ZMĚNA Č. 2 ÚZEMNÍHO PLÁNU CHOMUTOV

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

Mgr. Kateřina Šulcová

katerina@sulcova.eu / +420 724 677 562

držitel autorizace ke zpracování dokumentace a posudku na základě rozhodnutí MŽP dle § 19 zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů (č.j. 88949/ENV/14)

v Praze dne 31. 05. 2022

OBSAH

OBSAH 1

ÚVOD 5

1. STRUČNÉ SHRNUTÍ OBSAHU A HLAVNÍCH CÍLŮ ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE, VZTAH K JINÝM KONCEPCÍM 7

2. ZHODNOCENÍ VZTAHU ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE K CÍLŮM OCHRANY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ PŘIJATÝM NA VNITROSTÁTNÍ ÚROVNI 11

3. ÚDAJE O SOUČASNÉM STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ A JEHO PŘEDPOKLÁDANÉM VÝVOJI, POKUD BY NEBYLA UPLATNĚNA ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE 40
   - Geologické a geomorfologické poměry 40
   - Půda, ložiska nerostných surovin, poddolovaná a sesuvná území 40
   - Hydrologické a hydrogeologické poměry 43
   - Územní systém ekologické stability 43
   - Zvláště chráněná území/ památné stromy/významný krajinný prvek 44
   - NATURA 44
   - Krajina a krajinný ráz/přírodní park 45
   - Biologická rozmanitost – fauna, flóra 48
   - Staré ekologické zátěže 49
   - Historický vývoj území, ochrana kulturních památek a archeologických nálezů 49
   - Obyvatelstvo 50
   - Klimatické poměry (změna klimatu) /znečištění ovzduší 51
   - Hluk 52

4. CHARAKTERISTIKY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ, KTERÉ BY MOHLY BÝT UPLATNĚNÍM ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE VÝZNAMNĚ OVLIVNĚNY 55
   - Vliv na geologické a geomorfologické poměry 56
   - Vlivy na půdu, ložiska nerostných surovin, poddolovaná a sesuvná území 56
   - Vlivy na hydrologické a hydrogeologické poměry 58
   - Vlivy na územní systém ekologické stability 59
   - Vlivy na zvláště chráněná území/památné stromy/významné krajinné prvky 59
   - Vlivy na systém NATURA 2000 59
   - Vlivy na krajinu/krajinný ráz a přírodní parky 60
   - Vlivy na biologickou rozmanitost – faunu a flóru 60
   - Vlivy na historický vývoj území, ochranu kulturních památek a archeologické nálezy 61
   - Vlivy na obyvatelstvo 61
   - Vlivy na klimatické poměry a znečištění ovzduší 61
   - Vlivy na akustickou situaci 62

5. SOUČASNÉ PROBLÉMY A JEVY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ, KTERÉ BY MOHLY BÝT UPLATNĚNÍM ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE VÝZNAMNĚ OVLIVNĚNY, ZEJMÉNA S OHLEDEM NA ZVLÁŠTĚ CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ A PTAČÍ OBLASTI 63

6. ZHODNOCENÍ STÁVAJÍCÍCH A PŘEDPOKLÁDANÝCH VLIVŮ NAVRHOVANÝCH VARIANT ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE, VČETNĚ VLIVŮ SEKUNDÁRNÍCH, SYNERGICKÝCH, KUMULATIVNÍCH, KRÁTKODOBÝCH, STŘEDNĚDOBÝCH A DLOUHODOBÝCH, TRVALÝCH A PŘECHODNÝCH, KLADNÝCH A ZÁPORNÝCH; HODNOTÍ SE VLIVY NA OBYVATELSTVO, LIDSKÉ ZDRAVÍ, BIOLOGICKOU ROZMANITOST, FAUNU, FLORU, PŮDU, HORNINOVÉ PROSTŘEDÍ, VODU, OVZDUŠÍ, KLIMA, HMOTNÉ STATKY, KULTURNÍ DĚDICTVÍ VČETNĚ DĚDICTVÍ ARCHITEKTONICKÉHO A ARCHEOLOGICKÉHO A VLIVY NA KRAJINU VČETNĚ VZTAHŮ MEZI UVEDENÝMI OBLASTMI VYHODNOCENÍ 65

7. POROVNÁNÍ ZJIŠTĚNÝCH NEBO PŘEDPOKLÁDANÝCH KLADNÝCH A ZÁPORNÝCH VLIVŮ PODLE JEDNOTLIVÝCH VARIANT ŘEŠENÍ A JEJICH ZHODNOCENÍ. SROZUMITELNÝ POPIS POUŽITÝCH METOD VYHODNOCENÍ VČETNĚ JEJICH OMEZENÍ 78

8. POPIS NAVRHOVANÝCH OPATŘENÍ PRO PŘEDCHÁZENÍ, SNÍŽENÍ NEBO KOMPENZACI VŠECH ZJIŠTĚNÝCH NEBO PŘEDPOKLÁDANÝCH ZÁVAŽNÝCH ZÁPORNÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ85

9. ZHODNOCENÍ ZPŮSOBU ZAPRACOVÁNÍ VNITROSTÁTNÍCH CÍLŮ OCHRANY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ DO ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE A JEJICH ZOHLEDNĚNÍ PŘI VÝBĚRU VARIANT ŘEŠENÍ 88

10. NÁVRH UKAZATELŮ PRO SLEDOVÁNÍ ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ 90

11. NÁVRH POŽADAVKŮ NA ROZHODOVÁNÍ VE VYMEZENÝCH PLOCHÁCH A KORIDORECH Z HLEDISKA MINIMALIZACE NEGATIVNÍCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ 92

12. NETECHNICKÉ SHRNUTÍ VÝŠE UVEDENÝCH ÚDAJŮ 94
    Závěry vyhodnocení
    Návrh stanoviska

LITERATURA 109

SEZNAM ZKRATEK

AOPK	Agentura ochrany přírody a krajiny
BaP	benzo(a)pyren
BPEJ	bonitovaná půdně ekologická jednotka
č.	číslo
č.j.	číslo jednací
ČHMÚ	Český hydrometeorologický ústav
ČIŽP	Česká inspekce životního prostředí
EIA	environment impact assessement (posouzení vlivů na životní prostředí)
CHKO	chráněná krajinná oblast
CHOPAV	chráněná oblast přirozené akumulace vod
k. ú.	katastrální území
L_{Aeq}	ekvivalentní hladina akustického tlaku
LBC	lokální biocentrum
LBK	lokální biokoridor
MŽP	Ministerstvo životního prostředí
n. m.	nad mořem
NV	nařízení vlády
OA	osobní automobil
odst.	odstavec
ORP	obec s rozšířenou působností
PS	parkovací stání
PUPFL	pozemky určené k plnění funkce lesa
PUR	politika územního rozvoje
Sb.	sbírka
SFŽP	Státní fond pro životní prostředí
SÚ	sídelní útvar
SZn.	spisová značka
SZÚ	Státní zdravotní ústav
US EPA	americkou Agentura pro ochranu životního prostředí
ÚAP	územně analytické podklady
UP	územní plán
UPD	územně plánovací dokumentace
ÚPn	územní plán
UAP	územně analytické podklady
ÚSES	územní systém ekologické stability
VKP	významný krajinný prvek
VVURÚ	vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území
WHO	světová zdravotnická organizace
ZCHÚ	zvláště chráněné území
Zn.	značka
ZPF	zemědělský původní fond
ZUR	zásady územního rozvoje
Z2	změna č. 2 ÚP Chomutov

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 Vztah změny č. 2 ÚP Chomutov k jiným koncepcím/dokumentům 11
Tabulka 2 Průměrné hodnoty (2015-2019) koncentrací znečišťujících látek ve čtvercích řešeného území 51
Tabulka 3 Porovnání vypočtených hodnot hluku ve stávajícím a výhledovém stavu 25 m od osy koleje 53
Tabulka 4 Tabulka předpokládaných záborů ZPF při uplatnění změny č. 2 ÚP Chomutov 57
Tabulka 5 Vliv navrhované stavby na zákonná kritéria krajinného rázu (§12) 60
Tabulka 6 Stručné shrnutí současných problémů/jevů životního prostředí dle jednotlivých složek ŽP 63
Tabulka 7 Vyhodnocení vlivů jednotlivých v rámci Z2 měněných zastavitelných/přestavbových ploch ÚP Chomutov na životní prostředí 66
Tabulka 8 Stručné shrnutí vlivu rušených/měněných územních rezerv v rámci Z2 na životní prostředí včetně charakteristiky územních rezerv 74
Tabulka 9 Identifikace délky trvání vlivů změny č. 2 ÚP Chomutov ve vztahu k jednotlivým složkám a charakteristikám životního prostředí 76
Tabulka 10 Souhrnné hodnocení změny č. 2 ÚP Chomutov jako celku ve vztahu k jednotlivým složkám ŽP 78
Tabulka 11 Porovnání stavu s navrhovanou změnou č. 2 ÚP (aktivní varianta) a stavu bez uplatnění navrhované změny č. 2 ÚP (nulová varianta) ve vztahu k jednotlivým složkám ŽP 79

ÚVOD

Vyhodnocení vlivu změny č. 2 územního plánu Chomutov na životní prostředí je vypracováno na základě stanoviska Krajského úřadu Ústeckého kraje, Odboru životního prostředí a zemědělství (dále jen krajský úřad), příslušného orgánu dle § 22 písm. d) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, (č.j.: KUUK/051669/2020 ze dne 23. 3. 2020) k návrhu na pořízení změny č. 2 územního plánu.

Po prostudování předloženého návrhu zadání rozhodl krajský úřad, že je nutné posoudit předloženou změnu č. 2 ÚP z hlediska vlivů na životní prostředí podle § 10i odst. 2 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů.

Odůvodnění:

Nezbytnost komplexního posouzení vlivů na životní prostředí byla shledána převážně z následujících důvodů:

- Obsah koncepce (návrh na pořízení změny ÚP)

  Dle navrženého charakteru a funkčního využití ploch výroby a skladování je potenciálně možné vymezení ploch pro umístění záměrů, uvedených v bodech přílohy č. 1 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Z pohledu přílohy č. 1 je možné do území umístit záměry uvedené zejména v bodu č. 44 – Celostátní železniční dráhy a v bodu č. 106 – Výstavba skladových komplexů.

  Z pohledu míry stanovení rámce je z návrhu obsahu na pořízení změny územního plánu Chomutov patrné, že plošný rozsah a charakteristika nově vymezovaných ploch nevylučuje vymezení ploch pro umístění záměrů, které mohou způsobit výrazně negativní zásah do životního prostředí, ovlivnění krajinného rázu, ekologické stability území a udržitelného rozvoje území. Zároveň lze předpokládat, že celkový rozsah prověřovaných ploch (vymezení nového zastavěného území) může ovlivnit urbanistickou koncepci a koncepci uspořádání krajiny.

- Charakteristika vlivů koncepce (návrh na pořízení změny ÚP) na životní prostředí a veřejné zdraví a charakteristika dotčeného území

  Vlivy na jednotlivé složky životního prostředí a na veřejné zdraví spojené s nově navrhovaným funkčním vymezením lze z hlediska jejich charakteru a doby trvání označit za lokální a trvalé. Změnu svým charakterem, využitím, rozsahem a lokalizací lze z hlediska vlivu na jednotlivé složky životního prostředí a na veřejné zdraví v řešeném území považovat za významnou.

  Ve spojení s okolní zástavbou lze očekávat významné kumulativní a synergické vlivy (vlivy na povrchové a podzemní vody, vliv na ZPF). Z hlediska závažnosti a rozsahu lze očekávat významné vlivy přesahující správní území obce Chomutov s rozlohou 29,26 km^2 a počtem 48 720 obyvatel (2019, ČSÚ). Změnou územního plánu nedojde k významnému navýšení hustoty zalidnění, které je v současnosti na úrovni cca 1665 obyvatel na km^2.

  Na základě posouzení návrhu změny byly v navrhovaném území shledány významné střety zájmů a problémy v oblasti ochrany životního prostředí a veřejného zdraví. Příslušný úřad shledal charakteristiky vlivů územního plánu na životní prostředí a veřejné zdraví a charakteristiku dotčeného území zejména s ohledem na pravděpodobnost, dobu trvání, četnost a vratnost vlivů, kumulativní a synergickou povahu vlivů, důležitost a zranitelnost oblasti, za významné do té míry, že je nutné tyto vlivy posoudit podle zákona.

- Předpokládaný přínos posouzení koncepce ve vztahu k posouzení jiných koncepcí zpracovávaných na odlišných úrovních v téže oblasti.

Dílčí změnou územního plánu Chomutov nebudou žádným zásadním způsobem dotčeny ani měněny koncepce krajiny ani koncepce veřejné infrastruktury, plochy ani koridory územních rezerv, veřejně prospěšných staveb či opatření nebo asanací. V této fázi se nestanovují žádné požadavky na zpracování variant. Koncepce rozvoje obce se významně nemění.

Předmětem změny č. 2 ÚP Chomutov je:

1. Prověření vedení rezerv R23 (Rezerva pro plochy DZ), R04 (Rezerva pro koridor městské zeleně Nádraží – Chomutovka), R05 (Rezerva pro ZP – přednádražní prostor), R07 (Rezerva pro koridor městské zeleně nádraží – Spořice) a R09 (Rezerva pro cyklisty z nádraží západně směr Spořice) a jejich případné převedení do návrhu v souvislosti s přesunem železniční stanice Chomutov.
2. Prověření možnosti využití pozemků p. č. 4071/2 a 4254/1 v k. ú. Chomutov I pro přemístění uhelných skladů.
3. Prověření pozemků p. č. 3895, 3896, 3785/1, 3785/16, 2394, 3775/23, 3775/6, 3784/4 v k. ú. Chomutov I pro možnost využití odlišné od drážní dopravy.
4. Zrušení rezervy R01 Rezerva koridoru pro přeložku železniční tratě do Vejprt.

Příslušný úřad obdržel stanovisko Krajského úřadu Ústeckého kraje, odboru životního prostředí a zemědělství, vydané dle § 45i zákona o ochraně přírody a krajiny ze dne 16. 1. 2020, spisová značka KUUK/006708/2020/N-3075, č. j. KUUK/008766/2020/ZPZ, ve kterém konstatoval, že lze VYLOUČIT, že záměr „Rekonstrukce ŽST Chomutov“ může mít samostatně či ve spojení s jinými významný vliv na příznivý stav předmětů ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí v územní působnosti Krajského úřadu Ústeckého kraje.

Předkládané vyhodnocení vlivů změny č. 2 územního plánu Chomutov na životní prostředí dle § 10i zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, bylo provedeno ve fázi návrhu změny č. 2 územního plánu, v souladu se zákonem č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (Přílohou č. 1) a zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů a životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů.

Zpracovatel dokumentace SEA postupoval mimo jiné přiměřeně dle Metodického doporučení MŽP pro posuzování vlivů obecných koncepcí na životní prostředí (Věstník MŽP leden 2019 č. j. MZP/2019/130/72 – příloha č. 2) a dle Metodického doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí (Věstník MŽP, únor 2015).

Podkladem pro vyhodnocení vlivů na životní prostředí byly:

- Návrh zadání změny č. 2 územního plánu Chomutov (Ing. arch. Ivan Kaplan – AGORA STUDIO, březen 2021)
- Změna č. 2 územního plánu Chomutov, Odůvodnění (Ing. arch. Ivan Kaplan – AGORA STUDIO, březen 2021)
- Územní plán Chomutov, úplné znění po vydání změny č. 1 (Ing. arch. Ivan Kaplan – AGORA STUDIO, leden 2021)
- Územně analytické podklady Ústeckého kraje (4. úplná aktualizace 2017)
- Územně analytické podklady ORP Chomutov (5. úplná aktualizace 2020)
- Informační webové zdroje (viz Literatura)
- Legislativní předpisy (viz Literatura)
- Stanoviska/vyjádření
- Terénní průzkum

1. STRUČNÉ SHRNUTÍ OBSAHU A HLAVNÍCH CÍLŮ ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE, VZTAH K JINÝM KONCEPCÍM

Název koncepce	Změna č. 2 územního plánu Chomutov	
Pořizovatel	Magistrát města Chomutov	
Zpracovatel	Ing. arch. Ivan Kaplan – AGORA STUDIO	
Umístění	kraj	Ústecký
	ORP	Chomutov
	k.ú.	Chomutov I
		Chomutov II

V současné době má město Chomutov schválený územní plán pro katastrální území Chomutov I a Chomutov II, pořízený dle zákona č. 183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů a vydaný formou opatření obecné povahy č. 1/2017.

Hranice zastavěného území je vymezena v souladu s § 58 zákona 183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů a zachycuje stav podle katastrální mapy k datu 1. květen 2020.

Stručné shrnutí obsahu a hlavních cílů územně plánovací dokumentace

Platný územní plán města Chomutov nabyl účinnosti dne 29. 6. 2017. Územní plán se týká katastrálního území Chomutov I a Chomutov II.

V rámci předkládané změny č. 2 ÚP Chomutov (dále místy v textu značeno jako Z2) jsou v souvislosti s úpravami železniční stanice Chomutov navrhovány změny v plochách drážní dopravy, které mají vliv i na pozemky a objekty jiných vlastníků a na řešení navržených rezerv ve stávajícím územním plánu: R01 Rezerva koridoru pro přeložku železniční tratě do Vejprt, R07 Rezerva pro koridor městské zeleně nádraží – Spořice, R09 Rezerva pro cyklisty z nádraží západně směr Spořice. Dále je nutné vyhledání a posouzení ploch pro přemístění uhelných skladů, jejichž přemístění je nutnou součástí úprav železničního uzlu.

Vzhledem k přesunu nádraží je v ploše rušeného nádraží vymezena plocha SO.2, čemuž bude odpovídat její využití (objekt bude pronajímán). V rozsahu požadovaných (potřebných) pozemků pro realizaci záměru je též rozšířen koridor pro optimalizaci železniční trati a veřejně prospěšná stavba s možností vyvlastnění WD30.

<u>Navrhované změny lze shrnout do těchto bodů:</u>

1) Prověřit vedení rezerv R04 (Rezerva pro koridor městské zeleně Nádraží – Chomutovka), R05 (Rezerva pro ZP – přednádražní prostor), R06 (Rezerva osy dopravního propojení Spořická – Nádražní), R07 (Rezerva pro koridor městské zeleně nádraží – Spořice) a R09 (Rezerva pro cyklisty z nádraží západně směr Spořice) a jejich případné převedení do návrhu v souvislosti s přesunem železniční stanice Chomutov.

2) Prověřit možnosti využití pozemků p.č. 4071/2 a 4254/1 v k.ú. Chomutov I za účelem přemístění uhelných skladů.

3) Prověřit pozemky p.č. 3895, 3896, 3785/1, 3785/16, 2394,3775/23,3775/6,3784/4 v k.ú. Chomutov I za účelem možnosti využití odlišné od drážní dopravy.

4) Zrušit rezervu R01 Rezerva koridoru pro přeložku železniční tratě do Vejprt.

Podrobný přehled změn předkládaných návrhem změny č. 2 územního plánu města Chomutov:

Posun nádraží a stavba nového kolejiště:

Hlavním předmětem Z2 je přesun nádraží do nové polohy východním směrem blíže k centru. Územní plán vymezuje plochy DZ tak, aby bylo možno realizovat plánovaný projekt (přesun nádraží a nové kolejiště). V rámci projektu dojde k technologickým a stavebním úpravám s cílem výrazně zvýšit bezpečnost cestujících při výstupu nebo nástupu do vlaku. Stavba nového nádraží zajistí lepší vazbu na stávající městskou infrastrukturu. Nové osobní nádraží bude umístěno v prostoru kolejového rozvětvení směrem k zastávce Chomutov město, která zůstane zachována. Současný rozsah kolejiště bude optimalizován ve vazbě na potřebný počet kolejí a jejich využití. Ve stanici se zvýší rychlost vlaků a zkrátí přestupní vazby. Zrušením propojovací koleje odbočky Chomutov město – seřaďovací nádraží (ve výkrese značeno jako vlečka), bude možné zrušit tři železniční přejezdy v Nádražní a Rokycanově ulici a za obchodním domem Lidl. Nová poloha nádraží umožní i využití volné plochy pro zřízení parkoviště P+R. Dále bude provedeno zahloubení vejprtské trati a (tedy i) zrušení dalších dvou železničních přejezdů a přechodu, které se nacházejí v Černovické a Kadaňské ulici. Z tohoto důvodu změna územního plán ruší rezervu R01 rezervovanou pro přeložku Vejprtské trati. Vzhledem k přesunu nádraží je v ploše rušeného nádraží vymezena plocha SO.2, čemuž bude odpovídat její využití (objekt bude pronajímán). V rozsahu požadovaných (potřebných) pozemků pro realizaci záměru je též rozšířen koridor pro optimalizaci železniční trati a veřejně prospěšná stavba s možností vyvlastnění WD30.

Prověření úpravy ulic Lipská-Kadaňská:

Jedná se o křižovatku u stávajícího úrovňového přejezdu žel. dráhy směrem na Vejprty. V souvislosti s možnými úpravami této křižovatky jsou změnou převedeny malé plochy ZP do ploch DS. Možnost výsadby zeleně v rámci DS tímto není nijak dotčena.

Prověření rezerv v okolí nádraží:

Z2 prověřila následující rezervy: R01 (rezerva pro trať na Vejprty) je zrušena, viz odstavec výše.

Část R04 (rezerva pro parkovou zeleň; stabilizovaná plocha DZ) je vzhledem k budoucímu zrušení trati převedena do návrhu ZP a to až k hranici územní studie ÚS 16 (zde zatím byla rezerva ponechána beze změny, budoucí řešení bude prověřováno v územní studii). Rozsah ÚS 16 byl zvětšen s ohledem na řešení prostorových souvislostí a návazností, které se nacházely vně řešeného území ÚS 16. Návrh parkové zeleně posiluje stávající stav o zachování (a zlepšení) zelené clony s ohledem na budoucí vyšší vytížení ulice Nádražní (vlivem převedení dopravního propojení z ul. Spořická).

Změna dále ruší území rezervu R05 (pro parkovou zeleň) a převádí ji – v rozsahu pro dráhy nepotřebných ploch – do návrhu (ZP). Zbytek rezervy (západní část) zůstává v ploše DZ. Přes plochu ZP je zčásti veden koridor přeložky Spořická-Nádražní, výsledný tvar parku bude upřesněn v rámci ÚS 15.

Dále Z2 prověřila a zrušila rezervu R06 (propojení Spořická-Nádražní), pro které je vymezen ("průhledný") dopravní koridor dostatečně široký, aby umožnil kruhové křižovatky. Dopravní řešení je součástí územní

studie ÚS15 (jejíž rozsah byl krácen o plochy DZ v oblasti nádraží a rozšířen tak, aby pojmul celý vymezený koridor).

Prověření pozemků pro přemístění uhelných skladů:

Jsou vymezeny dvě plochy pro potenciální přemístění uhelných skladů. Jedno při vnějším okruhu Chomutova (silnice III/00733) mezi stávajícími stabilizovanými výrobními/prodejními plochami – zde je využito vymezené zastavitelné plochy 10-Z6 (původně určené pro parkoviště), která je pro účely vymezení plochy VP.2 (funkční využití je voleno s ohledem na okolní plochy s rozdílným způsobem využití) rozšířena o cca 6500 m^2. Také dojde k posunu navrhované cyklostezky (koncepčně zůstává zachována). Příjezd by byl zajištěn z komunikace III. tř. Druhá plocha je navržena za nemocnicí místo zastavitelné plochy 12-Z1 (pův. určené pro plochy bydlení v rodinných domech), navrhovaná plocha (VP.1) je oddělena od areálu nemocnice pásem izolační zeleně v dostatečné šíři cca 40 m. Příjezd může být realizován z ul. Spořická, tohoto důvodu (i do budoucna pro jiné případy) bylo upraveno podmíněně přípustné využití ploch ZI o možnost realizace dopravní infrastruktury (obecně však nesmí dojít k popření funkce plochy jako izolační zeleně, jedná se tedy (např.) o krátké příčné propojení přes plochu ZI). Vzhledem k tomu, žen není dopředu jasné, která plocha bude provozovatelem skladů preferována, je možné, že plocha 12-Z1 může být využita (i vzhledem k velikosti) i pro jiné účely v intencích regulací VP.1, je proto omezena případná velikost staveb na 1000 m^2 – s ohledem na blízkost nemocnice i charakteru (velikosti) navazujících objektů v ploše OK.M jižně od 12-Z1.

Další dopady změny:

Vzhledem k podrobnějším podkladům k přemístění nádraží/úpravy kolejiště byla krácena ÚS 15 (a rozšířena o navrhovaný koridor komunikace Spořická-Nádražní), dále byla rozšířena územní studie ÚS 16 s ohledem na potřeby řešení návazností vně pův. ÚS 16. Dále byla vymezena nová územní studie ÚS 17 zahrnující transformované území mezi rušenou tratí a ul. Spořickou – zde vyla vymezena (resp. rozšířena) přestavbová plocha 13-P1. V ní je vymezena plocha pro bydlení hromadné (blíže k ul. Spořická) a ploch komerčního vybavení OK.M v části přiléhající k ul. Nádražní. Tím dojde k zónování ploch tak, aby komerční vybavenost byla blíže k do budoucna rušnější ul. Nádražní (a blíže dráze) a bude tvořit mj. hlukovou clonu bydlení. Charakterem komerčního využití jde o nerušící vybavení vhodné do kontaktu s bydlením; uspořádání území, dopravní obsluhu a vymezení veřejných prostranství bude řešit území studie.

Dále byla mírně (v severní části) krácena plocha 13-P2 o pozemky, které jsou potřebné pro realizaci drážního záměru, v ploše 13-P2 je změnou navrženo funkční využití OK.S (nevýrobní služby; z pův. OK.M), mj. vzhledem k tomu, že plochy OK.M jsou nyní navrženy v ploše 13-P1, jedná se tedy o diverzifikaci využití.

V souvislosti s rozšířením plochy 10-Z6 je posunut návrh cyklotrasy/stezky západním směrem.

Poznámka:

Pro účely posouzení změn využití území v některých plochách byly podmíněně zpracovány následující územní studie; v koordinaci s výkresem základního členění území Chomutova:

ÚS 15	*ÚS Spořická – Nádražní, západ*	*plocha 13-P2*	*Prověření nového využití dopravních ploch drah určených k transformaci, propojení Spořická – nádražní však zůstává podmínkou, dále rezerva městské zeleně, nové příležitosti v území a také dopady na městskou strukturu.*
ÚS 16	*ÚS Nové nádraží*		*Prověření dopadů přemístění nádraží na okolní související vztahy v území, včetně možnosti přemístění bus nádraží, přestavbové území.*
ÚS 17	*ÚS Spořická – Nádražní, východ*	*plocha 13-P1*	*Prověření transformace území na plochy hromadného bydlení podél ul. Spořická (s ohledem na přemístění hl. dopravního tahu do ul. Nadražní) a plochy OK.M podél ul. Nádražní.*

Vymezení zastavěného území a vyhodnocení potřeby vymezení zastavitelných ploch

Změnou bylo aktualizováno zastavěné území ke dni 1. 1. 2021, oproti poslední aktualizaci k 5/2020 (ve vydané Změně č. 1) nedošlo k nové výstavbě (s vlivem na vymezení zastavěného území), změnou se pouze upravuje zastavěné území z metodického hlediska.

(Zcela) nové zastavitelné plochy nejsou navrhovány. Je navrženo rozšíření 10-Z6 (nově jako plocha pro výrobu a skladování z původně plánovaného parkoviště), které se navrhuje z důvodu potřeby přemístění uhelných skladů (které se nacházejí v oblasti dotčené přesunem nádraží).

Dále se v souvislosti s úpravou v okolí posunutého nádraží – mezi ulicemi Nádražní a Spořická vymezuje významné rozšíření plochy přestavby 13-P1, s částí ploch pro bydlení hromadné (4,38 ha) – výšková regulace je dle platného plánu je na 4+(P nebo U), plocha umožňuje výstavbu (odhadem) cca 250 bytových jednotek (a méně, podle hustoty zástavby a případného využití přízemních ploch objektů pro komerční využití). Plocha je podmíněna zpracováním územní studie. Chomutov disponuje velkými plochami pro bydlení v rodinných domech, plochy pro bydlení hromadné jsou (i vzhledem k existenci ploch sídlišť) územním plánem navrženy jen ve velmi malém rozsahu. Přestavbové území vzhledem ke zrušení části drážního tělesa představuje možnost výstavby bydlení v dostupné vzdálenosti k centru a přímou vazbou na veřejnou dopravní infrastrukturu (vlak, autobusové nádraží), což může podporovat neautomobilovou mobilitu obyvatel. Změnou územního plánu je v souvislosti s přesunem uhelných skladů navrženo zrušení ploch pro bydlení individuální (v ploše 12-Z1, orientační kapacita 18 RD), výsledná bilance nárůstu ploch pro bydlení bude tedy o něco nižší.

Vztah k jiným koncepcím

Účelem této podkapitoly je identifikace veškerých relevantních strategických dokumentů významných z hlediska životního prostředí (a zdraví obyvatel) a jejich vazbu k hodnocenému území a charakteru posuzované změny ÚP.

Hodnocení míry vztahu je provedeno pomocí stupnice uvedené v následující tabulce, která byla převzata z Metodického doporučení pro posuzování vlivů obecných koncepcí na životní prostředí (Věstník MŽP č. 1/2019).

Míra vztahu	Slovní hodnocení	Popis vzájemného vztahu dokumentů
3	Velmi silný (přímý) vztah	Strategický dokument obsahuje podněty, požadavky nebo záměry s konkrétně definovaným nárokem na změnu využití území, které se přímo promítají do posuzované koncepce (změny ÚP), jejich zahrnutí je nezbytnou podmínkou vyplývající z přijatého strategického dokumentu.
2	Silný (přímý) vztah	Strategický dokument bez konkrétně definovaných nároků na promítnutí do předkládaného dokumentu. Do řešené koncepce (změny ÚP) se promítají ve formě priorit, požadavků nebo podmínek (verbální výroky). Realizace koncepce (změny ÚP) není přímo závislá na přijatém strategickém dokumentu.
1	Slabý nebo nepřímý vztah	Strategický dokument neobsahuje podněty, požadavky nebo záměry s přímou vazbou na navrhovanou koncepci (změnu ÚP), je však podkladem pro odůvodnění konkrétních návrhů.
0	Bez vztahu	Strategický dokument neobsahuje podněty, požadavky nebo zámery, které vyžadují řešení v rámci řešené koncepce (změny ÚP).

Koncepční dokumenty přijaté na republikové, krajské a regionální úrovni s níže identifikovaným přímým velmi silným (3) nebo silným (2) vztahem k předkládané změně ÚP jsou předmětem zhodnocení v následující kapitole (kap. 2) z hlediska vztahu předkládané změny č. 2 územního plánu k cílům ochrany životního prostředí přijatým na vnitrostátní úrovni.

Dokumenty mající nulový vztah k posuzované změně ÚP nejsou níže v přehledu uváděny.

Tabulka 1 Vztah změny č. 2 ÚP Chomutov k jiným koncepcím/dokumentům

Dokument/koncepce	**Vztah změny č. 2 ÚP k dokumentu**
Národní dokumenty	
Politika územního rozvoje ČR (2015; aktualizace č. 5 ze dne 11. září 2020)	3
Státní politika životního prostředí ČR 2030 s výhledem do 2050 (2021)	2
Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+ (2019)	2
Strategický rámec Česká republika 2030 (2017)	2
Strategie ochrany biologické rozmanitosti 2016-2025 (2016)	2
Státní program ochrany přírody a krajiny ČR pro období 2020-2025 (2020)	2
Politika ochrany klimatu ČR (2017)	2
Národní akční plán adaptace na změnu klimatu (2017)	2
Národní program snižování emisí v ČR (2015, aktualizace 2019)	2
Dopravní politika ČR pro období 2021-2027 s výhledem do roku 2050 (2021)	2
Státní energetická koncepce 2010-2030 (2004; aktualizace 2010)	1
Plán odpadového hospodářství ČR pro období 2015-2024 (2014)	1
Dlouhodobý program zlepšování zdravotního stavu obyvatelstva ČR – Zdraví pro všechny v 21. století (2006)	2
Národní akční plán zdraví a životního prostředí (NEHAP) (2007)	2
Strategický rámec rozvoje péče o zdraví v České republice do roku 2030 (2019)	1
Koncepce řešení problematiky ochrany před povodněmi v ČR (2010)	1
Koncepce na ochranu před následky sucha pro území ČR (2017)	1
Krajské dokumenty	
Zásady územního rozvoje Ústeckého kraje (2011; 3. úplná aktualizace 2020)	3
Územně analytické podklady Ústeckého kraje (2011; 5. úplná aktualizace 2021)	3
Strategie rozvoje Ústeckého kraje do roku 2027 (2018)	2
Program rozvoje Ústeckého kraje 2014-2020 (2013)	2
Program zlepšování kvality ovzduší 2020+ Zóna Severozápad CZ04 (2016)	2
Aktualizace územní energetické koncepce Ústeckého kraje (2019)	1
Plán odpadového hospodářství Ústeckého kraje pro období 2016-2025 (2016)	1
Povodňový plán Ústeckého kraje (2013)	1
Regionální a lokální dokumenty	
Územně analytické podklady ORP Chomutov (5. úplná aktualizace 2020)	3
Rámcová strategie rozvoje statutárního města Chomutova pro období 2014-2024 (2014)	2
Plány udržitelné mobility měst Chomutova a Jirkova (2019)	2
Územní program snižování emisí a imisí pro města Chomutov a Jirkov (2006)	1

2. ZHODNOCENÍ VZTAHU ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE K CÍLŮM OCHRANY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ PŘIJATÝM NA VNITROSTÁTNÍ ÚROVNI

V této kapitole je posouzen vztah předmětné změny č. 2 ÚP k cílům ochrany životního prostředí a zdraví obyvatelstva stanovených v koncepcích a dokumentech přijatých na republikové, krajské, regionální i lokální úrovni, u kterých byl v předchozí kapitole identifikován velmi silný/silný přímý vztah. Výčet

relevantních dokumentů a jejich relevantních cílů ochrany životního prostředí je uveden v následujícím textu a shrnut vždy stručně v tabulkovém přehledu u daného dokumentu/dané koncepce. Pro jednotlivé strategické dokumenty/koncepce jsou uvedeny většinou jen vybrané relevantní cíle ochrany životního prostředí a poskytnut komentář k jejich zapracování do hodnocené územně-plánovací dokumentace v rámci navrhované změny. Vybrány byly především takové cíle ochrany životního prostředí a zdraví obyvatel, jejichž splnění lze nástroji územního plánování dosáhnout.

Nadřazenými územně-plánovacími dokumentacemi na úrovni republikové ve smyslu velmi silného vztahu jsou Politika územního rozvoje ČR (5. aktualizace 2020) a Zásady územního rozvoje Ústeckého kraje (3. úplná aktualizace 2020).

Nadřazenými územně-plánovacími dokumentacemi na úrovni krajské a regionální ve smyslu velmi silného vztahu jsou Územně analytické podklady Ústeckého kraje (5. úplná aktualizace 2021) a Územně analytické podklady ORP Chomutov (5. úplná aktualizace 2020).

Těmto výše citovaným dokumentům je z důvodu identifikace velmi silného vztahu věnována zvýšená pozornost, resp. jsou dále v textu řešeny ve větší podrobnosti.

NÁRODNÍ DOKUMENTY

Politika územního rozvoje ČR

Dnem 11. září 2020 je pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území, v souladu s § 31 odst. 4 stavebního zákona, závazná Aktualizace č. 5 Politiky územního rozvoje České republiky.

Z PUR ČR vyplývají pro řešené území konkrétní požadavky vyplývající ze skutečnosti, že město Chomutov je součástí rozvojové osy OS7, dále součástí Specifické oblasti SOB6 Krušné hory a v neposlední řadě součástí některých dopravních koridorů. Mimo to budou samozřejmě respektovány obecné požadavky a principy zakotvené v PÚR; včetně republikových priorit komentovaných ve vztahu k posuzované změně č. 2 ÚP Chomutov níže.

OS7 Rozvojová osa Ústí nad Labem–Chomutov–Karlovy Vary–Cheb–hranice ČR/Německo (–Bayreuth)

Rozvojové oblasti a rozvojové osy jsou vymezovány v územích, v nichž z důvodů soustředění aktivit mezinárodního a republikového významu existují zvýšené požadavky na změny v území. Rozvojové osy zahrnují obce, v nichž existují, nebo lze reálně očekávat zvýšené požadavky na změny v území, vyvolané dopravní vazbou na existující nebo připravované kapacitní silnice a železnice při spolupůsobení rozvojové dynamiky příslušných center osídlení. V prostoru křížení rozvojových os mohou být obce zařazeny do kterékoli z těchto rozvojových os. Do rozvojových os nejsou zařazovány obce, které jsou již součástí rozvojových oblastí.

Vymezení

Obce mimo rozvojové oblasti, s výraznou vazbou na významné dopravní cesty, tj. v západní části na rychlostní silnici R6 a ve východní části na silnici I/13.

Úkoly pro územní plánování

Vytvořit územní podmínky pro řešení přestavby vybraných úseků silnice I/13 mezi Ostrovem a Chomutovem.

Silnice I/13 mezi Ostrovem a Chomutovem prochází v bezprostřední blízkosti řešeného území v rámci změny ÚP, na tomto území je silnice ovšem stavebně ukončená. Neexistuje zde přímá vazba na požadavek vytvoření územních podmínek pro přestavbu silnice I/13 v souvislosti s předkládanou změnou ÚP.

SOB6 Specifická oblast Krušné hory

Specifické oblasti jsou vymezovány v územích, ve kterých se v porovnání s ostatním územím ČR dlouhodobě projevují problémy z hlediska udržitelného rozvoje území, tj. problémy se zajištěním vyváženého vztahu příznivého životního prostředí, hospodářského rozvoje a soudržnosti společenství obyvatel území (uvedené v důvodech vymezení). Přitom se jedná o území se specifickými hodnotami anebo se specifickými problémy mezinárodního a republikového významu, nebo které svým významem přesahují území kraje. Specifické oblasti zahrnují obce, ve kterých je dle zjištěných skutečností nejnaléhavější potřeba řešení problémů z hlediska udržitelného rozvoje území. Účelem vymezení specifických oblastí je, aby v nich kraje, ministerstva a jiné ústřední správní úřady v rámci svých působností vytvářely podmínky pro odstranění problémů s cílem umožnit udržitelný rozvoj území, a to v souladu s cíli a úkoly územního plánování definovanými stavebním zákonem a při respektování republikových priorit územního plánování a ochrany přírodních, kulturních a civilizačních hodnot území.

Vymezení

Území obcí z ORP Chomutov (severní část), Kadaň (severní část), Litvínov (severní část), Teplice (severní část), Ústí nad Labem (severní část), Cheb (severní část), Karlovy Vary (severní část), Kraslice, Ostrov (severní část).

Oblast se dotýká na území ORP Ústí nad Labem a Teplice OB6 Ústí nad Labem, na území ORP Litvínov SOB5 Mostecko, na území ORP Karlovy Vary, Ostrov a Sokolov OB12 Karlovy Vary, na území ORP Chomutov, Kadaň, Karlovy Vary, Litvínov a Ostrov a Sokolov OS7 Ústí nad Labem–Chomutov–Karlovy Vary–Cheb–hranice ČR a na území ORP Ústí nad Labem OS2 Praha–Ústí nad Labem–hranice ČR.

Úkoly pro územní plánování

V rámci územně plánovací činnosti kraje a koordinace územně plánovací činnosti obcí:

a) identifikovat hlavní póly ekonomického rozvoje oblasti a vytvářet zde územní podmínky pro rozvoj rekreační funkce Krušných hor a zkvalitnění dopravní a technické infrastruktury, bydlení a občanského vybavení,

b) vytvářet územní podmínky pro rozvoj dopravní dostupnosti území a přeshraničních dopravních tahů,

c) vytvářet územní podmínky pro ekonomický rozvoj, zejména lesnictví, ekologického zemědělství, rekreace a cestovního ruchu,

d) vytvářet územní podmínky pro pokračování procesu obnovy lesních porostů, především v Ústeckém kraji,

e) účinným způsobem regulovat a zamezit rizikům překotně se rozvíjející výstavby větrných elektráren, včetně souvisejících zařízení (přístupových komunikací, vyvedení energetického výkonu apod.), jak z hlediska minimalizace vlivů na životní prostředí, krajinu a osídlení, tak z hlediska funkčnosti větrných elektráren v systému zásobování elektrickou energií, především v Ústeckém kraji,

f) vytvářet územní podmínky pro posílení koordinace cestovního ruchu v SOB6 Krušné hory a lázeňství v OB12 Karlovy Vary.

Posuzovaná změna ÚP řeší především vazby dopravní a technické infrastruktury v souvislosti s přestavbou ŽST Chomutov, tudíž většina vytyčených úkolů pro oblast územního plánování není v této souvislosti relevantní, případně není prioritou v řešeném území zastavěné části města (např. obnova lesních porostů, větrná energetika apod.).

Koridory veřejné dopravní infrastruktury

Železniční doprava

- ŽD3 – koridor konvenční železniční dopravy Cheb – Karlovy Vary – Chomutov – Most – Ústí nad Labem

Koridor je v řešeném území ÚP totožný se stávajícími plochami železnic.

Silniční doprava

- R7 – koridor kapacitní silnice Slaný – Louny – Chomutov, úsek koridoru na území Ústeckého kraje
- S7 – koridor kapacitní silnice Chomutov – Křímov – Hora Svatého Šebestiána – hranice ČR/Německo (Chemnitz), v ZÚR ÚK je vymezen jako územní rezerva
- S10 – koridor kapacitní silnice Karlovy Vary – Ostrov – Chomutov

Posuzovaná změna ÚP řeší především vazby dopravní a technické infrastruktury v souvislosti s přestavbou ŽST Chomutov, tudíž vymezení požadovaných koridorů nesouvisí s předmětem posuzované změny ÚP.

<u>Republikové priority územního plánování</u>

Změna č. 2 konkrétně naplňuje následující republikové priority vztahující s k životnímu prostředí. Priority jsou zaměřeny především na ochranu krajiny (níže v textu citované priority šedě a kurzivou; komentáře zpracovatele SEA pod citacemi).

(14) Územní plán chrání a rozvíjí přírodní, civilizační a kulturní hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví. Zachovává ráz jedinečné urbanistické struktury území, struktury osídlení a jedinečné kulturní krajiny, které jsou výrazem identity území, jeho historie a tradice. Tato území mají značnou hodnotu, např. i jako turistické atraktivity. Jejich ochrana by měla být provázána s potřebami ekonomického a sociálního rozvoje v souladu s principy udržitelného rozvoje. V některých případech je nutná cílená ochrana míst zvláštního zájmu, v jiných případech je třeba chránit, respektive obnovit celé krajinné celky. Krajina je živým v čase proměnným celkem, který vyžaduje tvůrčí, avšak citlivý přístup k vyváženému všestrannému rozvoji tak, aby byly zachovány její stěžejní kulturní, přírodní a užitné hodnoty.

(16) Při stanovování způsobu využití území v územně plánovací dokumentaci dávat přednost komplexním řešením před uplatňováním jednostranných hledisek a požadavků, které ve svých důsledcích zhoršují stav i hodnoty území. Vhodná řešení územního rozvoje je zapotřebí hledat ve spolupráci s obyvateli území i s jeho uživateli a v souladu s určením a charakterem oblastí, os, ploch a koridorů vymezených v PÚR ČR.

Řešené území se nachází v urbanistickém obvodu Nádraží mezi jednotlivými částmi města Pod Černým vrchem (kolem ulice Kadaňská) na severozápadní straně, U nemocnice na jihovýchodní straně a Střed na severovýchodní straně. Řešené území se z velké části skládá z ploch náležejících do areálu železničního nádraží Chomutov a navazujících ploch železniční trati č. 130 Ústí nad Labem – Chomutov a trati č. 137 Chomutov – Vejprty a železniční trati vedoucí z nákladového nádraží Chomutov směrem k trati č. 130 v jihovýchodní části řešeného území. V další části řešeného území se nacházejí areály soukromých firem a fyzických osob, ve kterých jsou provozovány služby jako např. prodej aut, oken a dveří, drobné výrobní služby, výkup šrotu či skladování sypkých materiálů.

Řešené území je zastavěno prodejními a skladovacími budovami a má tedy periferní charakter. Přes řešené území prochází ulice Lipská ve své původní trase a na ní navazuje podchod pod železniční tratí č. 130 a k řešenému území přiléhající silnicí I/13, který ústí do ulice Št. kpt. Kouby. Tento podchod je důležitým pěším spojením mezi středem města a obvodem Pod Černým vrchem, další propojení je možné pouze přes lávku přes areál železničního nádraží.

V řešeném území se také nachází původní trasa ulice V Alejích, která vedla směrem k ulici Rokycanova, a ze které se do současné doby dochovala pouze vzrostlá alej, která ulici původně lemovala.

Důvodem předkládané změny č. 2 ÚP je především plánovaná přestavba ŽST Chomutov, tj. návrh nového nádraží umístěného v řešeném území v ulici Lipská. Součástí Plánu udržitelné mobility města Chomutova je výzva k zahájení diskuse týkající se přestavby a modernizace přestupního uzlu/terminálu železniční stanice Chomutov v prostoru ulice Lipská, včetně přemístění autobusového nádraží do multimodálního komplexu (s přímou dostupností do 15 minut běžné chůze z centra města). Pro město Chomutov znamená takový terminál potenciál zlepšení dostupnosti veřejné dopravy a naplnění strategie udržitelné mobility, pro řešené území je vytvoření terminálu potenciálem pro celkovou transformaci a zlepšení využití území.

Je zřejmé, že potenciál území je souhrnem jeho hlavních možností zaznamenaný na základě analýzy stávajícího i historického stavu řešeného a souvisejícího území města. V případě Změny č. 2 ÚP je spatřován potenciál hlavně v oblasti veřejných zájmů – zájmů rozvoje v oblasti udržitelné veřejné dopravy, veřejných prostranství a veřejné sídelní zeleně.

(16a) Při územně plánovací činnosti vycházet z principu integrovaného rozvoje území, zejména měst a regionů, který představuje objektivní a komplexní posuzování a následné koordinování prostorových, odvětvových a časových hledisek.

Změna č. 2 ÚP koordinuje záměr přesunu nádraží (podle prostorových požadavků Správy železnic) spolu s dopady na pozemky třetích stran – nutnost přemístění uhelných skladů a změny v okolí uvolněných drážních ploch (dochází tedy ke koordinaci vymezení ploch s rozdílným způsobem využití, případně lokálních úprav regulativů).

(17) Vytvářet v území podmínky k odstraňování důsledků hospodářských změn lokalizací zastavitelných ploch pro vytváření pracovních příležitostí zejména v hospodářsky problémových regionech a napomoci tak řešení problémů v těchto územích.

Změna č. 2 ÚP sice přímo neřeší tuto problematiku, ale nepřímo vlivem zlepšení dopravních vazeb může mít přínos pro mobilitu obyvatel za pracovními příležitostmi. V ploše přestavby 13-P1 jsou vymezeny nové plochy pro komerční využití (a bydlení hromadné), ke změně funkčního využití dochází v ploše 13-P2 (na plochu OK.S – nevýrobní služby) a jsou vymezeny dvě plochy pro výrobu a skladování (z důvodu nutného přesunu uhelných skladů, které se nacházejí v plochách záměru optimalizace trati) – všechny tyto plochy potenciálně umožňují vznik nových pracovních příležitostí.

(20) Rozvojové záměry, které mohou významně ovlivnit charakter krajiny, umísťovat do co nejméně konfliktních lokalit a následně podporovat potřebná kompenzační opatření. S ohledem na to při územně plánovací činnosti, pokud je to možné a odůvodněné, respektovat veřejné zájmy, např. ochrany biologické rozmanitosti a kvality životního prostředí, zejména formou důsledné ochrany zvláště chráněných území, lokalit soustavy Natura 2000, mokřadů, ochranných pásem vodních zdrojů, chráněné oblasti přirozené akumulace vod a nerostného bohatství, ochrany zemědělského a lesního půdního fondu. Vytvářet územní podmínky pro implementaci a respektování územních systémů ekologické stability a zvyšování a udržování ekologické stability a k zajištění ekologických funkcí i v ostatní volné krajině a pro ochranu krajinných prvků přírodního charakteru v zastavěných územích, zvyšování a udržování rozmanitosti venkovské krajiny. V rámci územně plánovací činnosti vytvářet podmínky pro ochranu krajinného rázu s ohledem na cílové charakteristiky a typy krajiny a vytvářet podmínky pro využití přírodních zdrojů.

(20a) Vytvářet územní podmínky pro zajištění migrační propustnosti krajiny pro volně žijící živočichy a pro člověka, zejména při umísťování dopravní a technické infrastruktury. V rámci územně plánovací činnosti omezovat nežádoucí srůstání sídel s ohledem na zajištění přístupnosti a prostupnosti krajiny.

Změna č. 2 ÚP nevyžaduje variantní řešení. Žádný ze záměrů navržený změnou č. 2 přímo neatakuje chráněná území. K dotčení lokalit NATURA 2000 předkládanou změnou UP nedojde.

Řešení případného střetu změny č. 2 ÚP s prvky ÚSES bude řešeno v koordinaci s orgánem ochrany přírody a krajiny Magistrátu města Chomutov. K negativnímu ovlivnění ÚSES změnou územního plánu nebude docházet. Všechny lokální skladebné části ÚSES jsou v ÚP Chomutova uvedeny jako funkční, tj. v cílovém stavu.

Kostra ÚSES je nadále klíčová pro prostupnost živočichů územím, propustnost dopravní je v souladu s platnou koncepcí, resp. z ní vychází. Územní plán přebírá ÚSES z nadřazené územně-plánovací dokumentace (ZÚR Ústeckého kraje) a původní koncepce ÚSES platného ÚP Chomutov. Na území Chomutova jsou územním plánem upřesněny následující prvky nad/regionálního ÚSES: NRBK 3, RBC 1334, RBC 1337, RBK 573, RBK 011. Záměrem přesunu nádraží (a s tím souvisejících změn) nebudou tyto prvky nijak dotčeny.

(23) Podle místních podmínek vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní a technické infrastruktury s ohledem na prostupnost krajiny. Při umísťování dopravní a technické infrastruktury zachovat prostupnost krajiny a minimalizovat rozsah fragmentace krajiny; je-li to z těchto hledisek účelné, umísťovat tato zařízení souběžně. Zmírňovat vystavení městských oblastí nepříznivým účinkům tranzitní železniční a silniční dopravy, mimo jiné i prostřednictvím obchvatů městských oblastí, nebo zajistit ochranu jinými vhodnými opatřeními v území. Zároveň však vymezovat plochy pro novou obytnou zástavbu tak, aby byl zachován dostatečný odstup od vymezených koridorů pro nové úseky dálnic, silnic I. třídy a železnic, a tímto způsobem důsledně předcházet zneprůchodnění území pro dopravní stavby i možnému nežádoucímu působení negativních účinků provozu dopravy na veřejné zdraví obyvatel (bez nutnosti budování nákladných technických opatření na eliminaci těchto účinků).

(24) Vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury s ohledem na potřeby veřejné dopravy a požadavky ochrany veřejného zdraví, zejména uvnitř rozvojových oblastí a rozvojových os. Možnosti nové výstavby je třeba dostatečnou veřejnou infrastrukturou přímo podmínit. Vytvářet podmínky pro zvyšování bezpečnosti a plynulosti dopravy, ochrany a bezpečnosti obyvatelstva a zlepšování jeho ochrany před hlukem a emisemi, s ohledem na to vytvářet v území podmínky pro environmentálně šetrné formy dopravy (např. železniční, cyklistickou).

(27) Vytvářet podmínky pro koordinované umísťování veřejné infrastruktury v území a její rozvoj a tím podporovat její účelné využívání v rámci sídelní struktury. Vytvářet rovněž podmínky pro zkvalitnění dopravní dostupnosti obcí (měst), které jsou přirozenými regionálními centry v území tak, aby se díky možnostem, poloze i infrastruktuře těchto obcí zlepšovaly i podmínky pro rozvoj okolních obcí ve venkovských oblastech a v oblastech se specifickými geografickými podmínkami. Při řešení problémů udržitelného rozvoje území využívat regionálních seskupení (klastrů) k dialogu všech partnerů, na které mají změny v území dopad a kteří mohou posilovat atraktivitu území investicemi ve prospěch územního rozvoje. Při územně plánovací činnosti stanovovat podmínky pro vytvoření výkonné sítě osobní i nákladní železniční, silniční, vodní a letecké dopravy, včetně sítí regionálních letišť, efektivní dopravní sítě pro spojení městských oblastí s venkovskými oblastmi, stejně jako řešení přeshraniční dopravy, protože mobilita a dostupnost jsou klíčovými předpoklady hospodářského rozvoje ve všech regionech.

(29) Zvláštní pozornost věnovat návaznosti různých druhů dopravy. S ohledem na to vymezovat plochy a koridory nezbytné pro efektivní integrované systémy veřejné dopravy nebo městskou hromadnou dopravu, umožňující účelné propojení ploch bydlení, ploch rekreace, občanského vybavení, veřejných prostranství, výroby a dalších ploch, s požadavky na kvalitní životní prostředí. Vytvářet tak podmínky pro rozvoj účinného a dostupného systému, který bude poskytovat obyvatelům rovné možnosti mobility a dosažitelnosti v území. S ohledem na to vytvářet podmínky pro vybudování a užívání vhodné sítě pěších a cyklistických cest, včetně doprovodné zeleně v místech, kde je to vhodné.

Změna ÚP v návaznosti na stávající ÚP dořešuje propojení na již realizovaný nadřazený dopravní skelet a distribuci vozidel po městě, navrhovaná změna ÚP odstraňuje konflikty se železnicí, nabízí rezervní plochy pro novou zastávku železnice i jiné využití části nevyužívaných železničních ploch.

Návaznost druhů dopravy, hlavně žel. versus autobusové nádraží je v tuto chvíli ošetřeno rezervní polohou pro novou městkou železniční zastávku (řešeno právě v rámci změny č. 2 ÚP) a prověřeno územní studií nového nádraží Chomutov.

V rámci uplatnění změny č. 2 ÚP dojde v rámci kompletní přestavby ŽST Chomutov k úpravě jednotlivých parametrů železniční trati, a to jak po stavební, tak i technologické stránce. Díky stavebnímu řešení bude zajištěna bezbariérovost v nového osobního nádraží v Chomutově a dojde ke zlepšení využití území. Nové kolejové řešení zajistí vyšší rychlost vlaků, a ačkoliv dojde k jeho rozsáhlé redukci, lze říci, že díky možnostem využití jednotlivých kolejí se zachová původní kapacita železniční stanice. Nové technologické zařízení umožní zkrátit provozní intervaly nutné pro sled vlaků. Stávající technologické zařízení ve stanici Chomutov odpovídá technické úrovni v době jeho zřízení a v současné době je již za mezí technické i morální životnosti a nelze uvažovat o jeho modernizaci. Mimo jiné neumožňuje aplikaci moderních systémů řízení a zabezpečení železniční dopravy i zvýšení efektivity provozu.

Přesun a stavba nového nádraží včetně stavby nové trati a zapuštění trati směr Vejprty povede ke zvýšení přepravní rychlosti a bezpečnosti (jak cestujících, tak dopravní bezpečnosti vzhledem ke zrušení úrovňových přejezdů). Zrušení rezervy R01 (původní plánované vedení přeložky trati na Vejprty) přispěje ke snížení fragmentace krajiny (ke které by došlo, pokud by se realizovala přeložka).

Největší potenciál hodnocené změny ÚP vzniká především díky poloze ploch změny nedaleko centra města a v křižovatce dopravních vazeb. Tato poloha je neopakovatelná a cenná. Optimalizace železničního koridoru umožnuje také revizi ostatních složek v řešeném území, především prověření možností realizovat vhodný typ a změnu ve struktuře zástavby, prověření ostatních složek dopravní infrastruktury včetně udržitelných forem mobility (městská hromadná doprava, pěší a cyklistická doprava) a prověření možností rozvoje veřejných prostranství v oblasti bezbariérového zrovnoprávnění a zelenomodré infrastruktury (síť prvků budovaných v harmonii s přírodou nejčastěji ve městech pro řešení urbanistických a klimatických problémů např. zadržování vody, zlepšení mikroklimatu a omezení přehřívání, zvýšení biodiverzity, omezení znečištění ovzduší, zmírnění rizik přívalových povodní apod. - efektem více zeleně a vodních prvků je také pozitivní vliv na duševní a fyzický stav člověka).

Návrh změny č. 2 přináší potenciál rovněž v oblasti propojení zelených os podél řeky Chomutovky, kde se severozápadním směrem od města proti proudu řeky táhne Bezručovo údolí, které hraje důležitou úlohu jako rekreační zelená osa. Městská struktura pak pod silničním a železničním koridorem obepíná řeku pevně v regulovaném korytu směrem do Údlické kotliny. Změna v přístupu k dopravě (např. v Palackého ulici) vytváří potenciál pro zvýšení podílu udržitelné dopravy, zeleně i zlepšení přístupnosti

řeky ve městě. V prostoru železničních tratí lze nalézt potenciál pro vytvoření nové větve zelených os sídelní zeleně a zlepšení prostupnosti z města do krajiny stejně tak, jak je to v trase původní dráhy ve Škroupově ulici.

(24a) Na územích, kde dochází dlouhodobě k překračování zákonem stanovených mezních hodnot imisních limitů pro ochranu lidského zdraví, je nutné předcházet dalšímu významnému zhoršování stavu. Vhodným uspořádáním ploch v území obcí vytvářet podmínky pro minimalizaci negativních vlivů koncentrované výrobní činnosti na bydlení. Vymezovat plochy pro novou obytnou zástavbu tak, aby byl zachován dostatečný odstup od průmyslových nebo zemědělských areálů.

Dle pětiletých klouzavých průměrů za roky 2015-2019 nedochází ve správním území města Chomutov k překračování imisních limitů u reprezentativních škodlivin (především PM_{10}, $PM_{2,5}$, benzen, benzo(a)pyren).

V území řešené změnou jsou významné zdroje hluku – železniční trať č. 124, 130, 137 a komunikace I/13. Změna ÚP má potenciál významně změnit stávající akustickou situaci. Trať je dvoukolejná v celém úseku a elektrizovaná stejnosměrnou trakční soustavou 3 kV.

Navrhované změny ÚP nebudou s ohledem na svůj rozsah přispívat k významnému zhoršování stávající kvality ovzduší. V souvislosti se zvýšením efektivity provozu nového nádraží i přes jeho redukci plochy a v důsledku provedení technologických změn a celkové modernizace koridoru (včetně zahloubení stávající trati na Vejprty) lze očekávat významnější zlepšení akustické situace.

Státní politika životního prostředí ČR 2030 (s výhledem do roku 2050)

Státní politika životního prostředí ČR byla schválena usnesením vlády č. 21/2021 ze dne 11. 1. 2021 a navazuje na Státní politiku životního prostředí ČR 2010–2020. Vymezuje rámec celostátní politiky v oblasti životního prostředí na dlouhodobé i střednědobé úrovni. Odpovídá na výzvy plynoucí z výsledků hodnocení implementace předchozí Státní politiky životního prostředí ČR a současně respektuje závazky i povinnosti, které pro Českou republiku vyplývají z členství v Evropské unii, OSN či OECD.

Státní politika životního prostředí České republiky 2030, s výhledem do 2050 představuje zastřešující strategický dokument, který vymezuje realizaci efektivní ochrany životního prostředí v České republice do roku 2030. Implementace dokumentu má být řešena tematickými strategickými dokumenty MŽP a dalších relevantních resortů. Hlavním cílem je zajistit zdravé a kvalitní životní prostředí pro občany žijící v České republice, přispět k efektivnímu využívání veškerých zdrojů a minimalizovat negativní dopady lidské činnosti na životní prostředí, včetně dopadů přesahujících hranice státu, a přispět tak ke zlepšování kvality života v Evropě i celosvětově.

Dokument vymezuje hlavní problematické oblasti životního prostředí v České republice, na jejichž základě formuluje strategické a specifické cíle, a dává jejich možná řešení skrze příklady typových opatření, jejichž realizace by měla vést k efektivní ochraně životního prostředí a zlepšení jeho stavu. Hlavním cílem je maximalizovat úsilí a nastavit směr ke splnění vize (pro rok 2050): „Česká republika poskytuje svým občanům bezpečné, zdravé a resilientní životní prostředí, které umožní kvalitní život i budoucím generacím. Společnost i hospodářství se přizpůsobily změně klimatu, využívají co nejméně neobnovitelných přírodních zdrojů a nebezpečných látek, naopak široce využívají druhotné suroviny a bezemisní energii. Udržitelné využívání krajiny a biologická rozmanitost jsou vnímány jako jeden ze základů kvalitního života a přispívají ke zmírnění projevů změny klimatu. Česká republika dodržuje mezinárodní dohody a svým působením přispívá k celosvětové ochraně životního prostředí a udržitelnému rozvoji“.

Státní politika životního prostředí ČR je zaměřena na tyto tematické oblasti:

- životní prostředí a zdraví
- přechod ke klimatické neutralitě a oběhovému hospodářství
- příroda a krajina

Dokument definuje a specifikuje celkem 10 prioritních a 32 specifických cílů:

1. Životní prostředí a zdraví

1.1 Dostupnost vody je zajištěna a její jakost se zlepšuje

1.1.1 Jakost povrchových vod se zlepšuje

1.1.2 Jakost podzemních vod se zlepšuje

1.1.3 Zásobování obyvatelstva pitnou vodou s vyhovující jakostí se zlepšuje

1.1.4 Čištění odpadních vod se zlepšuje

1.1.5 Efektivita využívání vody, vč. její recyklace se zvyšuje

1.2. Kvalita ovzduší se zlepšuje

1.2.1 Emise znečišťujících látek do ovzduší se snižují

1.2.2 Imisní limity znečišťujících látek jsou dodržovány

1.2.3 Přeshraniční přenos znečišťujících látek se snižuje

1.3 Expozice obyvatel a životního prostředí nebezpečným chemickým látkám se snižuje

1.3.1 Emise a úniky nebezpečných chemických látek do všech složek životního prostředí se snižují

1.3.2 Kontaminovaná území, vč. starých ekologických zátěží, jsou evidována a účinně sanována

1.4 Hluková zátěž a světelné znečištění se snižují

1.4.1 Hluková zátěž obyvatelstva a ekosystémů se snižuje

1.4.2 Světelné znečištění se snižuje

1.5 Připravenost a resilience společnosti vůči mimořádným událostem a krizovým situacím se zvyšuje

1.5.1 Připravenost, resilience a adaptace na extremitu počasí se zvyšuje

1.5.2 Negativní dopady mimořádných událostí a krizových situací antropogenního a přírodního původu jsou minimalizovány

1.5.3 Vznik mimořádných událostí a krizových situací antropogenního původu je minimalizován

1.6 Adaptovaná sídla umožňují kvalitní a bezpečný život obyvatel

1.6.1 Sídla se účinně adaptují na rizika spojená se změnou klimatu

1.6.2 Rozvoj sídel je koncepční, přednostně jsou využívány brownfieldy a již využité území

1.6.3 V sídlech je zaveden systém hospodaření s vodou, vč. vody srážkové

1.6.4 Kvalita zelené infrastruktury přispívající ke zlepšení mikroklimatu v sídlech se zvyšuje

2. Klimaticky neutrální a oběhové hospodářství

2.1 Emise skleníkových plynů jsou snižovány

2.1.1 Emise skleníkových plynů klesají

2.1.2 Energetická účinnost se zvyšuje

2.1.3 Využívání obnovitelných zdrojů energie se zvyšuje

2.2 Oběhové hospodářství zaručuje hospodárné nakládání se surovinami, výrobky a odpady ČR

2.2.1 Materiálová náročnost ekonomiky se snižuje

2.2.2 Maximálně se předchází vzniku odpadů

2.2.3 Hierarchie způsobů nakládání s odpady je dodržována

3. Příroda a krajina

3.1 Ekologická stabilita krajiny je obnovena, hospodaření v krajině je dlouhodobě udržitelné a reaguje na změnu klimatu

3.1.1 Retence vody v krajině se zvyšuje prostřednictvím ekosystémových řešení a udržitelného hospodaření

3.1.2 Degradace půd vč. zrychlené eroze, a plošný úbytek zemědělské půdy se snižuje

3.1.3 Mimoprodukční funkce a ekosystémové služby krajiny, zejména zemědělsky obhospodařovaných ploch, rybníků a lesů, jsou posíleny

3.2 Biologická rozmanitost je zachovávána v mezích tlaku změny klimatu

3.2.1 Stav přírodních stanovišť se zlepšuje a ochrana druhů je zajištěna

3.2.2 Ochrana a péče o nejcennější části přírody a krajiny je zajištěna

3.2.3 Negativní vliv invazních nepůvodních druhů je omezen

3.2.4 Ochrana volně žijících živočichů v lidské péči je zajištěna

Název dokumentu/koncepce	Vztah změny č. 2 ÚP k dokumentu/ koncepci	Komentář
Státní politika životního prostředí ČR 2030 (s výhledem do roku 2050)	2	Dokument obsahuje podněty řešitelné v rámci navrhované změny ÚP; změna ÚP přináší vhodné řešení zejména s ohledem na definovaný prioritní cíl *1.4 Hluková zátěž a světelné znečištění se snižují* a *1.6 Adaptovaná sídla umožňují kvalitní a bezpečný život obyvatel* V území řešeném změnou jsou v současném stavu významné zdroje hluku – železniční trať č. 124, 130, 137 a komunikace I/13. Změna ÚP má potenciál významně změnit stávající akustickou situaci – v souvislosti se zvýšením efektivity provozu nového nádraží i přes jeho redukci plochy a v důsledku provedení technologických změn a celkové modernizace koridoru (včetně zahloubení stávající trati na Vejprty) lze očekávat významnější zlepšení akustické situace a rovněž snížení nepříznivých účinků vibrací. V rámci uplatnění změny č. 2 ÚP dojde v rámci kompletní přestavby ŽST Chomutov k úpravě jednotlivých parametrů železniční trati, a to jak po stavební, tak i technologické stránce. Díky stavebnímu řešení bude zajištěna bezbariérovost v nového osobního nádraží v Chomutově a zvýšena bezpečnost

		cestujících díky výstavbě nástupištních hran s mimoúrovňovým přístupem. Celkově dojde ke zlepšení využití území. Z hlediska bezpečnosti dopravy přináší změna ÚP řešení v podobě odstranění hned několika železničních přejezdů – zrušení 2 železničních přejezdů a jednoho přechodu v ul. Černovická a v ul. Kadaňská a jejich nahrazení mimoúrovňovým křížením mostními konstrukcemi; zrušení postradatelné propojovací koleje odb. Chomutov město – seřaďovací nádraží včetně zrušení 3 železničních přejezdů v ul. Nádražní, Rokycanova a za obch. domem Lidl. Návrh změny č. 2 přináší rovněž potenciál v oblasti propojení zelených os podél řeky Chomutovky, kde se severozápadním směrem od města proti proudu řeky táhne Bezručovo údolí, které hraje důležitou úlohu jako rekreační zelená osa. Městská struktura pak pod silničním a železničním koridorem obepíná řeku pevně v regulovaném korytu směrem do Údlické kotliny. Změna v přístupu k dopravě (např. v Palackého ulici) vytváří potenciál pro zvýšení podílu udržitelné dopravy, zeleně i zlepšení přístupnosti řeky ve městě. V prostoru železničních tratí lze nalézt potenciál pro vytvoření nové větve zelených os sídelní zeleně a zlepšení prostupnosti z města do krajiny stejně tak, jak je to v trase původní dráhy ve Škroupově ulici.

Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+

Ambicí Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+ je stanovit hlavní cíle regionálního rozvoje v horizontu 7 let, resp. definovat v souladu se zákonem č. 248/2000 Sb., o podpoře regionálního rozvoje, ve znění pozdějších předpisů, hlavní cíle regionální politiky státu v období let 2021–2027 s ohledem na podporu dynamického, vyváženého a udržitelného rozvoje území. Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+ navazuje na Strategii regionálního rozvoje České republiky pro období 2014–2020.

Hlavním smyslem Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+ je identifikovat tematické oblasti, ve kterých je potřebný či žádoucí územně specifický přístup k rozvoji, a zároveň určit, jaké různé intervence by měly být realizovány v odlišných územích, což povede k posílení územní konkurenceschopnosti, ke snižování regionálních rozdílů a nalézání řešení podporujících udržitelný rozvoj území.

Významem Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+ je především:

- Zajistit regionům podporu šitou na míru
- Podpořit zohlednění územní dimenze v rámci sektorových politik
- Rozvíjet strategické plánování a řízení na bázi funkčních regionů
- Posilovat spolupráci aktérů v území
- Zlepšovat koordinaci strategického a územního plánování
- Rozvíjet chytrá řešení
- Zlepšovat práci s daty v oblasti regionálního rozvoje

Název dokumentu/koncepce	Vztah změny č. 2 ÚP k dokumentu/ koncepci	Komentář
Strategie regionálního	2	Dokument obsahuje podněty řešitelné v rámci navrhované změny

rozvoje ČR 2021+		ÚP; změna ÚP reflektuje konkrétní definované strategické a specifické cíle uvedené v tomto dokumentu, jedná se konkrétně o: *Strategický cíl 1: Mezinárodně konkurenceschopná metropolitní území adaptovaná na ekonomický, prostorový a populační růst* *Specifický cíl 1.2: Zlepšit dopravní spojení mezi metropolemi a významnými středoevropskými centry osídlení, posílit kvalitní dopravní spojení mezi metropolemi a jejich zázemím, zvyšovat atraktivitu jiných způsobů dopravy než individuální automobilové dopravy a zlepšovat propojení různých módů dopravy.* *Typové opatření 4: Lépe integrovat systém veřejné dopravy a rozvíjet městskou mobilitu* V případě Změny č. 2 ÚP je spatřován potenciál hlavně v oblasti veřejných zájmů – zájmů rozvoje v oblasti udržitelné veřejné dopravy, veřejných prostranství a veřejné sídelní zeleně. Důvodem předkládané změny č. 2 ÚP je především plánovaná přestavba ŽST Chomutov, tj. návrh nového nádraží umístěného v řešeném území v ulici Lipská. Součástí Plánu udržitelné mobility města Chomutova je výzva k zahájení diskuse týkající se přestavby a modernizace přestupního uzlu/terminálu železniční stanice Chomutov v prostoru ulice Lipská, včetně přemístění autobusového nádraží do multimodálního komplexu (s přímou dostupností do 15 minut běžné chůze z centra města). Pro město Chomutov znamená takový terminál potenciál zlepšení dostupnosti veřejné dopravy a naplnění strategie udržitelné mobility, pro řešené území je vytvoření terminálu potenciálem pro celkovou transformaci a zlepšení využití území. *Strategický cíl 3: Hospodářsky stabilizovaná regionální centra představují snadno dostupná centra kultury, zaměstnanosti a obslužnosti příslušných funkčních regionů, jejich venkovské zázemí je na regionální centra dobře dopravně napojeno, disponuje dostatečnou sítí služeb a jsou v něm uplatňována inovativní řešení* *Specifický cíl 3.2: Zlepšit dopravní dostupnost v rámci regionů.* *Typové opatření 29: Zlepšovat stav komunikací a železnic* Změna ÚP v návaznosti na stávající ÚP dořešuje propojení na již realizovaný nadřazený dopravní skelet a distribuci vozidel po městě, navrhovaná změna ÚP odstraňuje konflikty se železnicí, nabízí rezervní plochy pro novou zastávku železnice i jiné využití části nevyužívaných železničních ploch. V rámci uplatnění změny č. 2 ÚP dojde v rámci kompletní přestavby ŽST Chomutov k úpravě jednotlivých parametrů železniční trati, a to jak po stavební, tak i technologické stránce.

Česká republika 2030 (Strategický rámec)

Strategický rámec Česká republika 2030 je výsledkem aktualizace Strategického rámce udržitelného rozvoje, který byl schválen vládou dne 11. 1. 2010 (usnesení č. 37/2010) a plně jej nahrazuje.

Česká republika 2030 je součástí společného úsilí o udržitelný rozvoj Evropské unie a zároveň příspěvkem České republiky k naplňování globálních cílů udržitelného rozvoje přijatých Organizací spojených národů v roce 2015. Tyto globální cíle jsou společné, každý stát ale s ohledem ke svým specifikům rozhoduje o tom, jaký konkrétní obsah mají mít a jakou konkrétní cestou jich lze dosáhnout.

Strategický rámec Česká republika 2030 formuluje strategickou vizi popisující žádoucí stav ČR v roce 2030, kdy ČR bude společností, jejíž prosperita stojí na vzájemné vyváženosti oblasti ekonomické, sociální a environmentální.

V rámci koncepce byla v šesti klíčových oblastech navržena sada indikátorů s cílem měřit naplňování Strategického rámce na úrovni jednotlivých specifických cílů. Mezi klíčové oblasti patří: Lidé a společnost, Hospodářský model, Odolné ekosystémy, Obce a regiony, Globální rozvoj a Dobré vládnutí.

Relevantní cíle z oblasti 4 "Obce a regiony" jsou následující:

16 Veřejné služby v území jsou pro všechny obyvatele lépe dostupné.

16.1 Strategické a územní plánování je na všech úrovních koordinováno.

16.3 Předpoklady pro dostupnost základních veřejných služeb jsou zajištěny již ve fázi územního a strategického plánování.

16.4 Postupy strategického a územního plánování jsou koordinovány na úrovni přesahující úroveň jednotlivých obcí.

18 Kvalitní urbánní rozvoj sídelních útvarů je zajištěn.

18.1 Snižuje se zábor půdy ve městech a jejich zázemí. Brownfieldy jsou recyklovány a revitalizovány.

19 Města a obce omezila emise skleníkových plynů a adaptovala se na změnu klimatu.

19.1 Obce III. stupně předcházejí dopadům změny klimatu a jsou schopny se jim přizpůsobit.

19.2 Snižuje se počet a velikost městských tepelných ostrovů.

19.4 Zvyšuje se podíl veřejné zeleně v městských aglomeracích.

Název dokumentu/koncepce	Vztah změny č. 2 ÚP k dokumentu/ koncepci	Komentář
Strategický rámec Česká republika 2030	2	Dokument obsahuje podněty řešitelné v rámci navrhované změny ÚP; změna ÚP reflektuje konkrétní definované strategické a specifické cíle uvedené v tomto dokumentu, jedná se konkrétně o cíl: *18 Kvalitní urbánní rozvoj sídelních útvarů je zajištěn.* V rámci navrhované změny ÚP dojde k celkovému zlepšení využití území kolem koridoru železnice a nového nádraží. Díky stavebnímu řešení bude zajištěna bezbariérovost nového osobního nádraží v Chomutově a rovněž dojde ke zvýšení bezpečnosti peronizací stanice (dojde k výstavbě nástupištních hran s mimoúrovňovým přístupem včetně zajištění bezbariérovosti). Očekávaným přínosem změny ÚP je dále zvýšení kapacity dráhy, zvýšení rychlosti a tím zkrácení doby přepravy a v neposlední řadě dodržení hygienických limitů hluku a vibrací. Z hlediska kvalitní dopravní infrastruktury by se uplatněním změny ÚP ocitla uvažovaná poloha ŽST Chomutov pouze cca 350-400 m od dnešního autobusového nádraží a umožnila by zároveň krátké, rychlé, přestupové vazby mezi oběma nádražími a také mezi nástupišti na hlavním rameni trati a vejprtskou tratí (cca 55 m).

Strategie ochrany biologické rozmanitosti České republiky 2016-2025

Strategie představuje základní koncepční dokument definující priority v oblasti ochrany a udržitelného využívání biodiverzity na území ČR. Zohledňuje současné mezinárodní závazky, zejména Strategii EU pro oblast biodiverzity a Strategický plán Úmluvy o biologické rozmanitosQ (CBD). Příznivý stav biologické rozmanitosti je základním předpokladem pro to, aby ekosystémy poskytovaly základní statky a služby lidské společnosti. Je jedním z klíčových pilířů udržitelného rozvoje ČR.

Strategií jsou definovány 4 prioritní oblasti:

1. Společnost uznávající hodnotu přírodních zdrojů

2. Dlouhodobě prosperující biodiverzita a ochrana přírodních procesů

3. Šetrné využívání přírodních zdrojů

4. Zajištění aktuálních a relevantních informací

Název dokumentu/koncepce	Vztah změny č. 2 ÚP k dokumentu/ koncepci	Komentář
Strategie ochrany biologické rozmanitosti	2	Strategie obsahuje podněty řešitelné v předkládané změně ÚP. Strategie se do změny ÚP promítá především ve smyslu zlepšování kvality životního prostředí ve městě. *Priorita 2: Dlouhodobě prosperující biodiverzita a ochrana přírodních procesů* *Vybrané cíle:* *- Zlepšovat prostupnost krajiny pro biotu* *- Posílit biodiverzitu ve městech.* Potenciál změny ÚP je spatřován v tomto kontextu v oblasti propojení zelených os podél řeky Chomutovky, která hraje důležitou úlohu jako rekreační zelená osa. Změna v přístupu k dopravě (např. v Palackého ulici) vytváří potenciál pro zvýšení podílu udržitelné dopravy, zeleně i zlepšení přístupnosti řeky ve městě. V prostoru železničních tratí lze nalézt potenciál pro vytvoření nové větve zelených os sídelní zeleně a zlepšení prostupnosti z města do krajiny (pro biotu i pro člověka) stejně tak, jak je to v trase původní dráhy ve Škroupově ulici.

Státní program ochrany přírody a krajiny ČR pro období 2020-2025

Program stanovuje dílčí cíle a opatření v oblasti ochrany a udržitelného využívání biodiverzity na území ČR. Hlavní úlohou aktualizovaného Programu je posílit ochranu přírody a krajiny s cílem zefektivnit využívání stávajících nástrojů a přispět ke zlepšení celkového stavu a k udržitelnému využívání biodiverzity na území České republiky. Návrhová část Programu definuje celkem 36 cílů a 119 specifických opatření jak ve vztahu k ochraně přírodně cenných území a druhů, tak ve vztahu k udržitelnému využívání jednotlivých typů ekosystémů, a to konkrétně v těchto oblastech:

1. Příroda a ochrana přírodních procesů

2. Krajina a ekosystémy

3. Průřezové cíle a nástroje

Název dokumentu/koncepce	Vztah změny č. 2 ÚP k dokumentu/ koncepci	Komentář
Státní program ochrany přírody a krajiny ČR pro období 2020-2025	2	Program definuje následující podnětné cíle v oblasti ochrany životního prostředí: *2. Krajina a ekosystémy* *2.5 Sídelní krajina a urbánní ekosystémy* *2.5.1 Zajistit ochranu urbánních ekosystémů, jejich funkcí a služeb ve*

		specifických podmínkách sídel Změna ÚP respektuje vymezený ÚSES, který posiluje ekologickou stabilitu krajiny. Musí zůstat propustný i při návrhu koridorů dopravní infrastruktury. Koridor je však vázán na již existující trasu železnice a na plochy rezerv pro DZ, takže ke zcela novým předělům v městské krajině docházet nebude. Změna územního plánu nenavrhuje zábory kvalitní zemědělské půdy. Změna v přístupu k dopravě (např. v Palackého ulici) vytváří potenciál pro zvýšení podílu udržitelné dopravy, zeleně i zlepšení přístupnosti řeky ve městě. V prostoru železničních tratí lze nalézt potenciál pro vytvoření nové větve zelených os sídelní zeleně a zlepšení prostupnosti z města do krajiny (pro biotu i pro člověka) stejně tak, jak je to v trase původní dráhy ve Škroupově ulici.

Politika ochrany klimatu ČR (2017)

Politika ochrany klimatu v České republice nahrazuje Národní program na zmírnění dopadů změny klimatu v ČR z roku 2004. Definuje hlavní cíle a opatření v oblasti ochrany klimatu na národní úrovni tak, aby zajišťovala splnění cílů snižování emisí skleníkových plynů v návaznosti na povinnosti vyplývající z mezinárodních dohod (Rámcová úmluva OSN o změně klimatu a její Kjótský protokol, Pařížská dohoda a závazky vyplývající z legislativy Evropské unie). Tato strategie v oblasti ochrany klimatu se zaměřuje na období 2017 až 2030, s výhledem do roku 2050, a měla by tak přispět k dlouhodobému přechodu na udržitelné nízko-emisní hospodářství ČR.

Vyhodnocení Politiky ochrany klimatu v ČR bylo zpracováno a předloženo vládě v roce 2021 a aktualizace Politiky ochrany klimatu v ČR je v návaznosti na přezkum závazků v rámci Pařížské dohody naplánována do konce roku 2023.

Vyhodnocení ukazuje, že cíl pro rok 2020, odpovídající snížení emisí o 20 % oproti roku 2005, se s největší pravděpodobností podařilo naplnit. Cíle Politiky ochrany klimatu pro rok 2030 (snížení o 30 % oproti roku 2005) je možné dle aktuálních scénářů dosáhnout jen při naplnění scénáře s dodatečnými opatřeními. Ve scénáři se současnými politikami a opatřeními chybí k jeho naplnění zhruba o 2,5 %. Rovněž dosažení indikativního cíle k roku 2040 předpokládá pouze scénář s dodatečnými opatřeními. Trajektorie snižování emisí však není v souladu s dosažením indikativního cíle snížení emisí do roku 2050 o 80 % oproti roku 1990 a ČR dosud nemá k dispozici scénáře, které by počítaly s dosažením klimatické neutrality.

Politika ochrany klimatu obsahuje celkem 41 opatření, od průřezových témat a politik, přes opatření v jednotlivých sektorech až po výzkum a vývoj, monitorování a opatření v oblasti mezinárodní ochrany klimatu a rozvojové spolupráce.

Název dokumentu/koncepce	Vztah změny č. 2 ÚP k dokumentu/ koncepci	Komentář
Politika ochrany klimatu ČR (2017)	2	Program obsahuje podněty řešitelné v předkládané změně ÚP. Politika ochrany klimatu se promítá do změny ÚP prostřednictvím realizace přestavby ŽST Chomutov, tudíž naplňování cílů integrovaného dopravního systému včetně energetických úspor v důsledku aplikace moderních systémů řízení a zabezpečení železniční dopravy i zvýšení efektivity provozu. Uplatnění změny č. 2 ÚP umožní v rámci renovace železničního koridoru včetně kompletní přestavby a modernizace (resp.

		přesunu) ŽST Chomutov přechod na jednotnou trakční napájecí soustavu 25kV a tím zefektivní železniční dopravu a minimalizuje uhlíkovou stopu.

Národní akční plán adaptace na změnu klimatu, 2017

Národní akční plán adaptace na změnu klimatu je implementačním dokumentem Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR. První aktualizace akčního plánu pro období 2021–2025 byla schválena usnesením vlády č. 785 ze dne 13. září 2021, předchozí verze byla schválena v lednu 2017 a byla určena pro období 2017–2020.

Akční plán je zaměřen na řešení všech hlavních projevů změny klimatu v Česku:

Dlouhodobé sucho

Povodně a přívalové povodně

Vydatné srážky

Zvyšování teplot

Extrémně vysoké teploty

Extrémní vítr

Požáry vegetace

Akční plán rozpracovává rámec opatření pro roky 2021–2025 uvedený v adaptační strategii do konkrétních úkolů, kterým přiřazuje gesci, termíny plnění, relevanci opatření k jednotlivým projevům změny klimatu a zdroje financování. Akční plán obsahuje 108 adaptačních opatření členěných do 322 konkrétních úkolů, které jsou uložené věcně příslušným ministerstvům, a specifikuje termíny plnění, relevanci opatření k jednotlivým projevům změny klimatu, zdroje financování a předpokládané náklady do roku 2025. Ve srovnání s předchozí verzí akčního plánu došlo ke snížení celkového počtu opatření a úkolů, a to navzdory skutečnosti, že na základě potřeb bylo navrženo nebo nově definováno přes 60 úkolů. Počet konkrétních opatření a k nim přiřazených úkolů je dán širokým meziresortním přesahem dopadů změny klimatu a potřeby přizpůsobení se těmto změnám, a dále skutečností, že valná většina opatření (více než 80 %) je v určitém smyslu již obsažena v jiných strategických materiálech celostátního významu.

Název dokumentu/koncepce	Vztah změny č. 2 ÚP k dokumentu/ koncepci	Komentář
Národní akční plán adaptace na změnu klimatu, 2017	2	Národní akční plán intervenuje především v oblastech zlepšování mikroklimatu a posílení přirozených funkcí krajiny (zadržování vody, péče o zeleň). Změna územního plánu nenavrhuje žádné nové významné aktivity ani rozvojové plochy, které by mohly přispět ke zhoršení stávajícího znečištění ovzduší a mohly vést k negativním dopadům na klimatickou změnu. Naopak, zlepšení dostupnosti veřejné dopravy na úkor osobní automobilové dopravy přispěje ke snížení negativních vlivů na klimatickou změnu. Přechod na jednotnou trakční napájecí soustavu 25kV v souvislosti s optimalizací železničního koridoru umožní zefektivnění železniční dopravy a tím přispěje k minimalizaci uhlíkové stopy.

Národní program snižování emisí v ČR (2015, aktualizace 2019)

První verze Národního programu snižování emisí ČR byla schválena usnesením vlády č. 454/2004. Nejnovější aktualizace programu pak byla schválena na jednání vlády ČR dne 16. 12. 2019 usnesením vlády ČR č. 917. Aktualizovaný Program je připraven pro období do roku 2030.

Účelem programu je na základě analýzy dosavadního vývoje ukazatelů kvality ovzduší a emisí a existujících scénářů očekávaného vývoje znečišťování i znečištění ovzduší stanovit strategický cíl, specifické cíle a priority. Dále také formulovat nové scénáře a na jejich základě navrhnout příslušné korekce stávajících opatření a/nebo přijetí dodatečných opatření a příslušných implementačních nástrojů a přispět tak dalšímu snížení negativního dopadu znečištěného ovzduší na lidské zdraví, ekosystémy a vegetaci.

Název dokumentu/koncepce	Vztah změny č. 2 ÚP k dokumentu/ koncepci	Komentář
Národní program snižování emisí v ČR	2	Hlavními specifickými cíli jsou: *- nepřekračování od roku 2020 hodnoty národních emisí a* *- plnění od roku 2020 emisních stropů pro skupiny stacionárních a mobilních zdrojů*. Změna územního plánu nenavrhuje žádné nové významné aktivity ani rozvojové plochy, které by mohly přispět ke zhoršení stávajícího znečištění ovzduší a mohly vést k negativním dopadům na klimatickou změnu. Zlepšení dostupnosti veřejné dopravy na úkor osobní automobilové dopravy předpokládá snížení emisí na lokální úrovni města Chomutov. Přechod na jednotnou trakční napájecí soustavu 25kV v souvislosti s optimalizací železničního koridoru umožní zefektivnění železniční dopravy a tím přispěje k minimalizaci uhlíkové stopy.

Dopravní politika ČR pro období 2021-2027 s výhledem do roku 2050

Dopravní politika ČR byla schválena dne 8. 3. 2021 na základě usnesení vlády č. 871/2019 ze dne 9. 12. 2019. Dopravní politika je vrcholový strategický dokument vlády ČR pro sektor dopravy.

Hlavním cílem dopravní politiky je zajistit rozvoj kvalitní, funkční a spolehlivé dopravní soustavy postavené na využití technicko-ekonomicko-technologických vlastností jednotlivých druhů dopravy, na principech hospodářské soutěže s ohledem na její ekonomické a sociální vlivy a dopady na obyvatelstvo (sociální koheze, veřejné zdraví, životní úroveň), bezpečnost a obranu státu a všechny složky životního prostředí, na principu udržitelného využívání přírodních zdrojů.

Dopravní politika definuje 13 návazných koncepcí a procesů, které rozpracovávají jednotlivé řešené oblasti Dopravní politiky do větší podrobnosti a tvoří implementační strukturu Dopravní politiky. Na tento strategický dokument navazují následující implementační strategické dokumenty v sektoru dopravy: Koncepce veřejné dopravy 2020-2025 s výhledem do roku 2030, Strategie BESIP 2021-2030 a Strategie rozvoje inteligentních dopravních systémů 2021-2027 s výhledem do roku 2050.

Dokument definuje následující strategické a specifické cíle:

1 Udržitelná mobilita

1.1 Ovlivňování mobility

1.2 Multimodální přístup

1.3 Optimalizace jednotlivých druhů dopravy

2 Územní soudržnost

2.1 Vyvážené vybavení regionů dopravní infrastrukturou

2.2 Celostátní úroveň, propojení ČR na zahraničí

2.3 Doprava v metropolích a aglomeracích, PUMM

2.4 Doprava ve venkovském prostoru

2.5 Doprava v periferních oblastech

2.6 Doprava v citlivých oblastech a cestovní ruch

2.7 Rovné podmínky a příležitosti k dostupnosti v dopravě

2.8 Zajištění kvalifikované síly v dopravě

3 Společnost 4.0 v dopravě

3. 1 Telematika v dopravě

3.2 Autonomní řízení ve všech druzích dopravy

3.3 Podpora výzkumu, vývoje a inovací v dopravě

3.4 Kosmické aktivity

3.5 Prostorová data a informace v dopravě

Název dokumentu/koncepce	Vztah změny č. 2 ÚP k dokumentu/ koncepci	Komentář
Dopravní politika ČR pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050	2	Navrhovaná změna ÚP reflektuje především specifické cíle obsažené ve strategických cílech *1 Udržitelná mobilita* a *2 Územní soudržnost*; přičemž specifický cíl *1.3 Optimalizace jednotlivých druhů dopravy* v sobě zahrnuje principy trvale udržitelného rozvoje a rozvoje dopravy šetrným způsobem ve vztahu k jednotlivým složkám životního prostředí. Změna ÚP v tomto smyslu v návaznosti na stávající ÚP dořešuje propojení na již realizovaný nadřazený dopravní skelet a distribuci vozidel po městě, navrhovaná změna ÚP odstraňuje konflikty se železnicí, nabízí rezervní plochy pro novou zastávku železnice i jiné využití části nevyužívaných železničních ploch. V rámci uplatnění změny č. 2 ÚP dojde v rámci kompletní přestavby ŽST Chomutov k úpravě jednotlivých parametrů železniční trati, a to jak po stavební, tak i technologické stránce. Díky stavebnímu řešení bude zajištěna bezbariérovost v nového osobního nádraží v Chomutově a zvýšena bezpečnost cestujících díky výstavbě nástupištních hran s mimoúrovňovým přístupem. Celkově dojde ke zlepšení využití území. Nové kolejové řešení zajistí vyšší rychlost vlaků, a ačkoliv dojde k jeho rozsáhlé redukci, lze říci, že díky možnostem využití jednotlivých kolejí se zachová původní kapacita železniční stanice. Nové technologické zařízení umožní zkrátit provozní intervaly nutné pro sled vlaků. Stávající technologické zařízení ve stanici Chomutov odpovídá technické úrovni v době jeho zřízení a nové řešení umožní aplikaci moderních systémů řízení a zabezpečení železniční dopravy i zvýšení efektivity provozu.

		ÚP by mělo být snížení hlukové zátěže a vibrací rekonstrukcí železničního svršku a ozdravení horninového a půdního prostředí sanací železničního spodku. Přechod na jednotnou trakční napájecí soustavu 25kV v souvislosti s optimalizací železničního koridoru rovněž umožní zefektivnění železniční dopravy a tím přispěje k minimalizaci uhlíkové stopy. Z hlediska bezpečnosti dopravy přináší změna ÚP řešení v podobě odstranění hned několika železničních přejezdů – zrušení 2 železničních přejezdů a jednoho přechodu v ul. Černovická a v ul. Kadaňská a jejich nahrazení mimoúrovňovým křížením mostními konstrukcemi; zrušení postradatelné propojovací koleje odb. Chomutov město – seřaďovací nádraží včetně zrušení 3 železničních přejezdů v ul. Nádražní, Rokycanova a za obch. domem Lidl. Z hlediska kvalitní dopravní infrastruktury by se uplatněním změny ÚP ocitla uvažovaná poloha ŽST Chomutov pouze cca 350-400 m od dnešního autobusového nádraží a umožnila by zároveň krátké, rychlé, přestupové vazby mezi oběma nádražími a také mezi nástupišti na hlavním rameni trati a vejprtskou tratí (cca 55 m).

Národní akční plán zdraví a životního prostředí (NEHAP)

Národní akční plán zdraví a životního prostředí byl přijat usnesením vlády ČR č. 810 dne 9. 12. 1998 a znovu 8. 1. 2007.

Akční plán zdraví a životního prostředí ČR (NEHAP ČR) je národní aplikací Evropského akčního plánu (EHAPE), který dohromady tvoří plány jednotlivých států Evropy. Dokument obsahuje soubor doporučení, směřujících ke zlepšení životního prostředí a zdravotního stavu populace v ČR. Zabývá se širokou škálou problémů životního prostředí a koncepční podpory zdraví. Na Akční plán zdraví a životního prostředí ČR (NEHAP) navazují místní Akční plány zdraví a životního prostředí (LEHAP).

Z analýzy vývoje stavu životního prostředí v České republice v období 1990-1996 vyplývají prioritní problémy politiky životního prostředí trvalého charakteru:

- ochrana klimatu cestou snižování emisí "skleníkových" plynů,
- ochrana ozónové vrstvy Země,
- ochrana biologické a krajinné rozmanitosti,
- zvyšování povědomí občanů o významu ochrany životného prostředí.

Ve střednědobém horizontu je prvořadou prioritou oblast ochrany vod a půdy, dále bude narůstat význam dalších aktivit:

- postupné zvyšování schopnosti krajiny zadržovat vodu a odolnosti krajiny vůči vodní erozi,
- pokračující rekonstrukce lesních porostů v oblastech poškozených emisemi,
- pokračující obnova území devastovaných hornickou činností,
- zajištění takové struktury využívání území, která povede ke zlepšení přírodní infrastruktury a bude podmínkou efektivity složkové ochrany (ochrana vod, horninové prostředí, půdy a klimatu a snižování hlučnosti).

Název	Vztah změny č. 2 ÚP	Komentář

dokumentu/koncepce	k dokumentu/ koncepci	
Národní akční plán zdraví a životního prostředí (NEHAP)	2	Z analýzy vývoje stavu životního prostředí v České republice v období 1990-1996 vyplývají prioritní problémy politiky životního prostředí trvalého charakteru: *- ochrana klimatu cestou snižování emisí "skleníkových" plynů,* *- ochrana ozónové vrstvy Země,* *- ochrana biologické a krajinné rozmanitosti,* *- zvyšování povědomí občanů o významu ochrany životného prostředí.* V tomto ohledu navrhovaná změna ÚP přináší zlepšení životní prostředí obyvatel v blízkosti centra města Chomutov. V území řešené změnou jsou významné zdroje hluku – železniční trať č. 124, 130, 137 a komunikace I/13. Změna ÚP má potenciál významně změnit stávající akustickou situaci. V souvislosti se zvýšením efektivity provozu nového nádraží i přes jeho redukci plochy a v důsledku provedení technologických změn a celkové modernizace koridoru (včetně zahloubení stávající trati na Vejprty) lze očekávat významnější zlepšení akustické situace.

Dlouhodobý program zlepšování zdravotního stavu obyvatelstva ČR – Zdraví pro všechny v 21. století

Dlouhodobý program zlepšování zdravotního stavu obyvatelstva České republiky, který je národní variantou programu Světové zdravotnické organizace (WHO) Health for all in the 21st century, byl schválen usnesením vlády v roce 2006 jako dlouhodobý program s dobou platnosti 2000–2020. Jeho hlavním záměrem je prostřednictvím 21 cílů vybudovat fungující model komplexní péče o zdraví a podpory zdraví celé společnosti. Program ZDRAVÍ 21 představuje rozsáhlý soubor aktivit zaměřených na stálé a postupné zlepšování všech ukazatelů zdravotního stavu obyvatelstva a předpokládá účast všech složek společnosti na jeho plnění.

Název dokumentu/koncepce	Vztah změny č. 2 ÚP k dokumentu/ koncepci	Komentář
Dlouhodobý program zlepšování zdravotního stavu obyvatelstva ČR – Zdraví pro všechny v 21. století	2	Ve vztahu k životnímu prostředí jsou stanoveny tyto cíle: *- do roku 2015 zajistit bezpečnější životní prostředí, v němž výskyt zdraví nebezpečných látek nebude přesahovat mezinárodně schválené normy,* *- snížit expozice obyvatelstva zdravotním rizikům souvisejícím se znečištěním vody, vzduchu a půdy látkami mikrobiálními, chemickými a dalšími, aktivity koordinovat s cíli stanovenými v Akčním plánu zdraví a životního prostředí ČR,* *- zajistit obyvatelstvu dobrý přístup k dostatečnému množství pitné vody uspokojivé kvality.* V tomto ohledu navrhovaná změna ÚP přináší zlepšení životní prostředí obyvatel v blízkosti centra města Chomutov. Územní plán nenavrhuje žádné nové významné aktivity ani rozvojové plochy, které by vedly ke zhoršení podmínek pro zdravý život a ke zhoršení zdravotního stavu populace. V území řešené změnou jsou významné zdroje hluku – železniční trať č. 124, 130, 137 a komunikace I/13. Změna ÚP má potenciál významně změnit stávající akustickou situaci. V souvislosti se zvýšením efektivity provozu nového nádraží i přes jeho redukci plochy a v důsledku provedení technologických změn a celkové modernizace koridoru (včetně zahloubení stávající trati na Vejprty) lze očekávat významnější zlepšení akustické situace.

KRAJSKÉ DOKUMENTY

Zásady územního rozvoje Ústeckého kraje

Zásady územního rozvoje Ústeckého kraje ve znění aktualizace č. 1, 2 a 3 s účinností ode dne 6. 8. 2020 respektují a rozvíjejí požadavky a záměry vyplývající z Politiky územního rozvoje České republiky, ve znění 3. aktualizace schválené dne 2. 9. 2019 usnesením vlády ČR č. 630. Zpřesňují území vymezení rozvojových oblastí a os specifických oblastí a vymezují oblasti se zvýšenými požadavky na změny v území, které svým významem přesahují území více obcí (nadmístní rozvojové oblasti a osy). V SO ORP Chomutov je v ZUR ÚK vymezeno po jedné rozvojové oblasti nadmístního významu, rozvojové osy PÚR, rozvojové osy nadmístního významu, specifické oblasti PÚR a dvě specifické oblasti nadmístního významu.

Rozvojové oblasti nadmístního významu

NOB5 – Chomutovsko, Kadaňsko

vymezení: Březno, Černovice, Droužkovice, Chomutov, Jirkov, Málkov, Otvice, Pesvice, Spořice, Údlice, Vysoká Pec

Rozvojové osy PÚR

OS7 Rozvojová osa Ústí nad Labem-Chomutov-Karlovy Vary-Cheb-hranice ČR/Německo (-Nürberg)

vymezení: Černovice, Chomutov, Jirkov, Málkov, Místo, Otvice, Pesvice, Spořice, Vrskmaň, Vysoká Pec

Rozvojové osy nadmístního významu

NOS1 – rozvojová osa nadmístního významu Louny – Chomutov – hranice ČR/SRN (-Chemnitz)

Vymezení: Bílence, Hora Svatého Šebestiána, Hrušovany, Křimov, Nezabylice, Všehrdy

Specifické oblasti PÚR

SOB6 – specifická oblast Krušné hory

Vymezení: Blatno, Boleboř, Hora Svatého Šebestiána, Kalek, Křimov, Místo, Výsluní

Specifické oblasti nadmístního významu

NSOB2 – jihozápadní Mostecko

Vymezení: Bílence, Strupčice, Vrskmaň, Všestudy

ZUR ÚK rovněž zpřesňují vymezení koridoru a ploch pro rozvoj dopravní a technické infrastruktury, které vyplývají z PÚR ČR a vymezují plochy a koridory nadmístního významu, ovlivňujících území více obcí, včetně ploch a koridorů veřejné infrastruktury, ÚSES a územních rezerv.

Z hlediska zajištění priorit územního plánování stanovených v ZÚR pro zajištění udržitelného rozvoje území se změna týká základních priorit (činnost územního plánování jako nástroj pomocí kterého se vytváří vyvážený vztah mezi pilíři udržitelného rozvoje), z hlediska životního prostředí se změna příliš netýká stanovených bodů, nepřímo však rozvoj železniční infrastruktury (realizováno uvnitř zastavěného území, tedy bez přímého dopadu na životní prostředí) napomáhá ekologičtějšímu způsobu dopravy. Z hlediska hospodářského rozvoje se změna dotýká bodů (11, 12) vymezením přestavbové plochy v souvislosti s uvolněním drážních ploch, stejně tak vymezením náhradních ploch pro přemístění uhelných skladů do ploch, které již byly vymezeny jako zastavitelné platným plánem. Z obecných priorit pro rozvojové oblasti a osy se změna dotýká bodu (15) zajištěním dopravní infrastruktury (optimalizace trati a nové nádraží) a

občanské vybavenosti. Změna se vyloženě týká priorit dopravní a technické infrastruktury, zejm. úkolu stanoveného bodem (19) – optimalizace hlavních železničních tratí, dále je naplněn bod (33) tím, že se jedná o stavbu uvnitř zastavěného území, nedochází tedy k fragmentaci krajiny (územní rezerva tratě na Vejprty R01 je změnou zrušena), nejsou ohroženy bonitní půdy ani dotčeny předměty ochrany přírody a krajiny, ani nejsou dotčeny kulturní a civilizační hodnoty (viz též vyhodnocení dále v textu). Vzhledem k obsahu změny je zpracováno Vyhodnocení vlivů změny územního plánu na udržitelný rozvoj území. Z hlediska stanovených priorit pro sídelní soustavu a rekreaci se změna jednotlivých bodů netýká, nemá ani vliv na stanovené priority pro sociální soudržnost obyvatel. Také se změna netýká ochrany území před potenciálními riziky a přírodními katastrofami, koncepce řešení dešťových vod je řešena v platném plánu (preference vsaku). Zpracováním územního plánu Chomutova (nabytí účinnosti 2017) byla zajištěna priorita pokrytí území kraje územními plány, změny reagují na aktuální a zpřesněné požadavky v území (v souladu se stanovenou koncepcí optimalizace železniční trati stanovenou v ZÚR) a řeší územní dopady tohoto záměru.

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

(1) Podporovat pokrytí rozvojové oblasti územními plány, ověřovat a zpřesňovat řešení problémů a využití rozvojových příležitostí územními studiemi a regulačními plány.

(2) Podporovat zkvalitnění silničních vazeb rozvojové oblasti k sousedícím centrům osídlení v Ústeckém i Karlovarském kraji a k příhraničním oblastem SRN přestavbou silnice I/13 a zkapacitněním a dostavbou silnice I/7.

(3) Využít územní rezervy ve stávajících průmyslových zónách nadmístního významu (zejména Vernéřov a Královský vrch), podporovat revitalizaci nedostatečně využitých nebo zanedbaných areálů a ploch typu brownfield.

(4) Podpořit opatření na ochranu životního prostředí v obcích, které jsou nebo budou v kontaktu s lomem Libouš (Droužkovice, Březno u Chomutova, Spořice).

(5) Chránit a kultivovat krajinářské, urbanistické a architektonické hodnoty rozvojové oblasti, rozvíjet pozitivní znaky území.

(6) V souladu s platnými legislativními postupy usilovat o redukci rozsáhlých omezení územního rozvoje oblasti, vyplývající z vyhlášených dobývacích prostorů (DP) a chráněných ložiskových území (CHLÚ).

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

(1) Podporovat pokrytí rozvojové oblasti územními plány, ověřovat a zpřesňovat řešení problémů a využití rozvojových příležitostí územními studiemi a regulačními plány.

(2) Podporovat dotvoření ucelených plně funkčních silničních a železničních dopravních systémů (zejména přestavba a dostavba silnice I/13 v úsecích – obchvat Klášterce nad Ohří, Klášterec nad Ohří – Chomutov, Třebušice – Most, Bílina, Kladrubská spojka, modernizace a optimalizace železničních tratí č. 130 a č.131).

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

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

(5) Zlepšovat územní podmínky pro příznivé životní prostředí zejména v úsecích v kontaktu s provozy těžby uhlí, energetiky a těžkého průmyslu, dosáhnout zřetelného zlepšení životního prostředí a krajiny

(rekultivace krajiny postižené těžbou lomů Libouš, ČSA, Vršany, Bílina, revitalizace toku Bíliny, revitalizace opuštěných areálů typu brownfield).

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

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

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

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

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

ZÚR ÚK stanovují úkoly pro upřesnění územních podmínek ochrany a rozvoje přírodních kulturních a civilizačních hodnot území kraje. Z hlediska ochrany přírodních hodnot jsou Zásadami sledované hodnoty ZCHÚ, lokality NATURA 2000, vodohospodářsky významné oblasti a ložiska nerostného bohatství a oblasti s kvalitní zemědělskou půdou. V rámci změny č. 2 ÚP je dotčeno pouze výhradní ložisko Droužkovice – východ (3079301, surovina hnědé uhlí, dosud netěženo) úpravou kolejiště v oblasti stávajícího nádraží, změna však nezasahuje mimo zastavěné území (ložisko bylo "dotčeno" již v platném plánu). Nové nádraží bude realizováno mimo toto ložisko. Do ostatních jmenovaných hodnot změna nezasahuje. Z hlediska upřesnění podmínek ochrany a rozvoje civilizačních hodnot (vyjmenovaných v ZÚR) jsou považovány jako civilizační hodnoty sídelní soustavy – s Chomutovem jako regionálním centrem; z hlediska dotčení dalších jmenovaných civilizačních hodnot se Z2 týká *"hustá a hierarchizovaná silniční a železniční síť, včetně dálnic D8, D7, D6 a sítě silnic I. třídy, modernizovaný I. tranzitní železniční koridor"*, ostatní civilizační body nejsou dotčeny nebo se netýkají území Chomutova. Z hlediska ochrany a rozvoje civilizačních hodnost změna vymezením ploch pro realizaci přesunu nádraží a stavbu nové trati naplňuje úkol [199] *(22) Podporovat dotvoření ucelených plně funkčních silničních a železničních dopravních systémů (zejména dostavba silnice I/13, dostavba dálnic D6 a D7, modernizace železniční infrastruktury, záměr na výstavbu vysokorychlostní železniční tratě a jiné).* Z hlediska upřesnění podmínek koncepce ochrany a rozvoje kulturních hodnot, za které ZÚR ÚK považuje (z těch vyskytujících se na území Chomutova) městské památkové zóny, jednotlivě chráněné nemovité kulturní památky, významné krajinné dominanty, výhledové body a typické obzorové linie horských masivů. Žádná ze sledovaných kulturních hodnot není dotčena, býv. (=stávající) nádraží není nemovitou kulturní památkou, nové nádraží svým umístěním a velikostí nebude narušovat žádný ze sledovaných/hodnotných pohledů.

Z hlediska umístění dotčené plochy v rámci vymezených cílových kvalit krajiny je území řešené změnou součástí krajinného celku KC 14 Severočeská devastovaná a souvisle urbanizovaná území**.** Dílčí kroky

k naplňování cílových kvalit krajiny se týkají spíše nezastavěného území (respektování přírodních, krajinných hodnot, revitalizace krajiny, respektování územně ekologických limitů těžby, realizace opatření v souvislosti s těžbou, realizace nápravných opatření k obnově ekologické rovnováhy, revitalizaci vodních toků atp.). Změna řeší území v zastavěném území, výše uvedené kvality jsou tedy respektovány. Změna respektuje (nezasahuje do nich) lokality městských parků.

Územně analytické podklady Ústeckého kraje

ÚAP Ústeckého kraje byly poprvé pořízeny v roce 2009; od této doby jsou ÚAP pravidelně aktualizovány. 5. úplná aktualizace ÚAP, ve smyslu ustanovení § 28 stavebního zákona, byla pořízena v roce 2021.

Chomutov byl v rámci celkového hodnocení vyváženosti stavu územních podmínek (pro příznivé životní prostředí, hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel) zařazen do skupiny obcí kategorie 2c. Podmínky pro životní prostředí byly na území města Chomutov vyhodnoceny jako nepříznivé.

ÚAP Ústeckého kraje obsahují podněty a požadavky s konkrétně definovaným nárokem na změnu využití území, které se přímo promítají do územního plánování; změna č. 2 ÚP Chomutov z ÚAP vychází a respektuje všechny definované cíle.

Strategie rozvoje Ústeckého kraje do roku 2027

Strategie rozvoje Ústeckého kraje je zastřešujícím dokumentem, který definuje největší problémy, úkoly a výzvy, které mají zásadní význam pro harmonický rozvoj kraje ve všech aspektech ve střednědobém horizontu. Jedná se o konsensuálně přijatý rámec a společné rozvojové cíle území Ústeckého kraje.

Pro region Pánevní oblasti, kam město Chomutov spadá, byly navrženy následující cíle strategie ve formě rozvojových priorit:

P.1: Zvýšit sociální kapitál území

P.2: Zlepšit životní prostor

P.3: Zvýšit hospodářskou konkurenceschopnost

P.4: Dokončit obnovu krajiny a revitalizovat fyzicky deprivované objekty a areály a zajistit jejich efektivní využití

Název dokumentu/koncepce	Vztah změny č. 2 ÚP k dokumentu/ koncepci	Komentář
Strategie rozvoje Ústeckého kraje do roku 2027	2	Rozvojová priorita *P.2: Zlepšit životní prostor* Změna ÚP svým charakterem naplňuje tento cíl; změna ÚP v návaznosti na stávající ÚP dořešuje propojení na již realizovaný nadřazený dopravní skelet a distribuci vozidel po městě, navrhovaná změna ÚP odstraňuje konflikty se železnicí, nabízí rezervní plochy pro novou zastávku železnice i jiné využití části nevyužívaných železničních ploch. V rámci uplatnění změny č. 2 ÚP dojde v rámci kompletní přestavby ŽST Chomutov k úpravě jednotlivých parametrů železniční trati, a to jak po stavební, tak i technologické stránce.

Program rozvoje Ústeckého kraje 2014-2020

Program rozvoje Ústeckého kraje je základním střednědobým dokumentem regionálního rozvoje na úrovni vyššího samosprávného celku, jehož hlavním účelem je definování strategické rozvojové vize, priorit a opatření pro období let 2014-2020.

Vize rozvoje Ústeckého kraje do roku 2020 je navržena jako obecná definice žádoucího stavu Ústeckého kraje k tomuto časovému horizontu. Specifikace rozvojové vize je provedena ve dvou oblastech představující dvě ústřední témata, která jsou pro budoucí rozvoj kraje nezbytná. Jedná se o tyto 2 pilíře vize:

- hospodářský rozvoj provázaný s nezbytnou sociální soudržností a posílením lidského kapitálu regionu (vzájemně provázané úkoly směřující ke zvýšení hospodářské výkonnosti kraje a tím i k „restartování“ sociálně-ekonomické situace v kraji);

- infrastruktura, vybavenost a životní prostředí (nezbytné předpoklady pro sociálně-ekonomický rozvoj kraje).

Oba pilíře by měly podpořit jednak zlepšení faktické sociálně-ekonomické situace kraje, a jednak zlepšení obrazu kraje v očích jeho obyvatel, návštěvníků a investorů. Oba pilíře také sledují zlepšení životních podmínek.

Níže jsou uvedena opatření priorit s jasným vztahem k životnímu prostředí a zdraví obyvatelstva, tj. Priorita č. 3 Infrastruktura a životní prostředí a Priorita č. 4 Atraktivní města.

<u>Opatření priority č. 3: Infrastruktura a životní prostředí</u>

3.1 Páteřní infrastruktura kraje Dobudovat hlavní páteřní trasy silniční, železniční, vodní a cyklistické dopravy

3.2 Dostupnost jednotlivých částí kraje

3.3 Zásobování energiemi a infrastruktura životního prostředí

3.4. Kvalita životního prostředí

3.5. Revitalizace devastovaných částí kraje

<u>Opatření priority 4: Atraktivní města</u>

4.1: Veřejná prostranství a občanská vybavenost

4.2: Revitalizace městských brownfieldů

4.3: Revitalizace upadajících rezidenčních lokalit

4.4: Environmentálně šetrnější doprava ve městech

Název dokumentu/koncepce	Vztah změny č. 2 ÚP k dokumentu/ koncepci	Komentář
Program rozvoje Ústeckého kraje 2014-2020	2	Program obsahuje podněty a požadavky s konkrétně definovaným nárokem na změnu využití území, které se přímo promítají do územního plánování; zejména cíle přispívající ke zlepšování kvality ovzduší (např. podpora VHD, alternativních způsobů dopravy), revitalizace veřejných prostranství apod. *Priorita 3: Infrastruktura a životní prostředí, opatření 3.4: Kvalita životního prostředí* *Priorita 4: Atraktivní města; vybrané opatření 4.4: Environmentálně šetrnější doprava ve městech* Změna ÚP svým charakterem naplňuje tuto prioritu a toto opatření.

		Změna ÚP v návaznosti na stávající ÚP dořešuje propojení na již realizovaný nadřazený dopravní skelet a distribuci vozidel po městě, navrhovaná změna ÚP odstraňuje konflikty se železnicí, nabízí rezervní plochy pro novou zastávku železnice i jiné využití části nevyužívaných železničních ploch. V rámci uplatnění změny č. 2 ÚP dojde v rámci kompletní přestavby ŽST Chomutov k úpravě jednotlivých parametrů železniční trati, a to jak po stavební, tak i technologické stránce. Environmentálním pozitivním přínosem navrhované změny ÚP by mělo být snížení hlukové zátěže a vibrací rekonstrukcí železničního svršku a ozdravení horninového a půdního prostředí sanací železničního spodku.

Program zlepšování kvality ovzduší 2020+ Zóna Severozápad CZ04

Program zlepšování kvality ovzduší zóna Severozápad – CZ04 (aktualizace 2020): cílem tohoto programu je dosáhnout splnění imisních limitů daných zákonem o ochraně ovzduší v bodě 1 až 3 přílohy č. 1 zákona o ochrany ovzduší, tuto kvalitu dále udržet a zlepšovat, a to na celém území zóny Severozápad. Program a jeho aktualizace stanovil termín pro dosažení kvality ovzduší dle zákona pro výše uvedené znečišťující látky pro období 2020+.

Bylo vyhodnoceno, že stávající opatření naplánovaná do roku 2023:

a) Budou pravděpodobně dostatečná pro dosažení denního imisního limitu částic PM_{10}.

b) Budou dostatečná pro dosažení ročního imisního limitu částic $PM_{2,5}$.

c) Budou pravděpodobně dostatečná pro dosažení ročního imisního limitu benzo(a)pyrenu pro většinu území zóny Severozápad s výjimkou části území Ústeckého kraje.

Cílem je v návaznosti na výše uvedené shrnutí s využitím dodatečného potenciálu snížení emisí ze zdrojů znečišťování ovzduší na území zóny Severozápad zajistit dosažení ročního imisního limitu pro benzo(a)pyren. Tohoto cíle je třeba dosáhnout v Programu vyjmenovaných obcích.

Název dokumentu/koncepce	Vztah změny č. 2 ÚP k dokumentu/ koncepci	Komentář
Program zlepšování kvality ovzduší 2020+ Zóna Severozápad CZ04	2	Navrhovaná změna ÚP je v souladu s programem především prostřednictvím rozvoje nízkoemisních forem dopravy a podpory VHD.

<u>REGIONÁLNÍ/LOKÁLNÍ DOKUMENTY</u>

Územně analytické podklady ORP Chomutov

ÚAP ORP Chomutov jsou v současné době po své 5. úplné aktualizaci z roku 2020.

Navrhovaná změna ÚP z ÚAP ORP Chomutov vychází a respektuje všechny definované cíle.

Chomutov byl v rámci hodnocení vyváženosti stavu územních podmínek zařazen do skupiny obcí kategorie 1, vyjádřeno O, tedy dobrý stav vyvážených územních podmínek pro příznivé životní prostředí, hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel.

ÚAP ORP Chomutov na základě aktuální SWOT analýzy a hodnocení vyváženosti definují závady, střety a problémy v území dle jednotlivých oblastí.

Z problémů dopravní infrastruktury je na území města Chomutov definován problém k řešení PD10 „Železniční přejezd přes I/13". Jedná se o železniční přejezd přes páteřní silnici I/13, přičemž v územním plánu je navrhovaná přeložka trati, která vede přes Chomutov a Spořice, ale dosud nerealizováno.

Z problémů hygienických PH1 „Hluková zátěž I/13 – střed". Hluková zátěž ze silnice I/13 a souběžné železniční trati 130 procházející středem města Chomutova v těsné blízkosti zástavby.

Z problémů hygienických dále PH2 „Hluková zátěž I/13 – sídliště". Hluková zátěž ze silnice I/13 a souběžné železniční trati 130 procházející Chomutovem v těsné blízkosti panelové zástavby.

V území řešené změnou jsou významné zdroje hluku – železniční trať č. 124, 130, 137 a komunikace I/13. Změna ÚP má potenciál významně změnit stávající akustickou situaci. V souvislosti se zvýšením efektivity provozu nového nádraží i přes jeho redukci plochy a v důsledku provedení technologických změn a celkové modernizace koridoru (včetně zahloubení stávající trati na Vejprty) lze očekávat významnější zlepšení akustické situace.

Z hlediska bezpečnosti dopravy přináší změna ÚP řešení v podobě odstranění hned několika železničních přejezdů – zrušení 2 železničních přejezdů a jednoho přechodu v ul. Černovická (silnice I/13) a v ul. Kadaňská a jejich nahrazení mimoúrovňovým křížením mostními konstrukcemi.

Rámcová strategie rozvoje statutárního města Chomutova pro období 2014–2024

Rámcová strategie rozvoje statutárního města Chomutova (dále také město, resp. město Chomutov) vytyčuje základní směry budoucího vývoje města v období 2014–2024. Jedná se o strategický dokument, pomocí něhož bude ve stanoveném časovém horizontu zabezpečována samosprávou města koordinace strategických aktivit, které významným způsobem ovlivňují život obyvatel.

Zapojením pracovníků Magistrátu města Chomutova, vedení města a odborné veřejnosti došlo ke zpracování dokumentu, který byl následně podroben připomínkovému řízení ze strany všech dotčených orgánů a osob. Strategií přejímá statutární město Chomutov základní principy procedur regionální politiky EU. Jedním z těchto základních principů je princip programování. Principem programování je soustředění pozornosti na dosažení střednědobých a dlouhodobých cílů zainteresovanými subjekty na vymezeném území. Ty jsou stanoveny v rozvojových dokumentech, jako je právě strategie rozvoje.

Na základě projednání témat na pracovních skupinách s ohledem na aktuální potřeby města byly zvoleny klíčové oblasti, které tvoří základní pilíře rozvoje města v horizontu 10 let. V souladu se zachováním jednotného pojmosloví ve strategii byly definovány základní rozvojové pilíře, které nesou pojmenování „klíčové oblasti". Pro rozvoj města do roku 2024 byly vytyčeny následující oblasti mající vztah k předmětné změně č. 2 ÚP:

Klíčová oblast 2: Životní prostředí, urbanismus a bydlení

- *eliminace negativních vlivů dopravy (hluk, ovzduší)*

- *rozvoj odpadového hospodářství*

- *zkvalitňování veřejné zeleně*

- *vytvoření adekvátní nabídky specifických forem bydlení*

Klíčová oblast 3: Doprava a infrastruktura

- *bezpečnost a plynulost silničního provozu (rekonstrukce komunikací, přechody, bezpečnostní prvky)*

- rozvoj cyklistické dopravy vč. jejích rekreačních funkcí

- zkvalitňování dopravní obslužnosti

- zklidňování dopravy

- podpora ITS (Intelligent transportation systems)

Název dokumentu/koncepce	Vztah změny č. 2 ÚP k dokumentu/ koncepci	Komentář
Rámcová strategie rozvoje statutárního města Chomutova pro období 2014–2024	2	Jedním bodem strategické vize města Chomutov je, že "*Chomutov je přirozeným centrem regionu a v rámci jeho správního obvodu je městem s kvalitním dopravním systémem, dostatkem parkovacích míst a bezbariérovými přístupy k zařízením a objektům* ". V tomto ohledu navrhovaná změna ÚP poskytuje komplexní řešení v oblasti železniční dopravy a integrovaného dopravního systému. Změnou ÚP by došlo k výstavbě nástupištních hran s mimoúrovňovým přístupem včetně zajištění bezbariérovosti; dále by se uvažovaná poloha ŽST Chomutov ocitla pouze cca 350-400 m od dnešního autobusového nádraží a umožnila by zároveň krátké, rychlé, přestupové vazby mezi oběma nádražími a také mezi nástupišti na hlavním rameni trati a vejprtskou tratí (cca 55 m). Díky uvažovanému zahloubení Vejprtské trati by došlo ke zvýšení bezpečnosti provozu – došlo by ke zrušení 2 železničních přejezdů a jednoho přechodu v ul. Černovická a v ul. Kadaňská a jejich nahrazení mimoúrovňovým křížením mostními konstrukcemi. V neposlední řadě by díky vytvoření volné plochy vznikl potenciál pro zřízení rozsáhlého P+R (např. stávající plocha za místem uhelného skladiště). *Klíčová oblast 2 Životní prostředí, urbanismus a bydlení* *Opatření 2.3 Péče o kvalitní ovzduší a snížení hlukové zátěže* *Klíčová oblast 3 Doprava a infrastruktura* Navrhovaná změna ÚP se svým charakterem podílí na naplňování výše zmíněného bodu vize města (vybudování nové ŽST Chomutov ve zcela moderním bezbariérovém pojetí) a má potenciál přispět ke snížení hlukové zátěže a nežádoucích účinků vibrací způsobované v současné době provozem železniční trati č. 130, č. 124 a č. 137.

Plány udržitelné mobility měst Chomutova a Jirkova (2019)

Plán udržitelné městské mobility z roku 2019 je strategickým dokumentem, který navazuje na cíle dokumentu "Evropa 2020: Strategie pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění", tj. dokumentu, který usiluje a nalezení řešení, které zmírní nežádoucí vlivy dopravy, ale zároveň nebude mít negativní vliv na ekonomiku a mobilitu obyvatel. Cílem Plánu udržitelné městské mobility je proto vytvořit podmínky pro uspokojení potřeb mobility lidí i podniků ve městě a jeho okolí a přispět ke zlepšení kvality života všech obyvatel. Komplexně řeší dopravní dostupnost, která bude k dispozici všem, zlepší účinnost a hospodárnost systému, zvýší bezpečnost v dopravě a sníží negativní vlivy dopravy na životní prostředí a zároveň přispěje k vyšší životní úrovni obyvatel města.

Název dokumentu/koncepce	Vztah změny č. 2 ÚP k dokumentu/ koncepci	Komentář
Plány udržitelné mobility měst Chomutova a Jirkova (2019)	2	Plán udržitelné městské mobility stanovil především tento vybraný záměr týkající se řešeného území v rámci změny ÚP: *- Zahájit diskusi, případně i přípravné práce týkající se přestavby a modernizace přestupního uzlu/terminálu železniční stanice Chomutov v prostoru ulice Lipská, včetně přemístění autobusového nádraží do multimodálního komplexu (s přímou dostupností do 15 minut běžné chůze z centra města). Modernizace/výstavba by měla zahrnovat také zlepšení infrastruktury pro pěší a cyklistickou dopravu a vytvoření podmínek pro multimodální řešení přepravních vazeb, což představují např. systémy P+R, B+R a další. Důležitým se rovněž jeví připravovaný záměr rozvoje vysokorychlostních tratí v relaci Praha – Ústí nad Labem/Most, který může ovlivnit i stávající dálkovou autobusovou dopravu Praha-Chomutov/Jirkov. Potřebnost systémového přístupu a trvalého zlepšování integrované dopravy je zřejmá z analýzy denní dojížďky a vyjížďky do zaměstnání a škol u města Chomutov, který vykazuje zhruba 8200 osob jednosměrně, přičemž rozhodujícím zdrojem/cílem je město Jirkov s počtem přibližně 2300 osob jednosměrně. V řešeném území je také možnost vybudovat integrované centrum mobility jako doplňující podporu MHD s cílem podávat komplexní informace o dopravě, turistických cílech, kulturních akcích a pro marketingovou podporu systému MHD a udržitelných forem dopravy.* Navrhovaná změna ÚP se svým charakterem podílí na naplňování výše zmíněného záměru. V případě Změny č. 2 ÚP je spatřován potenciál hlavně v oblasti veřejných zájmů – zájmů rozvoje v oblasti udržitelné veřejné dopravy, veřejných prostranství a veřejné sídelní zeleně. Navrhovaná změna ÚP očekává rovněž pozitivní efekt i na okolní životní prostředí v podobě snížení hlukové zátěže rekonstrukcí železničního svršku a ozdravení horninového a půdního prostředí sanací železničního spodku. Navrhovaná změna ÚP umožní snížení bezpečnostních rizik v podobě odstranění několika železničních přejezdů (3 železničních přejezdů v souvislosti s rušením propojovací koleje odb. Chmutov mesto-seřaďovací nádraží v ul. Nádražní, Rokycanova a za obch. domem Lidl a dále 2 železničních přejezdů v ul. Černovická a v ul. Kadaňská v souvislosti se zahloubením trati na Vejprty).

SHRNUTÍ

V této kapitole byl proveden výběr cílů ochrany životního prostředí z konkrétních koncepčních dokumentů přijatých na vnitrostátní úrovni a zároveň reflektovaných předkládanou změnou č. 2 ÚP.
Zhodnocení způsobu zapracování vnitrostátních cílů ochrany životního prostředí do předkládané změny ÚP je vzhledem k možnému obsahovému překryvu cílů ochrany životního prostředí provedeno následně v kapitole 9 tohoto vyhodnocení formou stručného přehledu průřezových témat životního prostředí s několika jmenovanými prioritami. Varianty řešení nejsou v případě hodnocené změny č. 2 ÚP uvažovány.

3. ÚDAJE O SOUČASNÉM STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ A JEHO PŘEDPOKLÁDANÉM VÝVOJI, POKUD BY NEBYLA UPLATNĚNA ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE

Údaje o současném stavu životního prostředí v řešeném území

Město Chomutov se nachází v západní části Ústeckého kraje na křižovatce významných železničních i silničních dopravních komunikací. Samotné město Chomutov představuje obec s rozšířenou působností pro 77 katastrálních území uspořádaných do 25 obcí.

Geologické a geomorfologické poměry

Lokalita je z geomorfologického hlediska součástí hercynského systému, provincie Česká vysočina, soustavy Krušnohorské, podsoustavy Podkrušnohorské, celku Mostecká pánev, podcelku Chomutovsko-teplická pánev a okrsku Údlická kotlina.

Provincie České vysočiny – Krušnohorská soustava má za sebou obecně dlouhý geomorfologický vývoj, který probíhal v různých fyzicko-geografických podmínkách.

Na geologickém utváření širšího okolí měla zásadní vliv třetihorní zlomová tektonika, která způsobila silné poklesy. V podhůří vznikla jezerní deprese a v horských částech díky modelaci povrchovou vodou hluboká příčná údolí. Vyskytují se zde pararuly, ortoruly, V údolích jsou diluviální sedimenty převážně hlinité. Údolí Chomutovky je tvořeno homogenní, křemencem a živcem bohatou pararulou.

Údlická kotlina je erozní sníženina mezi Chomutovkou a Hačkou, vyhloubená v miocenních jílech a píscích, s mírně ukloněným povrchem pleistocenních fluviálních náplavových kuželů a nízkých říčních teras, místy krytý sprašovými hlínami.

S geologickým podložím souvisí i limitující faktory ovlivňující možnost rozvoje města Chomutov; jedná se se o radonové riziko, což je míra pravděpodobnosti, s jakou je možno očekávat úroveň objemové aktivity radonu v dané geologické jednotce.

Dle mapy radonového indexu geologického podloží lze zkonstatovat, že převažující kategorie radonového indexu v okolí posuzované lokality je přechodná (v hlubším podloží nízká), což je typické pro nehomogenní kvarterní sedimenty.

Řešené území se nenachází v oblasti se zvýšenou seismickou aktivitou ve smyslu ČSN 73 0036 "Seismická zatížení staveb" (intenzita zemětřesení nepřekračuje 6° M.C.S.). Seizmické poměry, resp. seizmicita nevybočuje z hodnot běžných v této oblasti. Širší území je sice blízko linie krušnohorského zlomu, jedná se však o strukturu geologicky starou, seismicky neaktivní.

Půda, ložiska nerostných surovin, poddolovaná a sesuvná území

Pedologie

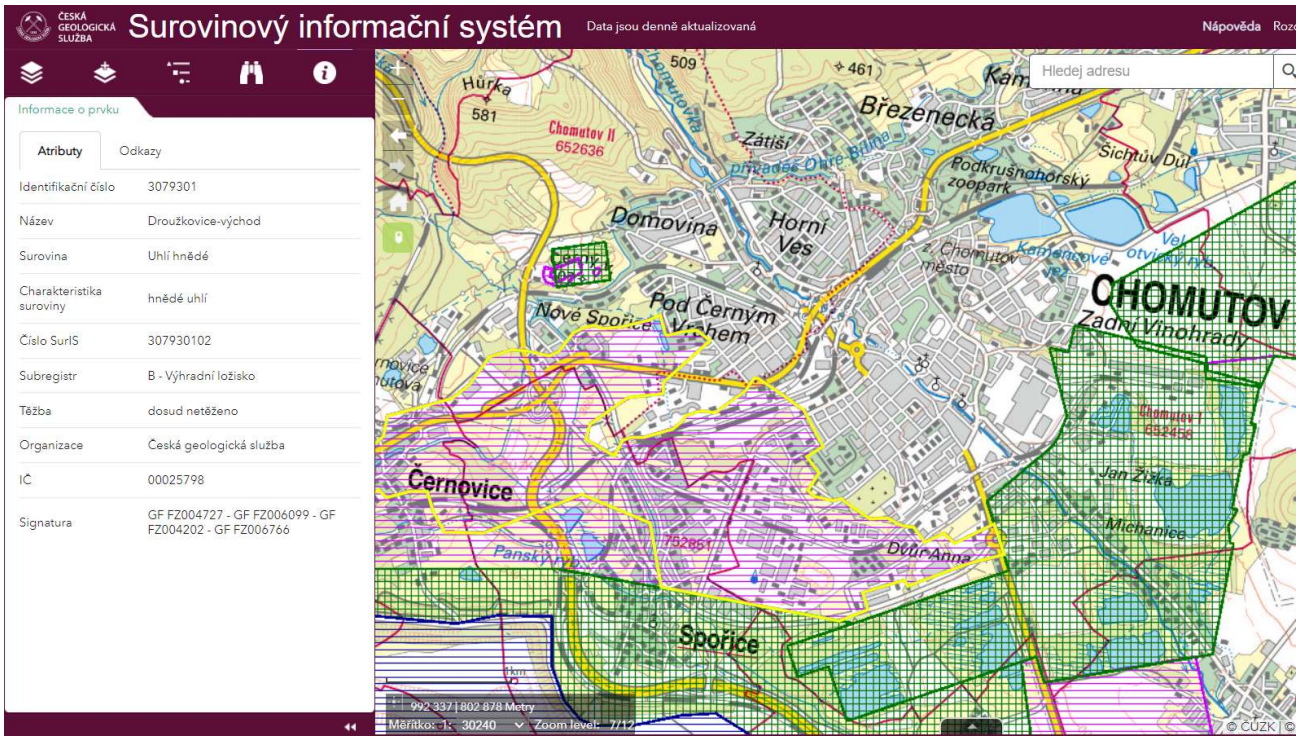
Půdní kryt zájmové oblasti je výrazně ovlivněn půdotvornými substráty, reliéfem a v menší míře klimatickým režimem. Podél krušnohorského valu se vyvinul pruh deluviálních a deluviofluviálních sedimentů široký až několik set metrů. Tento pruh sedimentů dosahuje na úpatí Krušných hor mocnosti až několik desítek metrů, směrem k jihovýchodu se mocnost těchto sedimentů snižuje až úplně vykliňují.

Nejrozšířenějšími půdami vrcholové plošiny jsou kambizemní podzoly. Na podmáčených místech jsou charakteristické plochy glejů, na nejvlhčích místech přecházejí do organozemí typu vrchovišťních rašelin. Všeobecným znakem půd je nedostatek účinných dvojmocných bází, především vápníku.

Nerostné suroviny, poddolovaná a sesuvná území

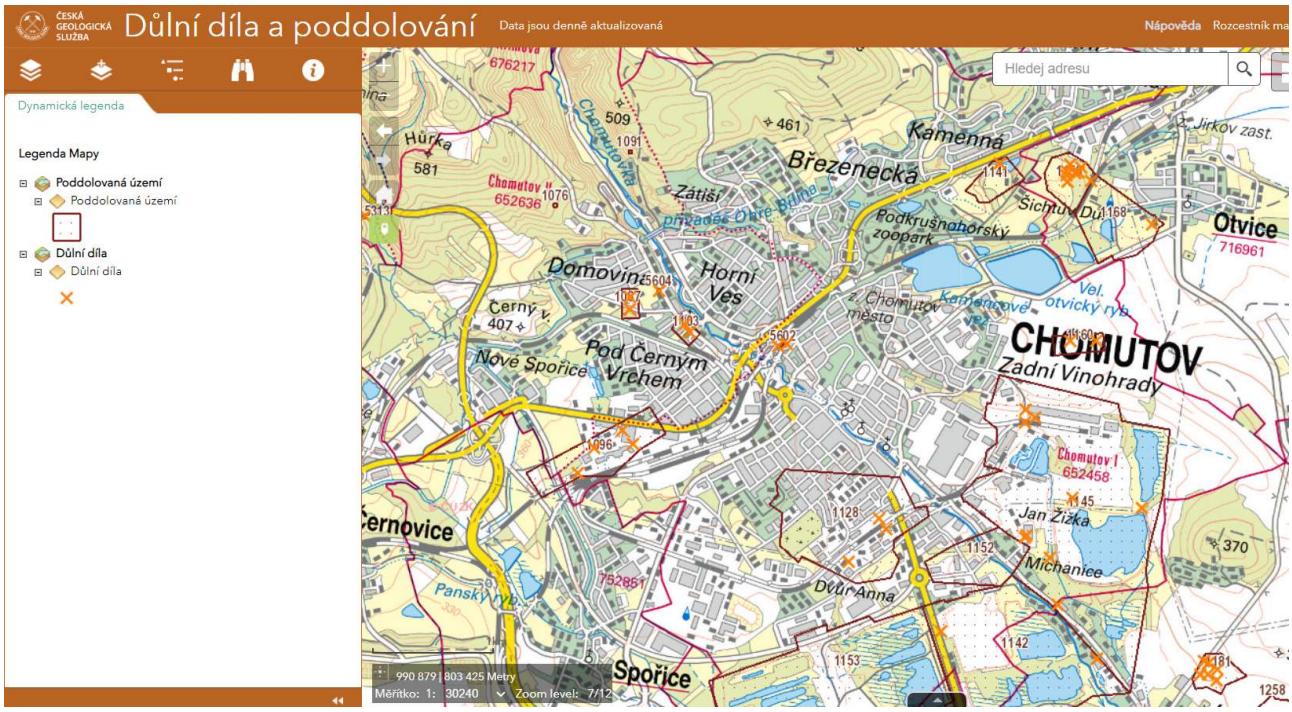
Žádná těžební činnost v řešeném území neprobíhá a ani se nepředpokládá.

Do změnou ÚP řešeného území zasahuje ložisko nerostných surovin – výhradní ložisko hnědého uhlí dosud netěžené Droužkovice-východ (3079301).



Rovněž se v řešeném území nachází poddolované území Chomutov I-Černovice (1096) a dále se v bezprostřední blízkosti ve vzdálenosti cca 35 m od navrhovaného místa přestavby ŽST Chomutov vlevo nachází poddolované území Chomutov I-propad Škroupova (5602). Jedná se o poddolovaná místa těžbou hnědého uhlí z 19. století.

Dle ČGS Geofondu nejsou v území evidována žádná sesuvná území.



ZPF/PUPFL

Zemědělský půdní fond měl v širší oblasti Chomutova původně převahu v jižní polovině území; v současnosti je velká část ZPF zabrána plochami pro těžbu nerostů – lomy a výsypky pro těžbu hnědého uhlí. Tyto plochy jsou postupně rekultivovány po ukončení těžby hnědého uhlí a zahlazení důlní činnosti. Plochy ZPF jsou zachovány především okolních obcích, jako v Údlicích, Droužkovicích, Všehrdech, Bílencích, Hrušovanech. Zemědělsky využívané plochy jsou narušeny či zabrány těžbou v Místě, Málkově, Černovicích, Spořicích, Březně, Strupčicích, Vysoké Peci. V oblastech hlubinné těžby nebyla obnovena zemědělská půda v Chomutově a Droužkovicích. Propady byly zaplaveny a byla provedena lesní rekultivace. V severní horské oblasti jsou využívány plochy ZPF téměř výhradně jako pastviny a louky. Část pozemků je spontánně zalesněna náletovou zelení.

V širší oblasti ORP Chomutov je převaha pozemků k plnění funkcí lesa především v horské oblasti. Největší lesní plochy jsou v Hoře Svatého Šebestiána, Blatně, Boleboři, v severní části Vysoké Pece, Jirkova, Chomutova, Černovic, Málkova, Místa. Na velkých částech je provedena náhradní výsadba z osmdesátých let 20. století. V současnosti dochází k obnově původní skladby dřevin Krušných hor bez smrkových monokultur.

V širším území obce Chomutov je relativně významné zastoupení orné půdy, což se odráží v podílu orné půdy na celkových záborech. Současně platný územní plán v tomto smyslu a ve smyslu záborů nejvýše bonitovaných půd neplýtvá zbytkem půdního fondu v řešeném území města Chomutov; jinak řečeno, zábory nejkvalitnějších půd nejsou na území obce podporovány.

Zemědělské plochy jsou na území obce Chomutov celkově ve velmi malém rozsahu; podpora proměny průmyslové krajiny na JV a J města je posílena korekturami využití ploch, posilováním vodních ploch, vkládáním ploch SR bez staveb, což lze chápat jako ozdravná opatření v městské krajině.

Hydrologické a hydrogeologické poměry

Změnou ÚP řešené území leží hydrologicky v povodí Ohře, konkrétně v povodí 3. řádu Chomutovky a jejího přítoku Hačky (č.h.p. 1-13-03-115-0-00).

Na pozemcích určených pro přesun nádraží Chomutov východním směrem se nachází vodní tok Chomutovka.

Říčka Chomutovka pramení v rašeliništích na náhorní rovině v okolí Hory svatého Šebestiána a jako horský potok protéká přírodním parkem „Bezručovo údolí“ až na samotný okraj Chomutova.

Mimo vodní toky se v území nenachází žádná významná vodní plocha. V širším okolí řešeného území se na území města Chomutov nachází celá řada rybníků a jezer (např. Filipovy a Otvické rybníky k chovu ryb).

Zájmové území nezasahuje do chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV) Krušné hory, jejíž hranice leží cca 1 500 m severně od řešených ploch v rámci změny ÚP. Změna č. 2 navíc nenavrhuje rozvojové aktivity, které by vedly k porušení zákazů CHOPAV daných § 2 NV č. 85/1981 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Řešené území nezasahuje do ochranných pásem povrchových, podzemních ani přírodních léčivých zdrojů.

Některé pozemky určené k realizaci nové ŽST Chomutov přichází do kontaktu se stanoveným záplavovým územím toku Chomutovka (správce vodního toku Povodí Ohře, s.p.); přičemž záplavové území pro Q5 je vymezeno podél koryta vodního toku. Aktivní zóna záplavového území zde vymezena není.

Zájmové území leží v hydrogeologickém rajónu 2131 „Mostecká pánev – severní část, který bazálně tvoří terciérní a křídové sedimenty podkrušnohorských pánví. Propustnost tohoto kolektoru má puklinovo-průlinový charakter a je charakterizován transmisivitou v řádu 1.10^{-4} až 1.10^{-3} m^2/s, hladina je většinou napjatá. V prostoru je vyvinuto i zvodnění mělkého oběhu, které je předmětem probíhající sanační činnosti. Toto zvodnění je primárně závislé na dotaci z atmosférických srážek. Úroveň hladiny podzemní vody mělké zvodně se nachází převážně v hloubce nižších jednotek metrů pod terénem, sezónně kolísá a má generelní sklon k jihu (v detailu může docházet k výrazným odchylkám).

Likvidace srážkových vod v území: V platném ÚP města Chomutov jsou stanoveny obecné požadavky k zacházení se srážkovými vodami. Tyto požadavky budou respektovány a naplněny v rámci navrhovaných změn územního plánu v důsledku Z2. Jedná se konkrétně o tyto požadavky:

- Odvádění dešťových vod z veřejných zpevněných ploch by mělo být navrženo s preferencí vedení dešťových vod povrchově v otevřených odvodňovacích zařízeních. Návrh odvodňovacích zařízení musí být přizpůsoben stávajícím možnostem území a požadovanému trendu minimalizace dešťových kanalizací. Dešťové vody by měly být v co největší a nejdelší možné míře ponechány na zájmovém území, aby nedošlo k významné změně přirozeného odtoku, s využitím zasakování.
- Pro nově vzniklá zastavěná území je nutné požadovat určitou hodnotu maximálního odtokového množství z jednotky plochy, ať už se jedná o napojení do stávající jednotné kanalizace nebo do otevřeného systému odvodňovacích zařízení. Akceptovatelné množství je stanoveno na 5-10 l/s/ha. Pro dodržení limitu je motivující provádění vhodných opatření přímo na nových pozemcích (zasakování, poldry atd.).

Územní systém ekologické stability

Územní systém ekologické stability krajiny (ÚSES) je vzájemně propojený soubor přirozených i pozměněných, avšak přírodě blízkých ekosystémů, které udržují přírodní rovnováhu. Rozlišuje se místní, regionální a nadregionální systém ekologické stability.

Územní plán přebírá ÚSES z nadřazené územně-plánovací dokumentace (ZÚR Ústeckého kraje) a původní koncepce ÚSES platného ÚP Chomutov. Na území Chomutova jsou územním plánem upřesněny následující prvky nad/regionálního ÚSES: NRBK 3, RBC 1334, RBC 1337, RBK 573, RBK 011. Záměrem přesunu nádraží (a s tím souvisejících změn) nebudou tyto prvky nijak dotčeny.

Kostru ekologické stability na úrovni lokální tvoří registrované významné krajinné prvky a plochy ve vyšším stupni ekologické stability, tj. přírodě blízké lesní porosty, významnější porosty mimolesní rozptýlené zeleně a přírodě blízké luční porosty. Všechny lokální skladebné části ÚSES jsou v ÚP Chomutova uvedeny jako funkční, tj. v cílovém stavu.

Zvláště chráněná území/ památné stromy/významný krajinný prvek

Zvláště chráněnými územími jsou: národní parky, chráněné krajinné oblasti, národní přírodní rezervace, přírodní rezervace, národní přírodní památky a přírodní památky.

Do území posuzovaného územního plánu nezasahuje žádné zvláště chráněné území.

Nejbližším zvláště chráněným územím je přírodní památka Černovice nacházející se cca 1 500 m jihozápadně od řešeného území.

Mimořádně významné stromy, jejich skupiny a stromořadí lze vyhlásit rozhodnutím orgánu ochrany přírody za <u>památné stromy</u>. Památné stromy je zakázáno poškozovat, ničit a rušit v přirozeném vývoji; jejich ošetřování je prováděno se souhlasem orgánu, který ochranu vyhlásil.

Podle registru objektů ÚSOP památných stromů Agentury ochrany přírody a krajiny ČR se v území řešeném změnou ÚP nenachází žádné památné stromy.

Nejbližší památné stromy se nachází cca 600 m severně od ploch změny – Kaštanovníky a dub ve střelnici a dále cca 500 m jihovýchodně od řešeného území – Platany u SPŠ v Chomutově.

<u>Významný krajinný prvek</u> jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability. Významnými krajinnými prvky jsou lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy. Dále jsou jimi jiné části krajiny, které zaregistruje podle § 6 orgán ochrany přírody jako významný krajinný prvek, zejména mokřady, stepní trávníky, remízy, meze, trvalé travní plochy, naleziště nerostů a zkamenělin, umělé i přirozené skalní útvary, výchozy a odkryvy. Mohou jimi být i cenné plochy porostů sídelních útvarů včetně historických zahrad a parků.

V území se nachází několik významných krajinných prvků ze zákona – vodní tok a údolí Chomutovky, dále je možné za VKP považovat stromovou alej podél ulice Nádražní a alej podél původní ulice V Alejích. Registrované VKP se v řešeném území nenacházejí.

NATURA

Natura 2000 je celistvá evropská soustava území se stanoveným stupněm ochrany, která umožňuje zachovat typy evropských stanovišť a stanoviště evropsky významných druhů v jejich přirozeném areálu rozšíření ve stavu příznivém z hlediska ochrany nebo popřípadě umožní tento stav obnovit. Na území České republiky je Natura 2000 tvořena vymezenými ptačími oblastmi a vyhlášenými evropsky významnými lokalitami.

V řešeném území se nenachází žádná evropsky významný lokalita ani ptačí oblast. K jejich dotčení předkládanou změnou nedojde. V územní působnosti Krajského úřadu Ústeckého kraje je řešené území umístěno nejblíže EVL Černovice (CZ0423203), která je od řešeného území změny dostatečně vzdálena západním směrem.

Příslušný úřad (Krajský úřad Ústeckého kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství jakožto příslušný orgán dle § 22 písm. d) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí) obdržel stanovisko Krajského úřadu Ústeckého kraje, odboru životního prostředí a zemědělství, vydané dle § 45i zákona o ochraně přírody a krajiny ze dne 16. 1. 2020, spisová značka KUUK/006708/2020/N-3075, č. j. KUUK/008766/2020/ZPZ, ve kterém konstatoval, že lze VYLOUČIT, že záměr „Rekonstrukce ŽST Chomutov“ může mít samostatně či ve spojení s jinými významný vliv na příznivý stav předmětů ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí v územní působnosti Krajského úřadu Ústeckého kraje.

Krajina a krajinný ráz/přírodní park

Krajinný ráz je podle § 12 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů zejména přírodní, kulturní a historická charakteristika určitého místa či oblasti. Je chráněn před činností snižující jeho estetickou a přírodní hodnotu. Zásahy do krajinného rázu, zejména umisťování a povolování staveb, mohou být prováděny pouze s ohledem na zachování významných krajinných prvků, zvláště chráněných území, kulturních dominant krajiny, harmonického měřítka a vztahů v krajině.

Klíčovými charakteristikami, které v daném území spoluvytvářejí krajinný ráz, jsou reliéf (přírodní charakteristika) a způsob využití krajiny, resp. podíl, struktura a měřítko jednotlivých typů využití (tzv. „land use“ – jedná se o komplexní charakteristiku, kde prakticky nelze oddělit přírodní-kulturní-historickou složku).

Přírodní, kulturní i historická charakteristika krajinného rázu je popsána v dílčích podkapitolách kap. 3 předkládaného vyhodnocení. Přítomnost zvláště chráněných území a významných krajinných prvků je rovněž popsána v předcházejících podkapitolách.

Přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví jsou dle stavebního zákona ve veřejném zájmu předmětem ochrany v územním plánování.

Řešené území díky svému charakteru nedisponuje velkým množstvím hodnot, je možné zde spíše nalézt pozůstatky dřívějšího užívání a celoměstských vazeb. Největší hodnotou řešeného území je jeho poloha ve městě.

V řešeném území a jeho okolí byly v rámci studie „Doplňující průzkumy a rozbory pro územní studii ÚS 16 Nové nádraží Chomutov“ (REGION STUDIO, 11/2020) nalezeny jednotlivé hodnoty, které jsou ze studie převzaty a uvedeny níže v přehledném seznamu a dále na výkrese.

Hodnoty byly zpracovateli studie pro snadnější orientaci roztříděny do tematických oblastí přírodních hodnot, kulturně-historických hodnot, hodnot kompozičních a prostorových hodnot (urbanistické hodnoty) a hodnot osídlení a infrastruktury (tzv. civilizační hodnoty).

Hodnoty přírodní:

- alej v ulici Nádražní
- zbytky aleje v místech původní ulice V Alejích
- vodní tok a údolí Chomutovky s doprovodnou zelení (mimo řešené území - možnost provázat)
- sídelní zeleň v prostoru zrušené Duchcovsko-Podmokelské železniční trati vedoucí k řešenému území od severovýchodu (mimo řešené území - možnost navázat)
- sídelní zeleň Městského parku
- sídelní zeleň u Chomutovky před bytovým domem (Dehtochema)

Hodnoty kulturně-historické:

- pozůstatky původních tras historických ulic Lipská a V Alejích
- historická studna č.2 z roku 1872 v areálu nádraží původně sloužící k napájení parních lokomotiv
- blízká městská památková zóna (mimo řešené území)
- pozitivní dominanta městské věže (mimo řešené území, ale v pohledové vazbě)
- těleso náspu zrušené Duchcovsko-Podmokelské železniční trati (mimo řešené území, hodnota je zároveň hodnotou civilizační)
- kamenný most a kamenný propustek na zrušené Duchcovsko-Podmokelské trati (mimo řešené území, hodnota je zároveň hodnotou civilizační)

Hodnoty civilizační:

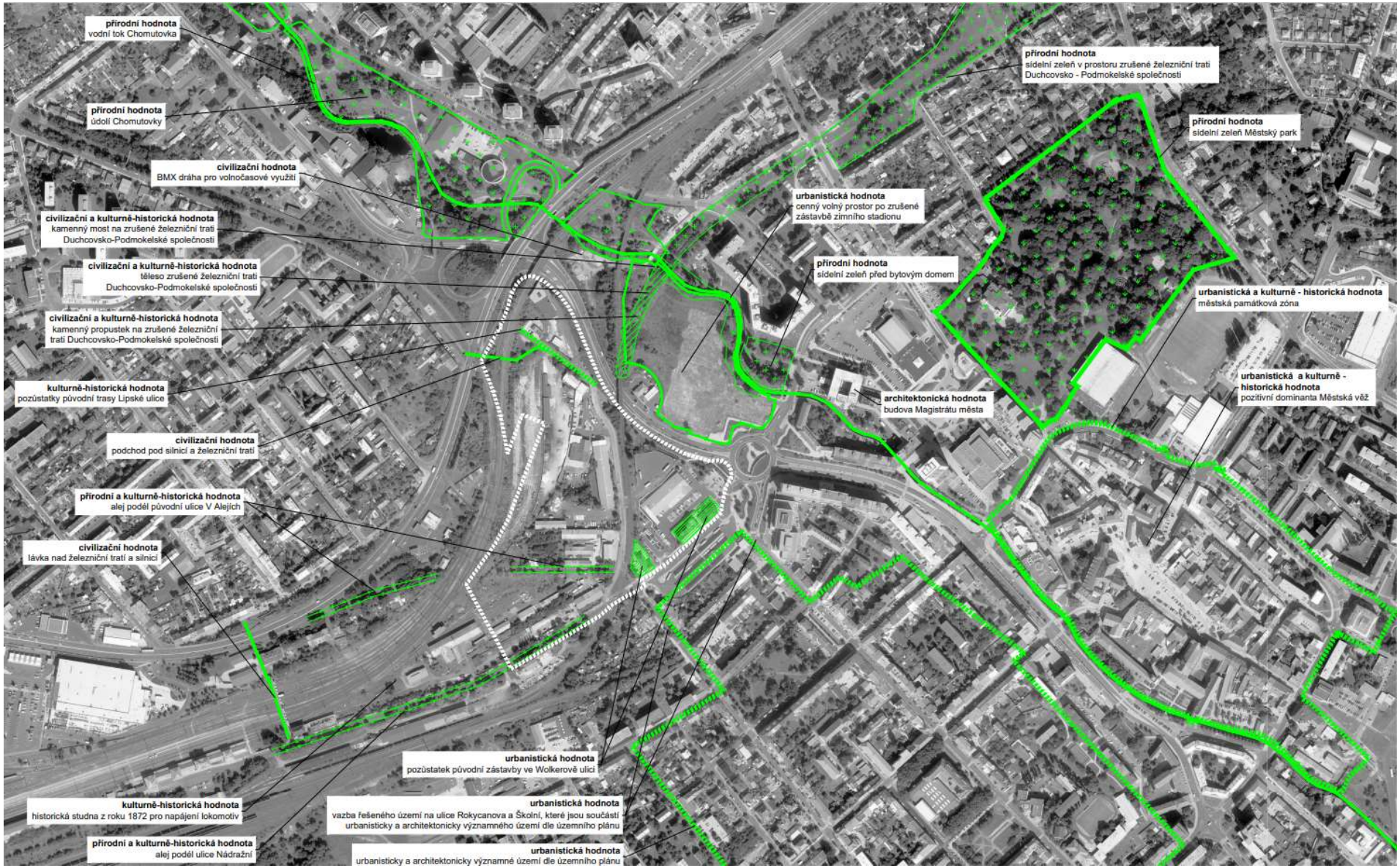
- podchod pod železniční tratí a silnicí I/13 spojující prostor původní ulice Lipské s ulicí Št. kpt. Kouby
- lávka nad železniční tratí a silnicí I/13 spojující ulici Nádražní a ulici V Alejích (mimo řešené území)
- BMX dráha pro volnočasové využití v ulici Škroupova (mimo řešené území)

Hodnoty urbanistické

- pozůstatky původní zástavby ve Wolkerově ulici
- blízkost historického centra města (městské památkové zóny) a jeho okolí se zachovalou urbanistickou strukturou
- pohledová vazba na střed města s dominantou městské věže a radnice
- urbanisticky a architektonicky významné území dle územního plánu zahrnující původně vyměřené a rozparcelované bloky přiléhající k řešenému území na jihovýchodu (mimo řešené území)
- vazba řešeného území na ulice Rokycanova a Školní, které jsou součástí urbanisticky a architektonicky významného území dle územního plánu
- volný prostor po zbořené zástavbě (zimní stadion a další objekty) přiléhající k severovýchodní hranici řešeného území (mimo řešené území)

Hodnoty architektonické:

- budova Magistrátu města - původní sídlo OV KSČ z roku 1976 (dobová architektura, mimo řešené území)


přírodní hodnota
vodní tok Chomutovka
přírodní hodnota
údolí Chomutovky
civilizační hodnota
BMX dráha pro volnočasové využití
civilizační a kulturně-historická hodnota
kamenný most na zrušené železniční trati Duchcovsko-Podmokelské společnosti
civilizační a kulturně-historická hodnota
těleso zrušené železniční trati Duchcovsko-Podmokelské společnosti
civilizační a kulturně-historická hodnota
kamenný propustek na zrušené železniční trati Duchcovsko-Podmokelské společnosti
kulturně-historická hodnota
pozůstatky původní trasy Lipské ulice
civilizační hodnota
podchod pod silnicí a železniční tratí
přírodní a kulturně-historická hodnota
alej podél původní ulice V Alejích
civilizační hodnota
lávka nad železniční tratí a silnicí
kulturně-historická hodnota
historická studna z roku 1872 pro napájení lokomotiv
přírodní a kulturně-historická hodnota
alej podél ulice Nádražní
urbanistická hodnota
pozůstatek původní zástavby ve Wolkerově ulici
urbanistická hodnota
vazba řešeného území na ulice Rokycanova a Školní, které jsou součástí urbanisticky a architektonicky významného území dle územního plánu
urbanistická hodnota
urbanisticky a architektonicky významné území dle územního plánu
přírodní hodnota
sídelní zeleň v prostoru zrušené železniční trati Duchcovsko - Podmokelské společnosti
přírodní hodnota
sídelní zeleň Městský park
urbanistická hodnota
cenný volný prostor po zrušené zástavbě zimního stadionu
přírodní hodnota
sídelní zeleň před bytovým domem
urbanistická a kulturně - historická hodnota
městská památková zóna
urbanistická a kulturně - historická hodnota
pozitivní dominanta Městská věž
architektonická hodnota
budova Magistrátu města

Biologická rozmanitost – fauna, flóra

Biologická rozmanitost

Dle Úmluvy o biologické rozmanitosti z roku 1992 je biologická rozmanitost chápána jako rozmanitost všech žijících organismů ve všech jejich formách, úrovních a kombinacích včetně jejich suchozemských, mořských a jiných vodních ekosystémů a ekologických komplexů, jejichž jsou součástí; dále zahrnuje různorodost v rámci druhů, mezi druhy i mezi ekosystémy.

Základní jednotkou pro definici rozmanitosti přírody zůstávají druhy organismů. Druhová ochrana je díky tomu vedle územní ochrany a ochrany přírodních procesů základním oborovým pilířem péče o přírodní a krajinné dědictví. Vážnou hrozbu pro původní druhy, společenstva a ekosystémy představují invazní nepůvodní organismy. V žebříčku hlavních činitelů (hnacích sil) ohrožujících stávající biodiverzitu zaujímají globálně druhé místo.

V důsledku velké geomorfologické různorodosti, geologického vývoje a poměrně širokého rozpětí klimatických podmínek se v ČR nachází velké množství různých přírodních stanovišť. Některá jsou pro naši republiku typická a vyskytují se po celém území, avšak podstatná část se vyvinula pouze na menších rozlohách, často jen v konkrétních regionech.

Biologická rozmanitost druhů rostlin a živočichů je v území řešeném změnou č. 2 územního plánu poměrně ochuzená, a to především díky své poloze a vysoce urbanizovanému území.

Bioregion

Řešené území se nachází v Krušnohorském bioregionu. Bioregion tvořený plošinami zdviženými do horské polohy a vysokými okrajovými svahy se nachází na hranici severozápadních Čech. Převažují zde ruly a žuly. Bioregion má velké rozpětí vegetačních stupňů od 2. bukovo-dubového až po 7.smrkový vegetační stupeň. Nachází se zde typická hercynská biota. Původně hojné podmáčené smrčiny byli velkoplošně zničeny imisemi a vznikly zde výsadby bříz, jeřábů a nepůvodních druhů smrků.

Fauna a flóra

Řešené území se z velké části skládá z ploch náležejících do areálu železničního nádraží Chomutov a navazujících ploch železniční trati č. 130 Ústí nad Labem – Chomutov a trati č. 137 Chomutov – Vejprty a železniční trati vedoucí z nákladového nádraží Chomutov směrem k trati č. 130 v jihovýchodní části řešeného území. V další části řešeného území se nacházejí areály soukromých firem a fyzických osob, ve kterých jsou provozovány služby jako např. prodej aut, oken a dveří, drobné výrobní služby, výkup šrotu či skladování sypkých materiálů. Řešené území je zastavěno prodejními a skladovacími budovami a má tedy periferní charakter. Území nelze hodnotit jako významné migrační území.

V zájmovém území nelze vyloučit výskyt zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů chráněných zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů; jejich výskyt je ovšem s ohledem na charakter území méně pravděpodobný.

Pozn. Dle textové části odůvodnění ÚP města Chomutov se na území města nachází lokality zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů (vycházejí z dostupných podkladů města). Jedná se o následující lokality: EVL Pražská pole, Černovická lada, EVL ZOOpark Chomutov, PP Bezručovo údolí a Černý vrch. Na těchto územích musí být před realizací jakéhokoliv záměru proveden biologický průzkum (nebo průzkum chráněných rostlin a živočichů) a hydrologický posudek. Případný střet záměrů s těmito lokalitami musí být

posouzen OŽP MM Chomutova ve fázi územního řízení. Plochy v rámci změny č. 2 ÚP nezasahují do výše vymezených lokalit na území města Chomutov.

V případě území řešeného v rámci změny ÚP by měla být pozornost věnována především plochám sídelní zeleně a okolí vodního toku Chomutovky; tj. plochám vedeným dle KN jako vodní plochy, zahrady a trvalé travní porosty. Dále by měla být věnována pozornost přítomným zachovaným alejím v ulici Nádražní a v bývalé ulici V Alejích; především z důvodu možného hnízdění některých druhů ptáků. S ohledem na bezobratlé živočichy a xerotermní druhy rostlin mohou být potenciálně zajímavé případné opuštěné ruderalizované plochy železniční dopravy a další postindustriální plochy v raných fázích sukcese.

Zvláště chráněné rostliny jsou chráněny ve všech svých podzemních a nadzemních částech a všech vývojových stádiích; chráněn je rovněž jejich biotop. Je zakázáno tyto rostliny sbírat, trhat, vykopávat, poškozovat, ničit nebo jinak rušit ve vývoji. Je též zakázáno je držet, pěstovat, dopravovat, prodávat, vyměňovat nebo nabízet za účelem prodeje nebo výměny.

Zvláště chránění živočichové jsou chráněni ve všech svých vývojových stádiích. Chráněna jsou jimi užívaná přirozená i umělá sídla a jejich biotop. Vybrané živočichy, kteří jsou chráněni i uhynulí, stanoví ministerstvo životního prostředí obecně závazným právním předpisem.

Staré ekologické zátěže

Dle Systému evidence kontaminovaných míst (SEKM) MŽP nejsou v blízkosti řešeného území evidovány staré ekologické zátěže.

Díky dlouhodobému využití lokality pro železniční dopravu je předpoklad znečištění horninového prostředí a podzemní vody.

Na základě opakovaných zkušeností s využitím pozemků železniční dopravy nelze vyloučit nálezy zvýšených znečišťujících koncentrací látek v zeminách jako jsou především arzén, šestimocný chróm nebo PAU. O tom, zda případné znečištění vykazuje nutnost provedení sanace či nikoliv, rozhoduje vždy příslušný vodoprávní úřad, případně Česká inspekce životního prostředí.

Při ukončení provozu stávajícího nádraží Chomutov lze v každém případě očekávat příznivý dopad realizace změny č. 2 ÚP v podobě alespoň částečné sanace železničního spodku.

Pozn. Pro účely posouzení vlivu stavby „Rekonstrukce ŽST Chomutov“ na životní prostředí (SUDOP Praha a.s., 10/2019) byla na základě požadavku objednatele v roce 2019 provedena pochůzka v kolejišti stávající železniční stanice Chomutov, zaměřená na vymezení znečištění štěrkového lože. Viditelné znečištění štěrkového lože ropnými látkami bylo zjištěno v koleji č. 5 (mezi nástupišti č. 1 a č. 2). Drobné úkapy jsou i v koleji č. 1, 2 a 3 vždy mezi nástupišti v místech stání kolejových vozidel. Dále je třeba počítat s kontaminovaným štěrkovým ložem ve výhybkách. Ve všech kolejích železniční stanice (osobní i nákladové nádraží) je také vysoký podíl uhelného prachu, dá se tedy předpokládat zvýšený obsah As.

Na základě výše uvedeného je třeba v dalších stupních projektové přípravy realizace jednotlivých záměrů v rámci navrhované změny ÚP počítat s vyšší četností odběru vzorků zemin i vody jak na území osobního, tak nákladového nádraží. Případně počítat s nutností realizace průzkumu kontaminace a následné sanace území za účelem jejího dalšího využití.

Historický vývoj území, ochrana kulturních památek a archeologických nálezů

Historie města sahá do dávné minulosti. Na Chomutovsku se objevují první předměty již v době starší doby bronzové, kdy se zde zabydlel lid únětické kultury. Bohatství únětického lidu tu dokumentuje nalezený

poklad šesti zlatých drátěných svitků u Nechranic, který vážil téměř půl kilogramu. Tuto vzkvétající kulturu však někdy v 15. století př. n. l. oslabil vpád pastevců – lidu mohylové kultury. Poprvé jsme se tak mohli setkat s nálezy mečů nebo srpů, které lid únětické kultury neznal. Ve 13. století dochází k dalšímu zvratu v osídlení oblasti – ze severu přišel lid lužické kultury, známý také pod širším pojmem lid popelnicových polí podle charakteristického způsobu pohřbívání svých mrtvých. Asi od 5. století př. n. l. se k nám dostávají keltské kmeny, a to s laténskou kulturou. V období destabilizace, tj. 4. až 6. století nastala doba stěhování národů, na jejímž konci přišli na území českých zemí první Slované. První archeologické doklady o pobytu Slovanů v Ústeckém kraji se objevují již od 5. století u Loun a Mostu. Před vznikem přemyslovského státu bylo území Ústeckého kraje osídleno drobnějšími kmenovými celky, v jejichž čele stála kmenová knížata. Chomutovsko bylo doménou Lučanů, jejichž hlavním hradem byl Žatec.

V zájmovém území se nachází řada nemovitých kulturních památek chráněných zákonem č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, které jsou soustředěny především v historické části města Chomutov. Historické centrum Chomutova bylo v roce 1992 vyhlášeno městskou památkovou zónou. Jádro města si zachovalo středověký půdorys, typický pro historické tržní sídlo. Do současnosti je zachována původní uliční síť, narušená pouze v prostoru Žižkova náměstí. Zde probíhal v roce 2008 rozsáhlý archeologický průzkum před výstavbou nového bytového a obchodního centra.

Stávající ÚP Chomutova označuje za urbanisticky a architektonicky hodnotné Městskou památkovou zónu Chomutov a stavby zapsané jako kulturní nemovité památky nebo nacházející se na společném pozemku s nemovitými kulturními památkami (popř. stavby v jejich ochranném pásmu).

Pro stavby zahrnující zásahy do vnějšího vzhledu uvedených urbanisticky a architektonicky hodnotných objektů může architektonickou část projektové dokumentace vypracovávat pouze autorizovaný architekt podle § 18 písm. a) zákona č. 360/1992 Sb.

ÚP Chomutova vymezuje následující architektonicky významné stavby ostatní: budova polikliniky v ul. Kochově, gymnázium v ul. Mostecká, kaplička na zadních Vinohradech v ul. Zadní Vinohrady, čp. 403 v ul. Puškinova (bývalý sirotčinec), Podkrušnohorský přivaděč v celé své trase včetně akvaduktů – jako technické dílo i jako krajinářský fenomén, Mezonetové domy (experiment) včetně vybavenosti na Březenecké a 4 lokality válečných hrobů (udržované a v dobrém stavu).

Dále ÚP Chomutova vymezuje 2 archeologická naleziště: židovský hřbitov a městské lázně.

A v poslední řadě ÚP Chmutova vymezuje tato urbanistická a architektonicky významná území ostatní: území vnitřního města – rozsahu ulic Rokycanova, Čechova, Beethovenova, Pražská, Vinohradská, Alfonse Muchy, Kosmonautů, Kpt. Jaroše, Dostojevského. Politických vězňů, Mozartova, Zborovská, Vaníčkova, ke trati, dále podél trati až do Rokycanovy.

Na území městské památkové zóny nenavrhuje změna č. 2 UP žádné nové rozvojové aktivity.

V případě jakékoliv činnosti zasahující do terénu (nová výstavba, přestavba, budování komunikací, inženýrských sítí apod.) je nutné postupovat v souladu s uvedeným zákonem, tzn. strpět záchranný archeologický průzkum v předstihu před zahájením stavební činnosti.

Obyvatelstvo

Širší okolí řešeného území v rámci změny ÚP je poměrně významně urbanizováno – sídliště Pod Černým vrchem, zástavba podél ulice Spořická a sídliště Za Zborovskou.

Zájmové území je protkáno poměrně hustou sítí silnic (I/13, Nádražní, Lipská) včetně významné křižovatky Černovická x Lipská a prochází jím několik koridorů železničních tratí – č. 130 Ústí nad Labem – Chomutov a

trati č. 137 Chomutov – Vejprty a železniční trati vedoucí z nákladového nádraží Chomutov směrem k trati č. 130 v jihovýchodní části řešeného území.

Správní území obce Chomutov s rozlohou 29,26 km^2 má dle ČSÚ k roku 2019 48 720 obyvatel.

Posuzovanou změnou územního plánu nedojde k významnému navýšení hustoty zalidnění, které je v současnosti na úrovni cca 1665 obyvatel na km^2.

Klimatické poměry (změna klimatu) /znečištění ovzduší

Znečištění ovzduší

Zájmové území leží v mírně teplé klimatické oblasti; v okrsku mírně teplém, mírně suchém, s převážně mírnou zimou. Průměrná roční teplota vzduchu je 7 až 8 °C, nejchladnějším měsícem je leden s průměrnou teplotou -2 až - 3 °C, nejteplejším měsícem je červenec s průměrnou teplotou 17 až 18 °C. Průměrné maximum sněhové pokrývky je 20 až 30 cm, relativní trvání sněhové pokrývky v období jejího výskytu je 40 až 50 dnů. Počet ledových dnů je 30-40, počet mrazových dnů je 100 až 110. Počet letních dnů je 50 až 60. Průměrná relativní vlhkost vzduchu v červenci je 70 %, roční průměrný srážkový úhrn je 450 až 500 mm. Doba trvání slunečního svitu činí cca 1440 h/rok. Pro podkrušnohorské oblasti jsou charakteristické časté výskyty inverzních dějů ovzduší.

Současnou kvalitu ovzduší je možné vyhodnotit na základě pětiletých průměrů koncentrací znečišťujících látek (od roku 2015 do roku 2019) publikovaných ČHMÚ pro potřeby zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší. Tato data jsou uváděna pro čtverce 1×1 km. Zájmová oblast změny ÚP zasahuje celkem do 2 čtverců. Následující přehled přibližuje průměrné hodnoty imisní zátěže v hodnocené lokalitě a jejich porovnání s hodnotami imisních limitů.

Tabulka 2 Průměrné hodnoty (2015-2019) koncentrací znečišťujících látek ve čtvercích řešeného území

Znečišťující látka	Veličina	Jednotka	Zájmové území	Imisní limit	Podíl na imis. limitu (%)
Oxid dusičitý	roční průměr	µg.m^{-3}	16,7 – 17,8	40	42 – 45
Oxid siřičitý	4. nejvyšší denní průměr	µg.m^{-3}	22,4 – 22,5	125	18
Částice PM_{10}	roční průměr	µg.m^{-3}	22,7 – 23,0	40	57 – 57,5
Částice PM_{10}	36. nejvyšší denní průměr	µg.m^{-3}	40,9 – 41,7	50	81,8 – 83,4
Částice $PM_{2,5}$	roční průměr	µg.m^{-3}	16,7 – 16,9	25	66,8 – 67,6
Benzen	roční průměr	µg.m^{-3}	1,0 – 1,1	5	20 – 22
Benzo[a]pyren	roční průměr	ng.m^{-3}	0,9	1	90
Arsen	roční průměr	ng.m^{-3}	2,0	6	33,3
Kadmium	roční průměr	ng.m^{-3}	0,2	5	4
Olovo	roční průměr	ng.m^{-3}	5,1	500	1,02
Nikl	roční průměr	ng.m^{-3}	0,6	20	3

Jak je patrné, podle ČHMÚ jsou v řešeném území splněny všechny imisní limity včetně BaP, ze kterých se vychází při hodnocení kvality ovzduší, s velkou rezervou.

Na základě pravidelného monitorování kvality ovzduší v území, které provádí ČHMÚ je v území záměru a jeho širším okolí evidentní dlouhodobý trend zlepšování kvality ovzduší v území u všech sledovaných znečišťujících látek.

Dále je v relativní blízkosti řešeného území umístěna stanice imisního monitoringu znečištění ovzduší (AIM) Chomutov (ul. Škroupova), kde jsou zaznamenávány koncentrace PM_{10}. AIM Chomutov je umístěná v rámci nízkopodlažní vilové zástavby v centrální části Chomutova, nedaleko zatížené Rooseveltovy ulice. Stanice je

reprezentativní pro městské až venkovské prostředí podobných charakteristik v dosahu 4–50 km. Nadmořská výška stanice je 319 m. V roce 2020 byl dle údajů ČHMÚ imisní limit pro PM_{10} překročen celkem 7 x (maximální povolený počet překročení je 35), přičemž maximální naměřená koncentrace byla 60,7 $\mu g.m^{-3}$. Reprezentativnost stanice je poměrně vysoká z hlediska regionálního, rozdíl je v rozložení a intenzitě dopravního zatížení území.

Změna klimatu

Dle článku 1 Rámcové úmluvy Organizace spojených národů o změně klimatu se změnou klimatu rozumí taková změna klimatu, která je vázána přímo nebo nepřímo na lidskou činnost měnící složení globální atmosféry a která je vedle přirozené variability klimatu pozorována za srovnatelný časový úsek. Lze rovněž vycházet z definice používané v rámci Mezivládního panelu pro změnu klimatu, podle kterého se jedná o jakoukoliv změnu klimatu v průběhu času, ať už v souvislosti s přirozenou variabilitou či jako důsledek lidské činnosti.

Dle klimatických charakteristik území jsou na lokalitě standardní klimatické poměry bez klimatických extrémů a přírodních katastrof. Ani do budoucna nejsou očekávány žádné extrémní klimatické změny spojené s výraznými výkyvy teplot, sucha nebo naopak srážek, ačkoliv jejich výskyt nelze z hlediska globálních změn klimatu zcela vyloučit.

Dle aktuálních prognóz zabývající se změnami klimatu lze v krátkodobém období do roku 2039 očekávat pouze mírný nárůst četnosti výskytu letních a tropických dní či tropických nocí, v zimě naopak pokles četnosti výskytu mrazových, ledových i arktických dní.

S ohledem na tyto prognózy je důležité do budoucna zajistit především udržitelné hospodaření s vodou v krajině (retence dešťové vody v krajině a maximální ochrana vodního toku Chomutovky). Pro zadržování dešťové vody v krajině je vhodné udržovat přírodě blízké vodní toky a plochy, v zastavěném území vysazovat dostatek zeleně (především stromy), která bude dešťovou vodu zachycovat, při návrhu nových budov uvažovat i s akumulačními nádržemi pro dešťovou vodu, ze které bude následně v době sucha využívána pro zavlažování. Účinně hospodařit se zemědělským půdním fondem, podporovat udržení trvalých travních porostů.

Uplatnění změny č. 2 ÚP umožní v rámci renovace železničního koridoru včetně kompletní přestavby a modernizace (resp. přesunu) ŽST Chomutov přechod na jednotnou trakční napájecí soustavu 25kV a tím zefektivní železniční dopravu a minimalizuje uhlíkovou stopu.

Hluk

Hluk je v území generován převážně dopravou na dotčené komunikační sítí uvnitř sídel.

Zdroje hluku v řešeném území:

- Automobilová doprava na dotčené komunikační síti – především silnice I/13 (Černovická), ulice Lipská
- Železniční doprava – železniční trať č. 124, 130, 137 včetně osobního a nákladového nádraží Chomutov
- Dalším zdrojem hluku může být výrobní činnost či jiné aktivity v území.

Při hodnocení stávající hlukové zátěže řešeného území bylo přihlédnuto k již provedenému hlukovému posouzení stávajícího železničního koridoru tratě č. 130 včetně stávajícího nádraží Chomutov dopravním technologem firmy SUDOP EU a.s. Toto hlukové posouzení bylo zhotoveno pro účely zpracování studie vlivu stavby „Rekonstrukce ŽST Chomutov“ na životní prostředí (podklad pro Změnu ÚP, SUDOP Praha a.s., 10/2019).

Při posouzení bylo uvažováno se základními hygienickými limity hluku – v ochranném pásmu dráhy 60/55 dB pro den/noc a mimo ochranné pásmo 55/50 dB; nebyla posuzována možnost uznání staré hlukové zátěže. V Chomutově je trať projektována na nové estakádě. Následně bylo provedeno porovnání ekvivalentních hladin hluku pro 2 uvažovaná období – stávající a výhledový stav v roce 2025 (dle výhledového rozsahu dopravy na jednotlivých traťových úsecích). Vypočtené hodnoty hluku byly porovnány ve vzdálenosti 25 m od osy kolejí a byl proveden rozdíl vypočtených hodnot mezi výhledovým a stávajícím stavem (viz převzatá tabulka).

Tabulka 3 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 kolejiště, vše	70,4	70,4	70,1	68,9	-0,3	-1,5

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.

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. 1 v obci Spořice: zde se nacházejí rodinné domy v ulicích V Loužích a Topolová. Délka protihlukové stěny by mohla být cca 550 metrů. Bude nutné posoudit efektivnější umístění PHS u nejbližší koleje a pokračovat ke kolejišti seřaďovacího nádraží nebo částečné vedení kolem koleje od Kadaně – Prunéřova.
- Lokalita č. 2 se nachází v blízkosti stávající vlakové stanice Chomutov. Nejvíce zasažen hlukem je v této lokalitě bytový dům Nádražní č.p. 596. Ten se nachází u kolejiště stávající stanice. Pro splnění základních hygienických limitů bude nutný návrh protihlukové stěny, případně jiných protihlukových opatření – např. individuální opatření na objektu. V objektu se podle KN nachází 10 bytových jednotek. Dále se v této lokalitě nacházejí rodinné domy v ulici V Alejích a v kolmých ulicích, zejména pak Fügnerova a Št. kpt. Kouby, ty jsou ve vzdálenosti, kde podle předběžných výsledků nejsou splněny základní limity hluku.
- Lokalita č. 3 se nachází od křížení s ulicí Bezručova směrem k zastávce Chomutov město, až po konec stavebních úprav. Po obou stranách trati se v tomto úseku nacházejí rodinné a bytové domy, které bude nutné chránit před nadměrným hlukem. Trať jde v souběhu se silnicí I. třídy I/13.

V blízkosti nově plánovaného místa ŽST Chomutov se již ve stávajícím stavu nachází významnější zdroje hluku – křižovatka Lipská x Černovická, okružní křižovatka Lipská-Zborovská-Palackého-Školní-Wolkerova, dále autobusové nádraží při ulici Wolkerova a stanice PHM MOL.

V rámci přípravy projektu bude nezbytné prověřit umístění nové ŽST Chomutov z hlediska příspěvků hluku především s ohledem na blízkou chráněnou obytnou zástavbu v ulici Bezručova (např. Sídliště za Zborovskou) a v ulici Škroupova.

Vibrace jsou mechanická chvění vznikající při průjezdu vozidla po dané komunikaci/železnici. Přesné stanovení hodnot zrychlení mechanického chvění (vibrací) je velmi obtížné. Při posuzování vlivu vibrací na stavební konstrukci/uživatele budovy se neposuzuje kmitání základové konstrukce na úrovni terénu nebo základové spáry, ale posuzuje se kmitání konstrukčních prvků budovy a kmitání podlah v budově. Při posouzení je nutné zohlednit tedy další možné vlivy, které zesilují či zeslabují vibrace z úrovně základové spáry, jako např. konstrukce objektu (výška, materiál, počet podlaží apod.) a založení objektu (ve vztahu k hladině podzemní vody).

Vibrace se podložím přenášejí do obytné zástavby, kde způsobují nežádoucí účinky na lidský organismus. Při posouzení účinků periodických, náhodných a přechodových vibrací na zdraví osob při práci nebo ve volném čase (frekvenční rozsah od 0,5 do 80 Hz) se postupuje podle normy ČSN ISO 2631-1 a ČSN ISO 2631-2, a to v každé ose kmitání, tedy ve všech třech směrech. Stejně se postupuje i při posouzení účinků periodických, náhodných a přechodových vibrací na pohodlí a vnímání osob.

Je pravděpodobné, že úroveň kmitání v některých obytných místnostech překročí limitní hodnotu. V případě nepříznivé kombinace tuhosti a naladění konstrukce budovy je možné, že překročení limitních hodnot bude několikanásobné, a to jak pro svislé, tak pro vodorovné vibrace.

Lze předpokládat, že pokud nebudou realizována vhodná „vibroizolační“ opatření, bude míra negativního vlivu na zdraví osob či na pohodlí a vnímání osob relativně vysoká. Konkrétní vybraná opatření budou po projednání ze strany investora s příslušnými odborníky závaznou součástí navazující projektové dokumentace rekonstrukce ŽST Chomutov.

Předpokládaný vývoj životního prostředí, pokud by nebyla uplatněna územně plánovací dokumentace

Platný územní plán města Chomutov nabyl účinnosti dne 29. 6. 2017. Územní plán se týká katastrálního území Chomutov I a Chomutov II. Změnou č. 2 bylo aktualizováno zastavěné území ke dni 1. 1. 2021, oproti poslední aktualizaci k 5/2020 ve vydané Změně č. 1 nedochází k nové výstavbě (změnou se pouze upravuje zastavěné území z metodického hlediska).

Posun nádraží v rámci předkládané změny č. 2 ÚP bude mít lokální dopad na zlepšení dopravních vazeb, bezpečnosti a napojení na městskou infrastrukturu. Z dopravního hlediska dojde (realizací dopravního propojení Spořická-Nádražní) ke zklidnění v ul. Spořická, kde jsou v rámci přestavby navrhovány plochy pro bydlení hromadné (v části sousedící s ul. Spořická, v části sousedící s ul. Nádražní je navrhováno komerční využití; řešení přestavbové plochy je podmíněno zpracováním územní studie).

Změna č. 2 ÚP v návaznosti na stávající ÚP dořešuje propojení na již realizovaný nadřazený dopravní skelet a distribuci vozidel po městě, navrhovaná změna ÚP odstraňuje konflikty se železnicí, nabízí rezervní plochy pro novou zastávku železnice i jiné využití části nevyužívaných železničních ploch.

Koordinace širších vztahů v území na okolní obce se týká zrušení rezervy R01 (zasahující na území Spořic). V platném územním plánu Spořic (nabytí účinnosti 5.10.2017) je vymezena rezerva R1 (původní plánované vedení přeložky trati na Vejprty), tuto bude možné v případné změně územního plánu Spořic zrušit.

Zrušení rezervy R01 přispěje ke snížení fragmentace krajiny (ke které by došlo, pokud by se realizovala přeložka). Přesun a stavba nového nádraží včetně stavby nové trati a zapuštění trati směr Vejprty povede

v konečném důsledku ke zvýšení přepravní rychlosti a bezpečnosti (jak cestujících, tak dopravní bezpečnosti vzhledem ke zrušení úrovňových přejezdů).

Návrh změny č. 2 přináší potenciál rovněž v oblasti propojení zelených os podél řeky Chomutovky, kde se severozápadním směrem od města proti proudu řeky táhne Bezručovo údolí, které hraje důležitou úlohu jako rekreační zelená osa. Městská struktura pak pod silničním a železničním koridorem obepíná řeku pevně v regulovaném korytu směrem do Údlické kotliny. Změna v přístupu k dopravě (např. v Palackého ulici) vytváří potenciál pro zvýšení podílu udržitelné dopravy, zeleně i zlepšení přístupnosti řeky ve městě. V prostoru železničních tratí lze nalézt potenciál pro vytvoření nové větve zelených os sídelní zeleně a zlepšení prostupnosti z města do krajiny stejně tak, jak je to v trase původní dráhy ve Škroupově ulici.

Navrhované změny v rámci změny č. 2 ÚP nebudou s ohledem na svůj rozsah přispívat k významnému zhoršování stávající kvality ovzduší. V souvislosti se zvýšením efektivity provozu nového nádraží i přes jeho redukci plochy a v důsledku provedení technologických změn a celkové modernizace koridoru (včetně zahloubení stávající trati na Vejprty) lze očekávat významnější zlepšení akustické situace.

„Nerealizace záměru“, tedy neschválení předkládané změny územního plánu by nevedla k výrazné změně vlivů na životní prostředí oproti stavu, kdy by byl územní plán schválen. Naopak lze říci, že realizace změny č. 2 ÚP v sobě nese potenciál zlepšení některých složek životního prostředí v centru města (především hluk) a potenciál harmonizace dopravního a pěšího propojení včetně propojení sídelní zeleně a přístupnosti koridoru řeky Chomutovky v centru města.

4. CHARAKTERISTIKY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ, KTERÉ BY MOHLY BÝT UPLATNĚNÍM ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE VÝZNAMNĚ OVLIVNĚNY

Zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů územně plánovací dokumentace je provedeno v členění kap. A.3, ve které je popsán současný stav životního prostředí v řešeném území. Obecně, v souvislosti s naplněním změny č. 2 ÚP města Chomutov, je možné očekávat určité vlivy na následující složky a charakteristiky životního prostředí:

- Vliv na geologické a geomorfologické poměry
- Vlivy na půdu, ložiska nerostných surovin, poddolovaná a sesuvná území
- Vlivy na hydrologické a hydrogeologické poměry
- Vlivy na územní systém ekologické stability
- Vlivy na zvláště chráněná území/památné stromy/významné krajinné prvky
- Vlivy na systém NATURA 2000
- Vlivy na krajinu/krajinný ráz a přírodní parky
- Vlivy na biologickou rozmanitost – faunu a flóru
- Vlivy na historický vývoj území, ochranu kulturních památek a archeologické nálezy
- Vlivy na obyvatelstvo
- Vlivy na klimatické poměry a znečištění ovzduší
- Vlivy na akustickou situaci

Změna č. 2 územního plánu Chomutov je navržena a z hlediska vlivů na životní prostředí a zdraví obyvatel posouzena v jedné variantě. O pořízení Změny č. 2 Územního plánu Chomutov (dále též Z2) na základě

usnesení Zastupitelstva města Chomutov ZaMěst č. 119/20 z 15. 6. 2020. Na základě výše uvedeného usnesení zastupitelstva, které slouží jako zadání změny územního plánu byl zpracován Návrh ÚP pro veřejné projednání v souladu s §55b stavebního zákona.

Vyhodnocení je provedeno v podrobnosti územně-plánovací dokumentace. V navazujících stupních projektových dokumentací konkrétních záměrů (územní řízení, stavební řízení a další) budou tyto záměry automaticky podléhat dalšímu, detailnímu vyhodnocení.

Vyhodnocení jednotlivých navrhovaných ploch a koridorů z hlediska možných vlivů na životní prostředí je provedeno v kap. 6 předkládaného vyhodnocení.

Vliv na geologické a geomorfologické poměry

Změna územního plánu nenavrhuje rozvojové plochy, koridory ani aktivity, které by mohly mít negativní vliv na geologické nebo geomorfologické poměry v území.

Zásah do geologického prostředí bude probíhat na lokální úrovni při stavební činnost konkrétních rozvojových ploch a koridorů. Rozsah vlivů nebude s ohledem na charakter plánované zástavby nijak významný.

Z mapy radonového indexu geologického podloží je zřejmé, že převažující kategorie radonového indexu v okolí posuzované lokality je přechodná (v hlubším podloží nízká), což je typické pro nehomogenní kvarterní sedimenty. Nebude tedy pravděpodobně potřebné navrhovat žádná nadstandardní opatření proti pronikání radonu z podloží při realizaci jednotlivých záměrů na posuzovaných plochách.

Vlivy na půdu, ložiska nerostných surovin, poddolovaná a sesuvná území

V souvislosti s předkládanou změnou územního plánu se uvažuje se záborem půd chráněných jako ZPF, vedených jako trvalý travní porost a zahrady. Dle katastru nemovitostí jsou dále změnou ÚP dotčené části pozemků vedeny jako zastavěné plochy a nádvoří, vodní plochy a ostatní plochy. Tyto pozemky je v budoucnu požadováno vést jako plochy drážní (DZ).

Pozemky ZPF jsou posuzovanou změnou dotčeny v souvislosti se záměrem drah (plocha DZ) a vymezení (resp. rozšíření) přestavbové plochy 13-P1. Jedná se o dotčení pozemků v celkovém rozsahu 1,22 ha (k.ú. Chomutov I., k.ú. Chomutov II.), všechny se nacházejí v zastavěném území. Jedná se o pozemky druhu zahrada a trvalý travní porost (TTP). Pozemky TTP budou dotčeny jen zčásti, protože v tomto úseku se bude jednat o mostní konstrukci. Dotčeny jsou pozemky V. třídy ochrany, viz tabulka níže. Připomínáme v tomto kontextu, že se jedná o stavbu veřejné dopravní infrastruktury, která je vymezena v ZÚR ÚK, a že jsou dotčeny pouze pozemky V. tř. ochrany ZPF v zastavěném území. Zájem ochrany zemědělského půdního fondu je tímto dodržen.

K dispozici je výkres záboru ZPF změnou č. 2 ÚP, kde jsou vybarveny všechny dotčené pozemky ZPF podle druhu, které se nacházejí uvnitř záměrů/měněných ploch.

Ostatní záměry se nenacházejí na pozemcích ZPF nebo již byly předmětem vyhodnocení záborů v platném plánu. V případě rozšíření plochy 10-Z6 nedojde k novému záboru, protože původní rozsah 10-Z6 byl bilancován vč. izolační zeleně (tedy celý pozemek 4254/1 na území k.ú. Chomutov I. Ve výkrese je v tomto místě uvedena BPEJ 0 (dle aktuálních dat ÚAP), jedná se zřejmě o chybu, neboť ve skutečnosti leží pozemek dle katastru nemovitostí (k lednu 2020) na půdě IV. třídy ochrany (1,6 ha), V. třída ochrany je zastoupena na ploše 441 m^2 a I. třída ochrany je zastoupena pouze na 14 m^2.

Tabulka 4 Tabulka předpokládaných záborů ZPF při uplatnění změny č. 2 ÚP Chomutov

ozn. záboru	**navrhované využití**	**zábor ZPF [ha]**				**kód BPEJ**	**třída ochrany ZPF [ha]**				
		orná	TTP	zahrada	celkem		I.	II.	III.	IV.	V.
k.ú. Chomutov I.											
2-Z1	**DZ**		0,6037		**0,7509**	1.22.13					0,7509
3-Z3				0,1472							
13-P1	**BH**			0,3115	**0,3115**	1.22.13					0,3115
k.ú. Chomutov II.											
18-Z9	**DZ**			0,1615	**0,1615**	1.22.13					0,1615
celkem											
			0,6037	0,6202	**1,2239**						1,2239

K záboru PUPFL (pozemků určených pro plnění funkce lesa) docházet nebude.

Co se týče horninového prostředí, žádná těžební činnost v území řešeném změnou č. 2 ÚP neprobíhá a ani se nepředpokládá. Změna č. 2 územního plánu tuto aktivitu nepodporuje. Do změnou ÚP řešeného území ovšem zasahuje (konkrétně úpravou kolejiště v oblasti stávajícího nádraží) ložisko nerostných surovin – výhradní ložisko hnědého uhlí dosud netěžené Droužkovice-východ (3079301). Změna však nezasahuje mimo zastavěné území (ložisko již bylo "dotčeno" v platném územním plánu). Nové vlakové nádraží Chomutov bude realizováno mimo toto ložisko.

V zájmu ochrany nerostného bohatství se nesmí v chráněných ložiskových územích zřizovat stavby a zařízení, jež nesouvisejí s dobýváním výhradního ložiska, pokud k tomu nebyl dán souhlas podle zákona o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon). Proto zpracovatel SEA upozorňuje, že stavby v zastavitelných plochách na CHLÚ a výhradních ložiscích jsou přípustné podmíněně, protože limitem stavby v takovémto území je nutnost projednání stavby dle horního zákona.

Rovněž se v řešeném území nachází poddolované území Chomutov I-Černovice (1096) a dále se v bezprostřední blízkosti ve vzdálenosti cca 35 m od navrhovaného místa přestavby ŽST Chomutov vlevo nachází poddolované území Chomutov I-propad Škroupova (5602). Jedná se o poddolovaná místa těžbou hnědého uhlí z 19. století. Na poddolovaných územích se stavební činnost nevylučuje, musí však být povolena podle podmínek horního zákona.

Dle ČGS Geofondu nejsou v území evidována žádná sesuvná území.

Díky dlouhodobému využití lokality pro železniční dopravu je předpoklad znečištění horninového prostředí, případně podzemní vody.

Na základě opakovaných zkušeností s využitím pozemků železniční dopravy nelze vyloučit nálezy zvýšených znečišťujících koncentrací látek v zeminách jako jsou především arzén, šestimocný chróm nebo PAU. O tom, zda případné znečištění vykazuje nutnost provedení sanace či nikoliv, rozhoduje vždy příslušný vodoprávní úřad, případně Česká inspekce životního prostředí.

Při ukončení provozu stávajícího nádraží Chomutov lze v každém případě očekávat příznivý dopad realizace změny č. 2 ÚP v podobě alespoň částečné sanace železničního spodku.

Pozn. Pro účely posouzení vlivu stavby „Rekonstrukce ŽST Chomutov" na životní prostředí (SUDOP Praha a.s., 10/2019) byla na základě požadavku objednatele v roce 2019 provedena pochůzka v kolejišti stávající železniční stanice Chomutov, zaměřená na vymezení znečištění štěrkového lože. Viditelné znečištění štěrkového lože ropnými látkami bylo zjištěno v koleji č. 5 (mezi nástupišti č. 1 a č. 2). Drobné úkapy jsou i v koleji č. 1, 2 a 3 vždy mezi nástupišti v místech stání kolejových vozidel. Dále je třeba počítat s kontaminovaným štěrkovým ložem ve výhybkách. Ve všech kolejích železniční stanice (osobní i nákladové nádraží) je také vysoký podíl uhelného prachu, dá se tedy předpokládat zvýšený obsah As.

Na základě výše uvedeného je třeba v dalších stupních projektové přípravy realizace jednotlivých záměrů v rámci navrhované změny ÚP počítat s vyšší četností odběru vzorků zemin (i vody) jak na území osobního, tak nákladového nádraží. Případně počítat s nutností realizace průzkumu kontaminace (především štěrkového lože) a následné sanace území za účelem jejího dalšího využití.

Vlivy na hydrologické a hydrogeologické poměry

Změna územního plánu nepovede k významným negativním vlivům na hydrologické a hydrogeologické poměry v území.

Díky dlouhodobému využití lokality pro železniční dopravu je předpoklad znečištění horninového prostředí, případně podzemní vody. Viz text výše v podkap. Vlivy na půdy.

Lze očekávat pouze lokální ovlivnění v důsledku zastavění ploch, kde nadále nebude docházet k přirozené retenci dešťových vod do terénu.

V platném ÚP města Chomutov jsou ve stávajícím stavu stanoveny obecné požadavky k zacházení se srážkovými vodami. Tyto požadavky budou respektovány a naplněny v rámci navrhovaných změn územního plánu v důsledku Z2. Jedná se především o požadavky přirozeného zasakování dešťových vod a minimalizace dešťových kanalizací. Pro nově vzniklá zastavěná území je stanovena hodnota maximálního odtokového množství z jednotky plochy, ať už se jedná o napojení do stávající jednotné kanalizace nebo do otevřeného systému odvodňovacích zařízení, a to na 5-10 l/s/ha. Pro dodržení limitu je motivující provádění vhodných opatření přímo na nových pozemcích (zasakování, poldry atd.). Nutno konstatovat, že změna územního plánu Z2 nenavrhuje aktivity mimo zastavěná území, které by vedly k významnému snížení stávající retenční schopnosti krajiny.

Na pozemcích určených pro přesun nádraží Chomutov východním směrem se nachází vodní tok Chomutovka a jako horský potok protéká přírodním parkem „Bezručovo údolí" až na samotný okraj Chomutova.

Zájmové území nezasahuje do chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV) Krušné hory, jejíž hranice leží cca 1 500 m severně od řešených ploch v rámci změny ÚP. Změna č. 2 navíc nenavrhuje rozvojové aktivity, které by vedly k porušení zákazů CHOPAV daných § 2 NV č. 85/1981 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Řešené území nezasahuje ani do ochranných pásem povrchových, podzemních ani přírodních léčivých zdrojů.

Některé pozemky určené k realizaci nové ŽST Chomutov přichází do kontaktu se stanoveným záplavovým územím toku Chomutovka (správce vodního toku Povodí Ohře, s.p.); přičemž záplavové území pro Q_5 je vymezeno podél koryta vodního toku. Aktivní zóna záplavového území zde vymezena není.

Záplavové území sice zasahuje do upřesněného koridoru "optimalizace železniční tratě", ale trať je zde vedena po mostních objektech a je nutné při rekonstrukci trati s tímto omezením počítat. Železniční trať nelze z území vymístit. Výstavba v zastavitelných plochách a změny staveb v záplavovém území jsou

podmíněny splněním podmínek vodoprávního úřadu a vybudováním případných protipovodňových opatření před vlastní výstavbou konkrétního záměru.

Vlivy na územní systém ekologické stability

Územní plán přebírá ÚSES z nadřazené územně-plánovací dokumentace (ZÚR Ústeckého kraje) a původní koncepce ÚSES platného ÚP Chomutov. Na území Chomutova jsou územním plánem upřesněny následující prvky nad/regionálního ÚSES: NRBK 3, RBC 1334, RBC 1337, RBK 573, RBK 011. Záměrem přesunu nádraží (a s tím souvisejících změn) nebudou tyto prvky nijak dotčeny.

Kostru ekologické stability na úrovni lokální tvoří registrované významné krajinné prvky a plochy ve vyšším stupni ekologické stability, tj. přírodě blízké lesní porosty, významnější porosty mimolesní rozptýlené zeleně a přírodě blízké luční porosty. Všechny lokální skladebné části ÚSES jsou v ÚP Chomutova uvedeny jako funkční, tj. v cílovém stavu.

K negativnímu ovlivnění ÚSES změnou územního plánu nebude docházet. Prvky ÚSES budou v souladu s požadavky platné legislativy respektovány. Případný zásah do ÚSES navrženými plochami, koridory nebo aktivitami bude konzultován s příslušným orgánem ochrany přírody – trať je nad tokem Chomutovky vedena po mostních objektech a při rekonstrukci trati bude nutné s tímto omezením počítat. Průchodnost biokoridoru bude v každém případě zachována.

Vlivy na zvláště chráněná území/památné stromy/významné krajinné prvky

Ekologická stabilita krajiny řešené územním plánem je spíše podprůměrná. To je dáno rozsáhlou urbanizací městského a příměstského prostředí. Zvláště chráněná území nejsou zastoupena.

Podle registru objektů ÚSOP památných stromů Agentury ochrany přírody a krajiny ČR se v území řešeném změnou ÚP nenachází žádné památné stromy.

V území se nachází několik významných krajinných prvků ze zákona – vodní tok a údolí Chomutovky, dále je možné za VKP považovat stromovou alej podél ulice Nádražní a alej podél původní ulice V Alejích. Žádné registrované VKP se v řešeném území nenacházejí. Výše uvedené ze zákona stanovené VKP budou při naplnění změny ÚP respektovány a zachovány.

V návrhu změny ÚP je namísto rezervy R04 navržen pás veřejné zeleně, a to jižně od ul. Nádražní. K dotčení alejí v důsledku uplatnění změny č. 2 ÚP v žádném případě nedojde.

Změna územního plánu nebude mít významný negativní vliv na výše uvedené prvky ochrany přírody a krajiny.

Vlivy na systém NATURA 2000

V řešeném území se nenachází žádná evropsky významný lokalita ani ptačí oblast. K jejich dotčení předkládanou změnou nedojde. V územní působnosti Krajského úřadu Ústeckého kraje je řešené území umístěno nejblíže EVL Černovice (CZ0423203), která je od řešeného území změny dostatečně vzdálena západním směrem.

Příslušný úřad (Krajský úřad Ústeckého kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství jakožto příslušný orgán dle § 22 písm. d) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí) obdržel stanovisko Krajského úřadu Ústeckého kraje, odboru životního prostředí a zemědělství, vydané dle § 45i zákona o ochraně přírody a krajiny ze dne 16. 1. 2020, spisová značka KUUK/006708/2020/N-3075, č. j. KUUK/008766/2020/ZPZ, ve kterém konstatoval, že lze VYLOUČIT, že záměr „Rekonstrukce ŽST Chomutov“

může mít samostatně či ve spojení s jinými významný vliv na příznivý stav předmětů ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí v územní působnosti Krajského úřadu Ústeckého kraje.

Vlivy na krajinu/krajinný ráz a přírodní parky

Krajinný ráz je podle § 12 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů zejména přírodní, kulturní a historická charakteristika určitého místa či oblasti. Je chráněn před činností snižující jeho estetickou a přírodní hodnotu. Zásahy do krajinného rázu, zejména umisťování a povolování staveb, mohou být prováděny pouze s ohledem na zachování významných krajinných prvků, zvláště chráněných území, kulturních dominant krajiny, harmonického měřítka a vztahů v krajině.

Přírodní, kulturní i historická charakteristika krajinného rázu je popsána v dílčích podkapitolách kap. 3 předkládaného vyhodnocení.

Přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví jsou dle stavebního zákona ve veřejném zájmu předmětem ochrany v územním plánování.

Řešené území díky svému charakteru nedisponuje velkým množstvím hodnot, je možné zde spíše nalézt pozůstatky dřívějšího užívání a celoměstských vazeb. Největší hodnotou řešeného území je jeho poloha ve městě.

Ekologická stabilita krajiny řešené územním plánem je spíše podprůměrná. To je dáno rozsáhlou urbanizací městského a příměstského prostředí.

V řešeném území a jeho okolí byly v rámci studie „Doplňující průzkumy a rozbory pro územní studii ÚS 16 Nové nádraží Chomutov“ (REGION STUDIO, 11/2020) nalezeny jednotlivé hodnoty, které byly ze studie převzaty a jsou uvedeny v přehledném seznamu a na převzatém výkrese v kap. 3 tohoto vyhodnocení. Hodnoty byly zpracovateli studie pro snadnější orientaci roztříděny do tematických oblastí přírodních hodnot, kulturně-historických hodnot, hodnot kompozičních a prostorových hodnot (urbanistické hodnoty) a hodnot osídlení a infrastruktury (tzv. civilizační hodnoty).

Zásah změny územního plánu bude únosný. Nebude ovlivněna estetická, kulturní ani přírodní hodnota krajiny v řešeném území.

Tabulka 5 Vliv navrhované stavby na zákonná kritéria krajinného rázu (§12)

Tabulka vlivu na zákonná kriteria krajinného rázu (viz §12 zákona)	**Vliv změny územního plánu**
Vliv na rysy a hodnoty přírodní charakteristiky	nemá vliv
Vliv na rysy a hodnoty kulturní charakteristiky	nemá vliv
Vliv na ZCHÚ	nemá vliv
Vliv na VKP	nemá vliv
Vliv na kulturní dominanty	nemá vliv
Vliv na estetické hodnoty	nemá vliv
Vliv na harmonické měřítko krajiny	nemá vliv
Vliv na harmonické vztahy v krajině	nemá vliv

Vlivy na biologickou rozmanitost – faunu a flóru

Biologická rozmanitost druhů rostlin a živočichů je v území řešeném změnou č. 2 územního plánu poměrně ochuzená, a to především díky své poloze a vysoce urbanizovanému území.

Řešené území se z velké části skládá z ploch náležejících do areálu železničního nádraží Chomutov a navazujících ploch železniční trati č. 130 Ústí nad Labem – Chomutov a trati č. 137 Chomutov – Vejprty a

železniční trati vedoucí z nákladového nádraží Chomutov směrem k trati č. 130 v jihovýchodní části řešeného území. V další části řešeného území se nacházejí areály soukromých firem a fyzických osob, ve kterých jsou provozovány služby jako např. prodej aut, oken a dveří, drobné výrobní služby, výkup šrotu či skladování sypkých materiálů. Řešené území je zastavěno prodejními a skladovacími budovami a má tedy periferní charakter. Území nelze hodnotit jako významné migrační území.

V zájmovém území nelze vyloučit výskyt zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů chráněných zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů; jejich výskyt je ovšem s ohledem na charakter území méně pravděpodobný.

V případě území řešeného v rámci změny ÚP by měla být pozornost věnována především plochám sídelní zeleně a okolí vodního toku Chomutovky; tj. plochám vedeným dle KN jako vodní plochy, zahrady a trvalé travní porosty. Dále by měla být věnována pozornost přítomným zachovaným alejím v ulici Nádražní a v bývalé ulici V Alejích; především z důvodu možného hnízdění některých druhů ptáků. S ohledem na bezobratlé živočichy a xerotermní druhy rostlin mohou být potenciálně zajímavé případné opuštěné ruderalizované plochy železniční dopravy a další postindustriální plochy v raných fázích sukcese.

Zvláště chráněné rostliny jsou chráněny ve všech svých podzemních a nadzemních částech a všech vývojových stádiích; chráněn je rovněž jejich biotop. Je zakázáno tyto rostliny sbírat, trhat, vykopávat, poškozovat, ničit nebo jinak rušit ve vývoji. Je též zakázáno je držet, pěstovat, dopravovat, prodávat, vyměňovat nebo nabízet za účelem prodeje nebo výměny.

Zvláště chránění živočichové jsou chráněni ve všech svých vývojových stádiích. Chráněna jsou jimi užívaná přirozená i umělá sídla a jejich biotop. Vybrané živočichy, kteří jsou chráněni i uhynulí, stanoví ministerstvo životního prostředí obecně závazným právním předpisem.

Vlivy na historický vývoj území, ochranu kulturních památek a archeologické nálezy

Stávající ÚP Chomutova označuje za urbanisticky a architektonicky hodnotné Městskou památkovou zónu Chomutov a stavby zapsané jako kulturní nemovité památky nebo nacházející se na společném pozemku s nemovitými kulturními památkami (popř. stavby v jejich ochranném pásmu). Na území městské památkové zóny nenavrhuje změna č. 2 UP žádné nové rozvojové aktivity.

V případě jakékoliv činnosti zasahující do terénu (nová výstavba, přestavba, budování komunikací, inženýrských sítí apod.) je nutné postupovat v souladu s uvedeným zákonem, tzn. strpět záchranný archeologický průzkum v předstihu před zahájením stavební činnosti.

Vlivy na obyvatelstvo

Změna územního plánu počítá s malým nárůstem počtu obyvatel v území. Negativní vliv na zdraví obyvatel není očekáván. U některých navrhovaných ploch a koridorů je požadováno v navazujících řízeních prověřit možné dopady na akustickou situaci a znečištění ovzduší tak, aby byly zajištěny imisní a hygienické limity dle platné legislativy. S ohledem na rozsah rozvojových aktivit však nelze předpokládat v souvislosti s návrhem územního plánu negativní vliv na zdraví obyvatel; spíše naopak je možné očekávat pozitivní přínos modernizace koridoru železnice a přesunu stávajícího nádraží ve smyslu snížení hlukové zátěže u nejbližší chráněné obytné zástavby.

Vlivy na klimatické poměry a znečištění ovzduší

Na základě dat ČHMÚ byly v průběhu let 2015-2019 v řešeném území splněny všechny imisní limity včetně BaP, ze kterých se vychází při hodnocení kvality ovzduší, s velkou rezervou.

Na základě pravidelného monitorování kvality ovzduší v území, které provádí ČHMÚ je v území záměru a jeho širším okolí evidentní dlouhodobý trend zlepšování kvality ovzduší v území u všech sledovaných znečišťujících látek.

Dále je v relativní blízkosti řešeného území umístěna stanice imisního monitoringu znečištění ovzduší (AIM) Chomutov (ul. Škroupova), kde jsou zaznamenávány koncentrace PM_{10}. AIM Chomutov je umístěná v rámci nízkopodlažní vilové zástavby v centrální části Chomutova, nedaleko zatížené Rooseveltovy ulice. V roce 2020 byl dle údajů ČHMÚ imisní limit pro PM_{10} překročen celkem 7 x (maximální povolený počet překročení je 35), přičemž maximální naměřená koncentrace byla 60,7 $\mu g.m^{-3}$. Reprezentativnost stanice je poměrně vysoká z hlediska regionálního, rozdíl je v rozložení a intenzitě dopravního zatížení území.

V řešeném území ani v jeho širším okolí nejsou přítomné významnější zdroje znečišťování ovzduší. Významnějším zdrojem znečišťováním území je městská aglomerace s lokálními topeništi a automobilová doprava v centru města.

Uplatnění změny č. 2 ÚP umožní v rámci renovace železničního koridoru včetně kompletní přestavby a modernizace (resp. přesunu) ŽST Chomutov přechod na jednotnou trakční napájecí soustavu 25kV a tím zefektivní železniční dopravu a minimalizuje uhlíkovou stopu.

Vzhledem k rozsahu a kapacitám navržených rozvojových aktivit v rámci změny ÚP se však významný negativní vliv na kvalitu ovzduší nepředpokládá.

Dle klimatických charakteristik území jsou na lokalitě standardní klimatické poměry bez klimatických extrémů a přírodních katastrof. Ani do budoucna nejsou očekávány žádné extrémní klimatické změny spojené s výraznými výkyvy teplot, sucha nebo naopak srážek, ačkoliv jejich výskyt nelze z hlediska globálních změn klimatu zcela vyloučit.

Dle aktuálních prognóz zabývající se změnami klimatu lze v krátkodobém období do roku 2039 očekávat pouze mírný nárůst četnosti výskytu letních a tropických dní či tropických nocí, v zimě naopak pokles četnosti výskytu mrazových, ledových i arktických dní.

S ohledem na tyto prognózy je důležité do budoucna zajistit především udržitelné hospodaření s vodou v krajině (retence dešťové vody v krajině a maximální ochrana vodního toku Chomutovky). Pro zadržování dešťové vody v krajině je vhodné udržovat přírodě blízké vodní toky a plochy, v zastavěném území vysazovat dostatek zeleně (především stromy), která bude dešťovou vodu zachycovat, při návrhu nových budov uvažovat i s akumulačními nádržemi pro dešťovou vodu, ze které bude následně v době sucha využívána pro zavlažování. Účinně hospodařit se zemědělským půdním fondem, podporovat udržení trvalých travních porostů.

Uplatnění změny č. 2 ÚP umožní v rámci renovace železničního koridoru včetně kompletní přestavby a modernizace (resp. přesunu) ŽST Chomutov přechod na jednotnou trakční napájecí soustavu 25kV a tím zefektivní železniční dopravu a minimalizuje uhlíkovou stopu.

Vlivy na akustickou situaci

Hluk je v území generován převážně dopravou na dotčené komunikační sítí uvnitř sídel.

Zdroje hluku v řešeném území:

- Automobilová doprava na dotčené komunikační síti – především silnice I/13 (Černovická), ulice Lipská
- Železniční doprava – železniční trať č. 124, 130, 137 včetně osobního a nákladového nádraží Chomutov
- Dalším zdrojem hluku může být výrobní činnost či jiné aktivity v území.

Při hodnocení stávající hlukové zátěže řešeného území bylo přihlédnuto k již provedenému hlukovému posouzení stávajícího železničního koridoru tratě č. 130 včetně stávajícího nádraží Chomutov dopravním technologem firmy SUDOP EU a.s. Toto hlukové posouzení bylo zhotoveno pro účely zpracování studie vlivu stavby „Rekonstrukce ŽST Chomutov“ na životní prostředí (podklad pro Změnu ÚP, SUDOP Praha a.s., 10/2019) a jeho výsledky jsou přehledně shrnuty v kap. 3 tohoto vyhodnocení, v podkap. Hluk.

Pozornost bude třeba věnovat skutečnosti, že v blízkosti nově plánovaného vlakového nádraží Chomutov se již ve stávajícím stavu nachází významnější zdroje hluku – křižovatka Lipská x Černovická, okružní křižovatka Lipská-Zborovská-Palackého-Školní-Wolkerova, dále autobusové nádraží při ulici Wolkerova a stanice PHM MOL.

V rámci přípravy projektu bude nezbytné prověřit umístění nové ŽST Chomutov z hlediska příspěvků hluku především s ohledem na blízkou chráněnou obytnou zástavbu v ulici Bezručova (např. Sídliště za Zborovskou) a v ulici Škroupova. V navazujících stupních projektové dokumentace staveb bude nutné doložit splnění hygienických limitů dané platnou legislativou.

5. SOUČASNÉ PROBLÉMY A JEVY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ, KTERÉ BY MOHLY BÝT UPLATNĚNÍM ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE VÝZNAMNĚ OVLIVNĚNY, ZEJMÉNA S OHLEDEM NA ZVLÁŠTĚ CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ A PTAČÍ OBLASTI

Současné problémy a jevy životního prostředí, které by mohly být uplatněním územně plánovací dokumentace významně ovlivněny

Schválením hodnocené změny č. 2 územního plánu není očekáváno významné ovlivnění stávajících „problémů“ a jevů životního prostředí.

Současný stav životního prostředí dle jednotlivých složek je popsán v kap. 3 tohoto vyhodnocení. Vyhodnocení vlivů předkládané změny na jednotlivé složky životního prostředí je uvedeno v předchozí kap. 4. Hodnocení jednotlivých dílčích navrhovaných zastavitelných/přestavbových ploch a ploch územních rezerv ve vztahu k jednotlivým složkám životního prostředí je provedeno v následující kap. 6.

Pro zjednodušení a přehlednost je níže uvedena tabulka se stručným shrnutím současných problémů životního prostředí dle jednotlivých složek. Uvedeny jsou ty složky životního prostředí, u kterých se očekává určitá míra ovlivnění v důsledku uplatnění změny č. 2 ÚP a které jsou dále hodnoceny v následující kap. 6.

Tabulka 6 Stručné shrnutí současných problémů/jevů životního prostředí dle jednotlivých složek ŽP

Složka ŽP	Stávající problémy životního prostředí
Geologie, horninové prostředí	Přítomnost limitů horninového prostředí – výhradní ložisko hnědého uhlí dosud netěžené Droužkovice-východ (3079301). Pravděpodobnost kontaminace horninového prostředí v důsledku dosavadního užívání pozemků (železniční doprava) – nelze vyloučit přítomnost znečišťujících koncentrací látek jako jsou především arzén, šestimocný chróm nebo PAU.

Vody podzemní a povrchové	Změny v režimu podzemních i povrchových vod na území města. Ovlivnění retence vody v městské krajině. Zhoršená kvalita povrchových vod na území města. Pravděpodobnost kontaminace podzemních vod v důsledku dosavadního užívání pozemků (železniční doprava) – nelze vyloučit přítomnost znečišťujících koncentrací látek jako jsou především arzén, šestimocný chróm nebo PAU.
Půda	Zábory pozemků vedených jako ZPF v důsledku využití zastavitelných ploch.
Flóra, fauna a biologická rozmanitost	Zábor přírodě blízkých stanovišť. Fragmentace krajiny ve městě a narušení systému městské zeleně. Ovlivnění funkčnosti skladebných prvků ÚSES.
Krajina	Ovlivnění krajinného rázu v důsledku vzniku nových objemově a výškově výrazných staveb. Změny v obraze krajiny a nárůst ploch pro bydlení, komerci, výrobu a skladování. Fragmentace krajiny uvnitř města.
Hygiena prostředí (ovzduší, hluk) a zdraví obyvatel	Poloha města v Podkrušnohorské pánvi. Negativní vlivy na zdraví obyvatel spojené s nárůstem silniční i železniční dopravy uvnitř města. Výrazná hluková zátěž (překročení hyg. limitů) obyvatel žijících podél železniční trati vedoucí v souběhu se silnicí I. třídy I/13 (Černovická).

Hodnocení vlivů na soustavu NATURA 2000

Na základě stanoviska Krajského úřadu Ústeckého kraje, odboru životního prostředí a zemědělství, vydaného dle § 45i zákona o ochraně přírody a krajiny ze dne 16. 1. 2020, spisová značka KUUK/006708/2020/N-3075, č. j. KUUK/008766/2020/ZPZ, byl VYLOUČEN možný významný vliv na příznivý stav předmětů ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí v územní působnosti Krajského úřadu Ústeckého kraje (ve spojitosti se záměrem „Rekonstrukce ŽST Chomutov“).

6. ZHODNOCENÍ STÁVAJÍCÍCH A PŘEDPOKLÁDANÝCH VLIVŮ NAVRHOVANÝCH VARIANT ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE, VČETNĚ VLIVŮ SEKUNDÁRNÍCH, SYNERGICKÝCH, KUMULATIVNÍCH, KRÁTKODOBÝCH, STŘEDNĚDOBÝCH A DLOUHODOBÝCH, TRVALÝCH A PŘECHODNÝCH, KLADNÝCH A ZÁPORNÝCH; HODNOTÍ SE VLIVY NA OBYVATELSTVO, LIDSKÉ ZDRAVÍ, BIOLOGICKOU ROZMANITOST, FAUNU, FLORU, PŮDU, HORNINOVÉ PROSTŘEDÍ, VODU, OVZDUŠÍ, KLIMA, HMOTNÉ STATKY, KULTURNÍ DĚDICTVÍ VČETNĚ DĚDICTVÍ ARCHITEKTONICKÉHO A ARCHEOLOGICKÉHO A VLIVY NA KRAJINU VČETNĚ VZTAHŮ MEZI UVEDENÝMI OBLASTMI VYHODNOCENÍ

Hodnocení přímých a nepřímých (sekundárních) vlivů vymezených ploch a koridorů změny č. 2 ÚP na životní prostředí

V následující tabulce jsou nejprve vyhodnoceny jednotlivé zastavitelné (Z) a přestavbové (P) plochy měněné v rámci posuzované změny č. 2 ÚP Chomutov z hlediska možného vlivu na životní prostředí.

Dále je rovněž věnována pozornost jednotlivým rušeným a měněným plochám/koridorům územních rezerv v rámci hodnocené změny č. 2 ÚP, a to v podobě stručného souhrnného komentáře.

Hodnocení významnosti vlivů jednotlivých ploch řešených v rámci změny č. 2 ÚP je provedeno semikvantitativně pětistupňovou škálou* od -2 do +2 a doplněno slovním komentářem v podobě odůvodnění zvoleného hodnocení (*podle Metodického doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí).

Negativní vlivy jsou významné v případě, že překračují limitní hodnoty dané platnou legislativou, zasahují významnou část řešeného území nebo mají dlouhotrvající účinek, případně jsou v rozporu s cíli a prioritami ochrany životního prostředí přijatých koncepcemi na vnitrostátní úrovni.

-2 *potenciálně významný negativní vliv*

Využití vymezeného koridoru/vymezené plochy může být spojeno s významným negativním vlivem na určitou složku životního prostředí. V koridoru je identifikován některý ze sledovaných environmentálních limitů/charakteristik. Zjištění střetu však automaticky neznamená, že vždy dojde k negativnímu ovlivnění. Existuje poměrně vysoké riziko negativního ovlivnění limitu/charakteristiky, které je předmětem hodnocení. Vlivy záměru na danou složku životního prostředí musí být podrobně prověřeny v rámci zpracování navazující projektové dokumentace. Realizace záměru je možná za předpokladu dodržení navrhovaných opatření k vyloučení či minimalizaci vlivů.

-1 *potenciálně mírně negativní vliv*

Využití vymezeného koridoru/vymezené plochy může být spojeno s negativním vlivem na určitou složku životního prostředí. V koridoru je identifikován některý ze sledovaných environmentálních limitů/charakteristik či koridor je vymezen v těsné blízkosti sledovaného limitu/charakteristiky. Zjištění střetu však automaticky neznamená, že vždy dojde k negativnímu ovlivnění. Existuje určité riziko negativního ovlivnění limitu/charakteristiky, které je předmětem hodnocení. Vlivy záměru na danou složku životního prostředí musí být podrobně prověřeny v rámci zpracování navazující

projektové dokumentace. Realizace záměru je možná za předpokladu dodržení navrhovaných opatření k vyloučení či minimalizaci vlivů.

0 *bez prokazatelného vlivu/zanedbatelný vliv*

V měřítku zpracování nebyl identifikován negativní vliv na danou složku životní prostředí, resp. na základě expertního odhadu zpracovatel nepředpokládá ovlivnění sledovaných environmentálních limitů/charakteristik.

+1 *potenciálně mírně pozitivní vliv*

Využití vymezeného koridoru/vymezené plochy pozitivně ovlivní danou složku životního prostředí/environmentální charakteristiky dotčeného území.

+2 *potenciálně významný pozitivní vliv*

Využití vymezeného koridoru/vymezené plochy významně pozitivně ovlivní danou složku životního prostředí/environmentální charakteristiky dotčeného území.

Pro potřeby tohoto hodnocení jsou uvažovány především dlouhodobé a trvalé vlivy přímé a nepřímé (sekundární).

Pozn. Předpokladem je, že vlivy krátkodobé a přechodné budou vznikat především ve fázi realizace projektů souvisejících s naplňováním změny č. 2 ÚP.

Vlivům kumulativním a synergickým je věnována samostatná část této kapitoly, stejně tak je samostatná část této kapitoly věnována vlivům z hlediska délky jejich trvání.

Níže hodnocené vlivy lze definovat následovně:

Přímý vliv vliv přímo působící na danou složku životního prostředí.

Nepřímý vliv vliv neovlivňující danou složku životního prostředí přímo, (např. využití vymezeného koridoru může být impulsem pro jiné činnosti v území, v důsledku jejich realizace může k ovlivnění složky životní prostředí dojít); resp. vliv působící na danou složku životního prostředí nepřímo přes jinou (druhou) složku životního prostředí (např. ovlivnění zdravotního stavu obyvatelstva v důsledku ovlivnění kvality ovzduší).

Tabulka 7 Vyhodnocení vlivů jednotlivých v rámci Z2 měněných zastavitelných/přestavbových ploch ÚP Chomutov na životní prostředí

Zastavitelná plocha 10-Z6 VP.2 průmyslová výroba rušící, 12 048 m^2 *Navrhuje se rozšíření plochy 10-Z6 (z původně plánovaného parkoviště, plochy DS.P) z důvodu potřeby přemístění uhelných skladů, které se nacházejí v oblasti dotčené přesunem nádraží.* *V rámci plochy 10-Z6 dojde zároveň k posun cyklostezky K u rozšířené zastavitelné plochy pro výrobu 10-Z6, jedná se o malý posun západním směrem, koncepce celková bude zachována.*		
Složka/charakteristika ŽP	**Míra vlivu v rámci plochy/koridoru**	**Odůvodnění zvoleného hodnocení**
Horninové prostředí, přírodní zdroje, půdy	-1	Plocha 10-Z6 se nachází na okraji území výhradního ložiska Droužkovice – východ (3079301, surovina hnědé uhlí, dosud netěženo).

		Novou výstavbou dojde pravděpodobně k zásahu do horninového prostředí. Na ploše 10-Z6 dojde dle KN k záboru druhu pozemku TTP; prakticky ale nedojde k novému záboru, protože původní rozsah 10-Z6 byl bilancován vč. izolační zeleně - tedy celý pozemek 4254/1 na území k.ú. Chomutov I. Ve výkrese je v tomto místě uvedena BPEJ 0 (dle aktuálních dat ÚAP), dle KN ovšem leží pozemek na půdě IV. třídy ochrany plochou 1,6 ha, V. třída ochrany je zastoupena na ploše 441 m^2 a I. třída ochrany je zastoupena pouze na 14 m^2.
Vodní režim	-1	V důsledku nárůstu zpevněné plochy dojde k ovlivnění podmínek retence dešťových vod, které jsou nyní na pozemku TTP přirozeně zasakovány.
Biologická rozmanitost (flóra, fauna, ekosystémy)	-1	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 TTP má charakter souvislé zelené plochy s porostem vzrostlých dřevin. Kácení dřevin je v případě využití plochy očekáváno.
Ochrana přírody	0	Při využití plochy se nepočítá s žádnými negativními vlivy na zvláště chráněná území, památné stromy, lokality/oblasti soustavy Natura 2000 apod.
Krajina/krajinný ráz	0	Negativní ovlivnění krajinného rázu se využitím plochy nepřepokládá, s ohledem na lokalizaci mezi rozvodnými závody a výrobním areálem původního masokombinátu. Plocha není pohledově významně exponována. Dojde k prohloubení procesu urbanizace krajiny.
Ovzduší a klima/zdraví obyvatel	0/-1	Využitím plochy pro přesun uhelných skladů dojde ke kácení dřevin a sekundárně pak k mírnému zhoršení mikroklimatických podmínek v lokálním měřítku. Využití plochy může být spojeno s vlivy na znečištění ovzduší a zdraví obyvatel. Rozvoj lokality je podmíněn vypracováním dopravní studie (objem generované dopravy a rozpad na okolní komunikační síti) a rozptylové studie. Záměr je možné realizovat po doložení splnění imisních limitů dle platné legislativy.
Fyzikální faktory životního prostředí (hluk, vibrace)/zdraví obyvatel	0/-1	Využití plochy může být spojeno s vlivy na akustickou situaci a zdraví obyvatel. Rozvoj lokality je podmíněn vypracováním dopravní studie (objem generované dopravy a rozpad na okolní komunikační síti) a akustické studie. Záměr je možné realizovat po doložení splnění hygienických limitů dle platné legislativy.
Staré ekologické zátěže, odpady	0	Využití plochy nebude spojené s významnějším vlivem z hlediska odpadů či starých ekologických zátěží. V navazujících stupních projektové dokumentace je potřeba navrhnout podrobná opatření pro omezení případné kontaminace jednotlivých složek životního prostředí spojených s provozem záměru (uhelných skladů).
Památková ochrana, kulturní dědictví	0	Žádná ze sledovaných kulturních hodnot nebude změnou č. 2 ÚP v této ploše dotčena.
Zastavitelná plocha 12-Z1 <u>VP.1 průmyslová výroba nerušící, 12 985 m^2</u>		

V souvislosti s přesunem uhelných skladů je navrženo zrušení ploch pro bydlení individuální BI.1 v ploše 12-Z1; navrhovaná plocha VP.1 je oddělena od areálu nemocnice pásem izolační zeleně v dostatečné šíři cca 40 m.

Pozn. Vzhledem k tomu, žen není dopředu jasné, která plocha bude provozovatelem uhelných skladů preferována, je možné, že plocha 12-Z1 může být využita (i vzhledem k velikosti) i pro jiné účely v intencích regulací VP.1, je proto omezena případná velikost staveb na 1000 m^2 – s ohledem na blízkost nemocnice i charakteru (velikosti) navazujících objektů v ploše OK.M jižně od 12-Z1.

Složka/charakteristika ŽP	Míra vlivu v rámci plochy/koridoru	Odůvodnění zvoleného hodnocení
Horninové prostředí, přírodní zdroje, půdy	-1/0	Plocha 12-Z1 se nachází na okraji území výhradního ložiska Droužkovice – východ (3079301, surovina hnědé uhlí, dosud netěženo). Novou výstavbou dojde pravděpodobně k zásahu do horninového prostředí. K záboru pozemků ZPF či TTP nedojde.
Vodní režim	-1	V důsledku nárůstu zpevněné plochy dojde k ovlivnění podmínek retence dešťových vod, které jsou nyní na pozemku přirozeně zasakovány. Stávající ÚP města Chomutov vymezuje pozemky jako plochy pro individuální bydlení, tzn. že k nárůstu zpevněných ploch by došlo v obou případech.
Biologická rozmanitost (flóra, fauna, ekosystémy)	-1	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.
Ochrana přírody	0	Při využití plochy se nepočítá s žádnými negativními vlivy na zvláště chráněná území, památné stromy, lokality/oblasti soustavy Natura 2000 apod.
Krajina/krajinný ráz	0	Negativní ovlivnění krajinného rázu se využitím plochy nepřepokládá, plocha není pohledově významně exponována. Dojde k prohloubení procesu urbanizace krajiny.
Ovzduší a klima/zdraví obyvatel	0/-1	Využitím plochy pro přesun uhelných skladů dojde v určité míře ke kácení dřevin a sekundárně pak může dojít k velice mírnému zhoršení mikroklimatických podmínek v lokálním měřítku. Navrhovaná plocha VP.1 je ale od areálu nemocnice oddělena pásem izolační zeleně v šíři cca 40 m. Využití plochy může být spojeno s vlivy na znečištění ovzduší a zdraví obyvatel. Rozvoj lokality je podmíněn vypracováním dopravní studie (objem generované dopravy a rozpad na okolní komunikační síti) a rozptylové studie. Záměr je možné realizovat po doložení splnění imisních limitů dle platné legislativy.
Fyzikální faktory životního prostředí (hluk, vibrace)/zdraví obyvatel	0/-1	Využití plochy může být spojeno s vlivy na akustickou situaci a zdraví obyvatel. Přesun uhelných skladů do blízkosti areálu nemocnice je podmíněn vypracováním dopravní studie (objem generované dopravy a rozpad na okolní komunikační síti) a akustické studie. Záměr je možné realizovat po doložení splnění hygienických limitů dle platné legislativy.

Staré ekologické zátěže, odpady	0	Využití plochy nebude spojené s významnějším vlivem z hlediska odpadů či starých ekologických zátěží. V navazujících stupních projektové dokumentace je potřeba navrhnout podrobná opatření pro omezení případné kontaminace jednotlivých složek životního prostředí spojených s provozem záměru (uhelných skladů).
Památková ochrana, kulturní dědictví	0	Žádná ze sledovaných kulturních hodnot nebude změnou č. 2 ÚP v této ploše dotčena.

Přestavbová plocha 13-P1

BH bydlení v bytových domech, 43 861 m^2, 250 BJ, 625 obyvatel

V rámci územní studie ÚS 17 byla vymezena nová (resp. rozšířena) přestavbová plocha 13-P1 zahrnující transformované území mezi rušenou tratí (vlečkou) a ul. Spořickou. V ní je vymezena plocha pro bydlení hromadné BH blíže k ul. Spořická a dále rovněž plocha OK.M (viz níže).

OK.M komerční zařízení a administrativa – malá a střední, 27 050 m^2

V rámci územní studie ÚS 17 byla vymezena nová (resp. rozšířena) přestavbová plocha 13-P1 zahrnující transformované území mezi rušenou tratí a ul. Spořickou. V ní je vymezena kromě plochy BH (viz výše) také plocha komerčního vybavení OK.M v části přiléhající k ul. Nádražní.

Složka/charakteristika ŽP	Míra vlivu v rámci plochy/koridoru	Odůvodnění zvoleného hodnocení
Horninové prostředí, přírodní zdroje, půdy	-1	Změnou č. 2 ÚP bude v ploše 13-P1 dotčeno výhradní ložisko Droužkovice – východ (3079301, surovina hnědé uhlí, dosud netěženo), a to konkrétně úpravou kolejiště v oblasti stávajícího nádraží a v nejbližším okolí. Změna však nezasahuje mimo zastavěné území a ložisko bylo dotčeno již v platném ÚP. Novou výstavbou dojde k zásahu do horninového prostředí. Na ploše BH dojde k záboru druhu pozemku zahrada o rozloze 0,3 ha, dle BPEJ V. třída ochrany ZPF. Pozemek se nachází ovšem ve zcela zastavěném území.
Vodní režim	-1/+1	V důsledku dlouhodobého využití lokality pro železniční dopravu je předpoklad znečištění podzemní vody. Při využití plochy přestavby se očekává zlepšení situace v podobě alespoň částečné sanace železničního spodku rušené části drážního tělesa. Ve fázi realizace projektů nelze zaručit nezasažení hladiny podzemní vody.
Biologická rozmanitost (flóra, fauna, ekosystémy)	-1/0	Možný negativní vliv spojený s nálezem zvláště chráněného rostlinného či živočišného druhu nelze vyloučit. V případě využití plochy 13-P1 by měla být pozornost věnována především plochám vedeným dle KN jako zahrady (pozemek o velikosti 0,3 ha v ploše BH; pozemek je ovšem v zastavěném území). Dále by měla být věnována pozornost přítomným zachovaným alejím v ulici Nádražní a v bývalé ulici V Alejích; především z důvodu možného hnízdění některých druhů ptáků. S ohledem na bezobratlé živočichy a xerotermní druhy rostlin mohou být potenciálně zajímavé případné opuštěné ruderalizované plochy železniční dopravy a další postindustriální plochy v raných fázích sukcese. Rušená část drážního tělesa je lemována vzrostlým porostem dřevin.
Ochrana přírody	0	Při využití plochy se nepočítá s žádnými negativními vlivy na zvláště chráněná území, památné stromy, lokality/oblasti soustavy Natura 2000 apod.

Krajina/krajinný ráz	0/+1	Umístěním nových ploch bydlení a komerčního vybavení se neočekává narušení žádného z hodnotných pohledů z hlediska krajinného rázu. Výšková regulace pro plochu BH je dle platného ÚP na 4+(P nebo U), plocha umožňuje výstavbu cca 250 bytových jednotek a je podmíněna zpracováním územní studie. Naopak zrušení a posun nádraží bude mít lokální dopad na zlepšení dopravních vazeb, bezpečnosti a napojení na městskou infrastrukturu. Naopak, přestavbové území vzhledem ke zrušení části drážního tělesa představuje možnost výstavby bydlení v dostupné vzdálenosti k centru a přímou vazbou na veřejnou dopravní infrastrukturu (vlak, autobusové nádraží), což může celoměstské vazby a sídelní strukturu spíše posílit a zlepšit.
Ovzduší a klima/zdraví obyvatel	+1	Přestavbové území vzhledem ke zrušení části drážního tělesa představuje možnost výstavby bydlení v dostupné vzdálenosti k centru a přímou vazbou na veřejnou dopravní infrastrukturu (vlak, autobusové nádraží), což může podporovat neautomobilovou mobilitu obyvatel a tím vést ke snížení znečišťování ovzduší osobní automobilovou dopravou. Uplatnění změny č. 2 ÚP umožní v rámci renovace železničního koridoru včetně kompletní přestavby a přesunu (resp. komplexní modernizace) ŽST Chomutov přechod na jednotnou trakční napájecí soustavu 25kV a tím zefektivní železniční dopravu a minimalizuje uhlíkovou stopu.
Fyzikální faktory životního prostředí (hluk, vibrace)/zdraví obyvatel	+2	Změnou č. 2 ÚP je v ploše 13-P1 vymezena plocha pro bydlení hromadné (blíže k ul. Spořická) a ploch komerčního vybavení OK.M v části přiléhající k ul. Nádražní: tímto rozložením dojde k zónování ploch tak, aby komerční vybavenost byla do budoucna blíže k rušnější ul. Nádražní (a blíže koridoru železnice) a tvořila mj. hlukovou clonu pro objekty bydlení.
Staré ekologické zátěže, odpady	+2	Po ukončení provozu stávajícího nádraží Chomutov lze očekávat příznivý dopad realizace změny č. 2 ÚP v bezprostřední blízkosti ploch BH a OK.M v podobě alespoň částečné sanace železničního spodku a tím ozdravení horninového prostředí a oblast podzemních vod.
Památková ochrana, kulturní dědictví	0	Žádná ze sledovaných kulturních hodnot nebude změnou č. 2 ÚP v této ploše dotčena. Bývalé, resp. stávající, vlakové nádraží není nemovitou kulturní památkou.
Přestavbová plocha 13-P2 OK.S nevýrobní služby, 52 324 m^2 *Změnou je v severní části krácena plocha 13-P2 o pozemky, které jsou potřebné pro realizaci drážního záměru, v ploše 13-P2 je změnou navrženo funkční využití OK.S (z původní plochy OK.M).* *Pozn. vzhledem k tomu, že plochy OK.M jsou nyní navrženy v ploše 13-P1, jedná se tedy spíše o diverzifikaci využití.* DS.G dopravní infrastruktura – garáže a velká parkoviště, 4 036 m^2 *Změnou je v severní části krácena plocha 13-P2 o pozemky, které jsou potřebné pro realizaci drážního záměru, v ploše 13-P2 je změnou navrženo funkční využití DS.G.*		
Složka/charakteristika ŽP	**Míra vlivu v rámci plochy/koridoru**	**Odůvodnění zvoleného hodnocení**

Horninové prostředí, přírodní zdroje, půdy	-1	Změnou č. 2 ÚP bude v ploše 13-P2 dotčeno výhradní ložisko Droužkovice – východ (3079301, surovina hnědé uhlí, dosud netěženo), a to konkrétně úpravou rušených částí drážního tělesa a v nejbližším okolí. Změna však nezasahuje mimo zastavěné území a ložisko bylo dotčeno již v platném ÚP. Novou výstavbou dojde k trvalému zásahu do horninového prostředí. Pozemky ZPF ani PUPFL dotčeny nebudou.
Vodní režim	-1/+1	V důsledku dlouhodobého využití lokality pro železniční dopravu je předpoklad znečištění podzemní vody. Při využití plochy přestavby se očekává zlepšení situace v podobě alespoň částečné sanace železničního spodku rušené části drážního tělesa. Ve fázi realizace projektů nelze zaručit nezasažení hladiny podzemní vody.
Biologická rozmanitost (flóra, fauna, ekosystémy)	-1/0	Možný negativní vliv spojený s nálezem zvláště chráněného rostlinného či živočišného druhu nelze vyloučit. V případě využití plochy 13-P2 by měla být pozornost věnována především opuštěným ruderalizovaným plochám železniční dopravy a dalším postindustriálním plochám v raných fázích sukcese s ohledem na bezobratlé živočichy a xerotermní druhy rostlin. Rušená část drážního tělesa je hojně lemována vzrostlým a místy zapojeným porostem dřevin.
Ochrana přírody	0	Při využití plochy se nepočítá s žádnými negativními vlivy na zvláště chráněná území, památné stromy, lokality/oblasti soustavy Natura 2000 apod.
Krajina/krajinný ráz	0/+1	Změnou ploch se neočekává narušení žádného z hodnotných pohledů z hlediska krajinného rázu. Naopak, přestavbové území představuje možnost v oblasti zlepšení přímé vazby obyvatel na veřejnou dopravní infrastrukturu (vlak, autobusové nádraží), což může celoměstské vazby a sídelní strukturu spíše posílit a zlepšit.
Ovzduší a klima/zdraví obyvatel	+1	Přestavbové území vzhledem ke zrušení části drážního tělesa představuje možnost v podobě přímé vazby na veřejnou dopravní infrastrukturu (vlak, autobusové nádraží), což může podporovat neautomobilovou mobilitu obyvatel a tím vést ke snížení znečišťování ovzduší osobní automobilovou dopravou. Uplatnění změny č. 2 ÚP umožní v rámci renovace železničního koridoru včetně kompletní přestavby a přesunu (resp. komplexní modernizace) ŽST Chomutov přechod na jednotnou trakční napájecí soustavu 25kV a tím zefektivní železniční dopravu a minimalizuje uhlíkovou stopu.
Fyzikální faktory životního prostředí (hluk, vibrace)/zdraví obyvatel	+1	Změna č. 2 ÚP v ploše 13-P2 potřebné pro realizaci drážního záměru přispěje díky zvýšení efektivity provozu nového nádraží (i přes jeho redukci plochy) a díky provedení technologických změn a celkové optimalizaci a modernizaci železničního koridoru ke zlepšení akustické situace u nejbližší chráněné zástavby podél trati – tj. především v ulicích Topolová, V Loužích, V Alejích, Nádražní a Bezručova.
Staré ekologické zátěže, odpady	+2	Po zrušení části drážního tělesa lze očekávat příznivý dopad realizace změny č. 2 ÚP v ploše 13-P2 v podobě alespoň částečné sanace železničního spodku a tím ozdravení horninového prostředí a prostředí podzemních vod.
Památková ochrana, kulturní dědictví	0	Žádná ze sledovaných kulturních hodnot nebude změnou č. 2 ÚP v této ploše dotčena.
Zastavitelné plochy 2-Z1, 3-Z3, 13-Z3, 13-Z4, 18-Z9		

DZ tratě a zařízení železniční dopravy, vlečky a nákladní terminály *Změnou jsou vymezeny nové zastavitelné plochy potřebné pro realizaci drážního záměru, a to na plochách DZ.*		
Složka/charakteristika ŽP	**Míra vlivu v rámci plochy/koridoru**	**Odůvodnění zvoleného hodnocení**
Horninové prostředí, přírodní zdroje, půdy	-1	Změnou č. 2 ÚP bude pouze v ploše 13-Z3 dotčeno výhradní ložisko Droužkovice – východ (3079301, surovina hnědé uhlí, dosud netěženo), a to konkrétně úpravou rušených částí drážního tělesa a v nejbližším okolí. Změna však nezasahuje mimo zastavěné území a ložisko bylo dotčeno již v platném ÚP. Novou výstavbou, optimalizací a modernizací ploch DZ dojde k zásahu do horninového prostředí. Pozemky ZPF budou dotčeny v případě plochy 2-Z1 (jedná se o druh pozemku TTP o rozloze 0,6 ha), dále v případě plochy 3-Z3 (jedná se o druh pozemku zahrada o rozloze 0,15 ha) a také v případě plochy 18-Z9 (druh pozemku zahrada o rozloze 0,16 ha). Ve všech případech se jedná dle BPEJ o V. třídu ochrany ZPF. V případě pozemků TTP se bude jednat o dotčení pouze částečné, neboť v tomto úseku jsou plochy DZ vedeny po mostní konstrukci a bude tedy probíhat optimalizace/modernizace/rekonstrukce trati nad úrovní terénu pouze s lokálním průmětem do pozemku TTP. Pozemky ZPF se nacházejí v převážně zastavěném území.
Vodní režim	-1/+1	V důsledku dlouhodobého využití lokality pro železniční dopravu je předpoklad znečištění podzemní vody. Při využití zastavitelných ploch se očekává zlepšení situace v podobě alespoň částečné sanace železničního spodku rušené části drážního tělesa. Ve fázi realizace projektů nelze zaručit nezasažení hladiny podzemní vody. V důsledku nárůstu zpevněných ploch dojde k ovlivnění podmínek retence dešťových vod, které jsou nyní na některých zastavitelných plochách (pozemky ZPF) alespoň částečně přirozeně zasakovány. Na rozhraní zastavitelných ploch 2-Z1 a 3-Z3 protéká vodní tok Chomutovka. Tyto plochy určené v širším územním kontextu k realizaci nové ŽST Chomutov přicházejí do kontaktu se stanoveným záplavovým územím toku Chomutovka (správce vodního toku Povodí Ohře, s.p.); přičemž záplavové území pro Q5 je vymezeno podél koryta vodního toku. Aktivní zóna záplavového území zde vymezena není. Záplavové území sice zasahuje do upřesněného koridoru "optimalizace železniční tratě", ale trať je zde vedena po mostních objektech a je nutné při rekonstrukci trati s tímto omezením počítat. Železniční trať nelze z území vymístit. Výstavba v zastavitelných plochách a změny staveb v záplavovém území jsou podmíněny splněním podmínek vodoprávního úřadu a vybudováním případných protipovodňových opatření před vlastní výstavbou konkrétního záměru.
Biologická rozmanitost (flóra, fauna, ekosystémy)	-1/0	Možný negativní vliv spojený s nálezem zvláště chráněného rostlinného či živočišného druhu nelze vyloučit. V případě využití ploch 13-Z3 a 13-Z4 by měla být pozornost věnována především opuštěným ruderalizovaným plochám

		železniční dopravy a dalším postindustriálním plochám v raných fázích sukcese s ohledem na bezobratlé živočichy a xerotermní druhy rostlin. Rušená část drážního tělesa je hojně lemována vzrostlým a místy zapojeným porostem dřevin. Zastavěním ploch obecně dojde k zásahům do přirozených stanovišť volně žijících rostlin a živočichů. V případě využití zastavitelných ploch vedených dle KN jako zahrady a TTP (plochy 2-Z1, 3-Z3 a 18-Z9) by měl být v předstihu proveden přírodovědný průzkum. Kácení dřevin je v případě využití zastavitelných ploch očekáváno.
Ochrana přírody	0	Při využití plochy se nepočítá s žádnými negativními vlivy na zvláště chráněná území, památné stromy, lokality/oblasti soustavy Natura 2000 apod. Pouze bude třeba respektovat vodní tok Chomutovky, který protéká na rozhraní zastavitelných ploch 2-Z1 a 3-Z3, jakožto VKP ze zákona a dodržet stanovené ochranné podmínky.
Krajina/krajinný ráz	0/+1	Změnou ploch se neočekává narušení žádného z hodnotných pohledů z hlediska krajinného rázu. Zrušení stávajícího nádraží a jeho posun bude mít širší dopad na zlepšení dopravních vazeb, bezpečnosti dopravy i obyvatel a napojení na městskou infrastrukturu. Vzhledem ke zrušení části drážního tělesa představují zastavitelné plochy potenciál z hlediska dostupné vzdálenosti centra města s přímou vazbou na veřejnou dopravní infrastrukturu (vlak, autobusové nádraží), což může celoměstské vazby a sídelní strukturu spíše posílit a zlepšit.
Ovzduší a klima/zdraví obyvatel	+1	Zastavitelné plochy vzhledem ke zrušení části drážního tělesa představují možnost v podobě přímé vazby na veřejnou dopravní infrastrukturu (vlak, autobusové nádraží), což může podpořit neautomobilovou mobilitu obyvatel a tím vést ke snížení znečišťování ovzduší osobní automobilovou dopravou. Uplatnění změny č. 2 ÚP umožní v rámci renovace železničního koridoru včetně kompletní přestavby a přesunu (resp. komplexní optimalizace a modernizace) ŽST Chomutov přechod na jednotnou trakční napájecí soustavu 25kV a tím zefektivní železniční dopravu a minimalizuje uhlíkovou stopu.
Fyzikální faktory životního prostředí (hluk, vibrace)/zdraví obyvatel	+1	Změna č. 2 ÚP v podobě zastavitelných ploch DZ potřebných pro realizaci drážního záměru přispěje díky zvýšení efektivity provozu nového nádraží (i přes jeho redukci plochy) a díky provedení technologických změn a celkové optimalizaci a modernizaci železničního koridoru ke zlepšení akustické situace u nejbližší chráněné zástavby podél trati – tj. především v ulicích Topolová, V Loužích, V Alejích, Nádražní, Bezručova a Alešova.
Staré ekologické zátěže, odpady	+2	Po zrušení části drážního tělesa lze očekávat příznivý dopad realizace změny č. 2 ÚP na výše uvedených zastavitelných plochách DZ v podobě alespoň částečné sanace železničního spodku a tím ozdravení horninového prostředí a prostředí podzemních vod.
Památková ochrana, kulturní dědictví	0	Žádná ze sledovaných kulturních hodnot nebude změnou č. 2 ÚP v této ploše dotčena. Původní (stávající) vlakové nádraží Chomutov není nemovitou kulturní památkou.

V následující tabulce je věnována pozornost jednotlivým rušeným a měněným plochám/koridorům územních rezerv v rámci hodnocené změny č. 2 ÚP; je zde uvedena podstata dané územní rezervy a stručný komentář k důvodu jejího zrušení, případně její změny, a možný dopad na životní prostředí.

Tabulka 8 Stručné shrnutí vlivu rušených/měněných územních rezerv v rámci Z2 na životní prostředí včetně charakteristiky územních rezerv

Označení územní rezervy (k.ú.) *Popis budoucího využití plochy/koridoru rezervy v rámci Z2*	**Dopad změny rezervy v rámci naplnění Z2 na životní prostředí – stručné shrnutí**
R 01 (k.ú. Chomutov 2) *Rezerva koridoru pro přeložku železniční tratě do Vejprt se změnou Z2 ruší a počítá se namísto přeložky se zahloubením Vejprtské trati.*	Přesun a stavba nového nádraží včetně stavby nové trati a zapuštění trati směr Vejprty povede v konečném důsledku ke zvýšení přepravní rychlosti a bezpečnosti (jak cestujících, pěších, tak dopravní bezpečnosti vzhledem ke zrušení úrovňových přejezdů). Konkrétně dojde ke zrušení 2 železničních přejezdů a jednoho přechodu v ul. Černovická a v ul. Kadaňská a jejich nahrazení mimoúrovňovým křížením mostními konstrukcemi. Zahloubení Vejprtské trati předpokládá trvalý zásah do horninového prostředí, a to zčásti na území výhradního ložiska Droužkovice – východ (3079301, surovina hnědé uhlí, dosud netěženo). Zrušení rezervy R01 přispěje ke snížení fragmentace krajiny (ke které by došlo, pokud by se realizovala přeložka). Zahloubením trati na Vejprty nedojde k nežádoucímu zastavění dalších ploch, tím bude eliminován zásah do přirozených stanovišť volně žijících rostlin a živočichů. Navrhované zrušení rezervy R 01 a zahloubení tratě nebude s ohledem na svůj rozsah přispívat k významnému zhoršování stávající kvality ovzduší. Změna ÚP má potenciál významně změnit stávající akustickou situaci. V souvislosti se zvýšením efektivity provozu nového nádraží i přes jeho redukci plochy a v důsledku provedení technologických změn a celkové modernizace koridoru včetně zahloubení stávající trati na Vejprty lze očekávat významnější zlepšení akustické situace.
R 05 (k.ú. Chomutov 1) *Změna Z2 ruší území rezervu R05 (pro parkovou zeleň) a převádí ji – v rozsahu pro dráhy nepotřebných ploch – do návrhu (ZP). Zbytek rezervy (západní část) zůstává v ploše DZ. Přes plochu ZP je zčásti veden koridor přeložky Spořická-Nádražní, výsledný tvar parku bude upřesněn v rámci ÚS 15.*	Zrušení rezervy R05 a vznik nových ploch parkové zeleně (ZP) lze z hlediska životního prostředí považovat za pozitivní vliv. Západní část plochy sice zůstává v ploše DZ, nicméně je třeba si uvědomit, že se jedná o stavbu veřejné dopravní infrastruktury, která je vymezena v ZÚR ÚK. Zrušením rezervy R 05 nedojde k nežádoucímu zastavování dalších ploch, tím bude eliminován zásah do přirozených stanovišť volně žijících rostlin a živočichů.
R 06 (k.ú. Chomutov 1) *Změna Z2 prověřila a zrušila rezervu R06 (propojení Spořická-Nádražní), pro které je vymezen ("průhledný") dopravní koridor*	Z hlediska životního prostředí nebyly identifikovány vlivy významnějšího charakteru. Změna Z2 v návaznosti na stávající ÚP dořešuje propojení na již realizovaný nadřazený dopravní skelet a distribuci vozidel po městě, navrhovaná změna ÚP odstraňuje konflikty se železnicí, nabízí rezervní plochy pro novou

dostatečně široký, aby umožnil kruhové křižovatky. Dopravní řešení je součástí územní studie ÚS15 (jejíž rozsah byl krácen o plochy DZ v oblasti nádraží a rozšířen tak, aby pojmul celý vymezený koridor).	zastávku železnice i jiné využití části nevyužívaných železničních ploch.
R 07 (k.ú. Chomutov 1) **R 09 k.ú. Chomutov 1)** *Rezerva R07 pro koridor městské zeleně západně od historického nádraží (staré nádraží – Spořice) je zrušena změnou Z2 bez náhrady, aby nebránila realizaci záměru drah. Důvod vymezení této zeleně byl v souvislosti s podporou pěšího (a cyklistického) provozu směrem na Spořice – z toho důvodu byla v územním plánu též vymezena rezerva pro cyklostezku R09.* *Územní rezerva R09 je v rámci změny Z2 zrušena, ale je nahrazena návrhem cyklostezky (cyklotrasy) v pozici na pomezí ploch dráhy a přestavbové plochy 13-P2.*	Z hlediska životního prostředí nebyly identifikovány vlivy významnějšího charakteru. Změna Z2 v návaznosti na stávající ÚP dořešuje propojení na již realizovaný nadřazený dopravní skelet a distribuci vozidel po městě, navrhovaná změna ÚP odstraňuje konflikty se železnicí, nabízí rezervní plochy pro novou zastávku železnice i jiné využití části nevyužívaných železničních ploch.
R 04 (k.ú. Chomutov 1) *Změna Z2 mění rezervu R04 pro koridor městské zeleně ul. Nádražní.*	Část R04 (rezerva pro parkovou zeleň; stabilizovaná plocha DZ) je vzhledem k budoucímu zrušení trati převedena do návrhu ZP a to až k hranici územní studie ÚS 16 (zde zatím byla rezerva ponechána beze změny, budoucí řešení bude prověřováno v územní studii). Rozsah ÚS 16 byl zvětšen s ohledem na řešení prostorových souvislostí a návazností, které se nacházely vně řešeného území ÚS 16. Návrh parkové zeleně posiluje stávající stav o zachování (a zlepšení) zelené clony s ohledem na budoucí vyšší vytížení ulice Nádražní (vlivem převedení dopravního propojení z ul. Spořická). V návrhu změny Z2 ÚP je namísto rezervy R04 navržen pás veřejné zeleně, a to jižně od ul. Nádražní. K dotčení stávajících alejí v důsledku uplatnění změny Z2 v žádném případě nedojde. Z hlediska životního prostředí lze tuto změnu územní rezervy vnímat pozitivně především z hlediska ekosystémů, biodiverzity v městském prostředí a krajinného rázu. Relativně významný vliv může mít změna rezervy také na lokální mikroklimatické podmínky díky navýšení zelených ploch. Stejně tak lze vnímat pozitivní vliv změny R04 z hlediska vodního režimu a přirozené retence srážkových vod v území.

Vyhodnocení délky trvání vlivů posuzované změny č. 2 ÚP Chomutov na jednotlivé složky a charakteristiky životního prostředí

Souhrnné zhodnocení předpokládané délky trvání vlivů změny č. 2 platného ÚP Chomutov ve vztahu k jednotlivým složkám a charakteristikám životního prostředí je přehledně uvedeno v následující tabulce.

Krátkodobé či přechodné působení vlivů na jednotlivé složky a charakteristiky ŽP lze předpokládat především v souvislosti se stavební činností při realizaci záměru spojeného s předmětem změny ÚP, tedy s přesunem ŽST Chomutov do nového území.

Střednědobé délky trvání vlivů lze identifikovat především ve vztahu k ovlivnění flóry a fauny, a to v souvislosti se stavební činností při realizaci záměru spojeného s předmětem změny ÚP. Obnova případné zeleně, resp. zapojení nově vzniklých ploch zeleně bude představovat střednědobý až dlouhodobý horizont.

Dlouhodobé až trvalé působení vlivů (ve fázi provozu záměru spojeného s předmětem změny ÚP) lze předpokládat u následujících složek a charakteristik ŽP: horninové prostředí, vodní režim, flóra a fauna, krajinný ráz a urbanismus, klima a znečištění ovzduší, fyzikální faktory ŽP, nakládání s odpady a ekologické zátěže, zdravotní rizika.

Tabulka 9 Identifikace délky trvání vlivů změny č. 2 ÚP Chomutov ve vztahu k jednotlivým složkám a charakteristikám životního prostředí

Vlivy na složky a charakteristiky životního prostředí	**Vliv změny č. 2 ÚP Chomutov**
Vlivy na horninové prostředí, přírodní zdroje, terénní morfologii a půdy	K/D
Vlivy na vodní režim	K/D
Vlivy na flóru a faunu	S/D
Vlivy na ochranu přírody	K
Vlivy na krajinný ráz, využití krajiny, sídelní strukturu a urbanismus	D/T
Vlivy na klima a znečištění ovzduší	K/D
Vlivy na fyzikální faktory životního prostředí (akustickou situaci a vibrace)	K/D
Vlivy na staré ekologické zátěže území a vlivy spojené s nakládání s odpady	K/D
Vlivy na obyvatelstvo – zdravotní rizika	K/D
Vlivy na kulturní a historické hodnoty, památkovou ochranu města	N

<u>Stupnice hodnocení délky trvání vlivu</u>:

K Krátkodobé/přechodné působení vlivu
S Střednědobé působení vlivu
D Dlouhodobé působení vlivu
T Trvalé (nevratné) působení vlivu
N Nelze předpokládat působení vlivu

Krátkodobý vliv vliv působící na danou složku životního prostředí po dobu provádění realizace záměru.

Přechodný vliv vliv, jehož působení je dáno časově omezenými poměry v území.

Střednědobý vliv vliv působící na danou složku životního prostředí, jenž není spojen výhradně s realizací záměru, ale nastane v případě realizace záměru v etapách, při nekompletní realizaci záměru či nerealizování doprovodných částí záměru, případně nastane po dobu zkušebního provozu.

Dlouhodobý vliv vliv působící na danou složku životního prostředí po dobu provozu (užívání) zrealizovaného záměru.

Trvalý vliv vliv působící na danou složku životního prostředí, jehož působení je při zachování realizovaného záměru nevratné.

Vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů na jednotlivé složky a charakteristiky životního prostředí

Nové rozvojové aktivity nedosahují takového rozsahu, aby docházelo k možnému negativnímu kumulativnímu vlivu.

Změna č. 2 územního plánu je vyhodnocen pro konečný stav, tedy naplnění všech navržených rozvojových ploch a koridorů. Celkový rozvoj je z hlediska vlivů na životní prostředí a zdraví obyvatelstva únosný a možný. S návrhem změny územního plánu lze souhlasit.

Hodnocení vlivů přesahujících hranice řešeného území (obce)

Vlivy přesahující hranice řešeného území lze potenciálně očekávat pouze z hlediska možných vlivů na akustickou situaci a znečištění ovzduší, potažmo vlivů na lidské zdraví, a to převážně ve fázi výstavby využití jednotlivých zastavitelných ploch předkládané změnou č. 2 ÚP.

Je nutné respektovat níže uvedená opatření a dále opatření uvedená v kap. 11 předkládané SEA:

- Využití jednotlivých zastavitelných ploch řešených předkládanou změnou č. 2 ÚP může být spojeno s nepříznivými vlivy na znečištění ovzduší/na akustickou situaci a zdraví obyvatel. Rozvoj zastavitelných ploch 12-Z1 a 10-Z6 je podmíněn vypracováním dopravní studie (objem generované dopravy a rozpad na okolní komunikační síti) a navazujících studií z hlediska možného vlivu na akustickou situaci a znečištění ovzduší. Záměry v daných plochách bude možné realizovat po doložení splnění imisních limitů dle platné legislativy.
- Zastavitelná plocha 12-Z1: V souvislosti s přesunem uhelných skladů je navrženo zrušení ploch pro bydlení individuální BI.1 v ploše 12-Z1; navrhovaná plocha VP.1 je oddělena od areálu nemocnice pásem izolační zeleně v dostatečné šíři cca 40 m. Je navrženo, aby pás izolační zeleně v navrhované šířce 40 m byl respektován a nebyl v žádném případě zužován.
- Při jakékoliv navazující stavební činnosti vhodnými opatřeními zamezovat nadměrné prašnosti; např. dle doporučení v Metodickém pokynu ke stanovování podmínek k omezení emisí ze stavebních strojů a z dalších stavebních činností (MŽP ČR, září 2019).

Souhrnné vyhodnocení změny č. 2 ÚP jako celku z hlediska jednotlivých složek životního prostředí

Výstavba a provoz záměrů na změnou č. 2 územního plánu navrhovaných rozvojových plochách může představovat pozitivní přínos především v souvislosti se snížením hlukové zátěže (podél stávající železniční tratě jako důsledek její optimalizace), a rovněž lokálním snížením znečištění ovzduší (optimalizace trati, přechod na jednotnou trakční napájecí soustavu 25kV a tím snížení uhlíkové stopy). Rovněž se počítá s přínosem v podobě odstranění možných kontaminací pravděpodobně přítomných na drážních pozemcích. V opačném případě povedou jednotlivé záměry realizované na plochách řešených změnou č. 2 ÚP v konečném důsledku k navýšení zastavěných ploch, a tudíž ke zvýšenému odtoku srážkových vod z území; bude docházet k dílčím záborům ZPF a lokálně rovněž k zásahům do biotopů (ruderalizovaných v raných fázích sukcese) volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin (především podél stávajícího železničního koridoru a na současně nevyužívaných plochách drah – rušená vlečka).

Lze konstatovat, že výše jmenované možné negativní vlivy na životní prostředí budou s ohledem na rozsah navrhovaných rozvojových ploch hodnocenou změnou č. 2 ÚP velmi malé a málo významné.

Bude v každém případě nutné respektovat navržená opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných záporných vlivů na životní prostředí, která jsou uvedena v kap. 8 předkládaného vyhodnocení.

Souhrnně lze míru ovlivnění jednotlivých složek životního prostředí/zdraví obyvatel v souvislosti s uplatněním změny č. 2 ÚP města Chomutov vyhodnotit následovně.

K souhrnnému hodnocení bylo stejně jako při hodnocení vlivů jednotlivých ploch řešených v rámci změny č. 2 ÚP použito pětistupňové škály od -2 do +2, tedy semikvantitativního hodnocení podle Metodického doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí.

Tabulka 10 Souhrnné hodnocení změny č. 2 ÚP Chomutov jako celku ve vztahu k jednotlivým složkám ŽP

Složka/charakteristika ŽP	Vliv změny č. 2 ÚP jako celku
Horninové prostředí, přírodní zdroje, terénní morfologie a půdy	-1
Vodní režim	-1
Biologická rozmanitost (flóra, fauna, ekosystémy)	-1
Ochrana přírody	0
Krajina/krajinný ráz	0
Ovzduší a klima	+1
Fyzikální faktory životního prostředí (hluk, vibrace)	+1
Staré ekologické zátěže, odpady	+1
Zdraví obyvatel	+1
Památková ochrana, kulturní dědictví	0

Stupnice hodnocení:

-2 potenciálně významný negativní vliv
-1 potenciálně mírně negativní vliv
0 bez prokazatelného vlivu/zanedbatelný vliv
+1 potenciálně pozitivní vliv
+2 potenciálně významný pozitivní vliv

7. POROVNÁNÍ ZJIŠTĚNÝCH NEBO PŘEDPOKLÁDANÝCH KLADNÝCH A ZÁPORNÝCH VLIVŮ PODLE JEDNOTLIVÝCH VARIANT ŘEŠENÍ A JEJICH ZHODNOCENÍ. SROZUMITELNÝ POPIS POUŽITÝCH METOD VYHODNOCENÍ VČETNĚ JEJICH OMEZENÍ

Porovnání zjištěných nebo předpokládaných kladných a záporných vlivů podle jednotlivých variant řešení a jejich zhodnocení

Změna č. 2 územního plánu Chomutov je navržena a z hlediska vlivů na životní prostředí a zdraví obyvatel posouzena v jedné variantě, která je v souladu s návrhem zadání změny č. 2 územního plánu schváleného usnesením zastupitelstva města.

Posouzení jedné existující varianty změny č. 2 ÚP bylo provedeno srovnáním s tzv. nulovou variantou, tedy variantou, při které by nedošlo ke schválení předkládané změny č. 2 územního plánu. Obecně, v souvislosti s naplněním změny č. 2 ÚP města Chomutov, je možné očekávat určité vlivy na následující složky a charakteristiky životního prostředí:

- Vlivy na horninové prostředí, přírodní zdroje, terénní morfologii a půdy
- Vlivy na vodní režim
- Vlivy na biologickou rozmanitost – faunu a flóru
- Vlivy na ochranu přírody
- Vlivy na krajinný ráz, využití krajiny, sídelní strukturu a urbanismus
- Vlivy na klima a znečištění ovzduší
- Vlivy na fyzikální faktory životního prostředí (akustickou situaci a vibrace)
- Vlivy na kulturní a historické hodnoty, památkovou ochranu města

Vyhodnocení vlivů na životní prostředí dle § 10i zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, bylo provedeno ve fázi návrhu územního plánu a je provedeno v podrobnosti územně-plánovací dokumentace. V navazujících stupních projektových dokumentací konkrétních záměrů (územní řízení, stavební řízení a další) budou tyto záměry automaticky podléhat dalšímu, detailnímu vyhodnocení.

Tabulka 11 Porovnání stavu s navrhovanou změnou č. 2 ÚP (aktivní varianta) a stavu bez uplatnění navrhované změny č. 2 ÚP (nulová varianta) ve vztahu k jednotlivým složkám ŽP

Složka/charakteristika životního prostředí	**Porovnání stavu se změnou č. 2 ÚP Chomutov (aktivní varianta) a stavu bez navrhované změny č. 2 ÚP Chomutov (nulová varianta)**
Vlivy na horninové prostředí, přírodní zdroje, terénní morfologii a půdy	Plocha 10-Z6 a 12-Z1 se nachází na okraji území výhradního ložiska Droužkovice – východ (3079301, surovina hnědé uhlí, dosud netěženo). Změnou č. 2 ÚP bude v ploše 13-P1 a 13-Z3 přímo dotčeno výhradní ložisko Droužkovice – východ (3079301, surovina hnědé uhlí, dosud netěženo), a to konkrétně úpravou kolejiště v oblasti stávajícího nádraží a rušením částí drážního tělesa. Změna však nezasahuje mimo zastavěné území a ložisko bylo dotčeno již v platném ÚP. Na ploše 10-Z6 dojde dle KN k záboru druhu pozemku TTP; prakticky ale nedojde k novému záboru, protože původní rozsah 10-Z6 byl bilancován vč. izolační zeleně - tedy celý pozemek 4254/1 na území k.ú. Chomutov I. Na ploše 13-P1 (BH) dojde k záboru druhu pozemku zahrada o rozloze 0,3 ha, dle BPEJ V. třída ochrany ZPF. Pozemek se nachází ovšem ve zcela zastavěném území. Pozemky ZPF budou dotčeny také v případě plochy 2-Z1 (jedná se o druh pozemku TTP o rozloze 0,6 ha), dále v případě plochy 3-Z3 (jedná se o druh pozemku zahrada o rozloze 0,15 ha) a také v případě plochy 18-Z9 (druh pozemku zahrada o rozloze 0,16 ha). Ve všech případech se jedná dle BPEJ o V. třídu ochrany ZPF. **Nepředpokládá se významně negativní vliv změny č. 2 ÚP (aktivní varianta) na přírodní zdroje oproti stavu dle platného ÚP Chomutova (nulová varianta).**

	Uplatněním předmětné změny č. 2 ÚP se stejně jako ve stavu platného ÚP Chomutova nepředpokládá významný negativní vliv na terénní morfologii území. **Při respektování navržených opatření, která jsou uvedena v kapitole A.8, se nepředpokládá významný negativní vliv předmětné změny na geodynamické jevy v území.** **Změna č. 2 ÚP (aktivní varianta) bude oproti stavu dle platného ÚP Chomutova (nulová varianta) představovat zanedbatelný negativní vliv na zemědělský půdní fond. Zamýšlené zábory ZPF lze v daném případě akceptovat.** **Změna č. 2 ÚP nebude oproti stavu dle platného ÚP Chomutova představovat odlišný vliv na PUPFL, resp. žádný vliv.**
Vlivy na vodní režim	Uplatněním změny č. 2 ÚP dojde u některých ploch v důsledku nárůstu zpevněné plochy k ovlivnění podmínek retence dešťových vod, které jsou nyní na pozemku TTP přirozeně zasakovány. Stávající ÚP města Chomutov však vymezuje některé pozemky jako plochy pro individuální bydlení, tzn. že k nárůstu zpevněných ploch by došlo v obou případech. Ve fázi realizace konkrétních projektů nelze zaručit nezasažení hladiny podzemní vody. Na rozhraní zastavitelných ploch 2-Z1 a 3-Z3 protéká vodní tok Chomutovka. Tyto plochy určené v širším územním kontextu k realizaci nové ŽST Chomutov přicházejí do kontaktu se stanoveným záplavovým územím toku Chomutovka (správce vodního toku Povodí Ohře, s.p.); přičemž záplavové území pro Q5 je vymezeno podél koryta vodního toku. Aktivní zóna záplavového území zde vymezena není. Záplavové území sice zasahuje do upřesněného koridoru "optimalizace železniční tratě", ale trať je zde vedena po mostních objektech a je nutné při rekonstrukci trati s tímto omezením počítat. Železniční trať nelze z území vymístit. Výstavba v zastavitelných plochách a změny staveb v záplavovém území jsou podmíněny splněním podmínek vodoprávního úřadu a vybudováním případných protipovodňových opatření před vlastní výstavbou konkrétního záměru. **S ohledem na předmětnou změnu bude v navazujícím stupni projektových příprav nutné provést detailní zhodnocení vlivu předmětného záměrů (především pak úpravy nádraží a zásah do stávajícího tělesa dráhy) na podzemní vody, a to s ohledem na minimalizaci negativního ovlivnění podzemních vod v dotčeném území. Konkrétně bude třeba v dalších fázích projektové přípravy na základě podrobného**

	hydrogeologického či geologického průzkumu vyhodnotit stav podzemní vody v zájmovém území vč. možného znečištění, režimu proudění vod, vyhodnotit dosah drenážního účinku stavby a navrhnout účinná opatření k zabránění pronikání podzemní vody do stavebních konstrukcí. **V souvislosti s uplatněním předmětné změny č. 2 ÚP (aktivní varianta) nebude docházet oproti stavu platného ÚP Chomutova (nulová varianta) k významnějšímu rozdílnému vlivu na retenci vody, případně na záplavová území.**
Vlivy na flóru a faunu	Zastavěním nově vymezených ploch v rámci změny č. 2 ÚP 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 TTP má charakter souvislé zelené plochy s porostem vzrostlých dřevin. Pozornost by měla být věnována přítomným zachovaným alejím v ulici Nádražní a v bývalé ulici V Alejích; především z důvodu možného hnízdění některých druhů ptáků. S ohledem na bezobratlé živočichy a xerotermní druhy rostlin mohou být potenciálně zajímavé případné opuštěné ruderalizované plochy železniční dopravy a další postindustriální plochy v raných fázích sukcese. Rušené části drážního tělesa jsou lemovány vzrostlým porostem dřevin. Kácení dřevin je v případě využití většiny ploch očekáváno. **V souvislosti s uplatněním předmětné změny č. 2 ÚP (aktivní varianta) se stejně jako v případě platného ÚP Chomutova (nulová varianta) nepředpokládá významně nepříznivé dotčení stávající flóry a fauny zájmového území. Doporučuje se v souvislosti s realizací konkrétních dílčích záměrů provést přírodovědný průzkum se zaměřením na výskyt zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů.** **V porovnání aktivní a nulové varianty, lze očekávat u aktivní varianty vyšší vliv na flóru a faunu ve vztahu k úbytku ploch zeleně, resp. nezastavitelných ploch. Tento negativní vliv bude vhodné kompenzovat sadovými úpravami, resp. návrhem ozelenění na plochách, kde dochází změnou územního plánu k úpravě využití.**

Vlivy na ochranu přírody	Při využití v rámci změny č. 2 ÚP navržených ploch se nepočítá s žádnými negativními vlivy na zvláště chráněná území, památné stromy, lokality/oblasti soustavy Natura 2000 apod. Pouze bude třeba respektovat vodní tok Chomutovky, který protéká na rozhraní zastavitelných ploch 2-Z1 a 3-Z3, jakožto VKP ze zákona a dodržet stanovené ochranné podmínky. **V souvislosti s přijetím předmětné změny č. 2 ÚP nelze stejně jako ve stavu platného ÚP Chomutova předpokládat negativní vliv na zvláště chráněná území, přírodní parky, VKP, památné stromy, lokality soustavy NATURA 2000, prvky ÚSES či městský systém zeleně.**
Vlivy na krajinný ráz, využití krajiny, sídelní strukturu a urbanismus	Negativní ovlivnění krajinného rázu se využitím v rámci změny č. 2 ÚP nově vymezených ploch nepřepokládá. Plochy nejsou pohledově významně exponovány. Zrušení a posun nádraží v případě plochy 13-P1 a dalších změnou č. 2 ÚP vymezených zastavitelných ploch v její blízkosti bude mít lokální dopad na zlepšení dopravních vazeb, bezpečnosti a napojení na městskou infrastrukturu. Změnou č. 2 ÚP navrhované přestavbové území vzhledem ke zrušení části drážního tělesa představuje možnost výstavby bydlení v dostupné vzdálenosti k centru a přímou vazbou na veřejnou dopravní infrastrukturu (vlak, autobusové nádraží), což může celoměstské vazby a sídelní strukturu spíše posílit a zlepšit. **V souvislosti s uplatněním předmětné změny č. 2 ÚP (aktivní varianta) se neočekávají negativní vlivy na krajinný ráz.** **Jak ve variantě se změnou č. 2 ÚP (aktivní varianta), tak ve variantě platného ÚP (nulová varianta) se neočekává významnější vliv na sídelní strukturu území.** **V obou variantách je možné očekávat pozitivní dopad (zkvalitnění dopravního systému) na urbanistické hledisko, resp. i využití krajiny/městského prostředí. Tento vliv bude mírně vyšší u aktivní varianty, tj. v souvislosti s uplatněním předmětné změny č. 2 ÚP, která umožní realizaci nového vlakového nádraží blíže centru města Chomutov.**
Vlivy na klima a znečištění ovzduší	Rozvoj změnou č. 2 ÚP navržených lokalit je podmíněn vypracováním dopravní studie (objem generované dopravy a rozpad na okolní komunikační síti) a rozptylové studie. Záměry bude možné realizovat po doložení splnění imisních limitů dle platné legislativy. Uplatnění změny č. 2 ÚP umožní v rámci renovace železničního koridoru včetně kompletní přestavby a přesunu (resp. komplexní modernizace) ŽST Chomutov přechod na

	jednotnou trakční napájecí soustavu 25kV a tím zefektivní železniční dopravu a minimalizuje uhlíkovou stopu. **Uplatněním předmětné změny č. 2 ÚP se stejně jako ve stavu platného ÚP Chomutova nepředpokládají významnější negativní vlivy na klima.** **Přijetím posuzované změny č. 2 ÚP (aktivní varianta) budou převažovat spíše pozitivní vlivy na kvalitu ovzduší oproti stavu platného ÚP Chomutova (nulová varianta).**
Vlivy na fyzikální faktory životního prostředí (akustickou situaci a vibrace)	Využití v rámci změny č. 2 ÚP nově navržených ploch může být spojeno s vlivy na akustickou situaci a zdraví obyvatel. Rozvoj nových lokalit je ovšem podmíněn vypracováním dopravní studie (objem generované dopravy a rozpad na okolní komunikační síti) a akustické studie. Záměry bude možné realizovat po doložení splnění hygienických limitů dle platné legislativy. Uplatněním změny č. 2 ÚP dojde k celé řadě pozitivních vlivů z hlediska akustické situace a vlivů na obyvatelstvo. Změnou č. 2 ÚP je v ploše 13-P1 vymezena plocha pro bydlení hromadné (blíže k ul. Spořická) a ploch komerčního vybavení OK.M v části přiléhající k ul. Nádražní: tímto rozložením dojde k zónování ploch tak, aby komerční vybavenost byla do budoucna blíže k rušnější ul. Nádražní (a blíže koridoru železnice) a tvořila mj. hlukovou clonu pro objekty bydlení. Změna č. 2 ÚP v podobě zastavitelných ploch DZ a v ploše 13-P2 potřebné pro realizaci drážního záměru dále přispěje díky zvýšení efektivity provozu nového nádraží (i přes jeho redukci plochy) a díky provedení technologických změn a celkové optimalizaci a modernizaci železničního koridoru ke zlepšení akustické situace u nejbližší chráněné zástavby podél trati – tj. především v ulicích Topolová, V Loužích, V Alejích, Nádražní, Bezručova a Alešova. **Lze odhadovat, že celková akustická situace se v případě uplatnění posuzované změny č. 2 ÚP (aktivní varianta) se oproti platnému ÚP Chomutova (nulová varianta) zlepší v důsledku plánovaných drážních změn.**
Vlivy na kulturní a historické hodnoty, památkovou ochranu města	**Nelze očekávat, že by v souvislosti s uplatněním předmětné změny ÚP docházelo k citelnějšímu ovlivnění historických či kulturních hodnot.** **Uplatněním posuzované změny ÚP nedojde k významnějšímu ovlivnění či narušení památkové ochrany města.**

Po srovnání nulové a aktivní varianty změny č. 2 ÚP a po vyhodnocení vlivů územního plánu na životní prostředí a zdraví obyvatelstva, které bylo podrobně rovněž obsahem předchozích kapitol, lze s návrhem změny č. 2 územního plánu souhlasit.

Srozumitelný popis použitých metod vyhodnocení včetně jejich omezení

Podkladem pro vyhodnocení vlivů změny č. 2 územního plánu Chomutov na životní prostředí byly:

- Návrh zadání změny č. 2 územního plánu Chomutov (Ing. arch. Ivan Kaplan – AGORA STUDIO, březen 2021)
- Změna č. 2 územního plánu Chomutov, Odůvodnění (Ing. arch. Ivan Kaplan – AGORA STUDIO, březen 2021)
- Územní plán Chomutov, úplné znění po vydání změny č. 1 (Ing. arch. Ivan Kaplan – AGORA STUDIO, leden 2021)
- Územně analytické podklady Ústeckého kraje (4. úplná aktualizace 2017)
- Územně analytické podklady ORP Chomutov (5. úplná aktualizace 2020)
- Informační webové zdroje (viz Literatura)
- Legislativní předpisy (viz Literatura)
- Stanoviska/vyjádření
- Terénní průzkum

Použité metody prognózování

Ovzduší a klima

Současnou kvalitu ovzduší byla vyhodnocena na základě pětiletých průměrů koncentrací znečišťujících látek (od roku 2015 do roku 2019) publikovaných ČHMÚ pro potřeby zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů. Tato data jsou uváděna pro čtverce 1×1 km.

Hodnoty byly srovnány s imisními limity pro jednotlivé znečišťující látky stanovené Přílohou č. 1 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů.

Dále bylo přihlédnuto k datům ze stanice AIM Chomutov, kde je kontinuálně sledována znečišťující látka PM_{10}.

Možný vliv na ovzduší byl odvozen od dílčích aktivit, které mohou vést ke snížení, případně ke zvýšení současné míry znečištění ovzduší.

Hluk

Při vyhodnocení hlukové zátěže bylo přihlédnuto k provedenému hlukovému posouzení stávajícího železničního koridoru tratě č. 130 včetně stávajícího nádraží Chomutov dopravním technologem firmy SUDOP EU a.s. Toto hlukové posouzení bylo provedeno pro účely zpracování studie vlivu stavby „Rekonstrukce ŽST Chomutov“ na životní prostředí (podklad pro Změnu ÚP, SUDOP Praha a.s., 10/2019). Hlukové posouzení bylo zpracováno s využitím výpočetního programu CadnaA® verze 2019 firmy DataKustik GmbH. Pro výpočet hluku od železniční dopravy byla použita norma Schall 03. Výsledkem byly vypočtené ekvivalentní hladiny hluku – charakteristické ekvivalentní hladiny hluku ve vzdálenosti 25 m od trati.

Možný vliv na akustickou situaci byl odvozen od dílčích aktivit v rámci navrhované změny ÚP, které mohou vést ke snížení, případně ke zvýšení současné míry hlukové zátěže.

Půda, horninové prostředí a přírodní zdroje

Informace byly čerpány z dostupných informačních zdrojů a literatury a dále z geologických a hydrogeologických map dostupných pro dané území.

Byl vyhodnocen také zábor ZPF i PUPFL.

ÚSES, VKP, ZCHÚ a systém NATURA 2000/ hmotný majetek, kulturní památky a archeologické lokality

Informace byly čerpány z dostupných informačních zdrojů a literatury.

ÚSES byl vymezen a konkretizován v souladu se ZÚR Ústeckého kraje a původní koncepcí ÚSES převzatou a respektovanou stávajícím platným ÚP Chomutov.

Na základě stanoviska Krajského úřadu Ústeckého kraje, odboru životního prostředí a zemědělství, vydaného dle § 45i zákona o ochraně přírody a krajiny ze dne 16. 1. 2020, spisová značka KUUK/006708/2020/N-3075, č. j. KUUK/008766/2020/ZPZ, byl VYLOUČEN možný významný vliv na příznivý stav předmětů ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí v územní působnosti Krajského úřadu Ústeckého kraje (ve spojitosti se záměrem „Rekonstrukce ŽST Chomutov“).

Povrchové a podzemní vody

Informace byly čerpány z dostupných informačních zdrojů a literatury a dále z vodohospodářských map. Pozornost byla zaměřena především na kvalitu povrchových a podzemních vod a jejich možné ovlivnění navrženou změnou č. 2 územního plánu Chomutov.

Fauna a flóra

Bez konkrétní metody prognózování.

Bylo přihlédnuto k podmínkám stanoveným v rámci schvalování platného ÚP Chomutov; viz textová část odůvodnění ÚP Chomutov, kapitola 3.e.3. Odůvodnění koncepce krajiny a přírodních hodnot.

Krajina a krajinný ráz

Při hodnocení byly použity Územně analytické podklady Ústeckého kraje a ORP Chomutov a kritéria ochrany krajinného rázu dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

Vlivy na změnu klimatu a biologickou rozmanitost

Při hodnocení bylo postupováno v souladu s Metodickým sdělením MŽP, odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence (č.j. MZP/2017/710/1985 ze dne 20. 10. 2017).

8. POPIS NAVRHOVANÝCH OPATŘENÍ PRO PŘEDCHÁZENÍ, SNÍŽENÍ NEBO KOMPENZACI VŠECH ZJIŠTĚNÝCH NEBO PŘEDPOKLÁDANÝCH ZÁVAŽNÝCH ZÁPORNÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

V rámci jednotlivých rozvojových/zastavitelných ploch je Změnou č. 2 ÚP stanoveno přípustné, podmíněně přípustné a nepřípustné využití těchto ploch. U konkrétních ploch, které by mohly ovlivnit některou ze

složek životního prostředí či zdraví obyvatel jsou předkládaným vyhodnocením navržena opatření pro využití těchto ploch, která mohou případné vlivy eliminovat či zmírnit.

Níže jsou přehledně uvedena opatření charakteru projektového, která vyplynula ze zhodnocení dílčích rozvojových/zastavitelných ploch v kapitole 6. Nejsou zde uvedena opatření, která vyplývají z požadavků platné legislativy, neboť jejich plnění je závazné a tudíž automatické. Přehled níže nezahrnuje ani opatření, která jsou zakotvena v návrhu změny územního plánu. S jejich plněním se rovněž automaticky počítá.

Opatření koncepčního a prostorového charakteru nejsou s ohledem na jednotlivé rozvojové/zastavitelné plochy změny č. 2 ÚP navrhovány, resp. na základě předkládaného vyhodnocení nevyvstala potřeba opatření tohoto charakteru navrhovat.

Je nutné vycházet ze skutečnosti, že navrhovaná opatření odpovídají úrovni územně-plánovací dokumentace, tudíž nejsou uváděna podrobná opatření k realizaci jednotlivých projektů v daných plochách; ty budou předmětem řešení navazujících projektových dokumentací, resp. předmětem posouzení EIA u těch záměrů, které svou kapacitou tomuto posouzení budou podléhat.

Ochrana vod

- Zastavitelná plocha 10-Z6 a 12-Z1: zajistit v důsledku předpokládaného nárůstu zpevněných ploch vhodné podmínky k zasakování dešťových vod přímo na pozemcích dané plochy či zajistit funkční systémy hospodaření s dešťovou vodou - možné retence vod, opětovné využití k závlahám apod.
- Přestavbová plocha 13-P1 a 13-P2: při jakékoliv navazující fázi přípravy realizace projektu věnovat v důsledku dlouhodobého využití lokalit pro železniční dopravu zvýšenou pozornost možné kontaminaci podzemních vod pod kolejovým ložem; případně posléze navrhnout smysluplný postup při nakládání se znečištěnou vodou (odčerpání, sanační práce).
- Zastavitelné plochy 2-Z1, 3-Z3, 13-Z3, 13-Z4, 18-Z9: zajistit v důsledku předpokládaného nárůstu zpevněných ploch vhodné podmínky k zasakování dešťových vod přímo na pozemcích dané plochy či zajistit funkční systémy hospodaření s dešťovou vodou - možné retence vod, opětovné využití k závlahám apod.
- Rozhraní zastavitelných ploch 2-Z1 a 3-Z3: jelikož tyto plochy přicházejí do kontaktu se stanoveným záplavovým územím toku Chomutovka pro Q5 (správce vodního toku Povodí Ohře, s.p.); aktivní zóna záplavového území zde vymezena není; bude třeba plně respektovat podmínky stanovené vodoprávním úřadem v navazujících stupních přípravy projektu optimalizace koridoru železniční tratě.
- *Pozn.: V samotném platném ÚP města Chomutov jsou stanoveny obecné požadavky k zacházení se srážkovými vodami; přičemž pro nově vzniklá zastavěná území je nutné požadovat určitou hodnotu maximálního odtokového množství z jednotky plochy, ať už se jedná o napojení do stávající jednotné kanalizace nebo do otevřeného systému odvodňovacích zařízení. Akceptovatelné množství je stanoveno na 5-10 l/s/ha. Za účelem dodržení limitu je potřeba provádět vhodná opatření přímo na nových pozemcích (zasakování, poldry atd.).*

Ochrana půdy

- Zastavitelná plocha 10-Z6: na pozemku č. 4254/1 k.ú. Chomutov I. dodržet minimální plánovaný zábor I. třídy ochrany ZPF (14 m^2).
- Přestavbová plocha 13-P1: zábor druhu pozemku zahrada na ploše BH (rozloha 0,3 ha, BPEJ V. třída ochrany ZPF) provést v souladu s platnou legislativou, především s ohledem na skrývku ornice a její hloubku.
- Přestavbová plocha 13-P1, 13-P2 a zastavitelné plochy 2-Z1, 3-Z3, 13-Z3, 13-Z4, 18-Z9: v případě zjištění kontaminace kolejového lože při jakékoliv navazující fázi přípravy realizace projektu

(v důsledku dlouhodobého využití lokalit pro železniční dopravu), navrhnout smysluplný postup při nakládání s kontaminovanou zeminou (vzorkování, třídění, odvoz, popř. sanace na místě).

Ochrana přírody a krajiny, krajinného rázu

- Je nezbytné respektovat stávající systém ÚSES na území města Chomutov při umisťování záměrů do zastavitelných a přestavbových ploch řešených změnou č. 2 ÚP.
- Na rozhraní zastavitelných ploch 2-Z1 a 3-Z3 je třeba při jakékoliv činnosti respektovat vodní tok Chomutovky, který zde protéká pod železničním mostem, jakožto VKP ze zákona a dodržet stanovené ochranné podmínky.
- V navazujícím stupni projektových příprav prověřit, zda se na území plánovaných záměrů nevyskytují zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů; a to konkrétně:
  - v případě zastavitelné plochy 10-Z6 na pozemku vedeném dle KN jako TTP, který má charakter souvislé zelené plochy s porostem vzrostlých dřevin;
  - v případě zastavitelné plochy 12-Z1 určené pro přesun uhelných skladů na pozemku vedeném dle KN jako ostatní plochy, který má charakter zelené plochy s porostem vzrostlých dřevin;
  - v případě zastavitelných ploch 2-Z1, 3-Z3 a 18-Z9 vedených dle KN jako zahrady a TTP.
- Pro účely kácení dřevin, především v plochách 10-Z6, 12-Z1, 13-Z3 a 13-Z4, zajistit kompletní inventarizaci dřevin v rámci dendrologického průzkumu, vyčíslit hodnotu mimolesní zeleně navržené ke kácení a v dostatečném rozsahu navrhnout náhradní výsadbu a vhodné vegetační úpravy.
- Při rozvoji v přestavbové ploše 13-P1 věnovat zvýšenou pozornost přítomným zachovaným alejím v ulici Nádražní a v bývalé ulici V Alejích; jak z důvodu ochrany stávající zeleně v průběhu fáze výstavby, tak z důvodu možného hnízdění některých zvláště chráněných druhů ptáků.
- Na plochách 13-P1, 13-P2, 13-Z3 a 13-Z4 zajistit v dostatečném předstihu před jakoukoliv stavební činností provedení přírodovědného průzkumu s důrazem na možný výskyt zvláště chráněných druhů rostlin či živočichů; s ohledem na přítomné opuštěné ruderalizované plochy železniční dopravy a další postindustriální plochy v raných fázích sukcese je předpoklad výskytu pestřejšího rozsahu bezobratlých živočichů, případně xerotermních druhů rostlin.

Ochrana zdraví obyvatel

- Využití jednotlivých zastavitelných ploch řešených předkládanou změnou č. 2 ÚP může být spojeno s nepříznivými vlivy na znečištění ovzduší/na akustickou situaci a zdraví obyvatel. Rozvoj zastavitelných ploch 12-Z1 a 10-Z6 je podmíněn vypracováním dopravní studie (objem generované dopravy a rozpad na okolní komunikační síti) a navazujících studií z hlediska možného vlivu na akustickou situaci a znečištění ovzduší. Záměry v daných plochách bude možné realizovat po doložení splnění imisních limitů dle platné legislativy.

- Zastavitelná plocha 12-Z1: V souvislosti s přesunem uhelných skladů je navrženo zrušení ploch pro bydlení individuální BI.1 v ploše 12-Z1; navrhovaná plocha VP.1 je oddělena od areálu nemocnice pásem izolační zeleně v dostatečné šíři cca 40 m. Je navrženo, aby pás izolační zeleně v navrhované šířce 40 m byl respektován a nebyl v žádném případě zužován.

- Při jakékoliv navazující stavební činnosti vhodnými opatřeními zamezovat nadměrné prašnosti; např. dle doporučení v Metodickém pokynu ke stanovování podmínek k omezení emisí ze stavebních strojů a z dalších stavebních činností (MŽP ČR, září 2019).

Památková ochrana, archeologie

- Všechny zastavitelné a přestavbové plochy v rámci změny č. 2 ÚP: v případě jakékoliv navazující stavební činnosti, resp. činnosti zasahující do terénu, je nutné postupovat v souladu se zákonem č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů., a v případě potřeby strpět záchranný archeologický průzkum v předstihu před zahájením stavební činnosti. Zásah do evidovaných kulturních hodnot na území města Chomutov se v souvislosti s posuzovanou změnou č. 2 ÚP ovšem nepředpokládá.

9. ZHODNOCENÍ ZPŮSOBU ZAPRACOVÁNÍ VNITROSTÁTNÍCH CÍLŮ OCHRANY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ DO ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE A JEJICH ZOHLEDNĚNÍ PŘI VÝBĚRU VARIANT ŘEŠENÍ

Výběr cílů ochrany životního prostředí z konkrétních koncepčních dokumentů přijatých na vnitrostátní úrovni a zároveň reflektovaných předkládanou změnou ÚP je obsahem kapitoly 2 tohoto vyhodnocení.

Zhodnocení způsobu zapracování vnitrostátních cílů ochrany životního prostředí do předkládané změny ÚP je vzhledem k možnému obsahovému překryvu cílů ochrany životního prostředí provedeno v této kapitole formou stručného přehledu průřezových témat životního prostředí s několika jmenovanými prioritami. Ke každému tématu životního prostředí následuje krátký komentář, jak bylo dané téma a jeho priority zohledněny v předkládané změně ÚP.

Varianty řešení nejsou v případě hodnocené změny č. 2 ÚP uvažovány; zohlednění výběru variant realizace změn ÚP je tedy v tomto ohledu irrelevantní.

Cíle v oblasti ochrany přírody a krajiny

- *Zachování a podpora biodiverzity v městském prostředí*
- *Respektování chráněných oblastí a částí přírody*
- *Ochrana krajinného rázu*
- *Rozvoj urbanismu ve městech v souladu s principy trvale udržitelného rozvoje*
- *Podpora ekologické stability krajiny, respektování ÚSES*
- *Ochrana volné krajiny, omezení její fragmentace a zajištění dostatečné prostupnosti krajiny pro volně žijící živočichy*

Důvodem předkládané změny č. 2 ÚP je především plánovaná přestavba ŽST Chomutov, tj. návrh nového nádraží umístěného v řešeném území v ulici Lipská. Součástí Plánu udržitelné mobility města Chomutova je výzva k zahájení diskuse týkající se přestavby a modernizace přestupního uzlu/terminálu železniční stanice Chomutov v prostoru ulice Lipská, včetně přemístění autobusového nádraží do multimodálního komplexu (s přímou dostupností do 15 minut běžné chůze z centra města). Pro město Chomutov znamená takový terminál potenciál zlepšení dostupnosti veřejné dopravy a naplnění strategie udržitelné mobility, pro řešené území je vytvoření terminálu potenciálem pro celkovou transformaci a zlepšení využití území.

Je zřejmé, že potenciál území je souhrnem jeho hlavních možností zaznamenaný na základě analýzy stávajícího i historického stavu řešeného a souvisejícího území města. V případě Změny č. 2 ÚP je spatřován potenciál hlavně v oblasti veřejných zájmů – zájmů rozvoje v oblasti udržitelné veřejné dopravy, veřejných prostranství a veřejné sídelní zeleně.

Změna č. 2 ÚP nevyžaduje variantní řešení. Žádný ze záměrů navržený změnou č. 2 nemá přímý územní průmět s chráněným územím. K dotčení lokalit NATURA 2000 předkládanou změnou ÚP nedojde. K negativnímu ovlivnění ÚSES změnou územního plánu nebude docházet; všechny lokální skladebné části ÚSES jsou v ÚP Chomutova uvedeny jako funkční, tj. v cílovém stavu. Územní plán přebírá ÚSES z nadřazené územně-plánovací dokumentace (ZÚR Ústeckého kraje) a původní koncepce ÚSES platného ÚP Chomutov.

Přesun a stavba nového nádraží včetně stavby nové trati a zapuštění trati směr Vejprty povede ke zvýšení přepravní rychlosti a bezpečnosti (jak cestujících, tak dopravní bezpečnosti vzhledem ke zrušení úrovňových přejezdů). Zrušení rezervy R01 (původní plánované vedení přeložky trati na Vejprty) přispěje ke snížení fragmentace krajiny (ke které by došlo, pokud by se realizovala přeložka).

Návrh změny č. 2 přináší potenciál rovněž v oblasti propojení zelených os podél řeky Chomutovky, kde se severozápadním směrem od města proti proudu řeky táhne Bezručovo údolí, které hraje důležitou úlohu jako rekreační zelená osa. Městská struktura pak pod silničním a železničním koridorem obepíná řeku pevně v regulovaném korytu směrem do Údlické kotliny. Změna v přístupu k dopravě (např. v Palackého ulici) vytváří potenciál pro zvýšení podílu udržitelné dopravy, zeleně i zlepšení přístupnosti řeky ve městě. V prostoru železničních tratí lze nalézt potenciál pro vytvoření nové větve zelených os sídelní zeleně a zlepšení prostupnosti z města do krajiny stejně tak, jak je to v trase původní dráhy ve Škroupově ulici.

<u>Cíle v oblasti ochrany vod</u>

- Zlepšování kvality povrchových i podzemních vod a jejich ochrana
- Nakládání se srážkovou vodou, retence vody v krajině, zpomalení odtoku

Optimalizace železničního koridoru umožnuje také revizi ostatních složek v řešeném území, především prověření možností realizovat vhodný typ a změnu ve struktuře zástavby, prověření ostatních složek dopravní infrastruktury včetně udržitelných forem mobility (městská hromadná doprava, pěší a cyklistická doprava) a prověření možností rozvoje veřejných prostranství v oblasti bezbariérového zrovnoprávnění a zelenomodré infrastruktury (síť prvků budovaných v harmonii s přírodou nejčastěji ve městech pro řešení urbanistických a klimatických problémů např. zadržování vody, zlepšení mikroklimatu a omezení přehřívání, zvýšení biodiverzity, omezení znečištění ovzduší, zmírnění rizik přívalových povodní apod. - efektem více zeleně a vodních prvků je také pozitivní vliv na duševní a fyzický stav člověka).

<u>Cíle v oblasti ochrany půd a horninového prostředí</u>

- *Ochrana ZPF*
- *Ochrana přírodních zdrojů (neobnovitelných)*

Z hlediska ochrany přírodních hodnot jsou z pohledu ZÚR Ústeckého kraje sledované hodnoty ZCHÚ, lokality NATURA 2000, vodohospodářsky významné oblasti a ložiska nerostného bohatství a oblasti s kvalitní zemědělskou půdou. V tomto smyslu je rámci změny č. 2 ÚP dotčeno pouze výhradní ložisko Droužkovice – východ (3079301, surovina hnědé uhlí, dosud netěženo) úpravou kolejiště v oblasti stávajícího nádraží, změna však nezasahuje mimo zastavěné území a ložisko bylo "dotčeno" již v platném plánu. Nové nádraží bude realizováno mimo toto ložisko. Do ostatních jmenovaných hodnot změna nezasahuje.

<u>Cíle v oblasti ochrany ovzduší, ochrany před hlukem a dalšími fyzikálními faktory prostředí</u>

- *Snižování emisní zátěže do ovzduší*
- *Snižování hlukové zátěže ve městech*
- *Ochrana klimatu a adaptace na změny klimatu*

Dle pětiletých klouzavých průměrů za roky 2015-2019 nedochází ve správním území města Chomutov k překračování imisních limitů u reprezentativních škodlivin (především PM_{10}, $PM_{2,5}$, benzen, benzo(a)pyren).

Změna územního plánu nenavrhuje žádné nové významné aktivity ani rozvojové plochy, které by mohly přispět ke zhoršení stávajícího znečištění ovzduší a mohly vést k negativním dopadům na klimatickou změnu. Naopak, zlepšení dostupnosti veřejné dopravy na úkor osobní automobilové dopravy přispěje ke snížení negativních vlivů na klimatickou změnu. Trať je v současném stavu dvoukolejná v celém úseku a elektrizovaná stejnosměrnou trakční soustavou 3 kV. Přechod na jednotnou trakční napájecí soustavu 25 kV v souvislosti s optimalizací železničního koridoru umožní zefektivnění železniční dopravy a tím přispěje k minimalizaci uhlíkové stopy.

V území řešené změnou jsou významné zdroje hluku – železniční trať č. 124, 130, 137 a komunikace I/13. Změna ÚP má potenciál významně změnit stávající akustickou situaci. V souvislosti se zvýšením efektivity provozu nového nádraží i přes jeho redukci plochy a v důsledku provedení technologických změn a celkové modernizace koridoru (včetně zahloubení stávající trati na Vejprty) lze očekávat významnější zlepšení akustické situace a rovněž snížení nepříznivých účinků vibrací.

Optimalizace železničního koridoru umožnuje také revizi ostatních složek v řešeném území, prověří mimo jiné rozvoj veřejných prostranství v oblasti zelenomodré infrastruktury (síť prvků budovaných v harmonii s přírodou nejčastěji ve městech pro řešení urbanistických a klimatických problémů např. zadržování vody, zlepšení mikroklimatu a omezení přehřívání, zvýšení biodiverzity, omezení znečištění ovzduší, zmírnění rizik přívalových povodní apod.).

<u>Cíle v oblasti zdraví obyvatel a kvalitního prostředí ve městech</u>

- *Tvorba zdravého životního prostředí pro obyvatele měst*
- *Bezpečné prostředí pro obyvatele měst*

Přesun a stavba nového nádraží včetně stavby nové trati a zapuštění trati směr Vejprty povede ke zvýšení přepravní rychlosti a bezpečnosti (jak cestujících, tak dopravní bezpečnosti vzhledem ke zrušení úrovňových přejezdů).

V rámci uplatnění změny č. 2 ÚP dojde v rámci kompletní přestavby ŽST Chomutov k úpravě jednotlivých parametrů železniční trati, a to jak po stavební, tak i technologické stránce. Díky stavebnímu řešení bude zajištěna bezbariérovost v nového osobního nádraží v Chomutově a zvýšena bezpečnost cestujících díky výstavbě nástupištních hran s mimoúrovňovým přístupem. Celkově dojde ke zlepšení využití území.

Z hlediska bezpečnosti dopravy přináší změna ÚP řešení v podobě odstranění hned několika železničních přejezdů – zrušení 2 železničních přejezdů a jednoho přechodu v ul. Černovická a v ul. Kadaňská a jejich nahrazení mimoúrovňovým křížením mostními konstrukcemi; zrušení postradatelné propojovací koleje odb. Chomutov město – seřaďovací nádraží včetně zrušení 3 železničních přejezdů v ul. Nádražní, Rokycanova a za obch. domem Lidl.

10. NÁVRH UKAZATELŮ PRO SLEDOVÁNÍ ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Pro sledování případných změn je standardem navrhovat v rámci posouzení vlivu koncepce na životní prostředí (SEA) tzv. indikátory (ukazatele) životního prostředí. Požadavek na sledování vlivu koncepce je dán § 10h zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, z něhož vyplývá, že její předkladatel je povinen

zajistit sledování a rozbor vlivů schválené koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví. Pokud zjistí, že její provádění má nepředvídané závažné negativní vlivy na životní prostředí nebo veřejné zdraví, je povinen zajistit přijetí opatření k odvrácení nebo zmírnění takových vlivů, informovat o tom příslušný úřad a dotčené správní úřady a současně rozhodnout o změně koncepce. Při posuzování územních plánů se postupuje obdobně. Podle §55 stavebního zákona pořizovatel ÚP předloží zastupitelstvu obce nejpozději do 4 let o vydání ÚP a poté pravidelně nejméně jednou za 4 roky zprávu o uplatňování ÚP. Součástí této zprávy je i vyhodnocení vlivů uplatňování územního plánu na životní prostředí.

Indikátory hodnotící vlivy na životní prostředí by měly být vybírány tak, aby většina potřebných údajů byla k dispozici z dostupných informačních zdrojů, a to v roční periodicitě. Při monitorování stavu životního prostředí je potřeba postupovat především v linii od „zdola“, tj. indikátory navržené v rámci hodnocení lokální koncepce musí korespondovat s indikátory regionální koncepce a ty zase s indikátory státních koncepcí.

Ukazatele, nebo také indikátory životního prostředí nám pomáhají sledovat změny životního prostředí, které v území dotčeném posuzovaným územním plánem probíhají. Jsou účinným nástrojem k hodnocení plnění cílů ochrany životního prostředí hodnoceného územního plánu a ke zjišťování účinnosti přijatých opatření. Díky nim lze velice snadno zjistit možné negativní vlivy na životní prostředí a zdraví obyvatelstva a přijmout opatření pro rychlou nápravu.

Územní plán je posuzován z různých hledisek, předmětem předkládaného hodnocení a dané kapitoly jsou možné vlivy na životní prostředí a s ním spojené indikátory sledování vlivů na životní prostředí. Další hlediska, např. sociální, ekonomická a další, nejsou v předkládaném hodnocení zohledněna.

Pro jednotlivé složky životního prostředí byly v řešeném území navrženy následující hodnotící ukazatele včetně jednotek a zdrojů, odkud mohou být data čerpána:

Obyvatelstvo

- Počet obyvatel (počet obyvatel; ČSÚ/MěÚ/ORP Chomutov)
- Počet trvale bydlících obyvatel v území s překročením imisních limitů (µg/m^{-3}) pro ochranu zdraví lidí a ekosystémů (počet obyvatel; ČHMÚ/KÚ/MěÚ)
- Počet trvale bydlících obyvatel žijících v oblastech s překročenými limity denního i nočního hluku (počet obyvatel; ŘSD/SŽ/KHS/KÚ/MěÚ)

Hluk

- Změny intenzit dopravy na hlavních liniových komunikacích – silnice, železnice (počet vozidel a spojů/24 hod; ŘSD/SŽ)
- Dodržování hygienických limitů dle Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů (hladina akustického tlaku dB(A) v denní/noční době; ŘSD/KHS/KÚ/MěÚ)

Ovzduší a klima

- Celkové emise hlavních sledovaných znečišťujících látek (t/rok; MŽP/ČHMÚ/KÚ)
- Četnost překračování stanovených imisních limitů ve vztahu k ochraně zdraví lidí, ekosystémů a vegetace dle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů (četnost překročení; MŽP/ČHMÚ/KÚ)

Půda, horninové prostředí a přírodní zdroje

- Podíl zastavěných x nezastavěných ploch (ha; KÚ/MěÚ)
- Zábor ZPF – podíl nových záborů oproti stávajícím (ha/rok; KÚ/ČÚZK/MěÚ)

Ochrana povrchových a podzemních vod

- Znečištění vypouštěné do povrchových nebo podzemních vod ve vztahu k limitům dle NV č. 57/2016 Sb. a 401/2015 Sb. (mg/l; BSK_5, $CHSK_{Cr}$, $N\text{-}NH_4$, $N\text{-}NO_3$, P_{Celk}; ČHMÚ/MZe/KÚ/ORP/MěÚ)
- Znečištění povrchových vod ve vztahu k limitům dle NV č. 401/2015 Sb. – konkrétně znečištění ve vodním toku Chomutovka v blízkosti silnice I/13, resp. křižovatky MÚK Lipská x Černovická, a plánované optimalizace železniční tratě vedené v těchto místech po mostním objektu; především ropné látky (mg/l) – funkční systém odvodnění širšího prostoru MÚK ve vztahu k zákonu č. 254/2001 Sb., o vodách a k ČSN 75 6551 Odvádění a čištění odpadních vod s obsahem ropných látek, ČSN EN 858-2 Odlučovače lehkých kapalin (např. oleje a benzinu) a ČSN 75 6261 Dešťové nádrže (mg/l; BSK_5, $CHSK_{Cr}$, $N\text{-}NH_4$, $N\text{-}NO_3$, P_{Celk}; Povodí Ohře, s.p./ ČHMÚ/ VÚV TGM, v.v.i./KÚ/ORP/MěÚ)

Ochrana přírody a krajiny, krajinný ráz

- Koeficient ekologické stability (KES – bezrozměrný index; KÚ/ORP/MěÚ)
- Podíl zastavěné/nezastavěné plochy a podíl ploch zeleně v zastavěném území, realizace prvků izolační zeleně (ha; KÚ/ORP/MěÚ/AOPK)
- Plocha realizovaných funkčních prvků ÚSES (KÚ/ORP/MěÚ/AOPK)
- Počet realizovaných revitalizačních opatření (počet opatření; KÚ/ORP/MěÚ/MZe/AOPK)
- Objem nové výsadby zeleně a podíl využití autochtonních dřevin k náhradním výsadbám po kácení zeleně (ha a počet dřevin; ORP/MěÚ/AOPK)
- Míra zásahu do biotopů zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů v souvislosti s novou zástavbou (ha; KÚ/ORP/MěÚ/AOPK)

11. NÁVRH POŽADAVKŮ NA ROZHODOVÁNÍ VE VYMEZENÝCH PLOCHÁCH A KORIDORECH Z HLEDISKA MINIMALIZACE NEGATIVNÍCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Z hlediska minimalizace případných negativních vlivů na životní prostředí je při umisťování konkrétních záměrů do ploch řešených změnou č. 2 ÚP třeba respektovat následující limity území a splnit následující požadavky:

<u>Zastavitelná plocha 10-Z6</u>

- Respektovat přítomnost výhradního ložiska Droužkovice – východ (3079301, surovina hnědé uhlí, dosud netěženo) na okraji vymezeného území.
- Na pozemku č. 4254/1 k.ú. Chomutov I. dodržet minimální plánovaný zábor I. třídy ochrany ZPF v rozsahu pouhých 14 m^2.
- Zajistit v důsledku předpokládaného nárůstu zpevněných ploch vhodné podmínky k zasakování dešťových vod přímo na pozemcích dané plochy či zajistit funkční systémy hospodaření s dešťovou

vodou (pozn.: dle platného ÚP města Chomutov je pro nově vzniklá zastavěná území požadována hodnota 5-10 l/s/ha maximálního odtokového množství srážkových vod z jednotky plochy).

- Prověřit možný výskyt zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů (pozemek vedený dle KN jako TTP má charakter souvislé zelené plochy s porostem vzrostlých dřevin).
- Zajistit dostatečnou kvalitní náhradní výsadbu dřevin jako kompenzaci nezbytného kácení dřevin, které je očekáváno.
- Rozvoj plochy podmínit vypracováním dopravní studie (objem generované dopravy a rozpad na okolní komunikační síti), v návaznosti dále rozptylové a akustické studie. Záměry realizovat po doložení splnění hygienických a imisních limitů dle platné legislativy.

Zastavitelná plocha 12-Z1

- Respektovat přítomnost výhradního ložiska Droužkovice – východ (3079301, surovina hnědé uhlí, dosud netěženo) na okraji vymezeného území.
- Zajistit v důsledku předpokládaného nárůstu zpevněných ploch vhodné podmínky k zasakování dešťových vod přímo na pozemcích dané plochy či zajistit funkční systémy hospodaření s dešťovou vodou (pozn.: dle platného ÚP města Chomutov je pro nově vzniklá zastavěná území požadována hodnota 5-10 l/s/ha maximálního odtokového množství srážkových vod z jednotky plochy).
- V případě využití plochy pro přesun uhelných skladů provést v předstihu přírodovědný průzkum z důvodu možného výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů (pozemek vedený dle KN jako ostatní plochy má charakter zelené plochy s porostem vzrostlých dřevin).
- Zajistit dostatečnou kvalitní náhradní výsadbu dřevin jako kompenzaci nezbytného kácení dřevin, které je očekáváno.
- Rozvoj plochy podmínit vypracováním dopravní studie (objem generované dopravy a rozpad na okolní komunikační síti), v návaznosti dále rozptylové a akustické studie. Záměry realizovat po doložení splnění hygienických a imisních limitů dle platné legislativy.

Přestavbové plochy 13-P1 a 13-P2

- Využití obou P ploch je podmíněno prověřením nového využití prostřednictvím územních studií:
  - ÚS 15 pro plochu 13-P2, která prověří využití dopravních ploch drah určených k transformaci (propojení Spořická – Nádražní zůstává podmínkou) a rezervu městské zeleně;
  - ÚS 17 pro plochu 13-P1, která prověří transformaci území na plochy hromadného bydlení podél ul. Spořická (s ohledem na přemístění hl. dopravního tahu do ul. Nádražní) a plochy OK.M podél ul. Nádražní.
- Respektovat přítomnost výhradního ložiska Droužkovice – východ (3079301, surovina hnědé uhlí, dosud netěženo) kvůli očekávanému zásahu úpravou kolejiště v oblasti stávajícího nádraží a v nejbližším okolí (změna nezasahuje mimo zastavěné území a ložisko bylo dotčeno již v platném ÚP).
- V případě zjištění kontaminace kolejového lože při jakékoliv navazující fázi přípravy realizace projektu (v důsledku dlouhodobého využití lokalit pro železniční dopravu), navrhnout smysluplný postup při nakládání s kontaminovanou zeminou, resp. kontaminovanou podzemní vodou.
- V dostatečném předstihu před jakoukoliv stavební činností zajistit přírodovědný průzkum s důrazem na možný výskyt zvláště chráněných druhů rostlin či živočichů (opuštěné ruderalizované plochy železniční dopravy v raných fázích sukcese mohou být biotopy bezobratlých živočichů, případně xerotermních druhů rostlin).
- Zajistit dostatečnou kvalitní náhradní výsadbu dřevin jako kompenzaci nezbytného kácení dřevin, které je očekáváno.

- Při rozvoji v ploše 13-P1 věnovat zvýšenou pozornost přítomným zachovaným alejím v ulici Nádražní a v bývalé ulici V Alejích; jak z důvodu ochrany stávající zeleně v průběhu fáze výstavby, tak z důvodu možného hnízdění některých zvláště chráněných druhů ptáků.
- Ve fázi realizace projektů vypracovat podrobný inženýrsko-geologický průzkum a navrhnout stavbu s ohledem na možná zásah do hladiny podzemní vody.
- Rozvoj ploch podmínit vypracováním dopravní studie (objem generované dopravy a rozpad na okolní komunikační síti), v návaznosti dále rozptylové a akustické studie. Záměry realizovat po doložení splnění hygienických a imisních limitů dle platné legislativy.

Zastavitelné plochy 2-Z1, 3-Z3, 13-Z3, 13-Z4, 18-Z9

- Respektovat přítomnost výhradního ložiska Droužkovice – východ (3079301, surovina hnědé uhlí, dosud netěženo) v ploše 13-Z3.
- V případě zjištění kontaminace kolejového lože při jakékoliv navazující fázi přípravy realizace projektu (v důsledku dlouhodobého využití lokalit pro železniční dopravu), navrhnout smysluplný postup při nakládání s kontaminovanou zeminou, resp. kontaminovanou podzemní vodou.
- Respektovat stanovené záplavové území toku Chomutovka pro Q5 (správce vodního toku Povodí Ohře, s.p.) na rozhraní zastavitelných ploch 2-Z1 a 3-Z3.
- V dostatečném předstihu před jakoukoliv stavební činností zajistit přírodovědný průzkum s důrazem na možný výskyt zvláště chráněných druhů rostlin či živočichů (opuštěné ruderalizované plochy železniční dopravy v raných fázích sukcese mohou být biotopy bezobratlých živočichů či xerotermních druhů rostlin; zastavitelné plochy 2-Z1, 3-Z3 a 18-Z9 jsou dle KN vedené jako zahrady a TTP).
- Zajistit dostatečnou kvalitní náhradní výsadbu dřevin jako kompenzaci nezbytného kácení dřevin, které je očekáváno.

12. NETECHNICKÉ SHRNUTÍ VÝŠE UVEDENÝCH ÚDAJŮ

Územně-plánovací dokumentace Chomutova/Rozsah předkládané změny č. 2

V současné době má město Chomutov schválený územní plán pro katastrální území Chomutov I a Chomutov II, pořízený dle zákona č. 183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů a vydaný formou opatření obecné povahy č. 1/2017.

Platný územní plán města Chomutov nabyl účinnosti dne 29. 6. 2017. Územní plán se týká katastrálního území Chomutov I a Chomutov II.

Změnou bylo aktualizováno zastavěné území ke dni 1. 1. 2021, oproti poslední aktualizaci k 5/2020 (ve vydané Změně č. 1) nedošlo k nové výstavbě (s vlivem na vymezení zastavěného území), změnou se pouze upravuje zastavěné území z metodického hlediska.

V rámci předkládané změny č. 2 ÚP Chomutov (dále místy v textu značeno jako Z2) jsou v souvislosti s úpravami železniční stanice Chomutov navrhovány změny v plochách drážní dopravy, které mají vliv i na pozemky a objekty jiných vlastníků a na řešení navržených rezerv ve stávajícím územním plánu: R01 Rezerva koridoru pro přeložku železniční tratě do Vejprt, R07 Rezerva pro koridor městské zeleně nádraží – Spořice, R09 Rezerva pro cyklisty z nádraží západně směr Spořice. Dále je nutné vyhledání a posouzení ploch pro přemístění uhelných skladů, jejichž přemístění je nutnou součástí úprav železničního uzlu.

Vzhledem k přesunu nádraží je v ploše rušeného nádraží vymezena plocha SO.2, čemuž bude odpovídat její využití (objekt bude pronajímán). V rozsahu požadovaných (potřebných) pozemků pro realizaci záměru je též rozšířen koridor pro optimalizaci železniční trati a veřejně prospěšná stavba s možností vyvlastnění WD30.

Navrhované změny lze shrnout do těchto bodů:

1) Prověřit vedení rezerv R04 (Rezerva pro koridor městské zeleně Nádraží – Chomutovka), R05 (Rezerva pro ZP – přednádražní prostor), R06 (Rezerva osy dopravního propojení Spořická – Nádražní), R07 (Rezerva pro koridor městské zeleně nádraží – Spořice) a R09 (Rezerva pro cyklisty z nádraží západně směr Spořice) a jejich případné převedení do návrhu v souvislosti s přesunem železniční stanice Chomutov.

2) Prověřit možnosti využití pozemků p.č. 4071/2 a 4254/1 v k.ú. Chomutov I za účelem přemístění uhelných skladů.

3) Prověřit pozemky p.č. 3895, 3896, 3785/1, 3785/16, 2394,3775/23,3775/6,3784/4 v k.ú. Chomutov I za účelem možnosti využití odlišné od drážní dopravy.

4) Zrušit rezervu R01 Rezerva koridoru pro přeložku železniční tratě do Vejprt.

Požadavek na vyhodnocení návrhu změny č. 2 územního plánu na životní prostředí

Vyhodnocení vlivu změny č. 2 územního plánu Chomutov na životní prostředí je vypracováno na základě stanoviska Krajského úřadu Ústeckého kraje, Odboru životního prostředí a zemědělství (dále jen krajský úřad), příslušného orgánu dle § 22 písm. d) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, (č.j.: KUUK/051669/2020 ze dne 23. 3. 2020) k návrhu na pořízení změny č. 2 územního plánu.

Po prostudování předloženého návrhu zadání rozhodl krajský úřad, že je nutné posoudit předloženou změnu č. 2 ÚP z hlediska vlivů na životní prostředí podle § 10i odst. 2 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů.

Odůvodnění:

Nezbytnost komplexního posouzení vlivů na životní prostředí byla shledána převážně z následujících důvodů:

- Obsah koncepce (návrh na pořízení změny ÚP)

  Dle navrženého charakteru a funkčního využití ploch výroby a skladování je potenciálně možné vymezení ploch pro umístění záměrů, uvedených v bodech přílohy č. 1 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Z pohledu přílohy č. 1 je možné do území umístit záměry uvedené zejména v bodu č. 44 – Celostátní železniční dráhy a v bodu č. 106 – Výstavba skladových komplexů.

  Z pohledu míry stanovení rámce je z návrhu obsahu na pořízení změny územního plánu Chomutov patrné, že plošný rozsah a charakteristika nově vymezovaných ploch nevylučuje vymezení ploch pro umístění záměrů, které mohou způsobit výrazně negativní zásah do životního prostředí, ovlivnění krajinného rázu, ekologické stability území a udržitelného rozvoje území. Zároveň lze předpokládat, že celkový rozsah prověřovaných ploch (vymezení nového zastavěného území) může ovlivnit urbanistickou koncepci a koncepci uspořádání krajiny.

- Charakteristika vlivů koncepce (návrh na pořízení změny ÚP) na životní prostředí a veřejné zdraví a charakteristika dotčeného území

Vlivy na jednotlivé složky životního prostředí a na veřejné zdraví spojené s nově navrhovaným funkčním vymezením lze z hlediska jejich charakteru a doby trvání označit za lokální a trvalé. Změnu svým charakterem, využitím, rozsahem a lokalizací lze z hlediska vlivu na jednotlivé složky životního prostředí a na veřejné zdraví v řešeném území považovat za významnou.

Ve spojení s okolní zástavbou lze očekávat významné kumulativní a synergické vlivy (vlivy na povrchové a podzemní vody, vliv na ZPF). Z hlediska závažnosti a rozsahu lze očekávat významné vlivy přesahující správní území obce Chomutov s rozlohou 29,26 km^2 a počtem 48 720 obyvatel (2019, ČSÚ). Změnou územního plánu nedojde k významnému navýšení hustoty zalidnění, které je v současnosti na úrovni cca 1665 obyvatel na km^2.

Na základě posouzení návrhu změny byly v navrhovaném území shledány významné střety zájmů a problémy v oblasti ochrany životního prostředí a veřejného zdraví. Příslušný úřad shledal charakteristiky vlivů územního plánu na životní prostředí a veřejné zdraví a charakteristiku dotčeného území zejména s ohledem na pravděpodobnost, dobu trvání, četnost a vratnost vlivů, kumulativní a synergickou povahu vlivů, důležitost a zranitelnost oblasti, za významné do té míry, že je nutné tyto vlivy posoudit podle zákona.

- Předpokládaný přínos posouzení koncepce ve vztahu k posouzení jiných koncepcí zpracovávaných na odlišných úrovních v téže oblasti.

  Dílčí změnou územního plánu Chomutov nebudou žádným zásadním způsobem dotčeny ani měněny koncepce krajiny ani koncepce veřejné infrastruktury, plochy ani koridory územních rezerv, veřejně prospěšných staveb či opatření nebo asanací. V této fázi se nestanovují žádné požadavky na zpracování variant. Koncepce rozvoje obce se významně nemění.

Příslušný úřad obdržel stanovisko Krajského úřadu Ústeckého kraje, odboru životního prostředí a zemědělství, vydané dle § 45i zákona o ochraně přírody a krajiny ze dne 16. 1. 2020, spisová značka KUUK/006708/2020/N-3075, č. j. KUUK/008766/2020/ZPZ, ve kterém konstatoval, že lze VYLOUČIT, že záměr „Rekonstrukce ŽST Chomutov“ může mít samostatně či ve spojení s jinými významný vliv na příznivý stav předmětů ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí v územní působnosti Krajského úřadu Ústeckého kraje.

Předkládané vyhodnocení vlivů změny č. 2 územního plánu Chomutov na životní prostředí dle § 10i zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, bylo provedeno ve fázi návrhu změny č. 2 územního plánu, v souladu se zákonem č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (Přílohou č. 1) a zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů a životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů.

Zpracovatel dokumentace SEA postupoval mimo jiné přiměřeně dle Metodického doporučení MŽP pro posuzování vlivů obecných koncepcí na životní prostředí (Věstník MŽP leden 2019 č. j. MZP/2019/130/72 – příloha č. 2) a dle Metodického doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí (Věstník MŽP, únor 2015).

Údaje o současném stavu životního prostředí v řešeném území a jeho možné ovlivnění navrhovanou změnou

Řešené území se nachází v Ústeckém kraji, v ORP Chomutov. Zasahuje do dvou katastrálních území: Chomutov I a Chomutov II.

Na geologickém utváření širšího okolí měla zásadní vliv třetihorní zlomová tektonika, která způsobila silné poklesy. V podhůří vznikla jezerní deprese a v horských částech díky modelaci povrchovou vodou hluboká příčná údolí. Vyskytují se zde pararuly, ortoruly, V údolích jsou diluviální sedimenty převážně hlinité. Údolí

Chomutovky, která protéká městem Chomutov, je tvořeno homogenní, křemencem a živcem bohatou pararulou.

Na rozsáhlé části města Chomutova se nachází ložisko nerostných surovin – výhradní ložisko hnědého uhlí dosud netěžené Droužkovice-východ (3079301). Rovněž se v řešeném území nachází poddolované území Chomutov I-Černovice (1096) a dále se v bezprostřední blízkosti místa přestavby ŽST Chomutov vlevo nachází poddolované území Chomutov I-propad Škroupova (5602). Jedná se o poddolovaná místa těžbou hnědého uhlí z 19. století. Dle ČGS Geofondu nejsou v území evidována žádná sesuvná území.

V souvislosti s předkládanou změnou územního plánu se uvažuje se záborem některých půd chráněných jako ZPF, vedených jako trvalý travní porost a zahrady. Dle katastru nemovitostí jsou dále změnou ÚP dotčené části pozemků vedeny jako zastavěné plochy a nádvoří, vodní plochy a ostatní plochy. Tyto pozemky je v budoucnu požadováno vést jako plochy drážní (DZ). Pozemky vedené jako PUPFL se v řešeném území nenacházejí.

Na pozemcích určených pro přesun nádraží Chomutov východním směrem se nachází vodní tok Chomutovka (hydrologicky povodí Ohře, konkrétně v povodí 3. řádu Chomutovky a jejího přítoku Hačky č.h.p. 1-13-03-115-0-00). Zájmové území nezasahuje do chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV) Krušné hory.

Některé pozemky určené k realizaci nové ŽST Chomutov přichází do kontaktu se stanoveným záplavovým územím toku Chomutovka (správce vodního toku Povodí Ohře, s.p.); přičemž záplavové území pro Q5 je vymezeno podél koryta vodního toku. Aktivní zóna záplavového území zde vymezena není. Záplavové území sice zasahuje do upřesněného koridoru "optimalizace železniční tratě", ale trať je zde vedena po mostních objektech a je nutné při rekonstrukci trati s tímto omezením počítat. Železniční trať nelze z území vymístit. Výstavba v zastavitelných plochách a změny staveb v záplavovém území jsou podmíněny splněním podmínek vodoprávního úřadu a vybudováním případných protipovodňových opatření před vlastní výstavbou konkrétního záměru.

V platném ÚP města Chomutov jsou stanoveny obecné požadavky k zacházení se srážkovými vodami, kdy jasnou preferencí je minimalizace dešťových kanalizací a snaha o maximální přirozený zásak těchto vod.

Územní plán přebírá ÚSES z nadřazené územně-plánovací dokumentace (ZÚR Ústeckého kraje) a původní koncepce ÚSES platného ÚP Chomutov. Na území Chomutova jsou územním plánem upřesněny následující prvky nad/regionálního ÚSES: NRBK 3, RBC 1334, RBC 1337, RBK 573, RBK 011. Všechny lokální skladebné části ÚSES jsou v ÚP Chomutova uvedeny jako funkční, tj. v cílovém stavu.

Do území posuzovaného územního plánu nezasahuje žádné zvláště chráněné území.

Podle registru objektů ÚSOP památných stromů Agentury ochrany přírody a krajiny ČR se v území řešeném změnou ÚP nenachází žádné památné stromy.

V řešeném území se nenachází žádná evropsky významný lokalita ani ptačí oblast. K jejich dotčení předkládanou změnou nedojde.

V území se nachází několik významných krajinných prvků ze zákona – vodní tok a údolí Chomutovky, dále je možné za VKP považovat stromovou alej podél ulice Nádražní a alej podél původní ulice V Alejích. Registrované VKP se v řešeném území nenacházejí.

V zájmovém území nelze vyloučit výskyt zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů chráněných zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů; jejich výskyt je ovšem s ohledem na charakter území méně pravděpodobný.

Přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví jsou dle stavebního zákona ve veřejném zájmu předmětem ochrany v územním plánování. Řešené území díky svému charakteru nedisponuje velkým množstvím hodnot, je možné zde spíše nalézt pozůstatky dřívějšího užívání a celoměstských vazeb. Největší hodnotou řešeného území je jeho poloha ve městě. V řešeném území a jeho okolí byly v rámci studie „Doplňující průzkumy a rozbory pro územní studii ÚS 16 Nové nádraží Chomutov“ (REGION STUDIO, 11/2020) nalezeny jednotlivé hodnoty, které jsou ze studie převzaty a uvedeny v předkládaném vyhodnocení v kapitole 3, podkap. Krajinný ráz/Přírodní park.

Dle Systému evidence kontaminovaných míst (SEKM) MŽP nejsou v blízkosti řešeného území evidovány staré ekologické zátěže. Díky dlouhodobému využití lokality pro železniční dopravu je předpoklad znečištění horninového prostředí a podzemní vody.

Stávající ÚP Chomutova označuje za urbanisticky a architektonicky hodnotné Městskou památkovou zónu Chomutov a stavby zapsané jako kulturní nemovité památky nebo nacházející se na společném pozemku s nemovitými kulturními památkami (popř. stavby v jejich ochranném pásmu). Na území městské památkové zóny nenavrhuje změna č. 2 UP žádné nové rozvojové aktivity.

V případě jakékoliv činnosti zasahující do terénu (nová výstavba, přestavba, budování komunikací, inženýrských sítí apod.) je nutné postupovat v souladu s uvedeným zákonem, tzn. strpět záchranný archeologický průzkum v předstihu před zahájením stavební činnosti.

Z hlediska kvality ovzduší ve městě lze na základě pětiletých průměrů koncentrací znečišťujících látek (od roku 2015 do roku 2019) publikovaných ČHMÚ pro potřeby zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, konstatovat, že v řešeném území jsou splněny všechny imisní limity včetně BaP, ze kterých se vychází při hodnocení kvality ovzduší, s velkou rezervou.

Uplatnění změny č. 2 ÚP umožní v rámci renovace železničního koridoru včetně kompletní přestavby a modernizace (resp. přesunu) ŽST Chomutov přechod na jednotnou trakční napájecí soustavu 25kV a tím zefektivní železniční dopravu a minimalizuje uhlíkovou stopu.

Zdroji hluku v řešeném území jsou především automobilová doprava na dotčené komunikační síti – především silnice I/13 (Černovická), ulice Lipská a dále železniční doprava – železniční trať č. 124, 130, 137 včetně osobního a nákladového nádraží Chomutov. V blízkosti nově plánovaného místa ŽST Chomutov se již ve stávajícím stavu nachází významnější zdroje hluku – křižovatka Lipská x Černovická, okružní křižovatka Lipská-Zborovská-Palackého-Školní-Wolkerova, dále autobusové nádraží při ulici Wolkerova a stanice PHM MOL.

Při hodnocení stávající hlukové zátěže řešeného území bylo přihlédnuto k již provedenému hlukovému posouzení stávajícího železničního koridoru tratě č. 130 včetně stávajícího nádraží Chomutov dopravním technologem firmy SUDOP EU a.s. Toto hlukové posouzení bylo zhotoveno pro účely zpracování studie vlivu stavby „Rekonstrukce ŽST Chomutov“ na životní prostředí (podklad pro Změnu ÚP, SUDOP Praha a.s., 10/2019).

Závěry vyhodnocení

Posun nádraží v rámci předkládané změny č. 2 ÚP bude mít lokální dopad na zlepšení dopravních vazeb, bezpečnosti a napojení na městskou infrastrukturu. Z dopravního hlediska dojde (realizací dopravního propojení Spořická-Nádražní) ke zklidnění v ul. Spořická, kde jsou v rámci přestavby navrhovány plochy pro bydlení hromadné (v části sousedící s ul. Spořická, v části sousedící s ul. Nádražní je navrhováno komerční využití; řešení přestavbové plochy je podmíněno zpracováním územní studie).

Změna č. 2 ÚP v návaznosti na stávající ÚP dořešuje propojení na již realizovaný nadřazený dopravní skelet a distribuci vozidel po městě, navrhovaná změna ÚP odstraňuje konflikty se železnicí, nabízí rezervní plochy pro novou zastávku železnice i jiné využití části nevyužívaných železničních ploch.

Koordinace širších vztahů v území na okolní obce se týká zrušení rezervy R01 (zasahující na území Spořic). V platném územním plánu Spořic (nabytí účinnosti 5. 10. 2017) je vymezena rezerva R1 (původní plánované vedení přeložky trati na Vejprty), tuto bude možné v případné změny územního plánu Spořic zrušit.

Zrušení rezervy R01 přispěje ke snížení fragmentace krajiny (ke které by došlo, pokud by se realizovala přeložka). Přesun a stavba nového nádraží včetně stavby nové trati a zapuštění trati směr Vejprty povede v konečném důsledku ke zvýšení přepravní rychlosti a bezpečnosti (jak cestujících, tak dopravní bezpečnosti vzhledem ke zrušení úrovňových přejezdů).

Návrh změny č. 2 přináší potenciál rovněž v oblasti propojení zelených os podél řeky Chomutovky, kde se severozápadním směrem od města proti proudu řeky táhne Bezručovo údolí, které hraje důležitou úlohu jako rekreační zelená osa. Městská struktura pak pod silničním a železničním koridorem obepíná řeku pevně v regulovaném korytu směrem do Údlické kotliny. Změna v přístupu k dopravě (např. v Palackého ulici) vytváří potenciál pro zvýšení podílu udržitelné dopravy, zeleně i zlepšení přístupnosti řeky ve městě. V prostoru železničních tratí lze nalézt potenciál pro vytvoření nové větve zelených os sídelní zeleně a zlepšení prostupnosti z města do krajiny stejně tak, jak je to v trase původní dráhy ve Škroupově ulici.

Navrhované změny v rámci změny č. 2 ÚP nebudou s ohledem na svůj rozsah přispívat k významnému zhoršování stávající kvality ovzduší. V souvislosti se zvýšením efektivity provozu nového nádraží i přes jeho redukci plochy a v důsledku provedení technologických změn a celkové modernizace koridoru (včetně zahloubení stávající trati na Vejprty) lze očekávat významnější zlepšení akustické situace.

„Nerealizace záměru“, tedy neschválení předkládané změny územního plánu by nevedla k výrazné změně vlivů na životní prostředí oproti stavu, kdy by byl územní plán schválen. Naopak lze říci, že realizace změny č. 2 ÚP v sobě nese potenciál zlepšení některých složek životního prostředí v centru města (především hluk) a potenciál harmonizace dopravního a pěšího propojení včetně propojení sídelní zeleně a přístupnosti koridoru řeky Chomutovky v centru města.

Bližší pozornost byla při posouzení změny věnována vyhodnocení jednotlivých zastavitelných (Z) a přestavbových (P) ploch měněných v rámci posuzované změny č. 2 ÚP z hlediska možného vlivu na životní prostředí. Dále byla věnována pozornost jednotlivým rušeným a měněným plochám/koridorům územních rezerv v rámci hodnocené změny č. 2 ÚP.

Pro potřeby vyhodnocení byly uvažovány především dlouhodobé a trvalé vlivy přímé, nepřímé (sekundární), neboť předpokladem bylo, že vlivy krátkodobé a přechodné budou vznikat především ve fázi realizace projektů souvisejících s naplňováním změny č. 2 ÚP.

Nové rozvojové aktivity nedosahují takového rozsahu, aby docházelo k možnému negativnímu kumulativnímu, popř. synergickému, vlivu. Pokud budou dílčí záměry dosahovat limitů dle Přílohy č. 1 k zákonu č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, budou podléhat posouzení vlivů na životní prostředí dle daného zákona.

- <u>Zastavitelná plocha 10-Z6</u>

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

Na ploše dojde dle KN k záboru druhu pozemku TTP (IV. třídy ochrany na ploše 1,6 ha, V. třída ochrany na ploše 441 m^2 a I. třída ochrany na 14 m^2); prakticky ale nedojde k novému záboru, protože původní rozsah 10-Z6 byl bilancován vč. izolační zeleně - tedy celý pozemek 4254/1 na území k.ú. Chomutov I.

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 TTP má charakter souvislé 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.

- 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.

- Přestavbové plochy 13-P1 a 13-P2

Změnou č. 2 ÚP bude v plochách dotčeno výhradní ložisko Droužkovice – východ (3079301, surovina hnědé uhlí, dosud netěženo), a to konkrétně úpravou kolejiště v oblasti stávajícího nádraží a v nejbližším okolí. Změna však nezasahuje mimo zastavěné území a ložisko bylo dotčeno již v platném ÚP.

Na ploše BH (13-P1) dojde k záboru druhu pozemku zahrada o rozloze 0,3 ha, dle BPEJ V. třída ochrany ZPF. Pozemek se nachází ovšem ve zcela zastavěném území.

V důsledku dlouhodobého využití lokality pro železniční dopravu je předpoklad znečištění podzemní vody. Při využití ploch přestavby se očekává zlepšení situace v podobě alespoň částečné sanace železničního spodku rušené části drážního tělesa.

Ve fázi realizace projektů nelze zaručit nezasažení hladiny podzemní vody.

V případě využití plochy 13-P1 by měla být pozornost věnována především plochám vedeným dle KN jako zahrady (pozemek o velikosti 0,3 ha v ploše BH; pozemek je ovšem v zastavěném území). Dále by měla být věnována pozornost přítomným zachovaným alejím v ulici Nádražní a v bývalé ulici V Alejích; především z důvodu možného hnízdění některých druhů ptáků.

S ohledem na bezobratlé živočichy a xerotermní druhy rostlin mohou být obě plochy potenciálně zajímavé z důvodu přítomnosti případné opuštěné ruderalizované plochy železniční dopravy a další postindustriální plochy v raných fázích sukcese. Rušené části drážního tělesa jsou lemovány vzrostlými porosty dřevin. Kácení dřevin je v případě využití obou ploch očekáváno.

Změnou č. 2 ÚP je v ploše 13-P1 vymezena plocha pro bydlení hromadné (blíže k ul. Spořická) a ploch komerčního vybavení OK.M v části přiléhající k ul. Nádražní: tímto rozložením dojde k zónování ploch tak, aby komerční vybavenost byla do budoucna blíže k rušnější ul. Nádražní (a blíže koridoru železnice) a tvořila mj. hlukovou clonu pro objekty bydlení.

Změna č. 2 ÚP v ploše 13-P2 potřebné pro realizaci drážního záměru přispěje díky zvýšení efektivity provozu nového nádraží (i přes jeho redukci plochy) a díky provedení technologických změn a celkové optimalizaci a modernizaci železničního koridoru ke zlepšení akustické situace u nejbližší chráněné zástavby podél trati – tj. především v ulicích Topolová, V Loužích, V Alejích, Nádražní a Bezručova.

- <u>Zastavitelné plochy 2-Z1, 3-Z3, 13-Z3, 13-Z4, 18-Z9</u>

Změnou č. 2 ÚP bude pouze v ploše 13-Z3 dotčeno výhradní ložisko Droužkovice – východ (3079301, surovina hnědé uhlí, dosud netěženo).

Pozemky ZPF budou dotčeny v případě plochy 2-Z1 (jedná se o druh pozemku TTP o rozloze 0,6 ha), dále v případě plochy 3-Z3 (jedná se o druh pozemku zahrada o rozloze 0,15 ha) a také v případě plochy 18-Z9 (druh pozemku zahrada o rozloze 0,16 ha). Ve všech případech se jedná dle BPEJ o V. třídu ochrany ZPF. V případě pozemků TTP se bude jednat o dotčení pouze částečné, neboť v tomto úseku jsou plochy DZ vedeny po mostní konstrukci.

V důsledku dlouhodobého využití lokality pro železniční dopravu je předpoklad znečištění podzemní vody. Při využití zastavitelných ploch se očekává zlepšení situace v podobě alespoň částečné sanace železničního spodku rušené části drážního tělesa.

Na rozhraní zastavitelných ploch 2-Z1 a 3-Z3 protéká vodní tok Chomutovka. Tyto plochy určené v širším územním kontextu k realizaci nové ŽST Chomutov přicházejí do kontaktu se stanoveným záplavovým územím toku Chomutovka (správce vodního toku Povodí Ohře, s.p.); přičemž záplavové území pro Q5 je vymezeno podél koryta vodního toku. Aktivní zóna záplavového území zde vymezena není.

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

V případě využití ploch 13-Z3 a 13-Z4 by měla být pozornost věnována především opuštěným ruderalizovaným plochám železniční dopravy a dalším postindustriálním plochám v raných fázích sukcese s ohledem na bezobratlé živočichy a xerotermní druhy rostlin. Rušená část drážního tělesa je

hojně lemována vzrostlým a místy zapojeným porostem dřevin. Kácení dřevin je v případě využití zastavitelných ploch očekáváno.

V případě využití zastavitelných ploch vedených dle KN jako zahrady a TTP (plochy 2-Z1, 3-Z3 a 18-Z9) by měl být v předstihu proveden přírodovědný průzkum.

Změna č. 2 ÚP v podobě zastavitelných ploch DZ potřebných pro realizaci drážního záměru přispěje díky zvýšení efektivity provozu nového nádraží (i přes jeho redukci plochy) a díky provedení technologických změn a celkové optimalizaci a modernizaci železničního koridoru ke zlepšení akustické situace u nejbližší chráněné zástavby podél trati – tj. především v ulicích Topolová, V Loužích, V Alejích, Nádražní, Bezručova a Alešova.

Souhrnně lze míru ovlivnění jednotlivých složek životního prostředí/zdraví obyvatel v souvislosti s uplatněním změny č. 2 ÚP Chomutova hodnotit na základě skutečností uvedených v tomto vyhodnocení následovně.

Složka/charakteristika ŽP	Možné ovlivnění v důsledku 8. Změny ÚP
Horninové prostředí, přírodní zdroje, terénní morfologie a půdy	-1
Vodní režim	-1
Biologická rozmanitost (flóra, fauna, ekosystémy)	-1
Ochrana přírody	0
Krajina/krajinný ráz	0
Ovzduší a klima	+1
Fyzikální faktory životního prostředí (hluk, vibrace)	+1
Staré ekologické zátěže, odpady	+1
Zdraví obyvatel	+1
Památková ochrana, kulturní dědictví	0

Stupnice hodnocení:	*+2*	*Pozitivní vliv*
	+1	*Mírně pozitivní vliv*
	0	*Zanedbatelný vliv, nebo bez vlivu*
	-1	*Mírně negativní vliv*
	-2	*Negativní vliv*

Po vyhodnocení vlivů návrhu změny č. 2 územního plánu Chomutov na životní prostředí lze s danou územně-plánovací dokumentací souhlasit.

Doporučení včetně návrhu stanoviska

Název koncepce	Změna č. 2 územního plánu Chomutov	
Pořizovatel	Magistrát města Chomutov	
Zpracovatel	Ing. arch. Ivan Kaplan – AGORA STUDIO	
Umístění	kraj	Ústecký
	ORP	Chomutov
	k.ú.	Chomutov I
		Chomutov II

Příslušný úřad na základě vyhodnocení vlivů návrhu změny č. 2 ÚP Chomutova na životní prostředí podle přílohy zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů, a všech zjištěných souvisejících informací vydává pro návrh změny č. 2 ÚP Chomutova souhlasné stanovisko za předpokladu dodržení níže uvedených opatření projektového charakteru, která vyplynula z vyhodnocení dílčích zastavitelných ploch:

Pozn.: Nejsou zde uvedena opatření, která vyplývají z požadavků platné legislativy, neboť jejich plnění je závazné a tudíž automatické. Přehled níže nezahrnuje ani opatření, která jsou zakotvena v návrhu změny územního plánu. S jejich plněním se rovněž automaticky počítá.

Je nutné vycházet ze skutečnosti, že navrhovaná opatření odpovídají úrovni územně-plánovací dokumentace, tudíž nejsou uváděna podrobná opatření k realizaci jednotlivých projektů v daných plochách; ty budou předmětem řešení navazujících projektových dokumentací, resp. předmětem posouzení EIA u těch záměrů, které svou kapacitou tomuto posouzení budou podléhat.

Ochrana vod

- Zastavitelná plocha 10-Z6 a 12-Z1: zajistit v důsledku předpokládaného nárůstu zpevněných ploch vhodné podmínky k zasakování dešťových vod přímo na pozemcích dané plochy či zajistit funkční systémy hospodaření s dešťovou vodou - možné retence vod, opětovné využití k závlahám apod.
- Přestavbová plocha 13-P1 a 13-P2: při jakékoliv navazující fázi přípravy realizace projektu věnovat v důsledku dlouhodobého využití lokalit pro železniční dopravu zvýšenou pozornost možné kontaminaci podzemních vod pod kolejovým ložem; případně posléze navrhnout smysluplný postup při nakládání se znečištěnou vodou (odčerpání, sanační práce).
- Zastavitelné plochy 2-Z1, 3-Z3, 13-Z3, 13-Z4, 18-Z9: zajistit v důsledku předpokládaného nárůstu zpevněných ploch vhodné podmínky k zasakování dešťových vod přímo na pozemcích dané plochy či zajistit funkční systémy hospodaření s dešťovou vodou - možné retence vod, opětovné využití k závlahám apod.
- Rozhraní zastavitelných ploch 2-Z1 a 3-Z3: jelikož tyto plochy přicházejí do kontaktu se stanoveným záplavovým územím toku Chomutovka pro Q5 (správce vodního toku Povodí Ohře, s.p.); aktivní zóna záplavového území zde vymezena není; bude třeba plně respektovat podmínky stanovené vodoprávním úřadem v navazujících stupních přípravy projektu optimalizace koridoru železniční tratě.
- *Pozn.: V samotném platném ÚP města Chomutov jsou stanoveny obecné požadavky k zacházení se srážkovými vodami; přičemž pro nově vzniklá zastavěná území je nutné požadovat určitou hodnotu maximálního odtokového množství z jednotky plochy, ať už se jedná o napojení do stávající jednotné*

kanalizace nebo do otevřeného systému odvodňovacích zařízení. Akceptovatelné množství je stanoveno na 5-10 l/s/ha. Za účelem dodržení limitu je potřeba provádět vhodná opatření přímo na nových pozemcích (zasakování, poldry atd.).

Ochrana půdy

- Zastavitelná plocha 10-Z6: na pozemku č. 4254/1 k.ú. Chomutov I. dodržet minimální plánovaný zábor I. třídy ochrany ZPF (14 m^2).
- Přestavbová plocha 13-P1: zábor druhu pozemku zahrada na ploše BH (rozloha 0,3 ha, BPEJ V. třída ochrany ZPF) provést v souladu s platnou legislativou, především s ohledem na skrývku ornice a její hloubku.
- Přestavbová plocha 13-P1, 13-P2 a zastavitelné plochy 2-Z1, 3-Z3, 13-Z3, 13-Z4, 18-Z9: v případě zjištění kontaminace kolejového lože při jakékoliv navazující fázi přípravy realizace projektu (v důsledku dlouhodobého využití lokalit pro železniční dopravu), navrhnout smysluplný postup při nakládání s kontaminovanou zeminou (vzorkování, třídění, odvoz, popř. sanace na místě).

Ochrana přírody a krajiny, krajinného rázu

- Je nezbytné respektovat stávající systém ÚSES na území města Chomutov při umisťování záměrů do zastavitelných a přestavbových ploch řešených změnou č. 2 ÚP.
- Na rozhraní zastavitelných ploch 2-Z1 a 3-Z3 je třeba při jakékoliv činnosti respektovat vodní tok Chomutovky, který zde protéká pod železničním mostem, jakožto VKP ze zákona a dodržet stanovené ochranné podmínky.
- V navazujícím stupni projektových příprav prověřit, zda se na území plánovaných záměrů nevyskytují zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů; a to konkrétně:
  - v případě zastavitelné plochy 10-Z6 na pozemku vedeném dle KN jako TTP, který má charakter souvislé zelené plochy s porostem vzrostlých dřevin;
  - v případě zastavitelné plochy 12-Z1 určené pro přesun uhelných skladů na pozemku vedeném dle KN jako ostatní plochy, který má charakter zelené plochy s porostem vzrostlých dřevin;
  - v případě zastavitelných ploch 2-Z1, 3-Z3 a 18-Z9 vedených dle KN jako zahrady a TTP.
- Pro účely kácení dřevin, především v plochách 10-Z6, 12-Z1, 13-Z3 a 13-Z4, zajistit kompletní inventarizaci dřevin v rámci dendrologického průzkumu, vyčíslit hodnotu mimolesní zeleně navržené ke kácení a v dostatečném rozsahu navrhnout náhradní výsadbu a vhodné vegetační úpravy.
- Při rozvoji v přestavbové ploše 13-P1 věnovat zvýšenou pozornost přítomným zachovaným alejím v ulici Nádražní a v bývalé ulici V Alejích; jak z důvodu ochrany stávající zeleně v průběhu fáze výstavby, tak z důvodu možného hnízdění některých zvláště chráněných druhů ptáků.
- Na plochách 13-P1, 13-P2, 13-Z3 a 13-Z4 zajistit v dostatečném předstihu před jakoukoliv stavební činností provedení přírodovědného průzkumu s důrazem na možný výskyt zvláště chráněných druhů rostlin či živočichů; s ohledem na přítomné opuštěné ruderalizované plochy železniční dopravy a další postindustriální plochy v raných fázích sukcese je předpoklad výskytu pestřejšího rozsahu bezobratlých živočichů, případně xerotermních druhů rostlin.

Ochrana zdraví obyvatel

- Využití jednotlivých zastavitelných ploch řešených předkládanou změnou č. 2 ÚP může být spojeno s nepříznivými vlivy na znečištění ovzduší/na akustickou situaci a zdraví obyvatel. Rozvoj zastavitelných ploch 12-Z1 a 10-Z6 je podmíněn vypracováním dopravní studie (objem generované dopravy a rozpad na okolní komunikační síti) a navazujících studií z hlediska možného vlivu na akustickou situaci a

znečištění ovzduší. Záměry v daných plochách bude možné realizovat po doložení splnění imisních limitů dle platné legislativy.

- Zastavitelná plocha 12-Z1: V souvislosti s přesunem uhelných skladů je navrženo zrušení ploch pro bydlení individuální BI.1 v ploše 12-Z1; navrhovaná plocha VP.1 je oddělena od areálu nemocnice pásem izolační zeleně v dostatečné šíři cca 40 m. Je navrženo, aby pás izolační zeleně v navrhované šířce 40 m byl respektován a nebyl v žádném případě zužován.
- Při jakékoliv navazující stavební činnosti vhodnými opatřeními zamezovat nadměrné prašnosti; např. dle doporučení v Metodickém pokynu ke stanovování podmínek k omezení emisí ze stavebních strojů a z dalších stavebních činností (MŽP ČR, září 2019).

Památková ochrana, archeologie

- Všechny zastavitelné a přestavbové plochy v rámci změny č. 2 ÚP: v případě jakékoliv navazující stavební činnosti, resp. činnosti zasahující do terénu, je nutné postupovat v souladu se zákonem č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů., a v případě potřeby strpět záchranný archeologický průzkum v předstihu před zahájením stavební činnosti. Zásah do evidovaných kulturních hodnot na území města Chomutov se v souvislosti s posuzovanou změnou č. 2 ÚP ovšem nepředpokládá.

Z hlediska minimalizace případných negativních vlivů na životní prostředí je při umisťování konkrétních záměrů do ploch řešených změnou č. 2 ÚP třeba respektovat následující limity území a splnit následující požadavky:

Zastavitelná plocha 10-Z6

- Respektovat přítomnost výhradního ložiska Droužkovice – východ (3079301, surovina hnědé uhlí, dosud netěženo) na okraji vymezeného území.
- Na pozemku č. 4254/1 k.ú. Chomutov I. dodržet minimální plánovaný zábor I. třídy ochrany ZPF v rozsahu pouhých 14 m^2.
- Zajistit v důsledku předpokládaného nárůstu zpevněných ploch vhodné podmínky k zasakování dešťových vod přímo na pozemcích dané plochy či zajistit funkční systémy hospodaření s dešťovou vodou (pozn.: dle platného ÚP města Chomutov je pro nově vzniklá zastavěná území požadována hodnota 5-10 l/s/ha maximálního odtokového množství srážkových vod z jednotky plochy).
- Prověřit možný výskyt zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů (pozemek vedený dle KN jako TTP má charakter souvislé zelené plochy s porostem vzrostlých dřevin).
- Zajistit dostatečnou kvalitní náhradní výsadbu dřevin jako kompenzaci nezbytného kácení dřevin, které je očekáváno.
- Rozvoj plochy podmínit vypracováním dopravní studie (objem generované dopravy a rozpad na okolní komunikační síti), v návaznosti dále rozptylové a akustické studie. Záměry realizovat po doložení splnění hygienických a imisních limitů dle platné legislativy.

Zastavitelná plocha 12-Z1

- Respektovat přítomnost výhradního ložiska Droužkovice – východ (3079301, surovina hnědé uhlí, dosud netěženo) na okraji vymezeného území.
- Zajistit v důsledku předpokládaného nárůstu zpevněných ploch vhodné podmínky k zasakování dešťových vod přímo na pozemcích dané plochy či zajistit funkční systémy hospodaření s dešťovou

vodou (pozn.: dle platného ÚP města Chomutov je pro nově vzniklá zastavěná území požadována hodnota 5-10 l/s/ha maximálního odtokového množství srážkových vod z jednotky plochy).

- V případě využití plochy pro přesun uhelných skladů provést v předstihu přírodovědný průzkum z důvodu možného výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů (pozemek vedený dle KN jako ostatní plochy má charakter zelené plochy s porostem vzrostlých dřevin).
- Zajistit dostatečnou kvalitní náhradní výsadbu dřevin jako kompenzaci nezbytného kácení dřevin, které je očekáváno.
- Rozvoj plochy podmínit vypracováním dopravní studie (objem generované dopravy a rozpad na okolní komunikační síti), v návaznosti dále rozptylové a akustické studie. Záměry realizovat po doložení splnění hygienických a imisních limitů dle platné legislativy.

<u>Přestavbové plochy 13-P1 a 13-P2</u>

- Využití obou P ploch je podmíněno prověřením nového využití prostřednictvím územních studií:
  - ÚS 15 pro plochu 13-P2, která prověří využití dopravních ploch drah určených k transformaci (propojení Spořická – Nádražní zůstává podmínkou) a rezervu městské zeleně;
  - ÚS 17 pro plochu 13-P1, která prověří transformaci území na plochy hromadného bydlení podél ul. Spořická (s ohledem na přemístění hl. dopravního tahu do ul. Nádražní) a plochy OK.M podél ul. Nádražní.
- Respektovat přítomnost výhradního ložiska Droužkovice – východ (3079301, surovina hnědé uhlí, dosud netěženo) kvůli očekávanému zásahu úpravou kolejiště v oblasti stávajícího nádraží a v nejbližším okolí (změna nezasahuje mimo zastavěné území a ložisko bylo dotčeno již v platném ÚP).
- V případě zjištění kontaminace kolejového lože při jakékoliv navazující fázi přípravy realizace projektu (v důsledku dlouhodobého využití lokalit pro železniční dopravu), navrhnout smysluplný postup při nakládání s kontaminovanou zeminou, resp. kontaminovanou podzemní vodou.
- V dostatečném předstihu před jakoukoliv stavební činností zajistit přírodovědný průzkum s důrazem na možný výskyt zvláště chráněných druhů rostlin či živočichů (opuštěné ruderalizované plochy železniční dopravy v raných fázích sukcese mohou být biotopy bezobratlých živočichů, případně xerotermních druhů rostlin).
- Zajistit dostatečnou kvalitní náhradní výsadbu dřevin jako kompenzaci nezbytného kácení dřevin, které je očekáváno.
- Při rozvoji v ploše 13-P1 věnovat zvýšenou pozornost přítomným zachovaným alejím v ulici Nádražní a v bývalé ulici V Alejích; jak z důvodu ochrany stávající zeleně v průběhu fáze výstavby, tak z důvodu možného hnízdění některých zvláště chráněných druhů ptáků.
- Ve fázi realizace projektů vypracovat podrobný inženýrsko-geologický průzkum a navrhnout stavbu s ohledem na možná zásah do hladiny podzemní vody.
- Rozvoj ploch podmínit vypracováním dopravní studie (objem generované dopravy a rozpad na okolní komunikační síti), v návaznosti dále rozptylové a akustické studie. Záměry realizovat po doložení splnění hygienických a imisních limitů dle platné legislativy.

<u>Zastavitelné plochy 2-Z1, 3-Z3, 13-Z3, 13-Z4, 18-Z9</u>

- Respektovat přítomnost výhradního ložiska Droužkovice – východ (3079301, surovina hnědé uhlí, dosud netěženo) v ploše 13-Z3.
- V případě zjištění kontaminace kolejového lože při jakékoliv navazující fázi přípravy realizace projektu (v důsledku dlouhodobého využití lokalit pro železniční dopravu), navrhnout smysluplný postup při nakládání s kontaminovanou zeminou, resp. kontaminovanou podzemní vodou.
- Respektovat stanovené záplavové území toku Chomutovka pro Q5 (správce vodního toku Povodí Ohře, s.p.) na rozhraní zastavitelných ploch 2-Z1 a 3-Z3.

- V dostatečném předstihu před jakoukoliv stavební činností zajistit přírodovědný průzkum s důrazem na možný výskyt zvláště chráněných druhů rostlin či živočichů (opuštěné ruderalizované plochy železniční dopravy v raných fázích sukcese mohou být biotopy bezobratlých živočichů či xerotermních druhů rostlin; zastavitelné plochy 2-Z1, 3-Z3 a 18-Z9 jsou dle KN vedené jako zahrady a TTP).
- Zajistit dostatečnou kvalitní náhradní výsadbu dřevin jako kompenzaci nezbytného kácení dřevin, které je očekáváno.

IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Datum zpracování oznámení 31. 05. 2022

Jméno, příjmení, bydliště a telefon zpracovatele oznámení a osob, které se podílely na zpracování oznámení

Mgr. Kateřina Šulcová

osvědčení odborné způsobilosti č.j. 88949/ENV/14

adresa: Dukelská 2541, Mělník 276 01
telefon: +420 724 677 562
e-mail: katerina@sulcova.eu

RNDr. Karolina Marešová

adresa: Svatoslavova 554/1, Praha 4, 140 00
telefon: +420 728 896 590
e-mail: karolina.maresova@protonmail.com

LITERATURA

Technické podklady související se záměrem

1. Návrh změny č. 2 územního plánu Chomutov (Ing. arch. Ivan Kaplan – AGORA STUDIO, březen 2021)
2. Změna č. 2 územního plánu Chomutov, Odůvodnění (Ing. arch. Ivan Kaplan – AGORA STUDIO, březen 2021)
3. Územní plán Chomutov, úplné znění po vydání změny č. 1 (Ing. arch. Ivan Kaplan – AGORA STUDIO, leden 2021)
4. Studie „Doplňující průzkumy a rozbory pro územní studii ÚS 16 Nové nádraží Chomutov“, REGION STUDIO, 11/2020
5. Vliv stavby „Rekonstrukce ŽST Chomutov“ na životní prostředí (podklad pro Změnu ÚP), SUDOP Praha a.s., 10/2019

Informační webové zdroje

6. Národní geoportál INSPIRE http://geoportal.gov.cz
7. Ústřední seznam ochrany přírody AOPK ČR https://drusop.nature.cz/portal/
8. Portál Českého hydrometeorologického ústavu http://portal.chmi.cz/
9. Česká geologická služba, mapový server http://geology.cz/
10. Český statistický úřad http://czso.cz/
11. Hydroekologický informační systém VÚV T. G. M. http://heis.vuv.cz/
12. Systém evidence kontaminovaných míst http://www.sekm.cz/
13. Ministerstvo životního prostředí http://mzp.cz/
14. Národní památkový ústav http://www.npu.cz
15. Oficiální stránky města Chomutov https://www.chomutov-mesto.cz

Legislativa

16. Zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů
17. Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů
18. Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů
19. Zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů
20. Zákon č. 242/1992 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů
21. Zákon č. 254/2001 Sb., o vodách, ve znění pozdějších předpisů
22. Zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů
23. Zákon č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů

24. Zákon č. 541/2020 Sb., o odpadech
25. Vyhláška č. 8/2021 Sb., o Katalogu odpadů a posuzování vlastností odpadů
26. Vyhláška č. 93/2016 Sb., kterou se stanoví Katalog odpadů, ve znění pozdějších předpisů
27. Obecně závazná vyhláška statutárního města Chomutov č. 2/2018, o místním poplatku za provoz systému shromažďování, sběru, přepravy, třídění, využívání a odstraňování komunálních odpadů
28. Vyhláška č. 395/1992 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny
29. Vyhláška č. 222/2014 Sb., o ochraně dřevin a povolování jejich kácení
30. Vyhláška č. 330/2012 Sb. o způsobu posuzování a vyhodnocení úrovně znečištění, rozsahu informování veřejnosti o úrovni znečištění a při smogových situacích
31. Vyhláška č. 398/2009 Sb., o obecně technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb
32. Vyhláška č. 389/2012 Sb., o radiační ochraně
33. Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací
34. Metodické doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí (Věstník MŽP, únor 2015)
35. Metodického doporučení MŽP pro posuzování vlivů obecných koncepcí na životní prostředí (Věstník MŽP leden 2019 č. j. MZP/2019/130/72 – příloha č. 2)
36. Metodické sdělení MŽP, odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence (č.j. MZP/2017/710/1985 ze dne 20. 10. 2017)