: [REDAKCE]

Údaje podle katastru nemovitostí, dokladující dotčená práva:

KÚ pro Ústecký kraj, územní pracoviště Chomutov, k.ú. Chomutov I, LV 14016 p.č.3784/4, LV 14016 p.č.3775/6, LV 14016 p.č. 3775/3

Návrh rozhodnutí o námitce č. 1:

Námitce se nevyhovuje.

Odůvodnění návrhu o námitce č. 1:

Územní plán toleruje stávající využití území. Stávající využití je tolerováno i v navrhované změně funkčního využití v rámci návrhu změny č. 2 Územního plánu Chomutov. Pozemky p.č. 3784/4, 3775/6, 3775/23 v k.ú. Chomutov I se dle Územního plánu Chomutov ve znění změny č. 1, která nabyla účinnosti dne 5.3. 2021, nacházejí v území s funkčním využitím plochy a stavby drážní dopravy. Hlavní využití – pozemky pro stavby a zařízení železnice. Přípustné využití - cesty pro pohyb drážních vozidel a obvod dráhy, včetně náspů, zářezů, opěrných zdí, mostů, kolejišť, stanic, zastávek, nástupišť a přístupových cest, provozních budov, opraven, železničních dep, správních budov a dalších staveb, které doplňují či zabezpečují dráhu, stavby a zařízení pro dopravu v klidu přímo související s danou funkcí , plochy a stavby pro obchod do 150m², služební byty (se souhlasem drážního správního úřadu), železniční opravní, depa, ostatní ubytovací zařízení I.typu , protihluková opatření, 1 služební byt ve vazbě na hlavní využití, podmíněně přípustné využití - ostatní ubytovací zařízení II.typu pouze do 20 lůžek a vzdálenosti více než 200m od nejbližšího ostatního ubytovacího zařízení II.typu a od nejbližšího stávajícího ubytovacího zařízení povoleného před platností nového Územního plánu Chomutov. Nepřípustné využití - veškeré stavby a využití, které neodpovídají výše uvedenému využití, sberny surovin. Podmínky prostorového využití - stavby pro obchod a skladování do zastavěné plochy jednoho objektu max.150 m².

Územní plán Chomutov nabyl účinnosti 29.6.2017. K předmětnému funkčnímu využití nebyly doručeny od vlastníka žádné připomínky ani námitky. V předchozím Územním plánu sídelního útvaru Chomutov Jirkov byly předmětné pozemky již od roku 1996 součástí monofunkční plochy doprava drážní. Z výše uvedeného vyplývá, že využití pozemků a objektů bylo a je dle platného územního plánu možné v souladu s funkčním využitím ploch drážních. Pokud je stávající využití pozemků a objektů na nich využíváno v souladu se stávajícím a minulým územním plánem, pak při změně funkčního využití předmětné plochy je stávající využití tolerováno, viz citace textové části územního plánu kap.6. : *U stávajících staveb, které překračují rámeček navrženého funkčního využití ploch je možné stavby dále provozovat, nesmí však nevhodnou funkci v území dále fixovat a rozšiřovat. U existujících ploch výroby a skladování, které jsou územním plánem určeny pro jiné budoucí využití se toleruje 5 % max. objemový nárůst stávajících staveb pro výrobní využití v této ploše a sice s maximální lhůtou vydání stavebního povolení do 5 let od platnosti vydání ÚP Chomutova a při současném dodržení podmínek využití plochy stanovených v ÚP.*

Pokud se záměr vlastníka liší od možností daných platným územním plánem, je nutná změna územního plánu, ale taková změna nebyla vlastníkem požadována. V minulosti pořizovatel s vlastníkem jednal ohledně záměru v území umožnit bydlení, což nově návrh Změny č. 2 umožňuje změnou funkčního využití na SO.2 PLOCHY SMÍŠENÉ OBYTNÉ MĚSTKÉ. Dále předmětné plochy smíšené obytné zohledňují i prodejní plochy tím, že zvětšují zastavitelnost obchodní staven na 200 m² zastavěné plochy jednoho objektu (původně v plochách pro drážní dopravu mohlo být jen 150 m²). Změna č. 2 navrhuje nové využití předmětných pozemků včetně historické výpravní budovy železniční stanice Chomutov v souvislosti s přesunem nádraží a včetně rozvoje nových možností v daném území tak, aby předmětná lokalita se stala součástí města a ne jeho periferií. Pro předmětné území je navržena jako podklad pro další rozvoj zpracování územní studie č. 15. Navržené funkční využití umožňuje jak nové možnosti rozvoje území, tak provozování stávajícího využití staveb a pozemků. Pořizovatel sděluje, že bylo Zastupitelstvem města Chomutova schváleno pořízení změny č. 3 Územního plánu Chomutov, která se mimo jiné bude zabývat i upřesněním lokalit v rámci smíšeného území SO.2, kde bude přípustná drobná nerušivá výroba, tudíž budou upřesněny i možnosti využití na předmětných pozemcích.

2. [REDACTED] **čj.**
MMCH/173817/2021 ze dne 20.12.2021

Věc: Námitka vlastníka pozemků a staveb proti

- **Návrhu územního plánu města Chomutov**
- **Návrhu změny č. 2. územního plánu Chomutov**

údaje podle katastru nemovitostí dokládající dotčená práva - číslo parcely: 1292/11, 1292/12, 1292/13 číslo listu vlastnictví a název katastrálního podle katastru nemovitostí: LV 7769 Chomutov 1, viz příloha vymezení území dotčeného námitkou (může být v samostatné grafické příloze): Pozemky 1292/11, 1292/12, 1292/13

text námítky - jakým způsobem budu dotčen/a (lze pokračovat samostatnou přílohou):

Ve změně územního plánu a ani v dokumentu „Vyhodnocení vlivu územního plánu na udržitelný rozvoj území“ není řešen nárůst hlukové zátěže v panelovém domě „DECHTOCHEMA“ na ulici Bezručova. Změnou územního plánu vzroste hluková zátěž, která bude způsobena novým nádražím v sousedství.

odůvodnění uplatněné námítky (lze pokračovat samostatnou přílohou):

Ve změně územního plánu č. 2 vyplývá, že panelový dům „DECHTOCHEMA“ se nachází v okolí navrhovaného záměru, a bude zasažen nadlimitním hlukem. V ulici Bezručova se stále zvyšuje provoz vozidel, které zvyšují hlukovou zátěž panelového domu. Současně na opačné straně domu směrem k bývalému zimnímu stadionu je silnice R13 a kruhový objezd na Palacké ulici, který již v současné době překračuje hlukové limity dle hlukové mapy. Mezi panelovým domem a nádražím není žádná bariera, která by nadměrnou hlukovou zátěž z nového nádraží tlumila. Jedná se především brzdění, houkání, hlášení z reproduktoru zvuk z vyhřívacích jednotek na vagonech, lokomotivách apod. Panelový dům bude vzdálen vzdušnou čarou 250 m od zamýšleného nádraží. Přesto nejsou investorem navrhovaná žádná protihluková opatření. Podatel navrhuje zamítnout výše navrhované změny územního plánu města Chomutov, protože výrazně a negativně ovlivňují kvalitu bydlení podatele.

Návrh rozhodnutí o námitce č. 2:

Námitce se nevyhovuje.

Odůvodnění návrhu o námitce č. 2:

Požizovatel ve spolupráci s určeným zastupitelem vyhodnotil, že pozemky uvedené v došlých námitkách nejsou přímo dotčeny návrhem změny, jsou však součástí území dotčeného dle dokumentace SEA vlivem záměru na stavby na okolí. Proto jsou vyhodnoceny jako námitky.

Změna č. 2 a obecně územní plán neřeší podrobnosti odpovídající dalším povolovacím procesům, řeší územní rozvoj z hlediska urbanistického, ve vztahu ke koncepci dopravy, sídelní zeleně a ochrany kvalitního bydlení a využitelnosti navazujícího území. Pro posouzení vlivu na životní prostředí a kvalitu bydlení je zpracována dokumentace SEA, která stanoví požadavky na řešení jak v územním plánu, tak v dalších fázích přípravy záměru. SEA v rámci projednání návrhu změny č. 2 územního plánu nestanovila žádné požadavky, ty jsou stanoveny až pro další fáze přípravy. Pro území plánovaného přesunu nádraží a navazujícího území je navrženo pořízení územní studie, která navrhne řešení daného území tak, aby plocha byla vhodně využita a vyhovovala urbanistické a dopravní koncepci města včetně ochranné zeleně. Správa železnic jako podklad pro vlastní rozhodování a pro jednání s městem a pořízení změny územního plánu zajistila zpracování studie řešení optimalizace trati spojené s přesunem nádraží. V současné době se čeká na rozhodnutí o zařazení této stavby do realizace. Pokud bude stavba zařazena, její realizace je předpokládána do konce roku 2028. Nejdříve je však nutné zajistit projekt k územnímu řízení, který bude důkladněji podroben posouzení vlivu na životní prostředí, jeho součástí bude hluková a rozptylová studie. Výsledky těchto studií budou zpracovány do projektu k územnímu řízení. V rámci posouzení vlivu na životní prostředí na tuto stavbu může každý vznést připomínky k předložené dokumentaci. Následně v rámci územního řízení je nutné jednat se stavebním úřadem a vznášet případné připomínky a námitky k předložené dokumentaci k územnímu řízení. Vznesené námitky ve fázi pořizování změny územního plánu proto nelze akceptovat, jelikož se týkají takových podrobností, které je nutné řešit v rámci projektu k územnímu řízení.

3. [REDAKCE] čj. MMCH/173819/2021 ze dne 20.12.2021

Věc: Námitka vlastníka pozemků a staveb proti

- **Návrhu územního plánu města Chomutov**
- **Návrhu změny č. 2. územního plánu Chomutov**

údaje podle katastru nemovitostí dokládající dotčená práva - číslo parcely: 2704, 2705, 2706, 2707 číslo listu vlastnictví a název katastrálního podle katastru nemovitostí: LV 470 Chomutov 2, viz příloha vymezení území dotčeného námitkou (může být v samostatné grafické příloze): Pozemky 2704, 2705, 2706, 2707

text námitky - jakým způsobem budu dotčen/a (lze pokračovat samostatnou přílohou):

Ve změně územního plánu není řešen nárůst hlukové zátěže v ulicích Fügnerova a Št. kapitána Kouby. Změnou územního plánu vzroste již tak vysoká hluková zátěž způsobená rychlostní silnicí č. 13, která bude s novým nádražím přímo v sousedství. Některé projíždějící vlaky již nyní způsobují vibrace domu.

odůvodnění uplatněné námitky (lze pokračovat samostatnou přílohou):

Ve změně územního plánu č. 2 vyplývá, že část obytných domů v ulici Fügnerova a Št. Kpt. Kouby se nachází v okolí navrhovaného záměru, včetně našeho domu a bude zasažena dalším nadlimitním hlukem. V dokumentu „Vyhodnocení vlivu změny územního plánu na udržitelný rozvoj území“ není problém hlukové zátěže a vibrací z nádraží řešen. Dle hlukové mapy již nyní oblast současného nádraží překračuje hlukové limity. Oblast Fügnerovi ulice a Št.Kpt. Kouby je již zatížena nadlimitním hlukem ze

silnice R13 dle hlukové mapy. Přesunutím nádraží vzniknou 2 zdroje nadlimitního hluku v jedné oblasti. Mezi domem a nádražím není žádná bariera, která by nadměrnou hlukovou zátěž z nového nádraží tlumila. Náš dům bude vzdálen pouze 200 m od zamýšleného nádraží a bude zasažen zdroji hluku jako je brzdění, houkání, hlášení z reproduktoru, hluk z vyhřívacích agregátů vagonů apod. Přesto nejsou investorem navrhovaná žádná protihluková opatření. Dále není řešeno přenášení vibrací v podloží. Požaduji proto, aby byl doplněn seznam protihlukových opatření, která zajistí dodržování platných hlukových limitů a opatření, která zabrání přenosu vibrací způsobené projíždějícím vlakem.

Návrh rozhodnutí o námitce č. 3:

Námitce se nevyhovuje.

Odůvodnění návrhu o námitce č. 3:

Pořizovatel ve spolupráci s určeným zastupitelem vyhodnotil, že pozemky uvedené v došlých námitkách nejsou přímo dotčeny návrhem změny, jsou však součástí území dotčeného dle dokumentace SEA vlivem záměru na stavby na okolí. Proto jsou vyhodnoceny jako námitky.

Změna č. 2 a obecně územní plán neřeší podrobnosti odpovídající dalším povolovacím procesům, řeší územní rozvoj z hlediska urbanistického, ve vztahu ke koncepci dopravy, sídelní zeleně a ochrany kvalitního bydlení a využitelnosti navazujícího území. Pro posouzení vlivu na životní prostředí a kvalitu bydlení je zpracována dokumentace SEA, která stanoví požadavky na řešení jak v územním plánu, tak v dalších fázích přípravy záměru. SEA v rámci projednání návrhu změny č. 2 územního plánu nestanovila žádné požadavky, ty jsou stanoveny až pro další fáze přípravy. Pro území plánovaného přesunu nádraží a navazujícího území je navrženo pořízení územní studie, která navrhne řešení daného území tak, aby plocha byla vhodně využita a vyhovovala urbanistické a dopravní koncepci města včetně ochranné zeleně. Správa železnic jako podklad pro vlastní rozhodování a pro jednání s městem a pořízení změny územního plánu zajistila zpracování studie řešení optimalizace trati spojené s přesunem nádraží. V současné době se čeká na rozhodnutí o zařazení této stavby do realizace. Pokud bude stavba zařazena, její realizace je předpokládána do konce roku 2028. Nejdříve je však nutné zajistit projekt k územnímu řízení, který bude důkladněji podroben posouzení vlivu na životní prostředí, jeho součástí bude hluková a rozptylová studie. Výsledky těchto studií budou zapracovány do projektu k územnímu řízení. V rámci posouzení vlivu na životní prostředí na tuto stavbu může každý vznést připomínky k předložené dokumentaci. Následně v rámci územního řízení je nutné jednat se stavebním úřadem a vznášet případné připomínky a námitky k předložené dokumentaci k územnímu řízení. Vznesené námitky ve fázi pořizování změny územního plánu proto nelze akceptovat, jelikož se týkají takových podrobností, které je nutné řešit v rámci projektu k územnímu řízení.

Ve stávajícím stádiu projektu je ke vzneseným námitkám možné říci toto:

Problematika hluku:

Ulice Fügnerova

V rámci stavby dochází k odsunu kolejí, který bude v ulici Fügnerova 10m vůči stávající ose koleje. Zvětší se tak odstup z 93m na 103m od nejbližší části kolejí v hlavní trati.

V místě ulice Fügnerova nedochází k žádným změnám z pohledu využití kolejí, které v tomto místě ve stávajícím stavu tvoří železniční zhlaví a v novém stavu bude zde kolejí tvořeno také zhlavím. Výraznou změnou a skutečností je zřízení nového železničního svršku, který bude proveden ve formě současných vzorových listů. Nový železniční svršek bude s pružným provedením a bude výrazně větších poloměrů než v současném stavu. Toto technické řešení bude vést k výraznému snížení hluku od jednotlivých železničních vozidel a nedojde k překročení původní hlukové zátěže.

Št.kpt.Kouby

V rámci stavby dochází k odsunu kolejiště, které bude od ulice Št.kpt.Kouby posunuto o 48m dále vůči stávající ose koleje. Zvětší se tak odstup z 56m na 104m od nejbližší části kolejiště v hlavní trati.

V úrovni ulice Št.kpt.Kouby dochází ke zřízení nástupištních hran, které budou svým provedením zajišťovat částečné odhlučnění v místě vzniku hluku (jedná se o nástupištní hrany s výškou 550mm nad TK, které budou defacto uzavírat místo vzniku hluku).

Opět výraznou změnou a skutečností je zřízení nového železničního svršku, který bude proveden ve formě současných vzorových listů. Nový železniční svršek bude s pružným provedením a bude výrazně větších poloměrů než v současném stavu. Toto technické řešení bude vést k výraznému snížení hluku od jednotlivých železničních vozidel a nedojde k překročení původní hlukové zátěže.

Trat' Vejprty

Stávající trať ve směru Vejprty bude zahlobena a bude podjíždět komunikaci I/13 mimoúrovňově, takže hluk z této trati bude výrazně eliminován.

V rámci stavby budou sledovány veškeré možné negativní dopady na okolí. V rámci staveb je vždy brán výrazný zřetel na zajištění souznění infrastruktury s obytnou zástavbou. Proto nedoporučujeme budovat dodatečné protihluková opatření jako protihlukové stěny či valy, které způsobí odrazení hluku od silnice I/13 zpět do obytné zástavby. Vzhledem ke konfiguraci zástavby a polohy dalších dopravních infrastruktur, lze doporučit realizaci stromových bariér v maximálním rozsahu, které dokáží snížit odraz zvuku od pevných překážek, a tak snížit hluk vznikající i na silnici I/13. Z pochůzek provedených na místě je dle generálního projektanta stavby výrazný problém z toho, že při průjezdu vlaku, či jeho zastavení u vjezdového návěstidla dochází k odrazu zvuku od silnice I/13 a jeho vrácení zpět ve směru obytné zástavby. Odsunutím trasy koleje toto bude výrazně eliminováno, ale neměly by vznikat jiné pevné překážky, a proto lze doporučit výsadbu stromů, jejichž výška bude vyšší než silniční vozidlo pro dosažení optimálního pohlcování zvuku z I/13. Tím bude řešen hluk a prašnost obecně a vytvoří se tak optimální využití pozemků, které mohou sloužit pro eliminaci negativních vlivů.

Vibrace

Vibrace, které by se přenášely na obytnou zástavbu se zcela vylučují, a to jak s ohledem na odsun kolejí, existenci stávajících silnic, tak výstavbě zcela nových náspů atd..

4. [REDAKCE]; čj. MMCH/173820/2021 ze dne 20.12.2021

Věc: Námitka vlastníka pozemků a staveb proti

- **Návrhu územního plánu města Chomutov**
- **Návrhu změny č. 2. územního plánu Chomutov**

údaje podle katastru nemovitostí dokládající dotčená práva - číslo parcely: 2709/1

číslo listu vlastnictví a název katastrálního podle katastru nemovitostí: LV 6437 Chomutov 2, viz příloha vymezení území dotčeného námitkou (může být v samostatné grafické příloze): Pozemky 2709/1

text námítky - jakým způsobem budu dotčen/a (lze pokračovat samostatnou přílohou):

Ve změně územního plánu není řešen nárůst hlukové zátěže v ulicích Fügnerova a Št. kapitána Kouby. Změnou územního plánu vzroste již tak vysoká hluková zátěž způsobená rychlostní silnicí č. 13, která bude s novým nádražím přímo v sousedství. Některé projíždějící vlaky již nyní způsobují vibrace podloží.

odůvodnění uplatněné námítky (lze pokračovat samostatnou přílohou):

Ve změně územního plánu č. 2 vyplývá, že část obytných domů v ulici Fügnerova a Št. Kpt. Kouby se nachází v okolí navrhovaného záměru, včetně mé zahrady a bude zasažena dalším nadlimitním hlukem. V dokumentu „Vyhodnocení vlivu změny územního plánu na udržitelný rozvoj území“ není problém hlukové zátěže a vibrací z nádraží řešen. Dle hlukové mapy již nyní oblast současného nádraží překračuje hlukové limity. Oblast Fügnerovi ulice a Št.Kpt. Kouby je již zatížena nadlimitním hlukem ze silnice R13 dle hlukové mapy. Přesunutím nádraží vzniknou 2 zdroje nadlimitního hluku v jedné oblasti.

Mezi zahradou a nádražím není žádná bariera, která by nadměrnou hlukovou zátěží z nového nádraží tlumila. Má zahrada bude vzdálena pouze 200 m od zamýšleného nádraží a bude zasažen zdroji hluku jako je brzdění, houkání, hlášení z reproduktoru, hluk z vyhřívacích agregátů vagonů apod. Přesto nejsou investorem navrhovaná žádná protihluková opatření. Dále není řešeno přenášení vibrací v podloží. Požadují proto, aby byl doplněn seznam protihlukových opatření, která zajistí dodržování platných hlukových limitů a opatření, která zabrání přenosu vibrací způsobené projíždějícím vlakem.

Návrh rozhodnutí o námitce č. 4:

Námitka se nevyhovuje.

Odůvodnění návrhu o námitce č. 4:

Pořizovatel ve spolupráci s určeným zastupitelem vyhodnotil, že pozemky uvedené v došlých námitkách nejsou přímo dotčeny návrhem změny, jsou však součástí území dotčeného dle dokumentace SEA vlivem záměru na stavby na okolí. Proto jsou vyhodnoceny jako námitky.

Změna č. 2 a obecně územní plán neřeší podrobnosti odpovídající dalším povolovacím procesům, řeší územní rozvoj z hlediska urbanistického, ve vztahu ke koncepci dopravy, sídelní zeleně a ochrany kvalitního bydlení a využitelnosti navazujícího území. Pro posouzení vlivu na životní prostředí a kvalitu bydlení je zpracována dokumentace SEA, která stanoví požadavky na řešení jak v územním plánu, tak v dalších fázích přípravy záměru. SEA v rámci projednání návrhu změny č. 2 územního plánu nestanovila žádné požadavky, ty jsou stanoveny až pro další fáze přípravy. Pro území plánovaného přesunu nádraží a navazujícího území je navrženo pořízení územní studie, která navrhne řešení daného území tak, aby plocha byla vhodně využita a vyhovovala urbanistické a dopravní koncepci města včetně ochranné zeleně. Správa železnic jako podklad pro vlastní rozhodování a pro jednání s městem a pořízením změny územního plánu zajistila zpracování studie řešení optimalizace trati spojené s přesunem nádraží. V současné době se čeká na rozhodnutí o zařazení této stavby do realizace. Pokud bude stavba zařazena, její realizace je předpokládána do konce roku 2028. Nejdříve je však nutné zajistit projekt k územnímu řízení, který bude důkladněji podroben posouzení vlivu na životní prostředí, jeho součástí bude hluková a rozptylová studie. Výsledky těchto studií budou zpracovány do projektu k územnímu řízení. V rámci posouzení vlivu na životní prostředí na tuto stavbu může každý vznést připomínky k předložené dokumentaci. Následně v rámci územního řízení je nutné jednat se stavebním úřadem a vznášet případné připomínky a námitky k předložené dokumentaci k územnímu řízení. Vznesené námitky ve fázi pořizování změny územního plánu proto nelze akceptovat, jelikož se týkají takových podrobností, které je nutné řešit v rámci projektu k územnímu řízení.

Ve stávajícím stádiu projektu je ke vzneseným námitkám možné říci toto:

Problematika hluku:

Ulice Fügnerova

V rámci stavby dochází k odsunu kolejí, který bude v ulici Fügnerova 10m vůči stávající ose koleje. Zvětší se tak odstup z 93m na 103m od nejbližší části kolejí v hlavní trati.

V místě ulice Fügnerova nedochází k žádným změnám z pohledu využití kolejí, které v tomto místě ve stávajícím stavu tvoří železniční zhlaví a v novém stavu bude zde kolejí tvořeno také zhlavím. Výraznou změnou a skutečností je zřízení nového železničního svršku, který bude proveden ve formě současných vzorových listů. Nový železniční svršek bude s pružným provedením a bude výrazně větších poloměrů než v současném stavu. Toto technické řešení bude vést k výraznému snížení hluku od jednotlivých železničních vozidel a nedojde k překročení původní hlukové zátěže.

Št.kpt.Kouby

V rámci stavby dochází k odsunu kolejí, které bude od ulice Št.kpt.Kouby posunuto o 48m dále vůči stávající ose koleje. Zvětší se tak odstup z 56m na 104m od nejbližší části kolejí v hlavní trati.

V úrovni ulice Št.kpt.Kouby dochází ke zřízení nástupištních hran, které budou svým provedením zajišťovat částečné odhlučnění v místě vzniku hluku (jedná se nástupištní hrany s výškou 550mm nad TK, které budou defacto uzavírat místo vzniku hluku.

Opět výraznou změnou a skutečností je zřízení nového železničního svršku, který bude proveden ve formě současných vzorových listů. Nový železniční svršek bude s pružným provedením a bude výrazně větších poloměrů než v současném stavu. Toto technické řešení bude vést k výraznému snížení hluku od jednotlivých železničních vozidel a nedojde k překročení původní hlukové zátěže.

Trat' Vejprty

Stávající trať ve směru Vejprty bude zahlobena a bude podjíždět komunikaci I/13 mimoúrovňově, takže hluk z této trati bude výrazně eliminován.

V rámci stavby budou sledovány veškeré možné negativní dopady na okolí. V rámci staveb je vždy brán výrazný zřetel na zajištění souznění infrastruktury s obytnou zástavbou. Proto nedoporučujeme budovat dodatečné protihluková opatření jako protihlukové stěny či valy, které způsobí odražení hluku od silnice I/13 zpět do obytné zástavby. Vzhledem ke konfiguraci zástavby a polohy dalších dopravních infrastruktur, lze doporučit realizaci stromových bariér v maximálním rozsahu, které dokáží snížit odraz zvuku od pevných překážek, a tak snížit hluk vznikající i na silnici I/13. Z pochůzek provedených na místě je dle generálního projektanta stavby výrazný problém z toho, že při průjezdu vlaku, či jeho zastavení u vjezdového návěstidla dochází k odrazu zvuku od silnice I/13 a jeho vrácení zpět ve směru obytné zástavby. Odsunutím trasy koleje toto bude výrazně eliminováno, ale neměly by vznikat jiné pevné překážky, a proto lze doporučit výsadbu stromů, jejichž výška bude vyšší než silniční vozidlo pro dosažení optimálního pohlcování zvuku z I/13. Tím bude řešen hluk a prašnost obecně a vytvoří se tak optimální využití pozemků, které mohou sloužit pro eliminaci negativních vlivů.

Vibrace

Vibrace, které by se přenášely na obytnou zástavbu se zcela vylučují, a to jak s ohledem na odsun kolejí, existenci stávajících silnic, tak výstavbě zcela nových naspů atd..

5. [REDACTED], kterou zastupuje na základě plné moci JUDr. Martin Janák, advokát, ev. č. ČAK 14123, AKJ Advokátní kancelář Janák s.r.o., IČO: 028 51 580; sídlem Sedláčkova 212/11, 301 00 Plzeň čj. MMCH/175160/2021 ze dne 21.12.2021

Námítky proti návrhu Změny č.2 Územního plánu Statutárního města Chomutov

I.

Úvodní skutečnosti

- 1.1 Dotčená osoba, paní [REDACTED] (dále jen „Dotčená osoba“ nebo „Klientka“) je výlučným vlastníkem pozemků parc. č. 3793/79, 3796; jehož součástí je stavba, 3793/175; jehož součástí je stavba, 3793/15; jehož součástí je stavba, 3793/143, 3794/8; jehož součástí je stavba, 3794/2, 3793/142 a 3793/14 zapsaných na LV č. 2856 v obci Chomutov, k.ú. Chomutov I., vedené Katastrálním úřadem pro Ústecký kraj, Katastrální pracoviště Chomutov (dále jen „dotčené pozemky“). Dotčené pozemky Klientka využívá jako podnikající fyzická osoba pro provoz rodinného závodu „Uhelné sklady Chomutov“.

Důkaz:

- Výpisem z LV. Č 2856 v k. ú. Chomutov I., obec Chomutov

1.2 Dne 12.11.2021 byla na úřední desce Statutárního města Chomutov zveřejněna Veřejná vyhláška odboru rozvoje a investic, oddělení úřadu územního plánování, ze dne 11.11.2021, č. j. MMCH/155170/2021/ORI/UUP/Her (dále jen „Veřejná vyhláška ze dne 11.11.2021“), kterou došlo k zahájení řízení o Změně č. 2 územního plánu Statutárního města Chomutov.

1.3 Přílohou Veřejné vyhlášky ze dne 11.11.2021 jsou následující podklady:

1. Textová část návrhu Změny č. 2 pro veřejné projednání,
2. Základní členění území,
3. Hlavní výkres Změny č. 2,
4. Výkres veřejně prospěšných staveb, opatření a asanací,
5. Koncepce dopravní infrastruktury,
6. Koncepce uspořádání krajiny,
7. Textová část odůvodnění,
8. Textová část odůvodnění se zápisem změn,
9. Koordinační výkres,
10. Výkres širších vztahů,
11. Výkres předpokládaných záborů půdního fondu,
12. Výkres funkčních ploch, výsledek po zapracování Změny č. 2,
13. Vyhodnocení vlivů změny územního plánu na udržitelný rozvoj území,
14. Vyhodnocení vlivů změny územního plánu na životní prostředí.

1.4 Dne 15.12.2021 se konalo veřejné projednání návrhu Změny č. 2 Územního plánu Statutárního města Chomutov (dále jen „návrh Změny č. 2“), v rámci kterého byl návrh Změny č. 2 představen autorem a zástupci Magistrátu města Chomutov, oddělení úřadu územního plánování.

1.5 S ohledem na výše uvedené skutečnosti tímto Dotčená osoba prostřednictvím svého právního zástupce podává postupem a v zákonné lhůtě podle ust. § 52 odst. 2 a 3 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (dále jen „stavební zákon“) tyto

N Á M I T K Y,

které následně odůvodňuje takto:

II.

Absence objektivně očekávatelné předvídatelnosti postupu správního orgánu

2.1 Žádostí o sdělení stavu věci ze dne 15.4.2020 se Dotčená osoba prostřednictvím svého právního zástupce dotázala výše nadepsaného správního orgánu, zda a případně jaký nastal posun v rámci zajištění náhradního a vhodného pozemku za pozemky, jež jsou ve vlastnictví Klientky a nachází se na rozhodné lokalitě pro výstavbu nového vlakového nádraží.

Důkaz:

- *Žádost o sdělení stavu věci Dotčené osoby ze dne 15.4.2020*

2.2 Přípisem výše nadepsaného orgánu ze dne 21.4.2020 bylo mj. sděleno, že „Pozemky k dispozici pro [redacted] se stále hledají. Jako nejvhodnější se zatím jeví pozemky p.č. 4071/2 a 4254/1 v k.ú. Chomutov I“.

2.3 Vyjádřením Dotčené osoby ze dne 5.2.2021 (dále jen „**Vyjádření ze dne 5.2.2021**“) bylo sděleno, že nabízený pozemek par. č. 4254/1 v k.ú. Chomutov I, je pro přesun Uhelných skladů Chomutov zcela nevhodný, neboť existuje údajně důvodná obava, že půda na uvedeném pozemku není natolik pevná, aby umožnila skladování několika set tun materiálu a vysokou fluktuaci těžkých nákladních vozidel na denní bázi. Vzhledem ke skutečnosti, že sousední pozemky, známé také souhrnně jako „Pražské pole“ jsou, případně by mohly být, podmáčeny, je důvodné předpokládat, že podmáčen může být také pozemek parc. č. 4254/1, k. ú. Chomutov I, obec Chomutov.

Současně je nutné konstatovat, že pozemek par. č. 4254/1 je ve tvaru trojúhelníku, což zcela zásadně znemožňuje bezpečnou, bezproblémovou a plynulou manipulaci dopravní obsluhy v rámci složení či nakládky materiálu v potenciálním prostoru areálu.

Dotčenou osobou bylo v rámci Vyjádření ze dne 5.2.2021 uzavřeno, že druhý nabízený pozemek, tedy pozemek parc. č. 4071/2, je mnohem vhodnější a Dotčenou osobou preferovaný pro přesun Uhelných skladů Chomutov.

Důkaz:

- *Vyjádření Dotčené osoby ze dne 5.2.2021*

2.4 Dne 21.4.2021 proběhlo jednání v prostorech sídla Městské radnice Chomutov na adrese nám. 1. Máje 1, 430 01 Chomutov, a to mezi Dotčenou osobou a zástupci Statutárního města Chomutov, odboru rozvoje a investic, paní Ing. Lenkou Petříkovou a Bc. Marcelou Hergethovou. V rámci tohoto jednání bylo opětovně ze strany zástupců města Chomutov uvedeno, že je pro přesun Uhelných skladů Chomutov počítáno s výše uvedenými pozemky par. č. 4071/2 a 4254/1 v k. ú. Chomutov I. V rámci ústního jednání byl Dotčené osobě poskytnut náčrt označený jako „Legenda – změna č. 2“ z března 2021. Z tohoto podkladu zjevně plyne, že změna č. 2 Územního plánu původně zahrnovala provedení územních změn v rámci pozemků par. č. 4071/2 a 4254/1 v k. ú. Chomutov I.

Důkaz:

- *Legenda – změna č. 2 z března 2021 (mapa)*

2.5 Veřejná vyhláška ze dne 11.11.2021 vč. dalších příloh, avšak ve zjevném rozporu s doposud vedenou komunikací a objektivním očekáváním Dotčené osoby, neobsahuje po celou dobu avizovanou změnu v podobě možnosti přesunu Uhelných skladů Chomutov na pozemek par. č. 4071/2, tedy tzv. pozemek „Za nemocnicí“.

Dosavadní jednání oficiálních zástupců Statutárního města Chomutov a současně dlouhodobě vedená rétorika a komunikace (písemná i ústní) mezi zástupci Statutárního města Chomutov a Dotčenou osobou zcela nepochybně založila objektivní očekávání Dotčené osoby.

2.6 Postup výše nadepsaného orgánu při zveřejnění Veřejné vyhlášky ze dne 11.11.2021, včetně obsahu dalších příloh, byl zcela neočekávatelný a mající charakter tzv. překvapivého jednání. Mezi základní principy právního státu patří neododdělitelně zásada právní jistoty (legitimního očekávání). Její nezbytnou součástí je jak předvídatelnost práva, tak i legitimní předvídatelnost postupu orgánů veřejné moci v souladu s právem a zákonem stanovenými požadavky, jež vylučuje prostor pro případnou svévoli. Tohoto postupu nebylo v dané věci zcela jistě dosaženo a navržená změna územního plánu je tak zatížena vadou. Překvapivost jednání výše nadepsaného orgánu je dána dále také tím, že zástupci města na jednání s Dotčenou osobou dne 21.4.2021 již znali závěry Vyhodnocení SEA ze dne 31.3.2021 (k tomuto blíže další Čl. III) a přesto Dotčenou osobu ujistili, že pozemek par. č. 4071/2, tedy tzv. pozemek „Za nemocnicí“, bude

do návrhu Změny č. 2 zahrnut, k čemuž však nedošlo.

III.

Nedůvodné vyřazení plochy 12-Z1 „Za nemocnicí“ z možnosti pro přesun Uhelných skladů

- 3.1 Ve věci návrhu Změny č. 2 Územního plánu bylo vypracováno také Vyhodnocení vlivů změny územního plánu na životní prostředí pro účely posuzování vlivů koncepcí na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů ze dne 31.3.2021 (dále jen „**Vyhodnocení SEA**“). Ze závěrů Vyhodnocení SEA plyne ve vztahu k ploše 12-Z1, což je plocha nacházející se převážně na pozemku par. č. 4071/2 „Za nemocnicí“, následující:

„Zastavitelná plocha 12-Z1

Plocha se nachází na okraji území výhradního ložiska Droužkovice – východ (3079301, surovina hnědé uhlí, dosud netěženo).

V důsledku nárůstu zpevněné plochy dojde k ovlivnění podmínek retence dešťových vod, které jsou nyní na pozemku přirozeně zasakovány.

Zastavěním plochy dojde k zásahům do přirozených stanovišť volně žijících rostlin a živočichů. Možný negativní vliv spojený s nálezem zvláště chráněného rostlinného či živočišného druhu nelze vyloučit.

V případě využití plochy pro přesun uhelných skladů by měl být v předstihu proveden přírodovědný průzkum; pozemek vedený dle KN jako ostatní plochy má charakter zelené plochy s porostem vzrostlých dřevin. Kácení dřevin je v případě využití plochy očekáváno.

Využití plochy může být spojeno s vlivy na akustickou situaci, rozptylovou situaci a zdraví obyvatel. Rozvoj lokality je podmíněn vypracováním dopravní studie (objem generované dopravy a rozpad na okolní komunikační síti), rozptylové a akustické studie. Záměr je možné realizovat po doložení splnění hygienických a imisních limitů dle platné legislativy.

POZN.: Z hlediska možných vlivů na životní prostředí je pro přesun uhelných skladů vhodnější navrhovaná plocha 10-Z6 (namísto 12-Z1), a to především z důvodu možných vlivů na znečištění ovzduší, akustickou situaci a zdraví obyvatel a vlivy spojené s ochranou zeleně.“

- 3.2 V rámci poznámky je uvedeno, že z hlediska možných vlivů na životní prostředí je pro přesun Uhelných skladů Chomutov vhodnější plocha 10-Z6 nacházející se převážně na pozemku par. č. 4254/1, namísto plochy 12-Z1 „Za nemocnicí“.

Závěr Vyhodnocení SEA byl však výše nadepsaným orgánem dezinterpretován, kdy tento na straně 18 Textové Části Odůvodnění uvedl, že „Další původně uvažovaná plocha pro umístění uhelných skladů (v místě zastavitelné plochy 12-Z1) za nemocnicí není ve výsledném návrhu zapracována – umístění za nemocnicí není vhodné, s ohledem na možnou zvýšenou prašnost a potenciální hluk z dopravy.“

Ve Vyhodnocení SEA není uzavřeno, že plocha 12-Z1 pro přesun Uhelných skladů Chomutov není vhodná, pouze, že plocha 10-Z6 by měla být z pohledu vlivů na životní prostředí vhodnější.

Nadto je nutné uvést, že údajná vhodnost plochy 10-Z6 je velice diskutabilní. Ze strany výše nadepsaného orgánu došlo k zadání geologického zkoumání plochy 10-Z6 za účelem posouzení výskytu rašeliniště či podzemních vod. Výsledek geologického zkoumání však není doposud znám a lze uzavřít, že označení plochy 10-Z6 za „vhodnou“ je více než předčasné.

- 3.3 Faktické důvody pro nezahrnutí plochy 12-Z1 do návrhu Změny č. 2 představuje především obava ze zvýšené prašnosti a potenciálního hluku z dopravy.

A) Prašnost a Hluk z dopravy

V předmětné věci se obava z potenciálně zvýšené prašnosti a hluku z dopravy jeví jako zcela irelevantní. Dle mapy areálu Nemocnice Chomutov, o.z., veřejně dostupné na adrese <https://www.kzcr.eu/cz/kz/pro-pacienty/informace-pro-pacienty/mapa-arealu/>, plyne, že jedním z vjezdů do areálu nemocnice je vjezd z ulice Edisonova. Konkrétně se jedná o vjezd, jenž se nachází přímo u Oddělení H. Uvedené Oddělení H je současně oddělením nacházejícím se nejbližší k ploše 12- Z1 (vzdušnou čarou cca 150 m).

Jinými slovy, v daném prostoru je s určitým hlukem z dopravy a prašností předpokládáno samotnou nemocnicí, neboť tato zde zřídila vjezd do areálu nemocnice, čímž zde konsekventně sama zvýšila potenciální prašnost a hluk z dopravy. Skutečnost, že je tento vjezd hojně využíván, podtrhuje také to, že se přímo za vjezdem do nemocnice z ulice Edisonova nacházejí desítky parkovacích míst. Dále se ve vzdálenosti cca 60 metrů vzdušnou čarou od Oddělení H nachází trolejbusová točna, která zcela objektivně rovněž generuje větší hladinu prašnosti a hluku z dopravy.

Argumentaci o údajné hrozbě zvýšené prašnosti a hluku z dopravy v případě přesunu Uhelných skladů Chomutov nutno odmítnout. Prašnost a hluk z dopravy je v daném území vytvářen samotnou nemocnicí a dále také městskou hromadnou dopravou.

V případě přesunu Uhelných skladů Chomutov je dále nutné zdůraznit, tyto by byly od areálu nemocnice odděleny několikametrovým stromovým pásmem, které by zásadně odhlučnilo a odprašnilo celkový provoz v rámci Uhelných skladů Chomutov.

Důkaz:

- Oficiální mapa areálu Nemocnice Chomutov, o.z.
- Snímek obrazovky z www.mapy.cz prokazující vzdálenost od areálu nemocnice k ploše 12-Z1

IV.

Rozpor s obecnými zásadami územního plánování; Neproporcionalita návrhu Změny č. 2

- 4.1 Návrhem Změny č. 2 je mj. navrhováno, aby v rámci urbanistické plochy 13-Z4, tedy plochy zahrnující pozemky vlastněné Dotčenou osobou, došlo ke změně využití plochy na „Dopravní infrastruktura – drážní“ (DZ). Navrhovaná funkční změna plně (resp. by měla) koresponduje se stavebním záměrem celkové Rekonstrukce ŽST Chomutov.

Klientkou provozovaný závod Uhelných skladů Chomutov by v případně schválení návrhu Změny č. 2 nemohl být provozován v rámci urbanistické plochy 13-Z4. Předmětná skutečnost znamená, že Dotčené osobě by bylo fakticky znemožněno podnikat na pozemcích v jejím výlučném vlastnictví, neboť Uhelné sklady Chomutov nelze provozovat v ploše, jejíž funkční využití je „Dopravní infrastruktura – drážní“.

- 4.2 Klientka má zásadní zájem na plynulém přesunu rodinného závodu Uhelné sklady Chomutov. Vzhledem ke specifickému předmětu podnikání Dotčené osoby v oblasti skladování uhlí lze přesun Uhelných skladů provést pouze na pozemek, který splňuje poměrně specifická kritéria (současně se jedná o kritéria, které bez výjimky splňují dotčené pozemky vlastněné Dotčenou osobou).

Lze konstatovat, že návrhem Změny č. 2 určená (navržená) plocha 10-Z6 je pro přesun Uhelných skladů Chomutov naprosto nevhodná a přesun je prakticky nerealizovatelný.

- 4.3 Výše uvedená skutečnost v návaznosti znamená, že pro přesun Uhelných skladů Chomutov je návrhem Změny č. 2 vyčleněna pouze plocha 13-P2, jenž se nachází na pozemcích ve výlučném vlastnictvím spol. České dráhy a.s., IČO: 70994226, se sídlem Praha 1, Nábřeží L. Svobody 1222, PSČ 11015 (dále jen „spol. České dráhy“).

Vyčleněná plocha 13-P2 je svou rozlohou cca 6x větší než současný areál rodinného závodu Uhelných skladů Chomutov a je vysoce nepravděpodobné, že by tato celá plocha byla určena výlučně Dotčené osobě k výlučnému výkonu jejího podnikání. K tomu všemu nutno dodat, že o možnosti přesunu rodinného závodu se Dotčená osoba objektivně dozvěděla až okamžikem vyvěšení Veřejné vyhlášky ze dne 11.11.2021, tedy cca jeden měsíc před konáním veřejného projednání věci. Možnost kontaktovat vlastníka pozemků, které se nacházejí na ploše 13-P2, byla v takovémto časovém presu zcela minimální a téměř nemožná. Předmětný vlastník pozemků byl písemně kontaktován, ale do dne podání těchto Námitek na zasláný dopis nijak nereagoval.

4.4 Překvapivým jednáním výše nadepsaného orgánu byla Dotčená osoba zásadně ohrožena na výkonu svých vlastnických práv a současně na právu na svobodné podnikání.

Dotčená osoba si je vědoma, že za určitých situací lze do vlastnických práv zasáhnout nad míru, kterou nelze spravedlivě požadovat po každém jiném vlastníku pozemku, avšak za dodržení principů proporcionality, resp. zájem, který bude územním plánem sledován, musí převažovat nad zájmem dotčeného vlastníka, a zároveň nebude moci být dosaženo takového zájmu jiným způsobem.

V předmětné věci však lze dostát zájmu jiným způsobem, resp. úpravou návrhu změny územního plánu tak, aby tento byl alespoň přiměřeně kompenzační ve vztahu ke Klientce. Jak Klientka opakovaně uváděla v předešlých přípisech a vyjádřeních, pro přesun Uhelných skladů Chomutov by byla vhodná plocha označená jako 12-Z1. Klientka si je vědoma významu stavebního záměru Rekonstrukce ŽST Chomutov, současně však namítá, že návrh Změny č. 2 je neproporční, neboť Klientce není a nebyl by fakticky dán prostor pro plynulý přesun Uhelných skladů Chomutov na vhodný pozemek.

„K tomu, aby bylo možné následně posoudit, zda se příslušné rozhodnutí nachází v mantinelech daných zákonnými pravidly územního plánování obsaženými zejména ve stavebním zákoně, je nezbytné, aby příslušné správní orgány velice pečlivě zvážily všechny v úvahu přicházející varianty řešení území, a to především s ohledem na zajištění harmonického rozvoje lokality. Jimi zvolená varianta musí být následně dostatečným a přesvědčivým způsobem zdůvodněna, přičemž pouhá citace zákonných ustanovení vztahujících se na řešenou problematiku jistě nepostačí, neboť je nanejvýš vhodné a potřebné promítnout preferované řešení na pozadí specifických podmínek a vztahů v posuzovaném území.

Požadavkům na řádné odůvodnění opatření obecné povahy by vyhovovalo, kdyby pořizovatel územního plánu řádně zdůvodnil, proč dal přednost závěrům stabilizační studie před požadavky původní SEA, jinými slovy, proč upřednostnil řešení doporučené spíše technologicky orientovanou studií před variantou preferovanou v původní SEA z pohledu ochrany životního prostředí.“ (viz rozsudek NSS ze dne 11.6.2016, č. j. 10 As 145/2015-82)

- 4.5 Návrh Změny č. 2 je předčasný také ve vztahu k absenci Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (EIA). Vzhledem ke skutečnosti, že Statutární město Chomutov je již za dosavadního stavu vysoce přehlučně (viz Hluková mapa z roku 2017, dostupné na: <https://geoportal.mzcr.cz/SHM/>), je zcela nezbytné, aby bylo v rámci procesu EIA stanoveno, zda nebude realizace záměru Rekonstrukce ŽST Chomutov tuto hlučnost např. ještě zvyšovat. Před tím, než bude v rámci

procesu EIA vyhodnoceno, že realizace záměru Rekonstrukce ŽST Chomutov nebude mít negativní vliv na obyvatelstvo a životní prostředí, je Změna č. 2 zcela předčasná.

- 4.6 Dotčená osoba závěrem dodává, že samotná předčasnost návrhu Změny č. 2 plyne dále také ze skutečnosti, že samotná realizace stavebního záměru Rekonstrukce ŽST Chomutov je podmíněna kladným stanoviskem centrální komise Ministerstva dopravy České republiky. Předmětná centrální komise však takové stanovisko doposud nevydala a není vůbec zřejmé, zda a kdy jej případně vydá.

Vzhledem k tomu, že nelze vyloučit eventualitu, že k samotné realizaci stavebního záměru Rekonstrukce ŽST Chomutov nedojde, navrhuje Dotčená osoba, aby v případě, že dojde ke změně územního plánu Statutárního města Chomutov dle návrhu Změny č. 2, avšak následně nedojde k realizaci stavebního záměru Rekonstrukce ŽST Chomutov, aby Magistrát města Chomutov, úřad územního plánování, *ex officio* zahájil řízení o změně územního plánu, jehož návrhem by byl návrat k aktuálnímu stavu územního plánu, tedy stav před Změnou č. 2.

V. Závěr

- 5.1 S ohledem na výše uvedené skutečnosti Dotčená osoba navrhuje, aby návrh Změny č. 2 Územního plánu Statutárního města Chomutov byl změněn tak, že urbanistická plocha 12-Z1 je funkčně označena jako OK.S s podmíněčně přípustným umístěním uhelných skladů.**

- 5.2 Dotčená osoba dále navrhuje, aby po dobu vedeného řízení o Změně č. 2 územního plánu Statutárního města Chomutov, resp. do okamžiku nabytí právní moci Změny č. 2 územního plánu Statutárního města Chomutov, nebyly dotčené pozemky ve výlučném vlastnictví Dotčené osoby zatíženy stavební uzávěrou v rozsahu staveb dle ust. § 79 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon)**

Přílohy:

- Plná moc Klientky ze dne 27.5.2019
- Dle textu

Návrh rozhodnutí o námitce č. 5:

Námitce se nevyhovuje.

Odůvodnění návrhu o námitce č. 5:

Námitkám uvedeným v článku II. se nevyhovuje.

Do doby schválení změny č. 2 Územního plánu Chomutov nelze jednoznačně stanovit výsledek projednávání změny územního plánu, tudíž nelze namítat absenci objektivně očekávatelné předvídatelnosti postupu správního orgánu. Zastupitelstvo schválilo prověření obou pozemků pro účely přesunu uhelných skladů nad rámec základního záměru změny územního plánu, kterým byl primárně přesun nádraží. Cílem bylo co nejméně zasáhnout do práv dotčené osoby a vyjít jí nadstandardně vstříc vytvořením nových možností, kam může své podnikání přesunout. S ohledem na to vedlo město Chomutov s dotčenou osobou četná jednání a snažilo se hledat takové možnosti, které by vyhovovaly náročným požadavkům dotčené osoby. Prověrování pozemků ve vlastnictví města pro možnost přemístění uhelných skladů však neznamená, že musí být nakonec oba pozemky do změny zahrnuty, nebo že musí být vůbec stanovena nějaká „náhradní lokalita“, na což byla dotčená osoba opakovaně upozorňována. Územní plán řeší územní rozvoj z hlediska urbanistického, ve vztahu ke koncepci dopravy, sídelní zeleně a ochrany kvalitního bydlení a využitelnosti navazujícího území. Jestliže tedy zpracovatel územního plánu ve spolupráci s Magistrátem města Chomutova jako

pořizovatelem územního plánu a s pověřeným zastupitelem shledají některý nebo všechny prověřované pozemky pro daný účel nevhodnými, je zcela legitimní, že jej do návrhu změny nezahrnou, zvláště když i stávající územní plán obsahuje dostatek ploch, které je možné pro daný účel využít. Pořizování územního plánu a jeho změn je dynamický proces a jako k takovému je k němu třeba přistupovat. Zařazení obou pozemků k prověření ve změně územního plánu není způsobilé založit důvodné očekávání dotčené osoby.

Námítkám uvedeným v článku III. se nevyhovuje.

Plocha 12-Z1 na pozemku p.č. 4071/2 v k.ú. Chomutov I nebude změněna na funkční plochu OK.S. Tato plocha se nachází v zastavěném území, které je Územním plánem Chomutov určeno pro funkční využití plochy BI.1 – plochy bydlení individuální v rodinných domech – městské příměstské. Jedná se o zastavitelné území, které bezprostředně navazuje na areál nemocnice. V rámci jednání mezi Správou železnic, Dotčenou osobou a statutárním městem Chomutov nad studií plánované optimalizace železniční tratě hledalo město nad rámec toho, co je při změně územního plánu obvyklé, vhodné pozemky pro plánovaný přesun uhelných skladů s možností realizace nového areálu tak, aby bylo možné plynule přejít do nově postaveného areálu, a aby lokalita byla vhodně napojena na komunikační síť města. Pro prověření ve změně č. 2 územního plánu po projednání s Dotčenou osobou byly vybrány 2 lokality - plochy 12-Z1 (u nemocnice) a 10-Z6 (Pražská pole), které jsou ve vlastnictví města, ale dle platného územního plánu jsou vymezeny pro jiné funkční využití. Jiné pozemky k prověření nebyly navrženy, neboť pro areál uhelných skladů jsou hlavně vhodné plochy s funkčním využitím VP.1 nebo VP.2, které jsou v územním plánu již vymezeny. V těchto plochách může Dotčená osoba hledat vhodné pozemky bez nutnosti změny územního plánu. V rámci snahy vyjít dotčené osobě vstříc však město bylo ochotné provést i změnu využití území v jiných vhodných lokalitách, kam by dotčená osoba mohla své podnikání přemístit. Je však zřejmé, že takový záměr nelze provést bez důkladného zhodnocení. Zpracovatel proto obě lokality vyhodnotil z odborného hlediska a plochu 12-Z1 jako vhodnou pro umístění areálu uhelných skladů neshledal. Současně město zadalo zpracování studie řešení lokality 10-Z6, aby prověřilo možnost umístění areálu uhelných skladů a křižovatky napojující tuto lokalitu a lokalitu Pražských polí včetně vedení cyklostezky. Studie byla zpracována ve dvou variantách a obě dokazovaly, že areál uhelných skladů ve stávajících a požadovaných rozměrech se do navržené plochy 10-Z6 vejde. Dotčená osoba přesto s umístěním nesouhlasila a požadovala umístit areál uhelných skladů do plochy 12-Z1. Pořizovatel tedy požádal zpracovatele, aby znovu posoudil lokalitu u nemocnice a zkusil navrhnout takové regulativy pro lokalitu 12-Z1, aby bylo možné areál uhelných skladů v ploše umístit. Současně pořizovatel požádal odborníka na hydrogeologii, aby lokalitu u Pražských polí posoudil z hlediska zamokření a vhodnosti výstavby. Dle předběžného průzkumu hydrogeolog potvrdil vhodnost pozemku pro daný účel. Zpracovatel navrhl regulativy pro plochu 12-Z1 a upozornil pořizovatele na možná úskalí takto navržené plochy:

- 1) Jedná se o plochu v bezprostřední blízkosti areálu nemocnice, kde se nacházejí chráněné objekty
- 2) Přestože byla navržena izolační zeleň mezi areálem nemocnice a areálem plánovaných uhelných skladů, s největší pravděpodobností bude docházet k překročení hlukových limitů a zvýšené prašnosti v areálu nemocnice při provozu uhelných skladů
- 3) Ačkoliv je areál dopravně napojený z propojky ulic Spořická a Beethovenova, lze předpokládat, že zákazníci a případně zásobování areálu si bude zkracovat cestu přes sídliště u nemocnice
- 4) Plocha 12-Z1 se nachází i v blízkosti zahrádkářské kolonie a parkové zeleně vymezené v sousedním lesíku. Tyto plochy mají sloužit k rekreaci obyvatel a oddělují plochy bydlení od průmyslové části města. Umístěním areálu uhelných skladů bude narušena tato plánovaná clona, která by naopak měla být rozšířena na stávající zastavitelnou plochu pro bydlení a případně plochu bydlení nahradit další plochou parkové zeleně.
- 5) Vyhodnocení vlivu na životní prostředí plochu nedoporučuje pro uvedený účel využít

Nově navržené regulativy pro plochu 12-Z1 a výše uvedená upozornění byly projednány s pověřeným zastupitelem. Po zvážení možných problémů spojených s umístěním areálu uhelných skladů případně

jiného průmyslového či skladovacího areálu do těchto míst v blízkosti areálu nemocnice a rekreačního území došli pověřený zastupitel a pořizovatel k závěru, že plocha 12-Z1 není vhodná pro umístění výroby či nevýrobní služby a není v zájmu města tento pozemek pro prověřovaný záměr využít. V souvislosti s tím byl dán pokyn zpracovateli, aby plochu 12-Z1 ponechal původnímu využití pro bydlení a v tomto smyslu návrh pro veřejné projednání upravil.

V souvislosti s vyloučením plochy 12-Z1 byl jako kompenzace pro dotčenou osobu navržen specifický regulativ, aby nově vzniklá plocha 13-P2 pro plochy s funkčním využitím OK.S v ploše uvolněného nákladového nádraží umožnila umístění areálu uhelných skladů, když tato plocha je v dostatečné vzdálenosti od bydlení a je ji možné napojit na dopravní síť města tak, aby doprava související s provozem areálu nezatěžovala lokality bydlení.

Pro dotčenou osobu tak byly vytvořeny dvě nové možnosti pro přesunutí provozovny uhelných skladů, přičemž pořizovatel zdůrazňuje, že vytvoření ani jedné z nich nebylo povinností pořizovatele, a že územní plán i bez těchto nových lokalit obsahuje dostatek ploch, kde je možné předmětnou činnost provozovat.

Námítky dotčené osoby, že se jí vhodnost plochy 10-Z6 pro přesun areálu zdá velice diskutabilní, když by podle jejího názoru měl pořizovatel počkat na výsledek geologického zkoumání této lokality, a dále námitka, že vlastníkem plochy 13-P2 jsou České dráhy, a.s. a nikoliv město, tak nejsou relevantní. Pořizovatel připomíná, že není jeho úkolem řešit vypořádání vlastnických vztahů a ani detailní potřeby provozu uhelných skladů. Jeho úkolem je územní plánování, tedy činnost sledující primárně veřejný zájem a koncepci rozvoje území. Není v silách pořizovatele vyřešit za dotčené osoby všechny potenciální problémy, které změna územního plánu přináší, byť se v zájmu dobré správy snaží jim vycházet vstříc a neomezit je bez vážného důvodu více, než je nezbytně nutné.

K námitkám dotčené osoby, že v prostoru nemocnice se počítá s určitým hlukem z dopravy a prašností, neboť je v daném místě zřízen vjezd do areálu nemocnice a parkovací místa, a dále trolejbusová točna, takže by umístění areálu uhelných skladů nemělo mít na lokalitu v tomto směru negativní vliv, pořizovatel uvádí, že provoz osobních vozidel návštěvníků nemocnice a občasné otáčení trolejbusů se nedá srovnat s hlukem produkovaným průmyslovým podnikem – uhelnými sklady, kde se předpokládá intenzivní provoz nákladní dopravy, provoz různých nakladačů a těžké techniky, přesypání prašných materiálů a další projevy, které by očividně svým charakterem působily vedle areálu nemocnice rušivě, a to i v případě, že by byly částečně odcloněny pásem zeleně.

Na základě výše uvedeného a z důvodu zajištění kvality bydlení, rekreace a bezproblémového prostředí v areálu nemocnice nebude plocha 12-Z1 vymezena ani pro plochy výroby VP.1 či VP.2 a ani pro plochy pro nevýrobní služby OK.S s výjimkou pro uhelné sklady.

Námitkám uvedeným v článku IV. se nevyhovuje.

Návrh změny územního plánu je v souladu s cíli a úkoly územního plánování a respektuje též zásadu proporcionality. Návrh změny byl koordinován s připravovanou územní studií č. 16 Nové nádraží, s výsledky průzkumů a rozborů pro řešené území a navazující okolí.

Zásady územního rozvoje Ústeckého kraje ve znění 1. aktualizace, 3. aktualizace a 2. aktualizace s účinností ode dne 20. 5. 2017, 17. 2. 2019 a 6. 8. 2020 (dále jen „aZÚR“) v souvislosti s rozvojovou oblastí nadmístního významu NOB5 a rozvojovou osou OS7 republikového významu vymezují mimo jiné koridor optimalizace železniční trati č. 130 a 140, který je veden jako veřejně prospěšná stavba „i“ pro optimalizaci této tratě o šířce koridoru 250 m. Územní plán Chomutov schválený v roce 2017 pro plánovaný přesun nádraží spojený s optimalizací tratě vymezil rezervu č. 23. Na základě žádosti Správy železnic, státní organizace odsouhlasilo zastupitelstvo statutárního města Chomutov pořízení změny č. 2 Územního plánu Chomutov. Změnou č. 2 se koridor vymezený v nadřazené územně plánovací

dokumentaci dále upřesňuje a vymezuje plochu pro plochy drážní v souvislosti s narovnáním železniční tratě a přesunem nádraží. Pro předmětné území byla vymezena rezerva pro přesun nádraží již v Územním plánu sídelního útvaru Chomutov Jirkov, který nabyl účinnosti v roce 1996. Omezení rozvoje v souvislosti s plánovaným přesunem nádraží zde trvá tudíž již od roku 1996 a v současné době je velmi aktuální.

Železniční trať Ústí nad Labem – Cheb je dvoukolejná elektrizovaná trať zařazená do evropského železničního systému a globální sítě TEN -T. Na této trati jsou připravovány rekonstrukce jednotlivých úseků a železničních stanic. Hlavními cíli staveb je zvýšení traťové rychlosti, zkrácení jízdních dob, zvýšení kapacity dráhy a v některých úsecích zvýšení traťové třídy zatížení. Stavby budou splňovat veškeré požadované parametry. Konkrétně v Chomutově je cílem zvýšení rychlosti, zvýšení bezpečnosti provozu (dálkové ovládání provozu z centra v Praze, odstranění úrovnňových železničních přejezdů mimo jiné přes silnici I/13), zajištění spolehlivého provozu a splnění požadavků interoperability v rámci Evropské unie, zvýšení kapacity dráhy, rekonstrukce železničního svršku a spodku, výstavba nástupišť s výškou 550 mm nad tratí a podchodů, zajištění bezbariérového přístupu, zajištění podmínek pro zaměstnance provozovatele dráhy, zajištění úspory energie, zajištění splnění požadavků platné legislativy, přiblížení dopravního železničního uzlu ke středu města a tím zkrácení docházkové vzdálenosti a vytvoření přestupních vazeb mezi dálkovou autobusovou dopravou, městskou hromadnou dopravou a drážní dopravou mimo jiné též ve vztahu na vysokorychlostní trať, která bude ukončena v Mostě. Pro přemístění železniční stanice Chomutov byla prověřována i poloha směrem východním, kde existence záplavového území vodního toku Chomutovka nedovolilo nádraží umístit. V obou variantách umístění přesunutého nádraží však pro potřeby nové trasy kolejíště v souvislosti se zajištěním výše uvedených cílů stavby, je využíváno území stávajícího areálu uhelných skladů. Podkladem pro návrh změny č. 2 územního plánu je záměr stavby „Rekonstrukce ŽST Chomutov“, který souběžně s projednáním změny územního plánu prochází připomínkovým řízením na ministerstvu dopravy a čeká na rozhodnutí v centrální komisi ministerstva.

V rámci proporcionality byly zvažovány všechny souvislosti jak z pohledu zájmů města, tak z pohledu dotčené osoby, kdy návrh změny nabízí dvě nové možnosti pro přemístění areálu uhelných skladů (plochy 10-Z6 a 13-P2) a zároveň je možné areál přemístit i do již vymezených ploch pro výrobu a skladování VP.1 a VP.2, kterých je na území města dostatek. Schválení změny navíc nezakazuje další provozování uhelných skladů na stávající ploše, pouze z části omezuje jejich rozvoj. Toto omezení však na předmětných pozemcích existuje již od roku 1996 a v zájmu dotčené osoby bylo se při koupi pozemku zajímat o záměry územního plánování v této lokalitě.

Areál uhelných skladů na pozemcích p.č. 3794/8, 3794/2, 3793/79, 3793/142, 3796, 3793/175, 3793/15 v k.ú. Chomutov I se nachází v zastavěném území, které je Územním plánem Chomutov určeno pro funkční využití plochy OK.S – plochy pro nevýrobní služby. Jedná se o plochy a stavby pro občanskou vybavenost komerčního charakteru nevhodné do kontaktu s bydlením. Hlavní využití jsou pozemky areálů administrativy a obchodu nespádajících pod veřejnou infrastrukturu (komerčních), nevýrobní služby, např. služby pro motoristy, a další služby nevhodné do kontaktu s plochami pro bydlení. Nevýrobními službami se rozumí služby, které nemají přítomnou výrobní složku, nevyžadují vstup těžké nákladové dopravy do území nebo vylučují 3 směnné provozy a zároveň jsou nevhodné do kontaktu s plochami pro bydlení, protože mohou narušovat užívání staveb, zařízení a pozemků ve svém okolí a zhoršovat nad přípustnou míru životní prostředí v souvisejícím území (hluk, čistota ovzduší, dopravní zátěž). Jedná se např. o služby pro motoristy (autoservisy, pneuservisy, autobazary), dále sběrné dvory, sběrný surovin, areály technických služeb, správců sítí, objekty HZS, vzorkovny a pohotovostní sklady, dílny dopravních podniků, herny, diskotéky a erotické služby atd. Pozemky se nacházejí v ploše rezervy R 23 pro plochy drážní. Jedná se o území pro plánované narovnání železniční tratě spojené s přesunem železniční stanice Chomutov. Vzhledem k tomu, že areál uhelných skladů vyžaduje vstup těžké nákladové dopravy a hlukem a prašností ovlivňuje své okolí, je již nyní pouze tolerován v území v centru města s odkazem na historické umístění v návaznosti na železniční trať, kterou již areál nevyužívá, a tudíž je vhodné tento provoz nevhodný do centra města přemístit do jiných pozic.

Územní plán toleruje stávající využití území i při změně funkčního využití v rámci změny č. 2, viz citace textové části územního plánu kap.6.: *U stávajících staveb, které překračují rámec navrženého funkčního využití ploch je možné stavby dále provozovat, nesmí však nevhodnou funkci v území dále fixovat a rozšiřovat. U existujících ploch výroby a skladování, které jsou územním plánem určeny pro jiné budoucí využití se toleruje 5 % max. objemový nárůst stávajících staveb pro výrobní využití v této ploše a sice s maximální lhůtou vydání stavebního povolení do 5 let od platnosti vydání ÚP Chomutova a při současném dodržení podmínek využití plochy stanovených v ÚP.*

Tzn. že současné vymezení ploch funkčního využití OK.S - plochy pro nevýrobní služby pro areál uhelných skladů v platném územním plánu již nyní omezuje případný budoucí rozvoj tohoto typu provozu uhelných skladů, neboť provoz areálu neodpovídá regulativům funkčního využití plochy OK.S a který se jeví v plochách OK.S jako nevhodný.

K námitce dotčené osoby, že plocha 10-Z6 je pro přesun uhelných skladů nevhodná a plocha 13-P2 je ve vlastnictví Českých drah a.s., s nimiž neměla dotčená osoba dostatek prostoru o přesunu jednat, a přesun je tak prakticky nerealizovatelný, odkazujeme na rozhodnutí o její námitky v článku III. – tyto námitky nejsou relevantní, neboť úkolem pořizovatele územního plánu není řešit vypořádání vlastnických vztahů a ani detailní potřeby provozu uhelných skladů. Jeho úkolem je územní plánování, tedy činnost sledující primárně veřejný zájem a koncepci rozvoje území. Není v silách pořizovatele vyřešit za dotčené osoby všechny potenciální problémy, které změna územního plánu přináší, byť se v zájmu dobré správy snaží jim vycházet vstříc a neomezit je bez vážného důvodu více, než je nezbytně nutné. V tomto případě má pořizovatel za to, že územní plán obsahuje dostatek ploch, které jsou pro daný předmět podnikání využitelné. K těmto plochám přidal za účelem pomoci dotčené osobě ještě dvě další. To vše za situace, kdy si dotčená osoba musela být již historicky vědoma neúnosnosti dalšího rozvoje svého podnikání v dotčeném území.

Nelze tak konstatovat, že by návrh změny územního plánu odporoval zásadě proporcionality.

K předčasnosti návrhu změny č. 2 pořizovatel uvádí, že na pořizování změny nemá rozhodnutí centrální komise vliv. Centrální komise rozhoduje o tom, zda bude stavba realizována, kdy a v jakém rozsahu. Provedení optimalizace železniční trati je součástí Plánu územního rozvoje České republiky schváleného vládou a Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje schválených zastupitelstvem Ústeckého kraje. Pořízení změny územního plánu, které upřesněné řešení optimalizace trati v územním plánu prověří, je standartním postupem. Pokud k odsouhlasení realizace v plánované době nedojde, neznamená to, že se změna č. 2 územního plánu bude rušit. Stát má zájem na optimalizaci železniční tratě a město má zájem nádraží přesunout k centru města i v budoucnu a má zájem tuto periférii v centru města nahradit dalším rozvojem ploch pro bydlení.

Návrh změny územního plánu je posouzen z hlediska vlivu územního plánu na životní prostředí (SEA). Dokumentace SEA stanoví požadavky na řešení jak v územním plánu, tak v dalších fázích přípravy záměru. SEA v rámci projednání změny č. 2 územního plánu nestanovila žádné požadavky, ty jsou stanoveny až pro další fáze přípravy záměru. Pro předmětné a navazující území je v územním plánu a jeho změně navrženo pořízení územní studie, která navrhne řešení daného území tak, aby plocha byla vhodně využita a vyhovovala urbanistické a dopravní koncepci města. Správa železnic jako podklad pro vlastní rozhodování a pro jednání s městem a pro pořízení změny územního plánu zajistila zpracování studie řešení optimalizace trati spojené s přesunem nádraží. V současné době se čeká na rozhodnutí o zařazení této stavby do realizace. Pokud bude stavba zařazena, její realizace je předpokládána do konce roku 2028. Nejdříve je však nutné zajistit projekt k územnímu řízení, který bude důkladněji podroben posouzení vlivu na životní prostředí, jehož součástí bude zpracována hluková a rozptylová studie. Výsledky těchto studií budou zpracovány do projektu k územnímu řízení. Pokud budou všechny požadavky na ochranu kvalitního bydlení splněny, k realizaci následně bude vydáno územní rozhodnutí a stavební povolení. V rámci těchto procesů bude investor záměru řešit i majetkoprávní vypořádání.

Námítce uvedené v článku V odst. 5.1.se nevyhovuje.

Odkazujeme na rozhodnutí o námítce v článku III. Námítky

Námítce uvedené v článku V odst. 5.2.se nevyhovuje.:

Opatření obecné povahy pro stavební uzávěru v předmětném území není vyhlášeno a nepřipravuje se, námítka je tedy zcela bezpředmětná.

Nad rámec námítky pořizovatel upozorňuje, že se pozemky nacházejí v ploše rezervy R 23 pro plochy drážní. Vymezenou plochu územní rezervy je třeba respektovat a povolovat v ní pouze takové změny v území, které neznemožní nebo podstatně neztíží budoucí záměr. Plocha územní rezervy nemění stávající stav, ale naopak omezuje jeho změny. Vymezení plochy územní rezervy má důsledky částečně srovnatelné s vydáním územního opatření o stavební uzávěře. Jedná se o pozemky, které je možné pro realizaci záměru optimalizace železniční tratě vyvlastnit.

6.

MMCH/175113/2021 ze dne 22.12.2021

Věc: Námítka vlastníka pozemků a staveb proti

- **Návrhu územního plánu města Chomutov**
- **Návrhu změny č. 2. územního plánu Chomutov**

údaje podle katastru nemovitostí dokládající dotčená práva - číslo parcely: 2656/07, 2660/1

číslo listu vlastnictví a název katastrálního podle katastru nemovitostí: Chomutov 2

vymezení území dotčeného námítkou (může být v samostatné grafické příloze): Pozemky 2656/07, 2660/1

text námítky - jakým způsobem budu dotčen/a (lze pokračovat samostatnou přílohou):

Ve změně územního plánu není řešen nárůst hlukové zátěže v ulicích Fügnerova a Št. kapitána Kouby. Změnou územního plánu vzroste již tak vysoká hluková zátěž způsobená rychlostní silnicí č. 13, která bude s novým nádražím přímo v sousedství. Některé projíždějící vlaky již nyní způsobují vibrace podloží.

odůvodnění uplatněné námítky (lze pokračovat samostatnou přílohou):

Ve změně územního plánu č. 2 vyplývá, že část obytných domů v ulici Fügnerova a Št. Kpt. Kouby se nachází v okolí navrhovaného záměru, včetně našeho domu a bude zasažena dalším nadlimitním hlukem. V dokumentu „Vyhodnocení vlivu změny územního plánu na udržitelný rozvoj území“ není problém hlukové zátěže a vibrací z nádraží řešen. Dle hlukové mapy již nyní oblast současného nádraží překračuje hlukové limity. Oblast Fügnerovi ulice a Št.Kpt. Kouby je již zatížena nadlimitním hlukem ze silnice R13 dle hlukové mapy. Přesunutím nádraží vzniknou 2 zdroje nadlimitního hluku v jedné oblasti. Mezi domem a nádražím není žádná bariera, která by nadměrnou hlukovou zátěž z nového nádraží tlumila. Náš dům bude vzdálen pouze 200 m od zamýšleného nádraží a bude zasažen zdroji hluku jako je brzdění, houkání, hlášení z reproduktoru, hluk z vyhřívacích agregátů vagonů apod. Přesto nejsou investorem navrhovaná žádná protihluková opatření. Dále není řešeno přenášení vibrací v podloží. Požaduji proto, aby byl doplněn seznam protihlukových opatření, která zajistí dodržování platných hlukových limitů a opatření, která zabrání přenosu vibrací způsobené projíždějícím vlakem.

Návrh rozhodnutí o námitce č. 6:

Námitce se nevyhovuje.

Odůvodnění návrhu o námitce č. 6:

Požizovatel ve spolupráci s určeným zastupitelem vyhodnotil, že pozemky uvedené v došlých námitkách nejsou přímo dotčené návrhem změny, jsou však součástí území dotčeného dle dokumentace SEA vlivem záměru na stavby na okolí. Proto jsou vyhodnoceny jako námitky.

Změna č. 2 a obecně územní plán neřeší podrobnosti odpovídající dalším povolovacím procesům, řeší územní rozvoj z hlediska urbanistického, ve vztahu ke koncepci dopravy, sídelní zeleně a ochrany kvalitního bydlení a využitelnosti navazujícího území. Pro posouzení vlivu na životní prostředí a kvalitu bydlení je zpracována dokumentace SEA, která stanoví požadavky na řešení jak v územním plánu, tak v dalších fázích přípravy záměru. SEA v rámci projednání návrhu změny č. 2 územního plánu nestanovila žádné požadavky, ty jsou stanoveny až pro další fáze přípravy. Pro území plánovaného přesunu nádraží a navazujícího území je navrženo pořízení územní studie, která navrhne řešení daného území tak, aby plocha byla vhodně využita a vyhovovala urbanistické a dopravní koncepci města včetně ochranné zeleně. Správa železnic jako podklad pro vlastní rozhodování a pro jednání s městem a pořízení změny územního plánu zajistila zpracování studie řešení optimalizace trati spojené s přesunem nádraží. V současné době se čeká na rozhodnutí o zařazení této stavby do realizace. Pokud bude stavba zařazena, její realizace je předpokládána do konce roku 2028. Nejdříve je však nutné zajistit projekt k územnímu řízení, který bude důkladněji podroben posouzení vlivu na životní prostředí, jeho součástí bude hluková a rozptylová studie. Výsledky těchto studií budou zpracovány do projektu k územnímu řízení. V rámci posouzení vlivu na životní prostředí na tuto stavbu může každý vznést připomínky k předložené dokumentaci. Následně v rámci územního řízení je nutné jednat se stavebním úřadem a vznášet případné připomínky a námitky k předložené dokumentaci k územnímu řízení. Vznesené námitky ve fázi pořizování změny územního plánu proto nelze akceptovat, jelikož se týkají takových podrobností, které je nutné řešit v rámci projektu k územnímu řízení.

Ve stávajícím stádiu projektu je ke vzneseným námitkám možné říci toto:

Problematika hluku:

Ulice Fügnerova

V rámci stavby dochází k odsunu kolejiště, který bude v ulici Fügnerova 10m vůči stávající ose koleje. Zvětší se tak odstup z 93m na 103m od nejbližší části kolejiště v hlavní trati.

V místě ulice Fügnerova nedochází k žádným změnám z pohledu využití kolejiště, které v tomto místě ve stávajícím stavu tvoří železniční zhlaví a v novém stavu bude zde kolejiště tvořeno také zhlavím. Výraznou změnou a skutečností je zřízení nového železničního svršku, který bude proveden ve formě současných vzorových listů. Nový železniční svršek bude s pružným provedením a bude výrazně větších poloměrů než v současném stavu. Toto technické řešení bude vést k výraznému snížení hluku od jednotlivých železničních vozidel a nedojde k překročení původní hlukové zátěže.

Št.kpt.Kouby

V rámci stavby dochází k odsunu kolejiště, které bude od ulice Št.kpt.Kouby posunuto o 48m dále vůči stávající ose koleje. Zvětší se tak odstup z 56m na 104m od nejbližší části kolejiště v hlavní trati.

V úrovni ulice Št.kpt.Kouby dochází ke zřízení nástupištních hran, které budou svým provedením zajišťovat částečné odhlučnění v místě vzniku hluku (jedná se nástupištní hrany s výškou 550mm nad TK, které budou defacto uzavírat místo vzniku hluku).

Opět výraznou změnou a skutečností je zřízení nového železničního svršku, který bude proveden ve formě současných vzorových listů. Nový železniční svršek bude s pružným provedením a bude výrazně větších poloměrů než v současném stavu. Toto technické řešení bude vést k výraznému snížení hluku od jednotlivých železničních vozidel a nedojde k překročení původní hlukové zátěže.

Trat' Vejprty

Stávající trat' ve směru Vejprty bude zahlobena a bude podjíždět komunikaci I/13 mimoúrovňově, takže hluk z této trati bude výrazně eliminován.

V rámci stavby budou sledovány veškeré možné negativní dopady na okolí. V rámci staveb je vždy brán výrazný zřetel na zajištění souznění infrastruktury s obytnou zástavbou. Proto nedoporučujeme budovat dodatečné protihluková opatření jako protihlukové stěny či valy, které způsobí odrazení hluku od silnice I/13 zpět do obytné zástavby. Vzhledem ke konfiguraci zástavby a polohy dalších dopravních infrastruktur, lze doporučit realizaci stromových bariér v maximálním rozsahu, které dokáží snížit odraz zvuku od pevných překážek, a tak snížit hluk vznikající i na silnici I/13. Z pochůzek provedených na místě je dle generálního projektanta stavby výrazný problém z toho, že při průjezdu vlaku, či jeho zastavení u vjezdového návěstidla dochází k odrazu zvuku od silnice I/13 a jeho vrácení zpět ve směru obytné zástavby. Odsunutím trasy koleje toto bude výrazně eliminováno, ale neměly by vznikat jiné pevné překážky, a proto lze doporučit výsadbu stromů, jejichž výška bude vyšší než silniční vozidlo pro dosažení optimálního pohlcování zvuku z I/13. Tím bude řešen hluk a prašnost obecně a vytvoří se tak optimální využití pozemků, které mohou sloužit pro eliminaci negativních vlivů.

Vibrace

Vibrace, které by se přenášely na obytnou zástavbu se zcela vylučují, a to jak s ohledem na odsun kolejí, existenci stávajících silnic, tak výstavbě zcela nových náspů atd..

7. [REDAKCE] : **čj. MMCH/175114/2021 ze dne 22.12.2021**

Věc: Námitka vlastníka pozemků a staveb proti

- **Návrhu územního plánu města Chomutov**
- **Návrhu změny č. 2. územního plánu Chomutov**

údaje podle katastru nemovitostí dokládající dotčená práva - číslo parcely: 2661

číslo listu vlastnictví a název katastrálního podle katastru nemovitostí: LV 6349; Chomutov II

vymezení území dotčeného námitkou (může být v samostatné grafické příloze): Pozemky 2661

text námítky - jakým způsobem budu dotčen/a (lze pokračovat samostatnou přílohou):

Ve změně územního plánu není řešen nárůst hlukové zátěže v ulicích Fügnerova a Št. kapitána Kouby. Změnou územního plánu vzroste již tak vysoká hluková zátěž způsobená rychlostní silnicí č. 13, která bude s novým nádražím přímo v sousedství. Některé projíždějící vlaky již nyní způsobují vibrace podloží.

odůvodnění uplatněné námítky (lze pokračovat samostatnou přílohou):

Ve změně územního plánu č. 2 vyplývá, že část obytných domů v ulici Fügnerova a Št. Kpt. Kouby se nachází v okolí navrhovaného záměru, včetně našeho domu a bude zasažena dalším nadlimitním hlukem. V dokumentu „Vyhodnocení vlivu změny územního plánu na udržitelný rozvoj území“ není problém hlukové zátěže a vibrací z nádraží řešen. Dle hlukové mapy již nyní oblast současného nádraží překračuje hlukové limity. Oblast Fügnerovi ulice a Št. Kpt. Kouby je již zatížena nadlimitním hlukem ze silnice R13 dle hlukové mapy. Přesunutím nádraží vzniknou 2 zdroje nadlimitního hluku v jedné oblasti. Mezi domem a nádražím není žádná bariera, která by nadměrnou hlukovou zátěž z nového nádraží tlumila. Náš dům bude vzdálen pouze 200 m od zamýšleného nádraží a bude zasažen zdroji hluku jako je brzdění, houkání, hlášení z reproduktoru, hluk z vyhřívacích agregátů vagonů apod. Přesto nejsou investorem navrhovaná žádná protihluková opatření. Dále není řešeno přenášení vibrací v podloží. Požaduji proto, aby byl doplněn seznam protihlukových opatření, která zajistí dodržování platných hlukových limitů a opatření, která zabrání přenosu vibrací způsobené projíždějícím vlakem.

Návrh rozhodnutí o námitce č. 7:

Námitce se nevyhovuje.

Odůvodnění návrhu o námitce č. 7:

Požizovatel ve spolupráci s určeným zastupitelem vyhodnotil, že pozemky uvedené v došlých námitkách nejsou přímo dotčeny návrhem změny, jsou však součástí území dotčeného dle dokumentace SEA vlivem záměru na stavby na okolí. Proto jsou vyhodnoceny jako námitky.

Změna č. 2 a obecně územní plán neřeší podrobnosti odpovídající dalším povolovacím procesům, řeší územní rozvoj z hlediska urbanistického, ve vztahu ke koncepci dopravy, sídelní zeleně a ochrany kvalitního bydlení a využitelnosti navazujícího území. Pro posouzení vlivu na životní prostředí a kvalitu bydlení je zpracována dokumentace SEA, která stanoví požadavky na řešení jak v územním plánu, tak v dalších fázích přípravy záměru. SEA v rámci projednání návrhu změny č. 2 územního plánu nestanovila žádné požadavky, ty jsou stanoveny až pro další fáze přípravy. Pro území plánovaného přesunu nádraží a navazujícího území je navrženo pořízení územní studie, která navrhne řešení daného území tak, aby plocha byla vhodně využita a vyhovovala urbanistické a dopravní koncepci města včetně ochranné zeleně. Správa železnic jako podklad pro vlastní rozhodování a pro jednání s městem a pořízení změny územního plánu zajistila zpracování studie řešení optimalizace trati spojené s přesunem nádraží. V současné době se čeká na rozhodnutí o zařazení této stavby do realizace. Pokud bude stavba zařazena, její realizace je předpokládána do konce roku 2028. Nejdříve je však nutné zajistit projekt k územnímu řízení, který bude důkladněji podroben posouzení vlivu na životní prostředí, jeho součástí bude hluková a rozptylová studie. Výsledky těchto studií budou zpracovány do projektu k územnímu řízení. V rámci posouzení vlivu na životní prostředí na tuto stavbu může každý vznést připomínky k předložené dokumentaci. Následně v rámci územního řízení je nutné jednat se stavebním úřadem a vznášet případné připomínky a námitky k předložené dokumentaci k územnímu řízení. Vznesené námitky ve fázi pořizování změny územního plánu proto nelze akceptovat, jelikož se týkají takových podrobností, které je nutné řešit v rámci projektu k územnímu řízení.

Ve stávajícím stádiu projektu je ke vzneseným námitkám možné říci toto:

Problematika hluku:

Ulice Fügnerova

V rámci stavby dochází k odsunu kolejí, který bude v ulici Fügnerova 10m vůči stávající ose koleje. Zvětší se tak odstup z 93m na 103m od nejbližší části kolejí v hlavní trati.

V místě ulice Fügnerova nedochází k žádným změnám z pohledu využití kolejí, které v tomto místě ve stávajícím stavu tvoří železniční zhlaví a v novém stavu bude zde kolejí tvořeno také zhlavím. Výraznou změnou a skutečností je zřízení nového železničního svršku, který bude proveden ve formě současných vzorových listů. Nový železniční svršek bude s pružným provedením a bude výrazně větších poloměrů než v současném stavu. Toto technické řešení bude vést k výraznému snížení hluku od jednotlivých železničních vozidel a nedojde k překročení původní hlukové zátěže.

Št.kpt.Kouby

V rámci stavby dochází k odsunu kolejí, které bude od ulice Št.kpt.Kouby posunuto o 48m dále vůči stávající ose koleje. Zvětší se tak odstup z 56m na 104m od nejbližší části kolejí v hlavní trati.

V úrovni ulice Št.kpt.Kouby dochází ke zřízení nástupištních hran, které budou svým provedením zajišťovat částečné odhlučnění v místě vzniku hluku (jedná se o nástupištní hrany s výškou 550mm nad TK, které budou defacto uzavírat místo vzniku hluku).

Opět výraznou změnou a skutečností je zřízení nového železničního svršku, který bude proveden ve formě současných vzorových listů. Nový železniční svršek bude s pružným provedením a bude výrazně větších poloměrů než v současném stavu. Toto technické řešení bude vést k výraznému snížení hluku od jednotlivých železničních vozidel a nedojde k překročení původní hlukové zátěže.

Trat' Vejprty

Stávající trať ve směru Vejprty bude zahlobena a bude projíždět komunikaci I/13 mimoúrovňově, takže hluk z této trati bude výrazně eliminován.

V rámci stavby budou sledovány veškeré možné negativní dopady na okolí. V rámci staveb je vždy brán výrazný zřetel na zajištění souznění infrastruktury s obytnou zástavbou. Proto nedoporučujeme budovat dodatečné protihluková opatření jako protihlukové stěny či valy, které způsobí odrazení hluku od silnice I/13 zpět do obytné zástavby. Vzhledem ke konfiguraci zástavby a polohy dalších dopravních infrastruktur, lze doporučit realizaci stromových bariér v maximálním rozsahu, které dokáží snížit odraz zvuku od pevných překážek, a tak snížit hluk vznikající i na silnici I/13. Z pochůzek provedených na místě je dle generálního projektanta stavby výrazný problém z toho, že při průjezdu vlaku, či jeho zastavení u vjezdového návěstidla dochází k odrazu zvuku od silnice I/13 a jeho vrácení zpět ve směru obytné zástavby. Odsunutím trasy koleje toto bude výrazně eliminováno, ale neměly by vznikat jiné pevné překážky, a proto lze doporučit výsadbu stromů, jejichž výška bude vyšší než silniční vozidlo pro dosažení optimálního pohlcování zvuku z I/13. Tím bude řešen hluk a prašnost obecně a vytvoří se tak optimální využití pozemků, které mohou sloužit pro eliminaci negativních vlivů.

Vibrace

Vibrace, které by se přenášely na obytnou zástavbu se zcela vylučují, a to jak s ohledem na odsun kolejí, existenci stávajících silnic, tak výstavbě zcela nových naspů atd..

8. [REDACTED]

[REDACTED]; čj. MMCH/175115/2021 ze dne 22.12.2021

Věc: Námitka vlastníka pozemků a staveb proti

- **Návrhu územního plánu města Chomutov**
- **Návrhu změny č. 2. územního plánu Chomutov**

údaje podle katastru nemovitostí dokládající dotčená práva - číslo parcely: 2681

číslo listu vlastnictví a název katastrálního podle katastru nemovitostí: LV 545; Chomutov II

vymezení území dotčeného námitkou (může být v samostatné grafické příloze): Pozemky 2681

text námítky - jakým způsobem budu dotčen/a (lze pokračovat samostatnou přílohou):

Ve změně územního plánu není řešen nárůst hlukové zátěže v ulicích Fügnerova a Št. kapitána Kouby. Změnou územního plánu vzroste již tak vysoká hluková zátěž způsobená rychlostní silnicí č. 13, která bude s novým nádražím přímo v sousedství. Některé projíždějící vlaky již nyní způsobují vibrace podloží.

odůvodnění uplatněné námítky (lze pokračovat samostatnou přílohou):

Ve změně územního plánu č. 2 vyplývá, že část obytných domů v ulici Fügnerova a Št. Kpt. Kouby se nachází v okolí navrhovaného záměru, včetně našeho domu a bude zasažena dalším nadlimitním hlukem. V dokumentu „Vyhodnocení vlivu změny územního plánu na udržitelný rozvoj území“ není problém hlukové zátěže a vibrací z nádraží řešen. Dle hlukové mapy již nyní oblast současného nádraží překračuje hlukové limity. Oblast Fügnerovi ulice a Št.Kpt. Kouby je již zatížena nadlimitním hlukem ze silnice R13 dle hlukové mapy. Přesunutím nádraží vzniknou 2 zdroje nadlimitního hluku v jedné oblasti. Mezi domem a nádražím není žádná bariera, která by nadměrnou hlukovou zátěž z nového nádraží tlumila. Náš dům bude vzdálen pouze 200 m od zamýšleného nádraží a bude zasažen zdroji hluku jako je brzdění, houkání, hlášení z reproduktoru, hluk z vyhřívacích agregátů vagonů apod. Přesto nejsou investorem navrhovaná žádná protihluková opatření. Dále není řešeno přenášení vibrací v podloží. Požaduji proto, aby byl doplněn seznam protihlukových opatření, která zajistí dodržování platných hlukových limitů a opatření, která zabrání přenosu vibrací způsobené projíždějícím vlakem.

Návrh rozhodnutí o námitce č. 8:

Námitce se nevyhovuje.

Odůvodnění návrhu o námitce č. 8:

Požizovatel ve spolupráci s určeným zastupitelem vyhodnotil, že pozemky uvedené v došlých námitkách nejsou přímo dotčené návrhem změny, jsou však součástí území dotčeného dle dokumentace SEA vlivem záměru na stavby na okolí. Proto jsou vyhodnoceny jako námitky.

Změna č. 2 a obecně územní plán neřeší podrobnosti odpovídající dalším povolovacím procesům, řeší územní rozvoj z hlediska urbanistického, ve vztahu ke koncepci dopravy, sídelní zeleně a ochrany kvalitního bydlení a využitelnosti navazujícího území. Pro posouzení vlivu na životní prostředí a kvalitu bydlení je zpracována dokumentace SEA, která stanoví požadavky na řešení jak v územním plánu, tak v dalších fázích přípravy záměru. SEA v rámci projednání návrhu změny č. 2 územního plánu nestanovila žádné požadavky, ty jsou stanoveny až pro další fáze přípravy. Pro území plánovaného přesunu nádraží a navazujícího území je navrženo pořízení územní studie, která navrhne řešení daného území tak, aby plocha byla vhodně využita a vyhovovala urbanistické a dopravní koncepci města včetně ochranné zeleně. Správa železnic jako podklad pro vlastní rozhodování a pro jednání s městem a pořízení změny územního plánu zajistila zpracování studie řešení optimalizace trati spojené s přesunem nádraží. V současné době se čeká na rozhodnutí o zařazení této stavby do realizace. Pokud bude stavba zařazena, její realizace je předpokládána do konce roku 2028. Nejdříve je však nutné zajistit projekt k územnímu řízení, který bude důkladněji podroben posouzení vlivu na životní prostředí, jeho součástí bude hluková a rozptylová studie. Výsledky těchto studií budou zpracovány do projektu k územnímu řízení. V rámci posouzení vlivu na životní prostředí na tuto stavbu může každý vznést připomínky k předložené dokumentaci. Následně v rámci územního řízení je nutné jednat se stavebním úřadem a vznášet případné připomínky a námitky k předložené dokumentaci k územnímu řízení. Vznesené námitky ve fázi pořizování změny územního plánu proto nelze akceptovat, jelikož se týkají takových podrobností, které je nutné řešit v rámci projektu k územnímu řízení.

Ve stávajícím stádiu projektu je ke vzneseným námitkám možné říci toto:

Problematika hluku:

Ulice Fügnerova

V rámci stavby dochází k odsunu kolejiště, který bude v ulici Fügnerova 10m vůči stávající ose koleje. Zvětší se tak odstup z 93m na 103m od nejbližší části kolejiště v hlavní trati.

V místě ulice Fügnerova nedochází k žádným změnám z pohledu využití kolejiště, které v tomto místě ve stávajícím stavu tvoří železniční zhlaví a v novém stavu bude zde kolejiště tvořeno také zhlavím. Výraznou změnou a skutečností je zřízení nového železničního svršku, který bude proveden ve formě současných vzorových listů. Nový železniční svršek bude s pružným provedením a bude výrazně větších poloměrů než v současném stavu. Toto technické řešení bude vést k výraznému snížení hluku od jednotlivých železničních vozidel a nedojde k překročení původní hlukové zátěže.

Št.kpt.Kouby

V rámci stavby dochází k odsunu kolejiště, které bude od ulice Št.kpt.Kouby posunuto o 48m dále vůči stávající ose koleje. Zvětší se tak odstup z 56m na 104m od nejbližší části kolejiště v hlavní trati.

V úrovni ulice Št.kpt.Kouby dochází ke zřízení nástupištních hran, které budou svým provedením zajišťovat částečné odhlučnění v místě vzniku hluku (jedná se nástupištní hrany s výškou 550mm nad TK, které budou defacto uzavírat místo vzniku hluku.

Opět výraznou změnou a skutečností je zřízení nového železničního svršku, který bude proveden ve formě současných vzorových listů. Nový železniční svršek bude s pružným provedením a bude výrazně větších poloměrů než v současném stavu. Toto technické řešení bude vést k výraznému snížení hluku od jednotlivých železničních vozidel a nedojde k překročení původní hlukové zátěže.

Trat' Vejprty

Stávající trat' ve směru Vejprty bude zahloubena a bude projíždět komunikaci I/13 mimoúrovňově, takže hluk z této trati bude výrazně eliminován.

V rámci stavby budou sledovány veškeré možné negativní dopady na okolí. V rámci staveb je vždy brán výrazný zřetel na zajištění souznění infrastruktury s obytnou zástavbou. Proto nedoporučujeme budovat dodatečné protihluková opatření jako protihlukové stěny či valy, které způsobí odrazení hluku od silnice I/13 zpět do obytné zástavby. Vzhledem ke konfiguraci zástavby a polohy dalších dopravních infrastruktur, lze doporučit realizaci stromových bariér v maximálním rozsahu, které dokáží snížit odraz zvuku od pevných překážek, a tak snížit hluk vznikající i na silnici I/13. Z pochůzek provedených na místě je dle generálního projektanta stavby výrazný problém z toho, že při průjezdu vlaku, či jeho zastavení u vjezdového návěstidla dochází k odrazu zvuku od silnice I/13 a jeho vrácení zpět ve směru obytné zástavby. Odsunutím trasy koleje toto bude výrazně eliminováno, ale neměly by vznikat jiné pevné překážky, a proto lze doporučit výsadbu stromů, jejichž výška bude vyšší než silniční vozidlo pro dosažení optimálního pohlcování zvuku z I/13. Tím bude řešen hluk a prašnost obecně a vytvoří se tak optimální využití pozemků, které mohou sloužit pro eliminaci negativních vlivů.

Vibrace

Vibrace, které by se přenášely na obytnou zástavbu se zcela vylučují, a to jak s ohledem na odsun kolejí, existenci stávajících silnic, tak výstavbě zcela nových naspů atd..

9. [REDAKCE]; čj. MMCH/175116/2021 ze dne 22.12.2021

Věc: Námitka vlastníka pozemků a staveb proti

- **Návrhu územního plánu města Chomutov**
- **Návrhu změny č. 2. územního plánu Chomutov**

údaje podle katastru nemovitostí dokládající dotčená práva - číslo parcely: 2663/1

číslo listu vlastnictví a název katastrálního podle katastru nemovitostí: LV 6332; Chomutov II

vymezení území dotčeného námitkou (může být v samostatné grafické příloze): 2663/1

text námítky - jakým způsobem budu dotčen/a (lze pokračovat samostatnou přílohou):

Ve změně územního plánu není řešen nárůst hlukové zátěže v ulicích Fügnerova a Št. kapitána Kouby. Změnou územního plánu vzroste již tak vysoká hluková zátěž způsobená rychlostní silnicí č. 13, která bude s novým nádražím přímo v sousedství. Některé projíždějící vlaky již nyní způsobují vibrace podloží.

odůvodnění uplatněné námítky (lze pokračovat samostatnou přílohou):

Ve změně územního plánu č. 2 vyplývá, že část obytných domů v ulici Fügnerova a Št. Kpt. Kouby se nachází v okolí navrhovaného záměru, včetně našeho domu a bude zasažena dalším nadlimitním hlukem. V dokumentu „Vyhodnocení vlivu změny územního plánu na udržitelný rozvoj území“ není problém hlukové zátěže a vibrací z nádraží řešen. Dle hlukové mapy již nyní oblast současného nádraží překračuje hlukové limity. Oblast Fügnerovi ulice a Št.Kpt. Kouby je již zatížena nadlimitním hlukem ze silnice R13 dle hlukové mapy. Přesunutím nádraží vzniknou 2 zdroje nadlimitního hluku v jedné oblasti. Mezi domem a nádražím není žádná bariera, která by nadměrnou hlukovou zátěž z nového nádraží tlumila. Náš dům bude vzdálen pouze 200 m od zamýšleného nádraží a bude zasažen zdroji hluku jako je brzdění, houkání, hlášení z reproduktoru, hluk z vyhřívacích agregátů vagonů apod. Přesto nejsou investorem navrhovaná žádná protihluková opatření. Dále není řešeno přenášení vibrací v podloží. Požaduji proto, aby byl doplněn seznam protihlukových opatření, která zajistí dodržování platných hlukových limitů a opatření, která zabrání přenosu vibrací způsobené projíždějícím vlakem.

Návrh rozhodnutí o námitce č. 9:

Námitce se nevyhovuje.

Odůvodnění návrhu o námitce č. 9:

Požizovatel ve spolupráci s určeným zastupitelem vyhodnotil, že pozemky uvedené v došlých námitkách nejsou přímo dotčeny návrhem změny, jsou však součástí území dotčeného dle dokumentace SEA vlivem záměru na stavby na okolí. Proto jsou vyhodnoceny jako námitky.

Změna č. 2 a obecně územní plán neřeší podrobnosti odpovídající dalším povolovacím procesům, řeší územní rozvoj z hlediska urbanistického, ve vztahu ke koncepci dopravy, sídelní zeleně a ochrany kvalitního bydlení a využitelnosti navazujícího území. Pro posouzení vlivu na životní prostředí a kvalitu bydlení je zpracována dokumentace SEA, která stanoví požadavky na řešení jak v územním plánu, tak v dalších fázích přípravy záměru. SEA v rámci projednání návrhu změny č. 2 územního plánu nestanovila žádné požadavky, ty jsou stanoveny až pro další fáze přípravy. Pro území plánovaného přesunu nádraží a navazujícího území je navrženo pořízení územní studie, která navrhne řešení daného území tak, aby plocha byla vhodně využita a vyhovovala urbanistické a dopravní koncepci města včetně ochranné zeleně. Správa železnic jako podklad pro vlastní rozhodování a pro jednání s městem a pořízení změny územního plánu zajistila zpracování studie řešení optimalizace trati spojené s přesunem nádraží. V současné době se čeká na rozhodnutí o zařazení této stavby do realizace. Pokud bude stavba zařazena, její realizace je předpokládána do konce roku 2028. Nejdříve je však nutné zajistit projekt k územnímu řízení, který bude důkladněji podroben posouzení vlivu na životní prostředí, jeho součástí bude hluková a rozptylová studie. Výsledky těchto studií budou zpracovány do projektu k územnímu řízení. V rámci posouzení vlivu na životní prostředí na tuto stavbu může každý vznést připomínky k předložené dokumentaci. Následně v rámci územního řízení je nutné jednat se stavebním úřadem a vznášet případné připomínky a námitky k předložené dokumentaci k územnímu řízení. Vznesené námitky ve fázi pořizování změny územního plánu proto nelze akceptovat, jelikož se týkají takových podrobností, které je nutné řešit v rámci projektu k územnímu řízení.

Ve stávajícím stádiu projektu je ke vzneseným námitkám možné říci toto:

Problematika hluku:

Ulice Fügnerova

V rámci stavby dochází k odsunu kolejí, který bude v ulici Fügnerova 10m vůči stávající ose koleje. Zvětší se tak odstup z 93m na 103m od nejbližší části kolejí v hlavní trati.

V místě ulice Fügnerova nedochází k žádným změnám z pohledu využití kolejí, které v tomto místě ve stávajícím stavu tvoří železniční zhlaví a v novém stavu bude zde kolejí tvořeno také zhlavím. Výraznou změnou a skutečností je zřízení nového železničního svršku, který bude proveden ve formě současných vzorových listů. Nový železniční svršek bude s pružným provedením a bude výrazně větších poloměrů než v současném stavu. Toto technické řešení bude vést k výraznému snížení hluku od jednotlivých železničních vozidel a nedojde k překročení původní hlukové zátěže.

Št.kpt.Kouby

V rámci stavby dochází k odsunu kolejí, které bude od ulice Št.kpt.Kouby posunuto o 48m dále vůči stávající ose koleje. Zvětší se tak odstup z 56m na 104m od nejbližší části kolejí v hlavní trati.

V úrovni ulice Št.kpt.Kouby dochází ke zřízení nástupištních hran, které budou svým provedením zajišťovat částečné odhlučnění v místě vzniku hluku (jedná se o nástupištní hrany s výškou 550mm nad TK, které budou defacto uzavírat místo vzniku hluku).

Opět výraznou změnou a skutečností je zřízení nového železničního svršku, který bude proveden ve formě současných vzorových listů. Nový železniční svršek bude s pružným provedením a bude výrazně větších poloměrů než v současném stavu. Toto technické řešení bude vést k výraznému snížení hluku od jednotlivých železničních vozidel a nedojde k překročení původní hlukové zátěže.

Trat' Vejprty

Stávající trat' ve směru Vejprty bude zahlobena a bude podjíždět komunikaci I/13 mimoúrovňově, takže hluk z této trati bude výrazně eliminován.

V rámci stavby budou sledovány veškeré možné negativní dopady na okolí. V rámci staveb je vždy brán výrazný zřetel na zajištění souznění infrastruktury s obytnou zástavbou. Proto nedoporučujeme budovat dodatečné protihluková opatření jako protihlukové stěny či valy, které způsobí odrazení hluku od silnice I/13 zpět do obytné zástavby. Vzhledem ke konfiguraci zástavby a polohy dalších dopravních infrastruktur, lze doporučit realizaci stromových bariér v maximálním rozsahu, které dokáží snížit odraz zvuku od pevných překážek, a tak snížit hluk vznikající i na silnici I/13. Z pochůzek provedených na místě je dle generálního projektanta stavby výrazný problém z toho, že při průjezdu vlaku, či jeho zastavení u vjezdového návěstidla dochází k odrazu zvuku od silnice I/13 a jeho vrácení zpět ve směru obytné zástavby. Odsunutím trasy koleje toto bude výrazně eliminováno, ale neměly by vznikat jiné pevné překážky, a proto lze doporučit výsadbu stromů, jejichž výška bude vyšší než silniční vozidlo pro dosažení optimálního pohlcování zvuku z I/13. Tím bude řešen hluk a prašnost obecně a vytvoří se tak optimální využití pozemků, které mohou sloužit pro eliminaci negativních vlivů.

Vibrace

Vibrace, které by se přenášely na obytnou zástavbu se zcela vylučují, a to jak s ohledem na odsun kolejí, existenci stávajících silnic, tak výstavbě zcela nových náspů atd..

10. [REDAKCE]; čj. MMCH/175117/2021 ze dne 22.12.2021

Věc: Námitka vlastníka pozemků č. p. 2667 a 2656/6 v k. ú. Chomutov II, proti výstavbě a přeložce hlavního nádraží v Chomutově na Lipskou ulici

Tímto vznáším námitku proti přeložení hlavního nádraží směrem do centra na stávající pozemky prodejny Lidlu, autoprodejně a autoservisu AUTO NAGY, a prodejnou sypkých materiálů. Na posledním projednávání na radnici nám. 1. máje, jsme sdělili, že já jako vlastník pozemků č. p. 2656/6 a 2667 v k.ú. Chomutov II, a [REDAKCE], které jsou přímo dotčené touto plánovanou přeložkou hlavního nádraží do středu města musíme být účastníky stavebního řízení a územního řízení. Do dnešního dne s námi jako vlastníky dotčených pozemků nikdo nekomunikoval a ani nejednal.

Již v této době je celá naše ulice Št. kpt. Kouby postižená nadměrným hlukem přejíždějících osobních a nákladních aut přes tento uvedený přejezd silnice R7 z pravé strany a z levé strany přejezdem v Kadaňské ul.. Již několikrát majitelé uvedených nemovitostí v ul. Št. kpt. Kouby řešili nadměrnou hlučnost tohoto přejezdu a nebylo nic vyřešeno. Zamýšleným přeložením hlavního nádraží do středu města, se hrozně zhorší situace v této lokalitě v ul. Št. kpt. Kouby a v ul. Fügnerova, která je v těsné blízkosti. Z těchto důvodů se znehodnotí naše nemovitosti a i v blízkém okolí.

Na posledním jednání ohledně přeložky hlavního nádraží dotčených nemovitostí v ul. Št. kpt. Kouby nebylo vůbec prezentováno, jakým způsobem bude řešeno odhlučnění, prach, vibrace a případné poškození domů celkovou stavební činností touto přeložkou.

Ve změně územního plánu č. 2 je jasné, že obytné domy v ul. St. kpt. Kouby a v ul. Fügnerova, a rodinné domy v těsném okolí navrhované přeložky hlavního nádraží do centra města, budou nejvíce dotčeny právě tyto naše nemovitosti, které si všichni vylepšujeme. Již dnes podle hlukové mapy, je oblast hlavního nádraží a přejezd na silnici R 7, překračující hlukové limity, včetně hlášení příjezdů a odjezdů vlaků. Fügnerova ul. a ulice Št. kpt. Kouby je navíc ještě zatížena i hlukem z přejezdu na Kadaňské ulice. Touto přeložkou tratě podél stávající tratě, která nebude vybudovaná jako tunel, bude zase opět nadměrně hlučná a to nejvíce v ul. Št. kpt. Kouby, a to jak z tratě před domy, tak i z tratí u přeloženého hlavního nádraží. Zatím nebyla předložena žádná studie, ohledně této problematiky

hluknosti, a to z obou směrů a ze směru tratě na Vejprty. Mezi těmito stavbami dnes není žádná hluková stěna, a není nic, co bude bránit i polétavému prachu a hluku z vyhřívaných agregátů, vagonů, lokomotiv a podobně. Nejsou nikým navrhovaná žádná opatření proti hluku a prachu, které činnosti provozem hlavního nádraží bude vznikat. V neposlední řadě, vůbec nejsou řešeny případné vibrace, které budou mít velký vliv na stabilitu nemovitostí v této oblasti a hlučnost v těchto domech. Již dnes je slyšet přejíždějící vlaky směrem na Vejprty, a i vlaky, které se mění na jiný směr za hlavním nádražím.

Jakým způsobem bude řešeno odhlučnění a spad prachu, pokud se přeloží hlavní nádraží do středu města směrem do ulice Št. kpt. Kouby a Fügnerova?

Jakým způsobem se bude řešit zvýšení hluku, a jeho odstranění v domech?

Kdo bude hradit případné poškození domů, prasklin a podobně????

Jakým způsobem bude zajištěno parkování v ul. Št. kpt. Kouby na pozemcích určené k parkování?

Tímto důrazně žádám, abych byla přímým účastníkem územního a následně i stavebního řízení ve věci přeložky hlavního nádraží.

Návrh rozhodnutí o námitce č. 10:

Námitce se nevyhovuje.

Odůvodnění návrhu o námitce č. 10:

Pořizovatel ve spolupráci s určeným zastupitelem vyhodnotil, že pozemky uvedené v došlých námitkách nejsou přímo dotčeny návrhem změny, jsou však součástí území dotčeného dle dokumentace SEA vlivem záměru na stavby na okolí. Proto jsou vyhodnoceny jako námitky.

Změna územního plánu neřeší podrobnosti, které náleží dalším procesům povolení stavby. Statutární město nebude zpracovávat pasport stavby, neboť toto není předmětem procesu pořízení změny územního plánu.

Pozemky stávajících uhelných skladů se nacházejí v ploše rezervy R 23 pro plochy drážní. Jedná se o území pro plánované narovnání železniční tratě spojenou s přesunem železniční stanice Chomutov Zásady územního rozvoje Ústeckého kraje ve znění 1. aktualizace, 3. aktualizace a 2. aktualizace s účinností ode dne 20. 5. 2017, 17. 2. 2019 a 6. 8. 2020 (dále jen „aZÚR“) v souvislosti s rozvojovou oblastí nadmístního významu NOB5 a rozvojovou osou OS7 republikového významu vymezují mimo jiné koridor optimalizace železniční trati č. 130 a 140, který je veden jako veřejně prospěšná stavba „i“ pro optimalizaci této tratě o šířce koridoru 250 m. Platný územní plán a navrhovaná změna č. 2 územního plánu respektuje nadřazenou územně plánovací dokumentaci. Územní plán změnou č. 2 koridor dále upřesňuje a vymezuje plochu pro plochy drážní v souvislosti s narovnáním železniční tratě a přesunem nádraží. Pro předmětné území byla vymezena rezerva pro přesun nádraží již v Územním plánu sídelního útvaru Chomutov Jirkov, který nabyl účinnosti v roce 1996. Omezení rozvoje v souvislosti s plánovaným přesunem nádraží zde trvá již od roku 1996 a v současné době je velmi aktuální.

Správa železnic jako podklad pro vlastní rozhodování a pro jednání s městem a pořízením změny územního plánu zajistila zpracování studie řešení optimalizace trati spojené s přesunem nádraží. V současné době se čeká na rozhodnutí o zařazení této stavby do realizace. Pokud bude stavba zařazena, její realizace je předpokládána do konce roku 2028. Nejdříve je však nutné zajistit projekt k územnímu řízení, který bude důkladněji podroben posouzení vlivu na životní prostředí, jeho součástí bude hluková a rozptylová studie. Výsledky těchto studií budou zpracovány do projektu k územnímu řízení. V rámci posouzení vlivu na životní prostředí na tuto stavbu může každý vznést připomínky k předložené dokumentaci. Následně v rámci územního řízení je nutné jednat se stavebním úřadem a vznášet případné připomínky a námitky k předložené dokumentaci k územnímu řízení. Vznesené námitky ve fázi pořizování změny územního plánu proto nelze akceptovat, jelikož se týkají takových

podrobností, které je nutné řešit v rámci projektu k územnímu řízení a ve spolupráci s investorem stavby.

Je nutno upozornit, že projekt přesunu nádraží a optimalizace železniční trati je stále v záměru projektu a nedošlo k žádnému dalšímu posunu k zahájení územního řízení, či stavebnímu řízení. Pořizovatel k záměru na základě projednání došlých námitek s generálním projektantem stavby (dále GP) sděluje toto:

Stavba mění polohu ŽST, ale pozitivním směrem, tedy ji odsouvá od stávající obytné výstavby a kde je ve stávajícím stavu jako trať do Vejprt, tak stavbu zahlubuje.

Hluk

V rámci stavby se předpokládá, že dojde ke snížení intenzity hluku vůči stávajícímu železničnímu provozu. Ten bude snížen jak formou provedení železničního svršku, tak technickým řešením, kdy například na všech mostních objektech dojde ke zřízení průběžného štěrkového lože, takže i hluk na mostních objektech bude obdobný jako na novém železničním svršku. Zároveň dochází k navýšení poloměru jednotlivých oblouků, čímž bude zajištěn klidný chod jednotlivých vozů a sníží se i rozsah hluku vzniklý stlačováním vozů, tak najížděním okolků na vnější poloměry těchto oblouků. Stavba však nijak nereguluje hluk ze stávající I/13, který bude vždy mnohem významnější než hluk železniční.

Vibrace

Vibrace, které by se přenášely na obytnou zástavbu se zcela vylučují, a to jak s ohledem na odsun kolejí, existenci stávajících silnic, tak výstavbě zcela nových náspů atd..

Doporučení GP

V rámci stavby budou sledovány veškeré možné negativní dopady na okolí. V rámci staveb je vždy brán výrazný zřetel na zajištění souznění infrastruktury s obytnou zástavbou. Proto nedoporučujeme budovat dodatečné protihluková opatření jako protihlukové stěny či valy, které způsobí odrazení hluku od silnice I/13 zpět do obytné zástavby. Vzhledem ke konfiguraci zástavby a polohy dalších dopravních infrastruktur, lze doporučit realizaci stromových bariér v maximálním rozsahu, které dokáží snížit odraz zvuku od pevných překážek, a tak snížit hluk vznikající i na silnici I/13. Z pochůzek provedených na místě je dle GP výrazný problém z toho, že při průjezdu vlaku, či jeho zastavení u vjezdového návěstidla dochází k odrazu zvuku od silnice I/13 a jeho vrácení zpět ve směru obytné zástavby. Odsunutím toto bude výrazně eliminováno, ale neměly by vznikat jiné pevné překážky, a proto lze doporučit výsadbu stromů, jejichž výška bude vyšší než silniční vozidlo pro dosažení optimálního pohlcování zvuku z I/13. Tím bude řešen hluk a prašnost obecně a vytvoří se tak optimální využití pozemků, které mohou sloužit pro eliminaci negativních vlivů.

K jednotlivým dotazům v rámci podané námítky pořizovatel sděluje:

Ad.1 – hluk bude řešen dle hlukové studie v rámci zpracování posouzení vlivu na životní prostředí (EIA) pro územního řízení, která bude upřesněna v rámci podrobnějšího zpracování projektové dokumentace pro územní a stavební řízení. V současné době předběžná studie proveditelnosti a s ní spojená studie hluku vyhovuje a nevyžaduje dalších opatření.

Ad.2 – U objektů jako 2667 atd. se nyní nepředpokládá žádné opatření. V dalších stupních řízení ale bude zpřesňována hluková studie a dle ní budou prováděny dodatečné úpravy. Jak je napsáno výše, hlavní trať bude oddělena tratí vedenou v zářezu a přenos jakýchkoliv vibrací se nepředpokládá, a to ani za silnici I/13.

Ad.3 – pokud stavba způsobí jakékoliv škody, budou v rámci stavby napraveny. V rámci daného území však lze konstatovat, že stavba je dostatečně vzdálená od obytné výstavby. Jako příklad současného stavitelství a minimalizaci dopadů na občany lze brát například rekonstrukci Negrelliho viaduktu při kterém nebyl poškozen žádný objekt, ačkoliv jsou vzdáleny jednotky metrů.

Ad.4 – konkrétní řešení parkování v ulici Štb. Kpt. Kouby není předmětem návrhu změny č.2 územního plánu Chomutov a nyní se nepředpokládá žádné opatření. V dalších stupních řízení ale bude záměr stavby zpřesňován a dle toho budou prováděny dodatečné úpravy, které nelze v této fázi předjímat.

Ad. 5 – Za účastníka územního a stavebního řízení je možné se přihlásit až v rámci územního řízení na stavebním úřadě, který bude stavbu povolovat. V průběhu projednávání změny územního plánu to není možné.

11. [REDAKCE]

[REDAKCE]; čj. MMCH/175612/2021 ze dne 22.12.2021

Věc: Námitka vlastníka nemovitosti a pozemků č. p. 2677. 2678 a 2710/2 v k. ú. Chomutov, proti výstavbě a přeložce hlavního nádraží v Chomutově směrem na Lipskou ulici

Tímto vznášíme námitku proti přeložení a výstavbě hlavního nádraží směrem do centra na stávající pozemky v prostoru prodejny sypaných materiálů, autoprodeje AUTO NAGY a prodejny LIDL.

Vzhledem k bezprostřední blízkosti čtyřproudově komunikace - silnice 1/13 a železniční trati č. 137 Chomutov - Vejprty jsme jako vlastníci daných nemovitostí již tak zatíženi nadměrným hlukem, prachem a vibracemi. Již při pořízení dotčené nemovitosti v roce 2018 jsme žádali Ředitelství silnic a dálnic ČR - Správu Chomutov a Správu železnic. Oblastní ředitelství Ústí nad Labem o provedení měření hluku, prachu a vibrací. Tyto organizace nic neřešili, s tím, že si to máme přes hygienickou stanici zajistit na vlastní náklady sami. Toto jednání považujeme za nekorektní, zvláště k novým okolnostem při výstavbě nového nádraží.

Ve změně územního plánu č. 2 je jasné, že jako vlastníci domu v ulici Št. Kpt. Kouby v těsné blízkosti stávajících komunikací a novým přeložením hlavního nádraží budeme zatěžováni ještě vyšší hlučností, způsobené provozem vlaků. Na stávajících komunikacích není doposud instalována žádná protihluková stěna. Nemáme k dispozici ani studii, ve které by byla řešena problematika zabránění zvýšené hlučnosti a prašnosti v dané lokalitě. Nejsou ani řešeny vibrace způsobené výstavbou a následným provozem železničního nádraží. Tyto budou mít největší vliv na stabilitu naší nemovitosti, a pochopitelnou hlučnost v domě.

Zajímají nás odpovědi na následující otázky;

1. Jakým způsobem bude řešeno odhlučnění a prašnost při realizaci přeložky hlavního nádraží směrem k ulici Št. Kpt. Kouby.
2. Jak bude řešena zvýšená hlučnost a vibrace v našem domě.
3. Jakým způsobem budou odškodněny případné škody, praskliny apod. na domě.

V této souvislosti Vás předem žádáme o vypracování pasportu stavby naší nemovitosti, pro případné jednání ohledně škod.

Zároveň důrazně žádáme, abychom byli přímými účastníky územního a následné i stavebního řízení ve věci přeložky hlavního nádraží Chomutov.

Návrh rozhodnutí o námitce č. 11:

Námitce se nevyhovuje.

Odůvodnění návrhu o námitce č. 11:

Pořizovatel ve spolupráci s určeným zastupitelem vyhodnotil, že pozemky uvedené v došlých námitkách nejsou přímo dotčené návrhem změny, jsou však součástí území dotčeného dle dokumentace SEA vlivem záměru na stavby na okolí. Proto jsou vyhodnoceny jako námitky.

Změna územního plánu neřeší podrobnosti, které náleží dalším procesům povolení stavby. Statutární město nebude zpracovávat pasport stavby, neboť toto není předmětem procesu pořízení změny

územního plánu.

Pozemky stávajících uhelných skladů se nacházejí v ploše rezervy R 23 pro plochy drážní. Jedná se o území pro plánované narovnání železniční tratě spojenou s přesunem železniční stanice Chomutov. Zásady územního rozvoje Ústeckého kraje ve znění 1. aktualizace, 3. aktualizace a 2. aktualizace s účinností ode dne 20. 5. 2017, 17. 2. 2019 a 6. 8. 2020 (dále jen „aZÚR“) v souvislosti s rozvojovou oblastí nadmístního významu NOB5 a rozvojovou osou OS7 republikového významu vymezují mimo jiné koridor optimalizace železniční trati č. 130 a 140, který je veden jako veřejně prospěšná stavba „i“ pro optimalizaci této tratě o šířce koridoru 250 m. Platný územní plán a navrhovaná změna č. 2 územního plánu respektuje nadřazenou územně plánovací dokumentaci. Územní plán změnou č. 2 koridor dále upřesňuje a vymezuje plochu pro plochy drážní v souvislosti s narovnáním železniční tratě a přesunem nádraží. Pro předmětné území byla vymezena rezerva pro přesun nádraží již v Územním plánu sídelního útvaru Chomutov Jirkov, který nabyl účinnosti v roce 1996. Omezení rozvoje v souvislosti s plánovaným přesunem nádraží zde trvá již od roku 1996 a v současné době je velmi aktuální.

Správa železnic jako podklad pro vlastní rozhodování a pro jednání s městem a pořízení změny územního plánu zajistila zpracování studie řešení optimalizace trati spojené s přesunem nádraží. V současné době se čeká na rozhodnutí o zařazení této stavby do realizace. Pokud bude stavba zařazena, její realizace je předpokládána do konce roku 2028. Nejdříve je však nutné zajistit projekt k územnímu řízení, který bude důkladněji podroben posouzení vlivu na životní prostředí, jeho součástí bude hluková a rozptylová studie. Výsledky těchto studií budou zpracovány do projektu k územnímu řízení. V rámci posouzení vlivu na životní prostředí na tuto stavbu může každý vznést připomínky k předložené dokumentaci. Následně v rámci územního řízení je nutné jednat se stavebním úřadem a vznášet případné připomínky a námítky k předložené dokumentaci k územnímu řízení. Vznesené námítky ve fázi pořizování změny územního plánu proto nelze akceptovat, jelikož se týkají takových podrobností, které je nutné řešit v rámci projektu k územnímu řízení a ve spolupráci s investorem stavby.

Ve stávajícím stádiu projektu je ke vzneseným námítkám možné říci toto:

Problematika hluku:

Ulice Fügnerova

V rámci stavby dochází k odsunu kolejí, který bude v ulici Fügnerova 10m vůči stávající ose koleje. Zvětší se tak odstup z 93m na 103m od nejbližší části kolejí v hlavní trati.

V místě ulice Fügnerova nedochází k žádným změnám z pohledu využití kolejí, které v tomto místě ve stávajícím stavu tvoří železniční zhlaví a v novém stavu bude zde kolejí tvořeno také zhlavím. Výraznou změnou a skutečností je zřízení nového železničního svršku, který bude proveden ve formě současných vzorových listů. Nový železniční svršek bude s pružným provedením a bude výrazně větších poloměrů než v současném stavu. Toto technické řešení bude vést k výraznému snížení hluku od jednotlivých železničních vozidel a nedojde k překročení původní hlukové zátěže.

Št.kpt.Kouby

V rámci stavby dochází k odsunu kolejí, které bude od ulice Št.kpt.Kouby posunuto o 48m vůči stávající ose koleje. Zvětší se tak odstup z 56m na 104m od nejbližší části kolejí v hlavní trati.

V úrovni ulice Št.kpt.Kouby dochází ke zřízení nástupištních hran, které budou svým provedením zajišťovat částečné odhlučnění v místě vzniku hluku (jedná se nástupištní hrany s výškou 550mm nad TK, které budou defacto uzavírat místo vzniku hluku.

Opět výraznou změnou a skutečností je zřízení nového železničního svršku, který bude proveden ve formě současných vzorových listů. Nový železniční svršek bude s pružným provedením a bude výrazně větších poloměrů než v současném stavu. Toto technické řešení bude vést k výraznému snížení hluku od jednotlivých železničních vozidel a nedojde k překročení původní hlukové zátěže.

Trať Vejprty

Stávající trať ve směru Vejprty bude zahlobena a bude podjíždět komunikaci I/13 mimoúrovňově, takže hluk z této trati bude výrazně eliminován.

Doporučení GP

V rámci stavby budou sledovány veškeré možné negativní dopady na okolí. V rámci staveb je vždy brán výrazný zřetel na zajištění souznění infrastruktury s obytnou zástavbou. Proto nedoporučujeme budovat dodatečné protihluková opatření jako protihlukové stěny či valy, které způsobí odrazení hluku od silnice I/13 zpět do obytné zástavby. Vzhledem ke konfiguraci zástavby a polohy dalších dopravních infrastruktur, lze doporučit realizaci stromových bariér v maximálním rozsahu, které dokáží snížit odraz zvuku od pevných překážek a tak snížit hluk vznikající i na silnici I/13. Z pochůzek provedených na místě je dle generálního projektanta stavby výrazný problém z toho, že při průjezdu vlaku, či jeho zastavení u vjezdového návěstidla dochází k odrazu zvuku od silnice I/13 a jeho vrácení zpět ve směru obytné zástavby. Odsunutím toto bude výrazně eliminováno, ale neměly by vznikat jiné pevné překážky, a proto lze doporučit výsadbu stromů, jejichž výška bude vyšší než silniční vozidlo pro dosažení optimálního pohlcování zvuku z I/13. Tím bude řešen hluk a prašnost obecně a vytvoří se tak optimální využití pozemků, které mohou sloužit pro eliminaci negativních vlivů.

K jednotlivým dotazům v rámci podané námítky pořizovatel sděluje:

Ad.1 – hluk bude řešen dle hlukové studie v rámci zpracování posouzení vlivu na životní prostředí (EIA) pro územní řízení, která bude upřesněna v rámci podrobnějšího zpracování projektové dokumentace pro územní a stavební řízení. V současné době předběžná studie proveditelnosti a s ní spojená studie hluku vyhovuje a nevyžaduje dalších opatření .

Ad.2 – parcelní číslo 2710/2, Chomutov II je vedeno jako manipulační plocha. Pro ni nebudou prováděna žádná opatření. U ostatních objektů jako 2677 atd. se nyní nepředpokládá žádné opatření. V dalších stupních řízení ale bude zpřesňována hluková studie a dle ní budou prováděny dodatečné úpravy. Jak je napsáno výše, hlavní trať bude oddělena tratí vedenou v zářezu a přenos jakýchkoliv vibrací se nepředpokládá, a to ani za silnici I/13.

Ad.3 – pokud stavba způsobí jakékoliv škody, budou v rámci stavby napraveny. V rámci daného území však lze konstatovat, že stavba je dostatečně vzdálená od obytné výstavby. Jako příklad současného stavitelství a minimalizaci dopadů na občany lze brát například rekonstrukci Negrelliho viaduktu při kterém nebyl poškozen žádný objekt, ačkoliv jsou vzdáleny jednotky metrů.

Požizování pasportu stavby není součástí projednávání změny územního plánu . Za účastníka územního a stavebního řízení je možné se přihlásit až v rámci územního řízení na stavebním úřadě, který bude stavbu povolovat. V průběhu projednávání změny územního plánu to není možné.

12. [REDAKCE]; čj. MMCH/175613/2021 ze dne 22.12.2021

Věc: Námítka vlastníka pozemků a staveb proti

- **Návrhu územního plánu města Chomutov**
- **Návrhu změny č. 2. územního plánu Chomutov**

údaje podle katastru nemovitostí dokládající dotčená práva - číslo parcely: 2676

číslo listu vlastnictví a název katastrálního podle katastru nemovitostí: LV 1841; Chomutov II

vymezení území dotčeného námítkou (může být v samostatné grafické příloze): 2676

text námítky - jakým způsobem budu dotčen/a (lze pokračovat samostatnou přílohou):

Ve změně územního plánu není řešen nárůst hlukové zátěže v ulicích Fügnerova a Št. kapitána Kouby. Změnou územního plánu vzroste již tak vysoká hluková zátěž způsobená rychlostní silnicí č. 13, která bude s novým nádražím přímo v sousedství. Některé projíždějící vlaky již nyní způsobují vibrace podloží.

odůvodnění uplatněné námítky (lze pokračovat samostatnou přílohou):

Ve změně územního plánu č. 2 vyplývá, že část obytných domů v ulici Fügnerova a Št. Kpt. Kouby se nachází v okolí navrhovaného záměru, včetně našeho domu a bude zasažena dalším nadlimitním hlukem. V dokumentu „Vyhodnocení vlivu změny územního plánu na udržitelný rozvoj území“ není problém hlukové zátěže a vibrací z nádraží řešen. Dle hlukové mapy již nyní oblast současného nádraží

překračuje hlukové limity. Oblast Fugnerovi ulice a Št.Kpt. Kouby je již zatížena nadlimitním hlukem ze silnice R13 dle hlukové mapy. Přesunutím nádraží vzniknou 2 zdroje nadlimitního hluku v jedné oblasti. Mezi domem a nádražím není žádná bariera, která by nadměrnou hlukovou zátěž z nového nádraží tlumila. Náš dům bude vzdálen pouze 200 m od zamýšleného nádraží a bude zasažen zdroji hluku jako je brzdění, houkání, hlášení z reproduktoru, hluk z vyhřívacích agregátů vagonů apod. Přesto nejsou investorem navrhovaná žádná protihluková opatření. Dále není řešeno přenášení vibrací v podloží. Požadují proto, aby byl doplněn seznam protihlukových opatření, která zajistí dodržování platných hlukových limitů a opatření, která zabrání přenosu vibrací způsobené projíždějícím vlakem.

Návrh rozhodnutí o námitce č. 12:

Námitce se nevyhovuje.

Odůvodnění návrhu o námitce č. 12:

Požizovatel ve spolupráci s určeným zastupitelem vyhodnotil, že pozemky uvedené v došlých námitkách nejsou přímo dotčeny návrhem změny, jsou však součástí území dotčeného dle dokumentace SEA vlivem záměru na stavbu na okolí. Proto jsou vyhodnoceny jako námitky.

Změna č. 2 a obecně územní plán neřeší podrobnosti odpovídající dalším povolovacím procesům, řeší územní rozvoj z hlediska urbanistického, ve vztahu ke koncepci dopravy, sídelní zeleně a ochrany kvalitního bydlení a využitelnosti navazujícího území. Pro posouzení vlivu na životní prostředí a kvalitu bydlení je zpracována dokumentace SEA, která stanoví požadavky na řešení jak v územním plánu, tak v dalších fázích přípravy záměru. SEA v rámci projednání návrhu změny č. 2 územního plánu nestanovila žádné požadavky, ty jsou stanoveny až pro další fáze přípravy. Pro území plánovaného přesunu nádraží a navazujícího území je navrženo pořízení územní studie, která navrhne řešení daného území tak, aby plocha byla vhodně využita a vyhovovala urbanistické a dopravní koncepci města včetně ochranné zeleně. Správa železnic jako podklad pro vlastní rozhodování a pro jednání s městem a pořízením změny územního plánu zajistila zpracování studie řešení optimalizace trati spojené s přesunem nádraží. V současné době se čeká na rozhodnutí o zařazení této stavby do realizace. Pokud bude stavba zařazena, její realizace je předpokládána do konce roku 2028. Nejdříve je však nutné zajistit projekt k územnímu řízení, který bude důkladněji podroben posouzení vlivu na životní prostředí, jeho součástí bude hluková a rozptylová studie. Výsledky těchto studií budou zpracovány do projektu k územnímu řízení. V rámci posouzení vlivu na životní prostředí na tuto stavbu může každý vznést připomínky k předložené dokumentaci. Následně v rámci územního řízení je nutné jednat se stavebním úřadem a vznášet případné připomínky a námitky k předložené dokumentaci k územnímu řízení. Vznesené námitky ve fázi pořizování změny územního plánu proto nelze akceptovat, jelikož se týkají takových podrobností, které je nutné řešit v rámci projektu k územnímu řízení.

Ve stávajícím stádiu projektu je ke vzneseným námitkám možné říci toto:

Problematika hluku:

Ulice Fügnerova

V rámci stavby dochází k odsunu kolejí, který bude v ulici Fügnerova 10m vůči stávající ose koleje. Zvětší se tak odstup z 93m na 103m od nejbližší části kolejí v hlavní trati.

V místě ulice Fügnerova nedochází k žádným změnám z pohledu využití kolejí, které v tomto místě ve stávajícím stavu tvoří železniční zhlaví a v novém stavu bude zde kolejí tvořeno také zhlavím. Výraznou změnou a skutečností je zřízení nového železničního svršku, který bude proveden ve formě současných vzorových listů. Nový železniční svršek bude s pružným provedením a bude výrazně větších poloměrů než v současném stavu. Toto technické řešení bude vést k výraznému snížení hluku od jednotlivých železničních vozidel a nedojde k překročení původní hlukové zátěže.

Št.kpt.Kouby

V rámci stavby dochází k odsunu kolejiště, které bude od ulice Št.kpt.Kouby posunuto o 48m dále vůči stávající ose koleje. Zvětší se tak odstup z 56m na 104m od nejbližší části kolejiště v hlavní trati.

V úrovni ulice Št.kpt.Kouby dochází ke zřízení nástupištních hran, které budou svým provedením zajišťovat částečné odhlučnění v místě vzniku hluku (jedná se o nástupištní hrany s výškou 550mm nad TK, které budou defacto uzavírat místo vzniku hluku).

Opět výraznou změnou a skutečností je zřízení nového železničního svršku, který bude proveden ve formě současných vzorových listů. Nový železniční svršek bude s pružným provedením a bude výrazně větších poloměrů než v současném stavu. Toto technické řešení bude vést k výraznému snížení hluku od jednotlivých železničních vozidel a nedojde k překročení původní hlukové zátěže.

Trat' Vejprty

Stávající trať ve směru Vejprty bude zahlobena a bude podjíždět komunikaci I/13 mimoúrovňově, takže hluk z této trati bude výrazně eliminován.

V rámci stavby budou sledovány veškeré možné negativní dopady na okolí. V rámci staveb je vždy brán výrazný zřetel na zajištění souznění infrastruktury s obytnou zástavbou. Proto nedoporučujeme budovat dodatečné protihluková opatření jako protihlukové stěny či valy, které způsobí odrazení hluku od silnice I/13 zpět do obytné zástavby. Vzhledem ke konfiguraci zástavby a polohy dalších dopravních infrastruktur, lze doporučit realizaci stromových bariér v maximálním rozsahu, které dokáží snížit odraz zvuku od pevných překážek, a tak snížit hluk vznikající i na silnici I/13. Z pochůzek provedených na místě je dle generálního projektanta stavby výrazný problém z toho, že při průjezdu vlaku, či jeho zastavení u vjezdového návěstidla dochází k odrazu zvuku od silnice I/13 a jeho vrácení zpět ve směru obytné zástavby. Odsunutím trasy koleje toto bude výrazně eliminováno, ale neměly by vznikat jiné pevné překážky, a proto lze doporučit výsadbu stromů, jejichž výška bude vyšší než silniční vozidlo pro dosažení optimálního pohlcování zvuku z I/13. Tím bude řešen hluk a prašnost obecně a vytvoří se tak optimální využití pozemků, které mohou sloužit pro eliminaci negativních vlivů.

Vibrace

Vibrace, které by se přenášely na obytnou zástavbu se zcela vylučují, a to jak s ohledem na odsun kolejí, existenci stávajících silnic, tak výstavbě zcela nových náspů atd..

13. [REDACTED]; čj.

MMCH/176487/2021 ze dne 27.12.2021

Věc: Námitka vlastníka pozemků a staveb proti

- **Návrhu územního plánu města Chomutov**
- **Návrhu změny č. 2. územního plánu Chomutov**

údaje podle katastru nemovitostí dokládající dotčená práva - číslo parcely: 2671

číslo listu vlastnictví a název katastrálního podle katastru nemovitostí: LV 734; Chomutov II

vymezení území dotčeného námitkou (může být v samostatné grafické příloze): 2671

text námítky - jakým způsobem budu dotčen/a (lze pokračovat samostatnou přílohou):

Ve změně územního plánu není řešen nárůst hlukové zátěže v ulicích Fügnerova a Št. kapitána Kouby. Změnou územního plánu vzroste již tak vysoká hluková zátěž způsobená rychlostní silnicí č. 13, která bude s novým nádražím přímo v sousedství. Některé projíždějící vlaky již nyní způsobují vibrace podloží.

odůvodnění uplatněné námítky (lze pokračovat samostatnou přílohou):

Ve změně územního plánu č. 2 vyplývá, že část obytných domů v ulici Fügnerova a Št. Kpt. Kouby se nachází v okolí navrhovaného záměru, včetně našeho domu a bude zasažena dalším nadlimitním hlukem. V dokumentu „Vyhodnocení vlivu změny územního plánu na udržitelný rozvoj území“ není problém hlukové zátěže a vibrací z nádraží řešen. Dle hlukové mapy již nyní oblast současného nádraží překračuje hlukové limity. Oblast Fügnerovi ulice a Št.Kpt. Kouby je již zatížena nadlimitním hlukem ze

silnice R13 dle hlukové mapy. Přesunutím nádraží vzniknou 2 zdroje nadlimitního hluku v jedné oblasti. Mezi domem a nádražím není žádná bariera, která by nadměrnou hlukovou zátěží z nového nádraží tlumila. Náš dům bude vzdálen pouze 200 m od zamýšleného nádraží a bude zasažen zdroji hluku jako je brzdění, houkání, hlášení z reproduktoru, hluk z vyhřívacích agregátů vagonů apod. Přesto nejsou investorem navrhovaná žádná protihluková opatření. Dále není řešeno přenášení vibrací v podloží. Požaduji proto, aby byl doplněn seznam protihlukových opatření, která zajistí dodržování platných hlukových limitů a opatření, která zabrání přenosu vibrací způsobené projíždějícím vlakem.

Návrh rozhodnutí o námitce č. 13:

Námitce se nevyhovuje.

Odůvodnění návrhu o námitce č. 13:

Odůvodnění:

Námitka byla podána po zákonném termínu, který byl do 22.12.2022, ale i přes tuto skutečnost, pořizovatel námitku vyhodnotil.

Pořizovatel ve spolupráci s určeným zastupitelem vyhodnotil, že pozemky uvedené v došlých námitkách nejsou přímo dotčeny návrhem změny, jsou však součástí území dotčeného dle dokumentace SEA vlivem záměru na stavbu na okolí. Proto jsou vyhodnoceny jako námitky.

Změna č. 2 a obecně územní plán neřeší podrobnosti odpovídající dalším povolovacím procesům, řeší územní rozvoj z hlediska urbanistického, ve vztahu ke koncepci dopravy, sídelní zeleně a ochrany kvalitního bydlení a využitelnosti navazujícího území. Pro posouzení vlivu na životní prostředí a kvalitu bydlení je zpracována dokumentace SEA, která stanoví požadavky na řešení jak v územním plánu, tak v dalších fázích přípravy záměru. SEA v rámci projednání návrhu změny č. 2 územního plánu nestanovila žádné požadavky, ty jsou stanoveny až pro další fáze přípravy. Pro území plánovaného přesunu nádraží a navazujícího území je navrženo pořízení územní studie, která navrhne řešení daného území tak, aby plocha byla vhodně využita a vyhovovala urbanistické a dopravní koncepci města včetně ochranné zeleně. Správa železnic jako podklad pro vlastní rozhodování a pro jednání s městem a pořízením změny územního plánu zajistila zpracování studie řešení optimalizace trati spojené s přesunem nádraží. V současné době se čeká na rozhodnutí o zařazení této stavby do realizace. Pokud bude stavba zařazena, její realizace je předpokládána do konce roku 2028. Nejdříve je však nutné zajistit projekt k územnímu řízení, který bude důkladněji podroben posouzení vlivu na životní prostředí, jeho součástí bude hluková a rozptylová studie. Výsledky těchto studií budou zpracovány do projektu k územnímu řízení. V rámci posouzení vlivu na životní prostředí na tuto stavbu může každý vznést připomínky k předložené dokumentaci. Následně v rámci územního řízení je nutné jednat se stavebním úřadem a vznášet případné připomínky a námitky k předložené dokumentaci k územnímu řízení. Vznesené námitky ve fázi pořizování změny územního plánu proto nelze akceptovat, jelikož se týkají takových podrobností, které je nutné řešit v rámci projektu k územnímu řízení.

Ve stávajícím stádiu projektu je ke vzneseným námitkám možné říci toto:

Problematika hluku:

Ulice Fügnerova

V rámci stavby dochází k odsunu kolejí, který bude v ulici Fügnerova 10m vůči stávající ose koleje. Zvětší se tak odstup z 93m na 103m od nejbližší části kolejí v hlavní trati.

V místě ulice Fügnerova nedochází k žádným změnám z pohledu využití kolejí, které v tomto místě ve stávajícím stavu tvoří železniční zhlaví a v novém stavu bude zde kolejí tvořeno také zhlavím. Výraznou změnou a skutečností je zřízení nového železničního svršku, který bude proveden ve formě současných vzorových listů. Nový železniční svršek bude s pružným provedením a bude výrazně větších poloměrů než v současném stavu. Toto technické řešení bude vést k výraznému snížení hluku od jednotlivých železničních vozidel a nedojde k překročení původní hlukové zátěže.

Št.kpt.Kouby

V rámci stavby dochází k odsunu kolejiště, které bude od ulice Št.kpt.Kouby posunuto o 48m dále vůči stávající ose koleje. Zvětší se tak odstup z 56m na 104m od nejbližší části kolejiště v hlavní trati.

V úrovni ulice Št.kpt.Kouby dochází ke zřízení nástupištních hran, které budou svým provedením zajišťovat částečné odhlučnění v místě vzniku hluku (jedná se o nástupištní hrany s výškou 550mm nad TK, které budou defacto uzavírat místo vzniku hluku).

Opět výraznou změnou a skutečností je zřízení nového železničního svršku, který bude proveden ve formě současných vzorových listů. Nový železniční svršek bude s pružným provedením a bude výrazně větších poloměrů než v současném stavu. Toto technické řešení bude vést k výraznému snížení hluku od jednotlivých železničních vozidel a nedojde k překročení původní hlukové zátěže.

Trat' Vejprty

Stávající trať ve směru Vejprty bude zahlobena a bude podjíždět komunikaci I/13 mimoúrovňově, takže hluk z této trati bude výrazně eliminován.

V rámci stavby budou sledovány veškeré možné negativní dopady na okolí. V rámci staveb je vždy brán výrazný zřetel na zajištění souznění infrastruktury s obytnou zástavbou. Proto nedoporučujeme budovat dodatečné protihluková opatření jako protihlukové stěny či valy, které způsobí odrazení hluku od silnice I/13 zpět do obytné zástavby. Vzhledem ke konfiguraci zástavby a polohy dalších dopravních infrastruktur, lze doporučit realizaci stromových bariér v maximálním rozsahu, které dokáží snížit odraz zvuku od pevných překážek, a tak snížit hluk vznikající i na silnici I/13. Z pochůzek provedených na místě je dle generálního projektanta stavby výrazný problém z toho, že při průjezdu vlaku, či jeho zastavení u vjezdového návěstidla dochází k odrazu zvuku od silnice I/13 a jeho vrácení zpět ve směru obytné zástavby. Odsunutím trasy koleje toto bude výrazně eliminováno, ale neměly by vznikat jiné pevné překážky, a proto lze doporučit výsadbu stromů, jejichž výška bude vyšší než silniční vozidlo pro dosažení optimálního pohlcování zvuku z I/13. Tím bude řešen hluk a prašnost obecně a vytvoří se tak optimální využití pozemků, které mohou sloužit pro eliminaci negativních vlivů.

Vibrace

Vibrace, které by se přenášely na obytnou zástavbu se zcela vylučují, a to jak s ohledem na odsun kolejí, existenci stávajících silnic, tak výstavbě zcela nových náspů atd..

14. complexRE development1 s.r.o.; IČ 073 23 778 sídlem V Alejích 2759/16, 430 03 Chomutov; čj. MMCH/32517/2022 ze dne 14.3.2022

Věc: Žádost/podnět ke změně územního plánu č.2 města Chomutov

Tímto žádáme o změnu využití v územním plánu pro stavbu Kostelní č.p.2006 a pozemku p.č. 6 v obci Chomutov, k.ú. Chomutov II, ve vlastnictví naší společnosti complexRE development 1 s.r.o.

Navrhujeme/žádáme o nový způsob využití na : S0.2 plochy smíšeně obytně – městská

Návrh rozhodnutí o námitce č. 14:

Předmětný podnět je brán jako připomínka a předmětné připomínce se nevyhovuje.

Odůvodnění návrhu o námitce č. 14:

Předmětný podnět byl vyhodnocen jako připomínka, vzhledem ke skutečnosti, že předmětný pozemek p.č. 6 v k.ú. Chomutov II není dotčen návrhem řešení. Připomínka byla podána po zákonném termínu, který byl do 22.12.2022, ale i přes tuto skutečnost, pořizovatel připomínku vyhodnotil. Po přezkoumání výše uvedené připomínky rozhodl pořizovatel ve spolupráci s určeným zastupitelem, že připomínce na základě § 52 odst. 3 nevyhoví z důvodu uplatnění připomínky po termínu 22.12.2022 a že předmětem Návrhu změny č. 2 Územního plánu Chomutov není dotčen pozemek p.č. 6 v k.ú. Chomutov II.

15.

čj. MMCH/33089/2022 ze dne 15.3.2022

Věc: Námitka proti výstavbě a přeložce hlavního nádraží v Chomutově na Lipskou ulici

V písemné změně č. 2, Územního plánu pořizovanou zkráceným způsobem, včetně vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území SEA a NATURA ze dne 11. 11. 2021, tímto podávám tyto námitky, a to i včetně námitek ze dne 2. 12.2021, na kterou zatím nebylo odpovězeno.

Vyhodnocení vlivů na životní prostředí

1. Zásadně nesouhlasím s tabulkou výpočtových hodnot hluku ve stávajícím stavu 25 m od koleje, že v ochranném pásmu dráhy je 60/55 db pro den a noc a mimo ochranné pásmo 55/50, s tím že v tabulce je uveden stávající 70.4 den, 70,4 noc a výhled bude 70,1 a noc 68,9, tímto nejsou splněny zákonné hlukové limity,

2. Zásadně nesouhlasím se zněním ve vyjádření, že nejvíce bude zasažena lokalita č. 2, včetně ulic Fügnerova a Št. kp. Kouby, kde údajně nebyly splněny hlukové limity podle předběžných výsledků pro základní limity hluku. Dle hlukové mapy z roku 2017, i ulice Št. kpt. Kouby je značně zasažena hlukem. Pravděpodobně se vzala v úvahu hluková mapa z roku 2017, kdy se hluková mapa zpracovává jednou za pět let. Naše ulice je postižena hlukem hned 3x, a to jak provozem silniční dopravou z Kadaňské ulice do centra, tak rychlostní silnicí R 13 směrem na Karlovy Vary a Most a v těsné blízkosti i vlakové nádraží. V tomto období se již zpracovává nová hluková mapa, a v těchto dnech se připravují podklady v okolí ulic Št. kpt. Kouby a Lipská ulice.

3. Zásadně nesouhlasím, že z hlediska příspěvku hluku hlavně v ulici Bezručova a Škroupova bude nejvíce hluku. V ulici Št. kpt. Kouby a Fügnerova a navazující i ulici V Alejích, jsou už teď nejvíce poškozené hlukem a vibracemi od těžké nákladní dopravy a nákladními vlaky i na trati 137. Pokud bude údajně největší hluk v Bezručově ulici, je to nepochopitelné, protože nejbližší je ulice Št. kpt. Kouby a to je od zamýšlené přeložky nádraží vzdálená vzdušnou čarou cca 298 m, Bezručova ulice „Dechtochema,, je vzdálena vzdušnou čarou 385 m.

4. Zásadně nesouhlasím s tím, že v ulici Fügnerova a Št. kpt. Kouby bude pouze krátkodobý hluk pouze při realizaci záměru přeložky nádraží a zahroubení tratě č. 137 směrem na Vejprty. Tyto ulice budou nejvíce poškozeny hlukem, prachem a světelným smogem. V budoucnu bude hluk z nádraží zvýšený i o hlášení příjezdících a odjíždějících vlaků a další informace s tím spojené. Kdy tyto hlášené informace na nádraží zvyšují celkové hluk o několik procent. Za loňský rok se zvýšila doprava o 10 %, což se zase projeví i na výši hluku na komunikaci R 13 v těsné blízkosti uvedených ulic.

Příloha: Hluková mapa z roku 2017 ulice Fügnerova a Št. kpt. Kouby
Mapa ul. Št. kpt. Kouby a Bezručova ulice

Návrh rozhodnutí o námitce č. 15:

Námitce se nevyhovuje.

Odůvodnění návrhu o námitce č. 15:

Pořizovatel ve spolupráci s určeným zastupitelem vyhodnotil, že pozemky uvedené v došlých námitkách nejsou přímo dotčeny návrhem změny, jsou však součástí území dotčeného dle dokumentace SEA vlivem záměru na stavby na okolí. Proto jsou vyhodnoceny jako námitky.

Námitka byla podána po zákonném termínu, který byl do 22.12.2022, ale i přes tuto skutečnost, pořizovatel námitku vyhodnotil. Po přezkoumání výše uvedené námitky rozhodl pořizovatel, že námitce nevyhoví neboť z části neodpovídají skutečnostem uvedeným v dokumentaci SEA. Konkrétní řešení problematiky hluku bude podrobně navrženo hlavně v rámci dokumentace pro územní a stavební řízení a v rámci vlastní stavby včetně zkušebního provozu stavby.

V bodě č. 1 Z předmětné tabulky str. 42 „Vyhodnocení vlivu na životní prostředí“, která je rozporována

Tabulka 4 Porovnání vypočtených hodnot hluku ve stávajícím a výhledovém stavu 25 m od osy koleje

Výpočtový úsek	Stávající [dB]		Výhled [dB]		Rozdíl hodnot	
					Výhled - Stávající	
	den	noc	den	noc	den	noc
Kadaň-Prunéřov - Chomutov	69,0	68,6	69,8	68,3	0,8	-0,3
Droužkovice - Chomutov	60,8	57,4	57,0	57,3	-3,8	-0,1
Černovice u Ch. – Chomutov	49,9	52,2	49,1	51,9	-0,8	-0,3
Odb. Dolní Rybník - Chomutov	69,9	69,6	69,9	68,3	0	-1,3
Chomutov kolejistiště, vše	70,4	70,4	70,1	68,9	-0,3	-1,5

nevyplývá splnění zákonných hlukových limitů, v následujícím textu je jasně uvedeno, že „Z uvedených hodnot vyplynulo, že pro celý úsek od Kadaně – Prunéřova až po Odbočku Dolní Rybník nejsou splněny základní limity hluku v OPD. Limity za OPD jsou splněny až ve vzdálenostech 140 metrů a pro úsek v Chomutově až ve vzdálenosti 170 metrů – při uvažování plných rychlostí. Na úsecích Chomutov – Droužkovice a Chomutov – Černovice u Chomutova není nutné posuzovat objekty za OPD. Limity hluku na hranici OPD jsou splněny. V dalších stupních projektové dokumentace je nutné posoudit 3D modelem celou lokalitu kolem plánovaných úprav,“.

Na základě výše uvedeného předmětnou námitku v bodě 1. vedeme jak irelevantní, protože v rámci stavby se předpokládá, že dojde ke snížení intenzity hluku vůči stávajícímu železničnímu provozu. Ten bude snížen jak formou provedení železničního svršku, tak technickým řešením, kdy například na všech mostních objektech dojde ke zřízení průběžného štěrkového lože, takže i hluk na mostních objektech bude obdobný jako na novém železničním svršku. Zároveň dochází k navýšení poloměru jednotlivých oblouků, čímž bude zajištěn klidný chod jednotlivých vozů a sníží se i rozsah hluku vzniklý stlačováním vozů, tak najížděním okolků na vnější poloměry těchto oblouků. Stavba však nijak nereguluje hluk ze stávající I/13, který bude vždy mnohem významnější než hluk železniční. Předmětnou námitku v bodě č.1 tedy nelze řešit v rámci návrhu územního plánu ale až dalších stupních projektové přípravy stavby. Vibrace, které by se přenášely na obytnou zástavbu se nepředpokládají, a to jak s ohledem na odsun kolejí, existenci stávajících silnic, tak výstavbě zcela nových naspů.

V bodě č. 2 bereme předmětnou námitku taktéž jako bezpředmětnou z důvodu toho, že „Vyhodnocení vlivu na životní prostředí“ na str. 41 jasně uvádí, že do lokality č. 2 spadá ul. Št. kpt. Kouby.

„V rámci hlukového posouzení bylo rovněž orientačním výpočtem na základě modelu vytipováno několik z hlediska hlukové zátěže nejzatíženějších lokalit chráněné obytné zástavby, kde bude nezbytné při rekonstrukci železničního koridoru realizovat protihluková opatření, především stěny. Jedná se o celkem 3 následující lokality podél trati:

Lokalita č. 2 ...zejména pak Fügnerova a Št. kpt. Kouby, ty jsou ve vzdálenosti, kde podle předběžných výsledků nejsou splněny základní limity hluku.“

V bodě č. 3 bereme předmětnou námitku dále jako bezpředmětnou viz odůvodnění v bodě č. 2.

V bodě č. 4 bereme předmětnou námitku dále jako bezpředmětnou viz odůvodnění v bodě č. 2.

Podaná námitka dne 22.12. 2021 je vyhodnocena jako námitka č. 12. Na námitky podané k veřejnému projednání se samostatně neodpovídá. Podané námitky a připomínky se vyhodnocují ve spolupráci s určeným zastupitelem a návrh rozhodnutí o podaných námitkách a připomínkách se projedná s dotčenými orgány státní správy. Následně rozhodnutí o námitkách bude schvalovat zastupitelstvo statutárního města Chomutova v rámci schvalování změny č. 2 územního plánu. Následně bude rozhodnutí o námitkách součástí opatření obecné povahy, kterým bude změna č. 2 územního plánu vydána. Vše bude zveřejněno na úřední desce.

16. [REDAKCE]; čj. MMCH/33087/2022 ze dne 15.3.2022

Věc: Námitka proti výstavbě a přeložce hlavního nádraží v Chomutově na Lipskou ulici

V písemné změně č. 2, Územního plánu pořizovanou zkráceným způsobem, včetně vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území SEA a NATURA ze dne 11. 11. 2021, tímto podávám tyto námitky, a to i včetně námitky ze dne 2. 12.2021, na kterou zatím nebylo odpovězeno.

Vyhodnocení vlivů na životní prostředí

1. Zásadně nesouhlasím s tabulkou výpočtových hodnot hluku ve stávajícím stavu 25 m od koleje, že v ochranném pásmu dráhy je 60/55 db pro den a noc a mimo ochranné pásmo 55/50, s tím že v tabulce je uveden stávající 70,4 den, 70,4 noc a výhled bude 70,1 a noc 68,9, tímto nejsou splněny zákonné hlukové limity,

2. Zásadně nesouhlasím se zněním ve vyjádření, že nejvíce bude zasažena lokalita č. 2, včetně ulic Fügnerova a Št. kp. Kouby, kde údajně nebyly splněny hlukové limity podle předběžných výsledků pro základní limity hluku. Dle hlukové mapy z roku 2017, i ulice Št. kpt. Kouby je značně zasažena hlukem. Pravděpodobně se vzala v úvahu hluková mapa z roku 2017, kdy se hluková mapa zpracovává jednou za pět let. Naše ulice je postižená hlukem hned 3x, a to jak provozem silniční dopravou z Kadaňské ulice do centra, tak rychlostní silnicí R 13 směrem na Karlovy Vary a Most a v těsné blízkosti i vlakové nádraží. V tomto období se již zpracovává nová hluková mapa, a v těchto dnech se připravují podklady v okolí ulic Št. kpt. Kouby a Lipská ulice.

3. Zásadně nesouhlasím, že z hlediska příspěvku hluku hlavně v ulici Bezručova a Škroupova bude nejvíce hluku. V ulici Št. kpt. Kouby a Fügnerova a navazující i ulici V Alejích, jsou už teď nejvíce poškozené hlukem a vibracemi od těžké nákladní dopravy a nákladními vlaky i na trati 137.

4. Zásadně nesouhlasím s tím, že v ulici Fügnerova a Št. kpt. Kouby bude pouze krátkodobý hluk pouze při realizaci záměru přeložky nádraží a zahloubení tratě č. 137 směrem na Vejprty. Tyto ulice budou

nejvíce poškozeny hlukem, prachem a světelným smogem. V budoucnu bude hluk z nádraží zvýšený i o hlášení přijíždějících a odjíždějících vlaků a další informace s tím spojené. Kdy tyto hlášené informace na nádraží zvyšují celkové hluk o několik procent. Za loňský rok se zvýšila doprava o 10 %, což se zase projeví i na výši hluku na komunikaci R 13 v těsné blízkosti uvedených ulic.

Příloha: Hluková mapa z roku 2017 ulice Fiignerova a Št. kpt. Kouby

Návrh rozhodnutí o námitce č. 16:

Námitce se nevyhovuje.

Odůvodnění návrhu o námitce č. 16:

Pořizovatel ve spolupráci s určeným zastupitelem vyhodnotil, že pozemky uvedené v došlých námitkách nejsou přímo dotčeny návrhem změny, jsou však součástí území dotčeného dle dokumentace SEA vlivem záměru na stavby na okolí. Proto jsou vyhodnoceny jako námitky.

Námitka byla podána po zákonném termínu, který byl do 22.12.2022, ale i přes tuto skutečnost, pořizovatel námitku vyhodnotil. Po přezkoumání výše uvedené námitky rozhodl pořizovatel, že námitce nevyhoví neboť z části neodpovídají skutečnostem uvedeným v dokumentaci SEA. Konkrétní řešení problematiky hluku bude podrobně navrženo hlavně v rámci dokumentace pro územní a stavební řízení a v rámci vlastní stavby včetně zkušebního provozu stavby.

V bodě č. 1 Z předmětné tabulky str. 42 „Vyhodnocení vlivu na životní prostředí“, která je rozporována

Tabulka 4 Porovnání vypočtených hodnot hluku ve stávajícím a výhledovém stavu 25 m od osy koleje

Výpočtový úsek	Stávající [dB]		Výhled [dB]		Rozdíl hodnot	
					Výhled - Stávající	
	den	noc	den	noc	den	noc
Kadaň–Prunéřov - Chomutov	69,0	68,6	69,8	68,3	0,8	-0,3
Droužkovice - Chomutov	60,8	57,4	57,0	57,3	-3,8	-0,1
Černovice u Ch. – Chomutov	49,9	52,2	49,1	51,9	-0,8	-0,3
Odb. Dolní Rybník - Chomutov	69,9	69,6	69,9	68,3	0	-1,3
Chomutov kolejisti, vše	70,4	70,4	70,1	68,9	-0,3	-1,5

nevyplývá splnění zákonných hlukových limitů, v následujícím textu je jasně uvedeno, že „Z uvedených hodnot vyplynulo, že pro celý úsek od Kadaně – Prunéřova až po Odbočku Dolní Rybník nejsou splněny základní limity hluku v OPD. Limity za OPD jsou splněny až ve vzdálenostech 140 metrů a pro úsek v Chomutově až ve vzdálenosti 170 metrů – při uvažování plných rychlostí. Na úsecích Chomutov – Droužkovice a Chomutov – Černovice u Chomutova není nutné posuzovat objekty za OPD. Limity hluku na hranici OPD jsou splněny. V dalších stupních projektové dokumentace je nutné posoudit 3D modelem celou lokalitu kolem plánovaných úprav,..“

Na základě výše uvedeného předmětnou námitku v bodě 1. vedeme jak irelevantní, protože v rámci stavby se předpokládá, že dojde ke snížení intenzity hluku vůči stávajícímu železničnímu provozu. Ten bude snížen jak formou provedení železničního svršku, tak technickým řešením, kdy například na všech mostních objektech dojde ke zřízení průběžného štěrkového lože, takže i hluk na mostních objektech bude obdobný jako na novém železničním svršku. Zároveň dochází k navýšení poloměru jednotlivých oblouků, čímž bude zajištěn klidný chod jednotlivých vozů a sníží se i rozsah hluku vzniklý stlačováním vozů, tak najížděním okolků na vnější poloměry těchto oblouků. Stavba však nijak nereguluje hluk ze

stávající I/13, který bude vždy mnohem významnější než hluk železniční. Předmětnou námitku v bodě č.1 tedy nelze řešit v rámci návrhu územního plánu ale až dalších stupních projektové přípravy stavby. Vibrace, které by se přenášely na obytnou zástavbu se nepředpokládají, a to jak s ohledem na odsun kolejí, existenci stávajících silnic, tak výstavbě zcela nových naspů.

V bodě č. 2 bereme předmětnou námitku taktéž jako bezpředmětnou z důvodu toho, že „Vyhodnocení vlivu na životní prostředí“ na str. 41 jasně uvádí, že do lokality č. 2 spadá ul. Št. kpt. Kouby.

„V rámci hlukového posouzení bylo rovněž orientačním výpočtem na základě modelu vytipováno několik z hlediska hlukové zátěže nejzatíženějších lokalit chráněné obytné zástavby, kde bude nezbytné při rekonstrukci železničního koridoru realizovat protihluková opatření, především stěny. Jedná se o celkem 3 následující lokality podél trati:

Lokalita č. 2 ...zejména pak Fügnerova a Št. kpt. Kouby, ty jsou ve vzdálenosti, kde podle předběžných výsledků nejsou splněny základní limity hluku.“

V bodě č. 3 bereme předmětnou námitku dále jako bezpředmětnou viz odůvodnění v bodě č. 2.

V bodě č. 4 bereme předmětnou námitku dále jako bezpředmětnou viz odůvodnění v bodě č. 2.

Podaná námitka dne 22.12. 2021 je vyhodnocena jako námitka č. 12. Na námitky podané k veřejnému projednání se samostatně neodpovídá. Podané námitky a připomínky se vyhodnocují ve spolupráci s určeným zastupitelem a návrh rozhodnutí o podaných námitkách a připomínkách se projedná s dotčenými orgány státní správy. Následně rozhodnutí o námitkách bude schvalovat zastupitelstvo statutárního města Chomutova v rámci schvalování změny č. 2 územního plánu. Následně bude rozhodnutí o námitkách součástí opatření obecné povahy, kterým bude změna č. 2 územního plánu vydána. Vše bude zveřejněno na úřední desce.

17. [REDACTED]; čj. MMCH/30088/2022 ze dne 15.3.2022

Věc: Námitka vlastníka pozemků č. p. 2667 a 2656/6 v k. ú. Chomutov II, proti výstavbě a přeložce hlavního nádraží v Chomutově na Lipskou ulici

V písemné změně č. 2, Územního plánu pořizovanou zkráceným způsobem, včetně vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území SEA a NATURA ze dne 11. 11. 2021, tímto podávám tyto námitky, a to i včetně námitky ze dne 2. 12.2021, na kterou zatím nebylo odpovězeno.

Vyhodnocení vlivů na životní prostředí

1. Zásadně nesouhlasím s tabulkou výpočtových hodnot hluku ve stávajícím stavu 25 m od koleje, že v ochranném pásmu dráhy je 60/55 db pro den a noc a mimo ochranné pásmo 55/50, s tím že v tabulce je uveden stávající 70.4 den, 70,4 noc a výhled bude 70,1 a noc 68,9, tímto nejsou splněny zákonné hlukové limity,

2. Zásadně nesouhlasím se zněním ve vyjádření, že nejvíce bude zasažena lokalita č. 2, včetně ulic Fügnerova a Št. kp. Kouby, kde údajně nebyly splněny hlukové limity podle předběžných výsledků pro základní limity hluku. Dle hlukové mapy z roku 2017, i ulice Št. kpt. Kouby je značně zasažena hlukem. Pravděpodobně se vzala v úvahu hluková mapa z roku 2017, kdy se hluková mapa zpracovává jednou za pět let. Naše ulice je postižená hlukem hned 3x, a to jak provozem silniční dopravou z Kadaňské ulice do centra, tak rychlostní silnicí R 13 směrem na Karlovy Vary a Most a v těsné blízkosti i vlakové nádraží.

V tomto období se již zpracovává nová hluková mapa, a v těchto dnech se připravují podklady v okolí ulic Št. kpt. Kouby a Lipská ulice.

3. Zásadně nesouhlasím, že z hlediska příspěvku hluku hlavně v ulici Bezručova a Škroupova bude nejvíce hluku. V ulici Št. kpt. Kouby a Fügnerova a navazující i ulici V Alejích, jsou už teď nejvíce poškozené hlukem a vibracemi od těžké nákladní dopravy a nákladními vlaky i na trati 137.

Pokud bude údajně největší hluk v Bezručově ulici, je to nepochopitelné, protože nejbližší je ulice Št. kpt. Kouby a to je od zamýšlené přeložky nádraží vzdálená vzdušnou čarou cca 298 m, Bezručova ulice „Dechtochema,, je vzdálena vzdušnou čarou 385 m.

4. Zásadně nesouhlasím s tím, že v ulici Fügnerova a Št. kpt. Kouby bude pouze krátkodobý hluk pouze při realizaci záměru přeložky nádraží a zahroubení tratě č. 137 směrem na Vejprty. Tyto ulice budou nejvíce poškozeny hlukem, prachem a světelným smogem. V budoucnu bude hluk z nádraží zvýšený i o hlášení přijíždějících a odjíždějících vlaků a další informace s tím spojené. Kdy tyto hlášené informace na nádraží zvyšují celkové hluk o několik procent. Za loňský rok se zvýšila doprava o 10 %, což se zase projeví i na výši hluku na komunikaci R 13 v těsné blízkosti uvedených ulic.

Mé pozemky jsou dotčené plánovanou stavbou, budu požadovat v rámci stavebního řízení, řešení vibrací na trati 137, řešením hluku, prachu a světelného smogu.

Příloha: Hluková mapa z roku 2017 ulice Fügnerova a Št. kpt. Kouby

Mapa ul. Št. kpt. Kouby a Bezručova ulice

Návrh rozhodnutí o námitce č. 17:

Námitce se nevyhovuje.

Odůvodnění návrhu o námitce č. 17:

Pořizovatel ve spolupráci s určeným zastupitelem vyhodnotil, že pozemky uvedené v došlých námitkách nejsou přímo dotčené návrhem změny, jsou však součástí území dotčeného dle dokumentace SEA vlivem záměru na stavby na okolí. Proto jsou vyhodnoceny jako námitky.

Námitka byla podána po zákonném termínu, který byl do 22.12.2022, ale i přes tuto skutečnost, pořizovatel námitku vyhodnotil. Po přezkoumání výše uvedené námitky rozhodl pořizovatel, že námitce nevyhoví neboť z části neodpovídají skutečnostem uvedeným v dokumentaci SEA. Konkrétní řešení problematiky hluku bude podrobně navrženo hlavně v rámci dokumentace pro územní a stavební řízení a v rámci vlastní stavby včetně zkušebního provozu stavby.

V bodě č. 1 Z předmětné tabulky str. 42 „Vyhodnocení vlivu na životní prostředí“, která je rozporována

Tabulka 4 Porovnání vypočtených hodnot hluku ve stávajícím a výhledovém stavu 25 m od osy koleje

Výpočtový úsek	Stávající [dB]		Výhled [dB]		Rozdíl hodnot	
					Výhled - Stávající	
	den	noc	den	noc	den	noc
Kadaň-Prunéřov - Chomutov	69,0	68,6	69,8	68,3	0,8	-0,3
Droužkovice - Chomutov	60,8	57,4	57,0	57,3	-3,8	-0,1
Černovice u Ch. - Chomutov	49,9	52,2	49,1	51,9	-0,8	-0,3
Odb. Dolní Rybník - Chomutov	69,9	69,6	69,9	68,3	0	-1,3
Chomutov kolejistiště, vše	70,4	70,4	70,1	68,9	-0,3	-1,5

nevyplyvá splnění zákonných hlukových limitů, v následujícím textu je jasně uvedeno, že „Z uvedených

hodnot vyplynulo, že pro celý úsek od Kadaně – Prunéřova až po Odbočku Dolní Rybník nejsou splněny základní limity hluku v OPD. Limity za OPD jsou splněny až ve vzdálenostech 140 metrů a pro úsek v Chomutově až ve vzdálenosti 170 metrů – při uvažování plných rychlostí. Na úsecích Chomutov – Droužkovice a Chomutov – Černovice u Chomutova není nutné posuzovat objekty za OPD. Limity hluku na hranici OPD jsou splněny. V dalších stupních projektové dokumentace je nutné posoudit 3D modelem celou lokalitu kolem plánovaných úprav,,.

Na základě výše uvedeného předmětnou námitku v bodě 1. vedeme jak irelevantní, protože v rámci stavby se předpokládá, že dojde ke snížení intenzity hluku vůči stávajícímu železničnímu provozu. Ten bude snížen jak formou provedení železničního svršku, tak technickým řešením, kdy například na všech mostních objektech dojde ke zřízení průběžného štěrkového lože, takže i hluk na mostních objektech bude obdobný jako na novém železničním svršku. Zároveň dochází k navýšení poloměru jednotlivých oblouků, čímž bude zajištěn klidný chod jednotlivých vozů a sníží se i rozsah hluku vzniklý stlačováním vozů, tak najížděním okolků na vnější poloměry těchto oblouků. Stavba však nijak nereguluje hluk ze stávající I/13, který bude vždy mnohem významnější než hluk železniční. Předmětnou námitku v bodě č.1 tedy nelze řešit v rámci návrhu územního plánu ale až dalších stupních projektové přípravy stavby.

Vibrace, které by se přenášely na obytnou zástavbu se nepředpokládají, a to jak s ohledem na odsun kolejí, existenci stávajících silnic, tak výstavbě zcela nových naspů.

V bodě č. 2 bereme předmětnou námitku taktéž jako bezpředmětnou z důvodu toho, že „Vyhodnocení vlivu na životní prostředí“ na str. 41 jasně uvádí, že do lokality č. 2 spadá ul. Št. kpt. Kouby.

„V rámci hlukového posouzení bylo rovněž orientačním výpočtem na základě modelu vytipováno několik z hlediska hlukové zátěže nejzatíženějších lokalit chráněné obytné zástavby, kde bude nezbytné při rekonstrukci železničního koridoru realizovat protihluková opatření, především stěny. Jedná se o celkem 3 následující lokality podél trati:

Lokalita č. 2 ...zejména pak Fügnerova a Št. kpt. Kouby, ty jsou ve vzdálenosti, kde podle předběžných výsledků nejsou splněny základní limity hluku.“

V bodě č. 3 bereme předmětnou námitku dále jako bezpředmětnou viz odůvodnění v bodě č. 2.

V bodě č. 4 bereme předmětnou námitku dále jako bezpředmětnou viz odůvodnění v bodě č. 2.

Podaná námitka dne 22.12. 2021 je vyhodnocena jako námitka č. 12. Na námitky podané k veřejnému projednání se samostatně neodpovídá. Podané námitky a připomínky se vyhodnocují ve spolupráci s určeným zastupitelem a návrh rozhodnutí o podaných námitkách a připomínkách se projedná s dotčenými orgány státní správy. Následně rozhodnutí o námitkách bude schvalovat zastupitelstvo statutárního města Chomutova v rámci schvalování změny č. 2 územního plánu. Následně bude rozhodnutí o námitkách součástí opatření obecné povahy, kterým bude změna č. 2 územního plánu vydána. Vše bude zveřejněno na úřední desce.

18. [REDACTED]; Čj.
MMCH/30091/2022 ze dne 15.3.2022

Věc: Námitka proti výstavbě a přeložce hlavního nádraží v Chomutově na Lipskou ulici

V písemné změně č. 2, Územního plánu pořizovanou zkráceným způsobem, včetně vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území SEA a NATURA ze dne 11. 11. 2021, tímto podávám tyto námitky, a to i včetně námitek ze dne 2. 12.2021, na kterou zatím nebylo odpovězeno.

Vyhodnocení vlivů na životní prostředí

1. Zásadně nesouhlasím s tabulkou výpočtových hodnot hluku ve stávajícím stavu 25 m od koleje, že v ochranném pásmu dráhy je 60/55 db pro den a noc a mimo ochranné pásmo 55/50, s tím že v tabulce je uveden stávající 70.4 den, 70,4 noc a výhled bude 70,1 a noc 68,9, tímto nejsou splněny zákonné hlukové limity,

2. Zásadně nesouhlasím se zněním ve vyjádření, že nejvíce bude zasažena lokalita č. 2, včetně ulic Fügnerova a Št. kpt. Kouby, kde údajně nebyly splněny hlukové limity podle předběžných výsledků pro základní limity hluku. Dle hlukové mapy z roku 2017, i ulice Št. kpt. Kouby je značně zasažena hlukem. Pravděpodobně se vzala v úvahu hluková mapa z roku 2017, kdy se hluková mapa zpracovává jednou za pět let. Naše ulice je postižena hlukem hned 3x, a to jak provozem silniční dopravou z Kadaňské ulice do centra, tak rychlostní silnicí R 13 směrem na Karlovy Vary a Most a v těsné blízkosti i vlakové nádraží. V tomto období se již zpracovává nová hluková mapa, a v těchto dnech se připravují podklady v okolí ulic Št. kpt. Kouby a Lipská ulice.

3. Zásadně nesouhlasím, že z hlediska příspěvku hluku hlavně v ulici Bezručova a Škroupova bude nejvíce hluku. V ulici Št. kpt. Kouby a Fügnerova a navazující i ulici V Alejích, jsou už teď nejvíce poškozené hlukem a vibracemi od těžké nákladní dopravy a nákladními vlaky i na trati 137. Pokud bude údajně největší hluk v Bezručově ulici, je to nepochopitelné, protože nejblíže je ulice Št. kpt. Kouby a to je od zamýšlené přeložky nádraží vzdálená vzdušnou čarou cca 298 m, Bezručova ulice „Dechtochema,, je vzdálena vzdušnou čarou 385 m.

4. Zásadně nesouhlasím s tím, že v ulici Fügnerova a Št. kpt. Kouby bude pouze krátkodobý hluk pouze při realizaci záměru přeložky nádraží a zahroubení tratě č. 137 směrem na Vejprty. Tyto ulice budou nejvíce poškozeny hlukem, prachem a světelným smogem. V budoucnu bude hluk z nádraží zvýšený i o hlášení přijíždějících a odjíždějících vlaků a další informace s tím spojené. Kdy tyto hlášené informace na nádraží zvyšují celkový hluk o několik procent. Za loňský rok se zvýšila doprava o 10 %, což se zase projeví i na výši hluku na komunikaci R 13 v těsné blízkosti uvedených ulic.

Příloha: Hluková mapa z roku 2017 ulice Fügnerova a Št. kpt. Kouby
Mapa ul. Št. kpt. Kouby a Bezručova ulice

Návrh rozhodnutí o námitce č. 18:

Námitce se nevyhovuje.

Odůvodnění návrhu o námitce č.18:

Požizovatel ve spolupráci s určeným zastupitelem vyhodnotil, že pozemky uvedené v došlých námitkách nejsou přímo dotčené návrhem změny, jsou však součástí území dotčeného dle dokumentace SEA vlivem záměru na stavby na okolí. Proto jsou vyhodnoceny jako námitky.

Námitka byla podána po zákonném termínu, který byl do 22.12.2022, ale i přes tuto skutečnost, pořizovatel námitku vyhodnotil. Po přezkoumání výše uvedené námitky rozhodl pořizovatel, že námitce nevyhoví neboť z části neodpovídají skutečnostem uvedeným v dokumentaci SEA. Konkrétní řešení problematiky hluku bude podrobně navrženo hlavně v rámci dokumentace pro územní a stavební řízení a v rámci vlastní stavby včetně zkušebního provozu stavby.

V bodě č. 1 Z předmětné tabulky str. 42 „Vyhodnocení vlivu na životní prostředí“, která je rozporována

Tabulka 4 Porovnání vypočtených hodnot hluku ve stávajícím a výhledovém stavu 25 m od osy koleje

Výpočtový úsek	Stávající [dB]		Výhled [dB]		Rozdíl hodnot	
	Výhled - Stávající					
	den	noc	den	noc	den	noc
Kadaň-Pruněřov - Chomutov	69,0	68,6	69,8	68,3	0,8	-0,3
Droužkovice - Chomutov	60,8	57,4	57,0	57,3	-3,8	-0,1
Černovice u Ch. – Chomutov	49,9	52,2	49,1	51,9	-0,8	-0,3
Odb. Dolní Rybník - Chomutov	69,9	69,6	69,9	68,3	0	-1,3
Chomutov kolejistiště, vše	70,4	70,4	70,1	68,9	-0,3	-1,5

nevyplývá splnění zákonných hlukových limitů, v následujícím textu je jasně uvedeno, že „Z uvedených hodnot vyplynulo, že pro celý úsek od Kadaně – Pruněřova až po Odbočku Dolní Rybník nejsou splněny základní limity hluku v OPD. Limity za OPD jsou splněny až ve vzdálenostech 140 metrů a pro úsek v Chomutově až ve vzdálenosti 170 metrů – při uvažování plných rychlostí. Na úsecích Chomutov – Droužkovice a Chomutov – Černovice u Chomutova není nutné posuzovat objekty za OPD. Limity hluku na hranici OPD jsou splněny. V dalších stupních projektové dokumentace je nutné posoudit 3D modelem celou lokalitu kolem plánovaných úprav,“.

Na základě výše uvedeného předmětnou námitku v bodě 1. vedeme jak irelevantní, protože v rámci stavby se předpokládá, že dojde ke snížení intenzity hluku vůči stávajícímu železničnímu provozu. Ten bude snížen jak formou provedení železničního svršku, tak technickým řešením, kdy například na všech mostních objektech dojde ke zřízení průběžného štěrkového lože, takže i hluk na mostních objektech bude obdobný jako na novém železničním svršku. Zároveň dochází k navýšení poloměru jednotlivých oblouků, čímž bude zajištěn klidný chod jednotlivých vozů a sníží se i rozsah hluku vzniklý stlačováním vozů, tak najížděním okolků na vnější poloměry těchto oblouků. Stavba však nijak nereguluje hluk ze stávající I/13, který bude vždy mnohem významnější než hluk železniční. Předmětnou námitku v bodě č.1 tedy nelze řešit v rámci návrhu územního plánu ale až dalších stupních projektové přípravy stavby. Vibrace, které by se přenášely na obytnou zástavbu se nepředpokládají, a to jak s ohledem na odsun kolejí, existenci stávajících silnic, tak výstavbě zcela nových naspů.

V bodě č. 2 bereme předmětnou námitku taktéž jako bezpředmětnou z důvodu toho, že „Vyhodnocení vlivu na životní prostředí“ na str. 41 jasně uvádí, že do lokality č. 2 spadá ul. Št. kpt. Kouby.

„V rámci hlukového posouzení bylo rovněž orientačním výpočtem na základě modelu vytipováno několik z hlediska hlukové zátěže nejzatíženějších lokalit chráněné obytné zástavby, kde bude nezbytné při rekonstrukci železničního koridoru realizovat protihluková opatření, především stěny. Jedná se o celkem 3 následující lokality podél trati:

Lokalita č. 2 ...zejména pak Fügnerova a Št. kpt. Kouby, ty jsou ve vzdálenosti, kde podle předběžných výsledků nejsou splněny základní limity hluku.“

V bodě č. 3 bereme předmětnou námitku dále jako bezpředmětnou viz odůvodnění v bodě č. 2.

V bodě č. 4 bereme předmětnou námitku dále jako bezpředmětnou viz odůvodnění v bodě č. 2.

Podaná námitka dne 22.12. 2021 je vyhodnocena jako námitka č. 12. Na námitky podané k veřejnému projednání se samostatně neodpovídá. Podané námitky a připomínky se vyhodnocují ve spolupráci s určeným zastupitelem a návrh rozhodnutí o podaných námitkách a připomínkách se projedná s dotčenými orgány státní správy. Následně rozhodnutí o námitkách bude schvalovat zastupitelstvo statutárního města Chomutova v rámci schvalování změny č. 2 územního plánu. Následně bude rozhodnutí o námitkách součástí opatření obecné povahy, kterým bude změna č. 2 územního plánu vydána. Vše bude zveřejněno na úřední desce.

19.

[REDAKCE]

[REDAKCE]

; čj. MMCH/30092/2022 ze dne 15.3.2022

Věc: Námitka proti výstavbě a přeložce hlavního nádraží v Chomutově na Lipskou ulici

V písemné změně č. 2, Územního plánu pořizovanou zkráceným způsobem, včetně vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území SEA a NATURA ze dne 11. 11. 2021, tímto podávám tyto námitky, a to i včetně námitky ze dne 2. 12.2021, na kterou zatím nebylo odpovězeno.

Vyhodnocení vlivů na životní prostředí

1. Zásadně nesouhlasím s tabulkou výpočtových hodnot hluku ve stávajícím stavu 25 m od koleje, že v ochranném pásmu dráhy je 60/55 db pro den a noc a mimo ochranné pásmo 55/50, s tím že v tabulce je uveden stávající 70,4 den, 70,4 noc a výhled bude 70,1 a noc 68,9, tímto nejsou splněny zákonné hlukové limity,

2. Zásadně nesouhlasím se zněním ve vyjádření, že nejvíce bude zasažena lokalita č. 2, včetně ulic Fügnerova a Št. kp. Kouby, kde údajně nebyly splněny hlukové limity podle předběžných výsledků pro základní limity hluku. Dle hlukové mapy z roku 2017, i ulice Št. kpt. Kouby je značně zasažena hlukem. Pravděpodobně se vzala v úvahu hluková mapa z roku 2017, kdy se hluková mapa zpracovává jednou za pět let. Naše ulice je postižená hlukem hned 3x, a to jak provozem silniční dopravou z Kadaňské ulice do centra, tak rychlostní silnicí R 13 směrem na Karlovy Vary a Most a v těsné blízkosti i vlakové nádraží. V tomto období se již zpracovává nová hluková mapa, a v těchto dnech se připravují podklady v okolí ulic Št. kpt. Kouby a Lipská ulice.

3. Zásadně nesouhlasím, že z hlediska příspěvku hluku hlavně v ulici Bezručova a Škroupova bude nejvíce hluku. V ulici Št. kpt. Kouby a Fügnerova a navazující i ulici V Alejích, jsou už teď nejvíce poškozené hlukem a vibracemi od těžké nákladní dopravy a nákladními vlaky i na trati 137.

Pokud bude údajně největší hluk v Bezručově ulici, je to nepochopitelné, protože nejbližší je ulice Št. kpt. Kouby a to je od zamýšlené přeložky nádraží vzdálená vzdušnou čarou cca 298 m, Bezručova ulice „Dechtochema,, je vzdálena vzdušnou čarou 385 m.

4. Zásadně nesouhlasím s tím, že v ulici Fügnerova a Št. kpt. Kouby bude pouze krátkodobý hluk pouze při realizaci záměru přeložky nádraží a zahroubení tratě č. 137 směrem na Vejprty. Tyto ulice budou nejvíce poškozeny hlukem, prachem a světelným smogem. V budoucnu bude hluk z nádraží zvýšený i o hlášení přijíždějících a odjíždějících vlaků a další informace s tím spojené. Kdy tyto hlášené informace na nádraží zvyšují celkové hluk o několik procent. Za loňský rok se zvýšila doprava o 10 %, což se zase projeví i na výši hluku na komunikaci R 13 v těsné blízkosti uvedených ulic.

Příloha: Hluková mapa z roku 2017 ulice Fügnerova a Št. kpt. Kouby
Mapa ul. Št. kpt. Kouby a Bezručova ulice

Návrh rozhodnutí o námitce č. 19:

Námitce se nevyhovuje.

Odůvodnění návrhu o námitce č. 19:

Pořizovatel ve spolupráci s určeným zastupitelem vyhodnotil, že pozemky uvedené v došlých námitkách nejsou přímo dotčené návrhem změny, jsou však součástí území dotčeného dle dokumentace SEA vlivem záměru na stavby na okolí. Proto jsou vyhodnoceny jako námitky.

Námitka byla podána po zákonném termínu, který byl do 22.12.2022, ale i přes tuto skutečnost, pořizovatel námitku vyhodnotil. Po přezkoumání výše uvedené námitky rozhodl pořizovatel, že námitce nevyhoví neboť z části neodpovídají skutečností uvedeným v dokumentaci SEA. Konkrétní řešení problematiky hluku bude podrobně navrženo hlavně v rámci dokumentace pro územní a stavební řízení a v rámci vlastní stavby včetně zkušebního provozu stavby.

V bodě č. 1 Z předmětné tabulky str. 42 „Vyhodnocení vlivu na životní prostředí“, která je rozporována

Tabulka 4 Porovnání vypočtených hodnot hluku ve stávajícím a výhledovém stavu 25 m od osy koleje

Výpočtový úsek	Stávající [dB]		Výhled [dB]		Rozdíl hodnot	
	den	noc	den	noc	Výhled - Stávající	
					den	noc
Kadaň-Prunéřov - Chomutov	69,0	68,6	69,8	68,3	0,8	-0,3
Droužkovice - Chomutov	60,8	57,4	57,0	57,3	-3,8	-0,1
Černovice u Ch. – Chomutov	49,9	52,2	49,1	51,9	-0,8	-0,3
Odb. Dolní Rybník - Chomutov	69,9	69,6	69,9	68,3	0	-1,3
Chomutov kolejiště, vše	70,4	70,4	70,1	68,9	-0,3	-1,5

nevyplývá splnění zákonných hlukových limitů, v následujícím textu je jasně uvedeno, že „Z uvedených hodnot vyplynulo, že pro celý úsek od Kadaně – Prunéřova až po Odbočku Dolní Rybník nejsou splněny základní limity hluku v OPD. Limity za OPD jsou splněny až ve vzdálenostech 140 metrů a pro úsek v Chomutově až ve vzdálenosti 170 metrů – při uvažování plných rychlostí. Na úsecích Chomutov – Droužkovice a Chomutov – Černovice u Chomutova není nutné posuzovat objekty za OPD. Limity hluku na hranici OPD jsou splněny. V dalších stupních projektové dokumentace je nutné posoudit 3D modelem celou lokalitu kolem plánovaných úprav,“.

Na základě výše uvedeného předmětnou námitku v bodě 1. vedeme jak irelevantní, protože v rámci stavby se předpokládá, že dojde ke snížení intenzity hluku vůči stávajícímu železničnímu provozu. Ten bude snížen jak formou provedení železničního svršku, tak technickým řešením, kdy například na všech mostních objektech dojde ke zřízení průběžného šterkového lože, takže i hluk na mostních objektech bude obdobný jako na novém železničním svršku. Zároveň dochází k navýšení poloměru jednotlivých

oblouků, čímž bude zajištěn klidný chod jednotlivých vozů a sníží se i rozsah hluku vzniklý stlačováním vozů, tak najížděním okolů na vnější poloměry těchto oblouků. Stavba však nijak nereguluje hluk ze stávající I/13, který bude vždy mnohem významnější než hluk železniční. Předmětnou námitku v bodě č.1 tedy nelze řešit v rámci návrhu územního plánu ale až dalších stupních projektové přípravy stavby. Vibrace, které by se přenášely na obytnou zástavbu se nepředpokládají, a to jak s ohledem na odsun kolejí, existenci stávajících silnic, tak výstavbě zcela nových naspů.

V bodě č. 2 bereme předmětnou námitku taktéž jako bezpředmětnou z důvodu toho, že „Vyhodnocení vlivu na životní prostředí“ na str. 41 jasně uvádí, že do lokality č. 2 spadá ul. Št. kpt. Kouby.

„V rámci hlukového posouzení bylo rovněž orientačním výpočtem na základě modelu vytipováno několik z hlediska hlukové zátěže nejzatíženějších lokalit chráněné obytné zástavby, kde bude nezbytné při rekonstrukci železničního koridoru realizovat protihluková opatření, především stěny. Jedná se o celkem 3 následující lokality podél trati:

Lokalita č. 2 ...zejména pak Fügnerova a Št. kpt. Kouby, ty jsou ve vzdálenosti, kde podle předběžných výsledků nejsou splněny základní limity hluku.“

V bodě č. 3 bereme předmětnou námitku dále jako bezpředmětnou viz odůvodnění v bodě č. 2.

V bodě č. 4 bereme předmětnou námitku dále jako bezpředmětnou viz odůvodnění v bodě č. 2.

Podaná námitka dne 22.12. 2021 je vyhodnocena jako námitka č. 12. Na námitky podané k veřejnému projednání se samostatně neodpovídá. Podané námitky a připomínky se vyhodnocují ve spolupráci s určeným zastupitelem a návrh rozhodnutí o podaných námitkách a připomínkách se projedná s dotčenými orgány státní správy. Následně rozhodnutí o námitkách bude schvalovat zastupitelstvo statutárního města Chomutova v rámci schvalování změny č. 2 územního plánu. Následně bude rozhodnutí o námitkách součástí opatření obecné povahy, kterým bude změna č. 2 územního plánu vydána. Vše bude zveřejněno na úřední desce.

20. [REDAKCE] čj.

MMCH/30093/2022 ze dne 15.3.2022

Věc: Námitka proti výstavbě a přeložce hlavního nádraží v Chomutově na Lipskou ulici

V písemné změně č. 2, Územního plánu pořizovanou zkráceným způsobem, včetně vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území SEA a NATURA ze dne 11. 11. 2021, tímto podávám tyto námitky, a to i včetně námitky ze dne 2. 12.2021, na kterou zatím nebylo odpovězeno.

Vyhodnocení vlivů na životní prostředí

1. Zásadně nesouhlasím s tabulkou výpočtových hodnot hluku ve stávajícím stavu 25 m od koleje, že v ochranném pásmu dráhy je 60/55 db pro den a noc a mimo ochranné pásmo 55/50, s tím že v tabulce je uveden stávající 70.4 den, 70,4 noc a výhled bude 70,1 a noc 68,9, tímto nejsou splněny zákonné hlukové limity,

2. Zásadně nesouhlasím se zněním ve vyjádření, že nejvíce bude zasažena lokalita č. 2, včetně ulic Fügnerova a Št. kp. Kouby, kde údajně nebyly splněny hlukové limity podle předběžných výsledků pro základní limity hluku. Dle hlukové mapy z roku 2017, i ulice Št. kpt. Kouby je značně zasažena hlukem. Pravděpodobně se vzala v úvahu hluková mapa z roku 2017, kdy se hluková mapa zpracovává jednou za pět let. Naše ulice je postižená hlukem hned 3x, a to jak provozem silniční dopravou z Kadaňské ulice do centra, tak rychlostní silnicí R 13 směrem na Karlovy Vary a Most a v těsné blízkosti i vlakové nádraží.

V tomto období se již zpracovává nová hluková mapa, a v těchto dnech se připravují podklady v okolí ulic Št. kpt. Kouby a Lipská ulice.

3. Zásadně nesouhlasím, že z hlediska příspěvku hluku hlavně v ulici Bezručova a Škroupova bude nejvíce hluku. V ulici Št. kpt. Kouby a Fügnerova a navazující i ulici V Alejích, jsou už teď nejvíce poškozené hlukem a vibracemi od těžké nákladní dopravy a nákladními vlaky i na trati 137.

4. Zásadně nesouhlasím s tím, že v ulici Fügnerova a Št. kpt. Kouby bude pouze krátkodobý hluk pouze při realizaci záměru přeložky nádraží a zahroubení tratě č. 137 směrem na Vejprty. Tyto ulice budou nejvíce poškozeny hlukem, prachem a světelným smogem. V budoucnu bude hluk z nádraží zvýšený i o hlášení přijíždějících a odjíždějících vlaků a další informace s tím spojené. Kdy tyto hlášené informace na nádraží zvyšují celkové hluk o několik procent. Za loňský rok se zvýšila doprava o 10 %, což se zase projeví i na výši hluku na komunikaci R 13 v těsné blízkosti uvedených ulic.

Příloha: Hluková mapa z roku 2017 ulice Fügnerova a Št. kpt. Kouby
Mapa ul. Št. kpt. Kouby a Bezručova ulice

Návrh rozhodnutí o námitce č. 20:

Námitce se nevyhovuje.

Odůvodnění návrhu o námitce č. 20:

Pořizovatel ve spolupráci s určeným zastupitelem vyhodnotil, že pozemky uvedené v došlých námitkách nejsou přímo dotčeny návrhem změny, jsou však součástí území dotčeného dle dokumentace SEA vlivem záměru na stavby na okolí. Proto jsou vyhodnoceny jako námitky.

Námitka byla podána po zákonném termínu, který byl do 22.12.2022, ale i přes tuto skutečnost, pořizovatel námitku vyhodnotil. Po přezkoumání výše uvedené námitky rozhodl pořizovatel, že námitce nevyhoví neboť z části neodpovídají skutečnostem uvedeným v dokumentaci SEA. Konkrétní řešení problematiky hluku bude podrobně navrženo hlavně v rámci dokumentace pro územní a stavební řízení a v rámci vlastní stavby včetně zkušebního provozu stavby.

V bodě č. 1 Z předmětné tabulky str. 42 „Vyhodnocení vlivu na životní prostředí“, která je rozporována

Tabulka 4 Porovnání vypočtených hodnot hluku ve stávajícím a výhledovém stavu 25 m od osy koleje

Výpočtový úsek	Stávající [dB]		Výhled [dB]		Rozdíl hodnot	
	den	noc	den	noc	Výhled - Stávající	
					den	noc
Kadaň-Prunéřov - Chomutov	69,0	68,6	69,8	68,3	0,8	-0,3
Droužkovice - Chomutov	60,8	57,4	57,0	57,3	-3,8	-0,1
Černovice u Ch. – Chomutov	49,9	52,2	49,1	51,9	-0,8	-0,3
Odb. Dolní Rybník - Chomutov	69,9	69,6	69,9	68,3	0	-1,3
Chomutov kolejíště, vše	70,4	70,4	70,1	68,9	-0,3	-1,5

nevyplyvá splnění zákonných hlukových limitů, v následujícím textu je jasně uvedeno, že „Z uvedených hodnot vyplynulo, že pro celý úsek od Kadaně – Prunéřova až po Odbočku Dolní Rybník nejsou splněny základní limity hluku v OPD. Limity za OPD jsou splněny až ve vzdálenostech 140 metrů a pro úsek v Chomutově až ve vzdálenosti 170 metrů – při uvažování plných rychlostí. Na úsecích Chomutov – Droužkovice a Chomutov – Černovice u Chomutova není nutné posuzovat objekty za OPD. Limity hluku

na hranici OPD jsou splněny. V dalších stupních projektové dokumentace je nutné posoudit 3D modelem celou lokalitu kolem plánovaných úprav,,.

Na základě výše uvedeného předmětnou námitku v bodě 1. vedeme jak irelevantní, protože v rámci stavby se předpokládá, že dojde ke snížení intenzity hluku vůči stávajícímu železničnímu provozu. Ten bude snížen jak formou provedení železničního svršku, tak technickým řešením, kdy například na všech mostních objektech dojde ke zřízení průběžného štěrkového lože, takže i hluk na mostních objektech bude obdobný jako na novém železničním svršku. Zároveň dochází k navýšení poloměru jednotlivých oblouků, čímž bude zajištěn klidný chod jednotlivých vozů a sníží se i rozsah hluku vzniklý stlačováním vozů, tak najížděním okolů na vnější poloměry těchto oblouků. Stavba však nijak nereguluje hluk ze stávající I/13, který bude vždy mnohem významnější než hluk železniční. Předmětnou námitku v bodě č.1 tedy nelze řešit v rámci návrhu územního plánu ale až dalších stupních projektové přípravy stavby. Vibrace, které by se přenášely na obytnou zástavbu se nepředpokládají, a to jak s ohledem na odsun kolejí, existenci stávajících silnic, tak výstavbě zcela nových naspů.

V bodě č. 2 bereme předmětnou námitku taktéž jako bezpředmětnou z důvodu toho, že „Vyhodnocení vlivu na životní prostředí“ na str. 41 jasně uvádí, že do lokality č. 2 spadá ul. Št. kpt. Kouby.

„V rámci hlukového posouzení bylo rovněž orientačním výpočtem na základě modelu vytipováno několik z hlediska hlukové zátěže nejzatíženějších lokalit chráněné obytné zástavby, kde bude nezbytné při rekonstrukci železničního koridoru realizovat protihluková opatření, především stěny. Jedná se o celkem 3 následující lokality podél trati:

Lokalita č. 2 ...zejména pak Fügnerova a Št. kpt. Kouby, ty jsou ve vzdálenosti, kde podle předběžných výsledků nejsou splněny základní limity hluku.“

V bodě č. 3 bereme předmětnou námitku dále jako bezpředmětnou viz odůvodnění v bodě č. 2.

V bodě č. 4 bereme předmětnou námitku dále jako bezpředmětnou viz odůvodnění v bodě č. 2.

Podaná námitka dne 22.12. 2021 je vyhodnocena jako námitka č. 12. Na námitky podané k veřejnému projednání se samostatně neodpovídá. Podané námitky a připomínky se vyhodnocují ve spolupráci s určeným zastupitelem a návrh rozhodnutí o podaných námitkách a připomínkách se projedná s dotčenými orgány státní správy. Následně rozhodnutí o námitkách bude schvalovat zastupitelstvo statutárního města Chomutova v rámci schvalování změny č. 2 územního plánu. Následně bude rozhodnutí o námitkách součástí opatření obecné povahy, kterým bude změna č. 2 územního plánu vydána. Vše bude zveřejněno na úřední desce.