

ÚS 15 SPOŘICKÁ – NÁDRAŽNÍ, ZÁPAD
ÚS 17 SPOŘICKÁ – NÁDRAŽNÍ, VÝCHOD

A. TEXTOVÁ ČÁST

1. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

- Pořizovatel:** Magistrát města Chomutova,
Odbor rozvoje a investic, oddělení územního plánování
- Zhotovitel:** Ing. arch. Václav Rusňák
Husova 3288/59 Chomutov
číslo autorizace – ČKA 05249
- Datum:** 07.2025
- Vstupní podklady:**
- Zadání územní studie
 - Územní plán Chomutov
 - Vyjádření správců k existenci sítí
 - Katastrální mapový podklad
 - Rekonstrukce ŘST Chomutov, SUDOP Praha, 12.2020
 - Mapování dopadišť leteckých pum na území Chomutova

2. POPIS ÚZEMÍ

ÚS.15

Řešené území je na západní části vymezeno koridorem vedoucím od okružní křižovatky před OC Globus, přes areál vlakového nádraží, k stávající odbočce k vlakovému překladišti v ulici Spořická. Samotný prostor překladiště na pozemku p.č. 3901/4 k.ú. Chomutov tvoří centrální část území ÚS.15 ohraničenou při severním okraji areálem nákladního nádraží. Při východní hraně zájmového prostoru navazuje ÚS.17. Hraniční linii tvoří pomyslná spojnice ulic Nádražní – Spořická (zhruba na úrovni prodloužené osy stávající lávky pro pěší nad areálem vlakového nádraží). Jižní hranicí pro oba prostory ÚS.15 i ÚS.17 je pak ulice Spořická.

Jedná se o území s výrazným charakterem periferní oblasti, které je však sevřeno v širším kontextu zástavbou bytových domů v okolí nemocnice a rodinných domů v obci Spořice. Charakteristická je zde roztroušená zástavba (areál OC Globus, areály hlavního vlakového a nákladního nádraží, výrobní a prodejní areály podél ulice Spořická) i divoce rostoucí vzrostlá zeleň v rozsáhlých plochách poblíž lokality V Loužích. Estetická a pobytová hodnota území je v současnosti minimální. Terén je převážně rovinatý, v západní části výrazně podmáčený. Hustota dopravní a technické infrastruktury je s výjimkou železničních tras (v řešeném prostoru se počítá s úplným zrušením kolejíšť) poměrně řídká.

ÚS.17

Jedná se o zájmový prostor vymezený východním okrajem ÚS.15, a ulicemi Nádražní, Rokycanova a Spořická.

Periferní charakter zástavby je zde definovaný především objekty skladů, drážních budov a zahrádkařskými koloniemi, které v ulici Rokycanova přerušují blokovou zástavbu řadových domů. Hustá a výšková úroveň zástavby širšího městského centra zde pak ostře degraduje do rozdrobené a různorodé směsice jednopodlažních zahrádkařských chatků a kúlen s vizuálně rušivým pletivovým oplocením.

Divoká vzrostlá zeleň je na tomto území výrazně méně zastoupená, než je tomu v lokalitě ÚS.15. S ohledem na značnou plochu stávajícího kolejiště a koridor železniční vlečky je terén převážně rovinatý bez dramatických terénních zlomů.

3. ROZBOR OHROŽENÍ, RIZIK A PROBLÉMŮ V ÚZEMÍ

a) Dopravní problémy v území

ÚS.15

- x přetížení kruhové křižovatky na silnici I. třídy v ulici Černovická

Křižovatka distribuuje průběžnou tranzitní dopravu i vnitřní dopravu po silnici I/13, stejně tak jako dopravu mezi městským centrem a dálnicí D7 či trasou po I/13 směr Karlovy Vary.

V křižovatce se na silnici I/13 napojuje silnice III. třídy z ulice Kadaňská.

Křižovatka slouží jako jediný vjezd do nákupní zóny OC Globus a Unihobby.

- x železniční koridor utvářející dopravní i vizuální bariéru mezi městskou zástavbou severně od ulice Čenovická a městským centrem i zástavbou v okolí nemocnice
- x absence dopravní osy sever – jih v západní části města. Tuto funkci přebírají komunikace v centru města, převážně pak v ulicích Palackého a Školní, případně místní komunikace v obci Spořice.
- x kladen důraz na silniční dopravu na úkor pěší a cyklistické – ul. Černovická, Spořická
- x absence cyklostezek a cyklotras vymezených mimo prostor pro automobilovou dopravu

ÚS.17

- x neklidný charakter dopravy v ulici Spořická. Převážně v úseku podél řadové zástavby působí s ohledem na četnost dopravy a podélně parkující vozidla průjezdý profil komunikace nepřehledně a stísněně.
- x nedostatečná vnitřní síť komunikací pro pěší a obslužných komunikací pro budoucí výstavbu a tvorbu veřejných prostranství uvnitř vesměs celého řešeného území ÚS.17
- x úroňové křížení vlečky a místní komunikace v ulici Nádražní
- x kladen důraz na silniční dopravu na úkor pěší a cyklistické – ul. Spořická
- x absence cyklostezek a cyklotras vymezených mimo prostor pro automobilovou dopravu

b) Urbanistické problémy v území

ÚS.15

- x rozměrná plocha parkovišť mezi OC Globus a Unihobby – roztříštěnost zástavby
- x roztříštěnost zástavby v ulici Černovická, převážně mezi OC Globus a Unihobby
- x neprostupnost prostoru mezi Ulicí Čenovická, hlavním nádražím a ulicí Spořická, minimum tras pro pěší a cyklisty
- x z důvodu omezené přístupnosti nevyužitý potenciál rozsáhlých ploch vzrostlé zeleně

ÚS.17

- x přerušení souvislé blokové zástavby v ulici Rokycanova vetknutím ploch zahrádkářských kolonií do uliční čáry
- x nízká hustota zástavby v širším centru města – nevyžitý potenciál významného městského prostoru s charakterem brownfieldu - v docházkové vzdálenosti od obdobně problematické plochy, kterou je proluka po bývalém zimním stadionu.
- x špatná prostupnost prostorem vklíněným do zástavby širšího centra města
- x absence hodnotného veřejného prostoru
- x různorodé vlastnické poměry u dotčených pozemků - mohou vést k etapizaci nové výstavby, případně nemožnosti dodržení celistvosti navrhované zástavby.

c) Limity v území

ÚS.15

- plánovaná výstavba nové haly v areálu nákladního nádraží
- zachování kolejíště v západní části nákladního nádraží
- soukromé vlastnictví velké části dotčených pozemků a objektů
- možnost výskytu nevybuchlé munice z 2.sv. války - areál nádraží byl cílem několika náletů
 - odhadem se může jednat o 8 – 40 ks nevybuchlé munice (Ing. Jan Pokorný, pyrotechnická zpráva z 24.2.2007).
- špatná prostupnost zalesněným terénem
- podmáčená zemní pláň
- nutná náhrada za zábor stávajících parkovacích stání v areálu OC Globus

ÚS.15

- nasycení prostoru dopravou v klidu u okolní zástavby – nutný návrh efektivních park. systémů
- soukromé vlastnictví velké části dotčených pozemků a objektů
- nejasné dopravní řešení budoucí obslužnosti nového vlakového nádraží

4. NÁVRHOVÁ ČÁST

1) Koncepce uspořádání veřejných prostranství

1.1) Širší vztahy a architektonicko – urbanistické řešení

ÚS.15

Většina území bude určena pro funkci veřejné zeleně ve východní části parkového charakteru, v západní části u lokality V Loužích pak čistě přírodního charakteru. Ve středové části jsou plochy komerční občanské vybavenosti OKs po celém obvodu areálu odcloněné vysokou zelení. Zástavba je rozptýlena do jednotlivých objektů s vlastním veřejným prostorem. Výška umístění a hustota zástavby je podřízena akcentu na přírodní charakter území, které má sloužit zároveň jako protiváha k průmyslovému charakteru sousedního areálu nákladního nádraží. V těsné blízkosti areálu objektů OKs je vzmezena prostorová rezerva pro případnou dopravní spojnici Černovická – Spořická.

Spojnice ulic Spořická a Nádražní je navrhována jako součást zeleného koridoru se zelení parkového charakteru s uličním stromořadím navazujícím na alej v ulici nádražní, kterou je nutné zachovat a podpořit její význam. Součástí tohoto koridoru je i průchod pro pěší ze směru ulice Černovická přes ulici Nádražní do ulice Spořická a dále k areálu nemocnice.

Pro uzavření areálu OC Globus v uliční linii ulice Černovická je doporučeno umístění vícepodlažního komerčního objektu v místě stávajícího severního parkoviště v sousedství okružní křižovatky.

ÚS.17

Území ÚS.17 je navrženo jako přechodné pásmo mezi okrajovou městskou zástavbou pro podnikání v ÚS.15 a převážně blokovou zástavbou širšího centra města podél ulic Rokycanova a Spořická. Zastoupení krajinné zeleně je zde menší než v prostoru ÚS.15, Dominantním prostorem zeleně je zde plocha kolejiště nákladového nádraží, která je navržena k přestavbě pro veřejné prostranství s cyklistickými stezkami. Charakter zeleně je převážně parkový umožňující sportovně rekreační pobyt obyvatel města. Zároveň se bude jednat o zelení bariérovou, oddělující jednotlivé funkční plochy a významné dopravní trasy. Charakter zástavby je městský s vícepodlažními budovami, které jsou rozmístěny samostatně i v blokových segmentech (převážně v návaznosti na stávající blokovou zástavbu). Funkce objektů je komerční OKm a bydlení hromadné BH. Běžná výška objektů činí 3 – 4 NP. Zastřešení je očekáváno rovněž se střešní zelení.

1.2) Koncepce ploch pro bydlení BH

ÚS.17

V prostoru mezi ulicí Spořická a cyklostezkou Chomutov – Spořice je navržena zástavba pro bydlení hromadné. Jižní okraj plochy podél uliční čáry ulice Spořická je doplněn řadovou zástavbou bytových domů s výškou 4 NP. Parkování pro bytové domy se předpokládá podzemní, případně povrchové včleněné do půdorysu domu. Severním směrem se ucelená zástavba štěpí do souboru jednotlivých viladomů. Viladomem se pro potřeby studie rozumí stavba pro bydlení s výškou 3NP a menším počtem bytových jednotek (3-6) ve prospěch většího komfortu bydlení.

Předpokládá podzemní parkování, které uvolní plochu mezi jednotlivými domy pro převážně rekreační využití obyvatel, případně pro parkové úpravy.

Viladomy a bytové domy budou zastřešeny plochou střechou se zatravněním. Je přípustné odskočení jednotlivých podlaží. Doporučuje se novou výstavbu řešit jako funkční architektonický soubor, který vhodně reaguje na okloní zástavbu a urbanistické poměry v území. Individuální, navrhování a různorodá výstavba se pro danou lokalitu nedoporučuje.

Výrazné pastelové fasádní barvy jsou nepřípustné.

1.3) Koncepce ploch OK.s

ÚS.15

Jednotlivé areály v plochách nevýrobních služeb občanského komerčního vybavení by měly být vizuálně odděleny od tranzitních komunikací pro pěší a cyklisty bariérovou zelení. Maximální výška zástavby nepřesáhne 9 m.

1.4) Koncepce ploch OK.m

ÚS.17

Objekty v plochách občanského vybavení komerčního - malé a střední by neměly působit rušivě vůči architektonickému výrazu nové sousední zástavby BH a urbanistického prostoru komunikace pro pěší a cyklisty v trase bývalé vlečky. Výrazné pastelové fasádní barvy jsou nepřípustné. Oplocení objektů se nedoporučuje, ploty z neprůhledných dílců jsou nepřípustné.

2) Koncepce řešení dopravní a technické infrastruktury

ÚS.15

Silniční doprava

Studie ponechává prostorovou rezervu pro možné vedení trasy západního obchvatu centra města v ose OC Globus – Spořická. Konkrétní umístění trasy obchvatu se doporučuje stanovit až na základě dat z dokončené ÚS 18 – Dopravní studie křižovatek na I/13.

Propojení je navrhováno v územním plánu tunelem. Předmětná studie uvažuje z ekonomického hlediska i o možnosti propojení mostním objektem. V jižní části území ÚS.15 bude případná nová propojka svedena z mostního tělesa na úroveň terénu a napojena přes novou okružní křižovatku na stávající silnici III.třídy v ulici Spořická. Z této křižovatky je zároveň vedena nová místní komunikace do areálu OKs. Z nové okružní křižovatky by nadále byla vyvedena nově jižní větev západního obchvatu centra města. Územní studie však dále toto propojení do ulice Černovická nerozpracovává, neboť je nutné dořešit s tím související problematiku možné přeložky silnice I/13 do prostoru podél kolejiště a také řešení kruhové křižovatky u areálu OC Globus.

Studie navrhuje propojení ulic Spořická a Nádražní novou místní komunikací v trase koridoru CNU.k1. Šířka nové komunikace činí 6 m a předpokládá se mimoúrovňové křížení s cyklostezkou na tělese bývalé vlečky. S ohledem na etapizaci výstavby bude cyklostezka Chomutov – Spořice vedena na úrovni terénu. Její případné mimoúrovňové křížení s následně budovanou propojkou Spořická – Nádražní bude řešeno až v rámci této pozdější etapy výstavby.

Cyklistická doprava

Cyklistická doprava je zde definována převážně cyklostezkou Chomutov – Spořice, která je vedena v souladu se stávajícími majetkoprávními vztahy a terénní konfigurací. Tato trasa výrazně respektuje stávající vzrostlou zeleň přírodní charakter lokality V Loužích.

Další významnou trasu tvoří stezka na tělese nákladní trati, která je plánována ke zrušení v rámci přestavby železniční stanice Chomutov na Terminál v prostoru u ulice Lipská. Tato stezka v dlouhých směrových obloucích a téměř přímé niveletě prochází parkovým územím i zástavbou v ÚS.17 až ke stávajícím cyklostezkám v ulici Bezručova, čímž utvoří páteřní trasu pro pěší a cyklisty napříč celým městem.

ÚS.17

Silniční doprava

V rámci ÚS.17 je řešeno napojení propojky Spořická – Nádražní na stávající komunikaci v ul. Nádražní. Předpokládá se mírná úprava / optimalizace ukřižovatky Nádražní Rokycanova dle budoucí urbanistické koncepce nové zástavby v okolí přemístěné železniční stanice Chomutov.

U jižního okraje nové lokality BH podél ulice Spořická budou stávající křižovatky s ulicemi

Dr. Janského, Haškova a Bělohorská doplněny o další ramena komunikací obsluhujících předmětné území BH.

Studie doporučuje propojit nové plochy OK.m v území ÚS.15 s ulicí Černovická komunikacemi pro pěší / cyklisty vedenými mimoúrovňově nad koridorem železnice. Přesný počet a trasy nových propojení by měl být určen po vyhotovení ÚS 18, která řeší dopravní koncepci podél ulice Černovická – I/13.

Cyklistická doprava

V ulici Rokycanova začíná vedení cyklostezky Chomutov – Spořice po samostatné trase na tělese snesené nákladové vlnky procházející novou zástavbou BH a přecházející v západní části do prostoru ÚS.15. Spolu s navrhovanou cyklostezkou + stezkou pro pěší v trase rušené nákladní tratě bude tvořit hlavní komunikaci ve tvaru V propojující všechny funkční plochy v území ÚS.17. V tomto území je tedy výrazně upřednostňována doprava pěší a cyklo před automobilovou silniční dopravou.

3. Závěry a doporučení

3.1) architektonicko – urbanistické řešení

Tato studie je vypracována na základě podmínek ÚP Chomutov.

Dopravní infrastruktura silniční je navržena jako minimální nutná, s minimem omezování provozu pěší, případně cyklistické dopravy. Doprava v klidu by měla být řešena převážně vertikálním uspořádáním na úkor plošného (parkovací domy, podzemní stání, automatické parkovací systémy), tak, aby se omezil rušivý vliv hromadného parkování v uličním profilu.

Chodníky, rozptylové plochy a cyklostezky jsou dominantním prvkem dopravní sítě v řešeném území.

Zástavba je navržena jako rozptýlená nekonkurující přírodnímu / parkovému charakteru okolní zeleně. Výška zástavby ctí lidské měřítko. Zpravidla nepřekračuje 4 NP.

Střešní fotovoltaické panely by neměly být viditelné z uliční úrovně.

Varianta zástavby

Zástavba bude koordinována s územní studií ÚS 16 – Nové nádraží a výsledky architektonické soutěže na Terminál Chomutov. Je možné, že charakter zástavby dozná změn, zásadním by mělo zůstat návaznost na stávající ulice v území, charakter zástavby se může více podobat stávající kombinaci hromadného bydlení a řadové zástavby rodinných domů.

3.1.1) Podklad pro změnu územního plánu

S ohledem na vznikající atraktivitu území v návaznosti na přestavbu železničního uzlu je navrhována změna funkčního využití u přestavbové plochy P.13-2 z ploch OK.s občanské vybavení komerční- nevýrobní služby na plochy smíšené obytné městské SM. U plochy P.13. 1 je navrženo u komerčních ploch doplnit možnost bydlení

3.2) Etapizace výstavby

ÚS.15

0. Cyklostezka Chomutov – Spořice - rok 2026

1. Okružní křižovatka Spořická, propojení do ulice Nádražní, výstavba OKs. – 2030 - 2035

2. Cyklostezka v trase rušené vlečky, parková zeleň, přírodní herní prvky 2035 -2040

ÚS.17

0. Cyklostezka Chomutov – Spořice – rok 2026

2. cyklostezka v trase rušené vlečky, výstavba OKm a BH v ulici Rokycanova, výstavba OKm v ulici Nádražní, výstavba BH v ulici Spořická – západní část 2035 -2040

3. výstavba BH v ulici Spořická – střední a východní část - 2040