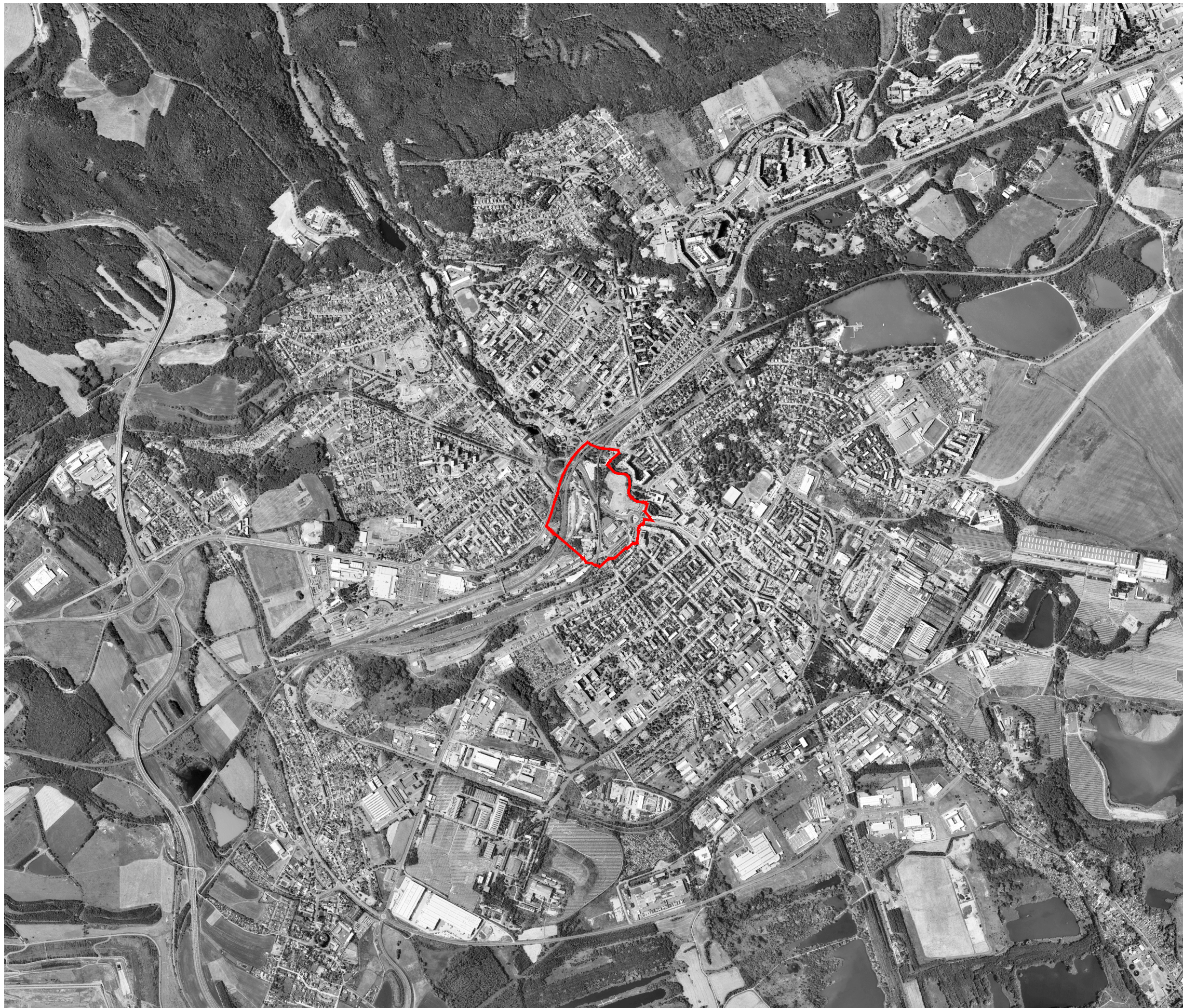


# NONA

*Nové nádraží Chomutov  
doplňující průzkumy a rozbor  
07/2021*





## Údaje o zakázce

### **název zakázky:**

Doplňující průzkumy a rozbory  
pro územní studii ÚS 16 Nové nádraží Chomutov

### **řešené území:**

území o velikosti 20 ha vymezené silnicí I/13, tokem Chomutovky, ulicí Zborovská, Wolkerova a areálem vlakového nádraží v k.ú. Chomutov I a Chomutov II, obec Chomutov, Ústecký kraj

### **fáze:**

doplňující průzkumy a rozbory - 2. část

### **datum:**

07/2021

### **údaje o klientovi - investorovi:**

Statutární město Chomutov  
IČ: 00261891  
DIČ: CZ00261891  
sídlo: Zborovská 4602, 430 28 Chomutov  
zástupci klienta: Mgr. Hana Nováková, Ing. Lenka Petříková  
telefon: 474 637 241, 474 637 427  
email: h.novakova@chomutov-mesto.cz, l.petrikova@chomutov-mesto.cz

### **údaje o architektovi - zpracovateli:**

jméno: Ing. arch. Rudolf Wiszczor, REGIONSTUDIO  
IČ: 86764594  
DIČ: CZ7411192459  
místo podnikání: Náměstí Dr. Beneše 1321/15, 430 01 Chomutov  
telefon: 773 684 771  
email: studio@regionstudio.eu  
hlavní architekt: Ing. arch. Rudolf Wiszczor, autorizovaný architekt ČKA 3633  
zástupce hlavního architekta: Mga. Pavla Wiszczorová, autorizovaný architekt ČKA 3635



Obsah

	<b>průvodní zpráva</b>		
	<b>urbanismus</b>		<b>řešené území</b>
01	Schéma topografie města 1:25 000	37	současný stav řešeného území
02	Schéma struktury zástavby města 1:25 000	38	výkres vlastnických vztahů v řešeném území
03	Struktura zástavby v širších vztazích řešeného území 1:10 000		
04	Problémy struktury zástavby v řešeném území 1:2500		<b>podklady</b>
			seznam podkladů
	<b>využití území</b>		
05	Schéma využití území dle územního plánu města 1:25 000		
06	Schéma využití území dle územního plánu města abstrahované na čtyři zátěže území 1:25 000		
07	Využití území dle územního plánu města v širších vztazích řešeného území 1:10 000		
08	Problémy využití v řešeném území 1:2500		
	<b>veřejná prostranství a systém sídelní zeleně</b>		
09	Schéma veřejných prostranství a systému sídelní zeleně dle územního plánu města 1:25 000		
10	Schéma územního systému ekologické stability dle územního plánu města 1:25 000		
11	Systém sídelní zeleně dle územního plánu města v širších vztazích řešeného území 1:10 000		
12	Veřejná prostranství dle územního plánu města v širších vztazích řešeného území 1:10 000		
13	Mapa veřejných prostranství v širších vztazích řešeného území 1:10 000		
14	Problémy veřejných prostranství a systému sídelní zeleně v řešeném území 1:2500		
	<b>automobilová a železniční doprava</b>		
15	Schéma komunikační sítě města 1:25 000		
16	Schéma železniční sítě ve městě 1:25 000		
17	Schéma rozdělení komunikací města podle dopravního významu 1:25 000		
18	Schéma problémů dopravní komunikační sítě města 1:25 000		
19	Komunikace dle dopravního významu v širších vztazích řešeného území 1:10 000		
20	Problémy komunikační sítě v řešeném území 1:2500		
21	Železniční doprava v širších vztazích řešeného území 1:10 000		
22	Problémy železniční dopravy v řešeném území 1:2500		
	<b>cyklistická a veřejná hromadná doprava</b>		
23	Schéma cyklistické sítě města 1:25 000		
24	Schéma veřejné hromadné dopravy 1:25 000		
25	Cyklistická doprava v širších vztazích řešeného území 1:10 000		
26	Problémy cyklistické dopravy v řešeném území 1:2500		
27	Veřejná hromadná doprava v širších vztazích řešeného území 1:10 000		
28	Problémy veřejné hromadné dopravy v řešeném území 1:2500		
	<b>pěší doprava</b>		
29	Pěší doprava v širších vztazích řešeného území 1:10 000		
30	Problémy pěší dopravy v řešeném území 1:2500		
	<b>doprava v klidu</b>		
31	Doprava v klidu v širších vztazích řešeného území 1:10 000		
32	Problémy dopravy v klidu v řešeném území 1:2500		
	<b>vodní režim a technická infrastruktura</b>		
33	Povrchové vody v širších vztazích řešeného území 1:10 000		
34	Povrchové vody v řešeném území 1:2500		
35	Technická infrastruktura v širších vztazích řešeného území 1:10 000		
36	Technická infrastruktura v řešeném území 1:2500		



***průvodní zpráva***



## Motto

*"Nabídka atraktivních, snadno dostupných a bezpečných veřejných prostranství je jedním z nezbytných předpokladů pro úspěšné fungování městského i venkovského společenství. Jednou z podmínek snadné dostupnosti je i bezbariérová přístupnost veřejných prostranství. Veřejná prostranství umožňují setkávání lidí a jejich vzájemnou komunikaci, jež je podmínkou soudržnosti společenství. Vytváří prostor pro společenské, kulturní, relaxační i ekonomické aktivity a svým uspořádáním, podobou a estetickým působením determinují četnost a kulturu mezilidského kontaktu."*

(Politika architektury a stavební kultury České republiky 2015, Témata a cíle, Téma 2 - Veřejná prostranství)

## Průvodní zpráva

Zpracování 2. části doplňujících průzkumů a rozborů pro územní studii ÚS16 Nové nádraží Chomutov vyplynulo z rozšíření vymezeného řešeného území na úroveň rozsahu územní studie podle platného územního plánu. Průzkumy a rozborů byly doplněny o analýzu dokumentů s dopadem na širší rámec řešeného území, který výrazně ovlivňuje samotné řešené území vzhledem k jeho poloze s celoměstským významem. Jedná se především o strategické dokumenty rozvoje města v oblasti urbanismu (využití a struktury zástavby), dopravy a veřejných prostranství a zeleně. Řešené území je charakteristické polohou uprostřed nedokončených dobových konceptů zástavby a složitých vztahů určovaných železnicí a silničními tahy. Jednotlivé významné stavby v řešeném území, ale i strategické a rozvojové dokumenty města jsou vázané na aktuální situaci v době jejich zpracování. Nyní, v časovém odstupu a nových souvislostech včetně změny společenských poměrů, koncepčních přístupů i závazných předpisů, přichází čas na revizi a novou strategii rozvoje řešeného území.

Výsledky analýz dokumentů, které jsou dle zadání podkladem pro územní studii jsou zobrazeny a popsány jednotlivě na dalších stranách tohoto dokumentu. Na základě analýz jednotlivých oblastí byly pojmenovány konkrétní problémy, které se týkají řešeného území a následně byly ve společné diskuzi s týmem pořizovatelem formulovány úkoly, které by měly tyto problémy řešit v návrhu územní studie. Úkoly jsou uvedeny dále na této dvojstraně.

Zpracování územní studie je vyvoláno záměrem přesunu osobního nádraží v souvislosti s optimalizací hlavní železniční trati Chomutov-Ústí nad Labem. Město Chomutov se v 19. století v souvislosti s rozvojem průmyslu stalo významným železničním uzlem a při rozvoji města od konce 19. až do poloviny 20. století, který byl charakteristický ortogonálně komponovanou uliční sítí nových čtvrtí, tak nebyl vinou železniční bariéry vytvořen jednotný celek kompaktního města. Tento stav zůstal dodnes. Optimalizace železniční trati přináší změny v trasování a rušení nevyužívaných částí trati. Vzniká tak po dlouhém vývoji města okolo železniční bariéry, možnost revize a změny využití cenného území v jeho středu. Je však zapotřebí vysoká míra koordinace a společná diskuze všech zúčastněných stran. Tento dokument by měl sloužit jako podklad pro tuto diskuzi.

## Úkoly k prověření v návrhu územní studie

### URBANISMUS, VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ A SYSTÉM SÍDELNÍ ZELEŇ

#### 1. Struktura zástavby:

- pověřit možnosti navázání, rozvoje či ohraničení urbanistického rozvoje města v období od konce 19. století do poloviny 20. století, který charakterizovala ortogonálně komponovaná uliční síť nových čtvrtí (kompaktního města) a které ovšem vinou železniční bariéry nemohly vytvořit jednotný celek (včetně prověření možností rehabilitace a znovuzapojení původních vazeb historického centra města a starých cest na Kadaň a Lipsko, které zkomplikovala železniční bariéra)
- prověřit možnosti navázání, rozvoje či ohraničení moderních strukturálních konceptů z 2. poloviny 20. století, podle kterých se odvíjela výstavba v řešeném území a jeho okolí do roku 1989 a které měly vliv až do konce století, kdy byl v roce 2000 zahájen provoz nového autobusového nádraží a okružní křižovatky
- obecně je úkolem prověřit možnosti prolnutí realizovaných struktur zástavby dle výše uvedených konceptů s cílem co největšího zacelení městské struktury založené na eliminaci periferní struktury zástavby a snížení účinků dopravních bariér; navržená struktura zástavby musí odpovídat poloze ve středu města (širším městském centru)

#### 2. Využití území:

- pověřit možnosti opětovného využití nevyužitých částí řešeného území v kontextu navrženého využití dle územního plánu či nově navrhnout jiné vhodné využití plochy brownfieldu po zinním stadionu, plochy po bývalých železničních tratích a původních tras přerušených ulic
- prověřit možnosti zintenzivnění využití prostoru uvnitř okružní křižovatky (nevyužité obchody)
- prověřit možnosti optimálního využití funkčně nevhodně přetížených území jižní části ulice Lipské, křižovatky u Lidlu a autobusového nádraží a území levého břehu Chomutovky s cykloturistickou trasou u bytového domu (Dehtochema)
- prověřit možnosti využití území mezi silnicí I/13 a železniční tratí pro navrhovaných 150 garáží dle územního plánu či navrhnout jiné vhodné využití, v případě nemožnosti využít území pro navrhovaný účel
- obecně je úkolem prověřit možnosti využití řešeného území tak, aby bylo využito optimálně, efektivně a v souladu s jeho polohou ve středu města (širším městském centru); navrhované využití musí reagovat na využití přiléhajícího území, optimalizovanou trasu železniční trati a novou polohu osobního železničního nádraží s multimodálním terminálem; návrh bude založen na směsi funkcí, které budou vhodně podporovat potenciál řešeného území (smíšené využití městské obytné s občanským vybavením veřejným, komerčním, např. i pro vědu a výzkum, sport a rekreaci, také využití rekreační a sídelní zeleň)

#### 3. Veřejná prostranství a systém sídelní zeleně:

- pověřit možnosti efektivnějšího využití stávajících veřejných prostranství v řešeném území s ohledem na co největší bezpečnost všech uživatelů (zejména pěších) a adekvátnost řešení vůči okolní struktuře zástavby a navrhnout potřebná chybějící veřejná prostranství (zejména v souvislosti s novým osobním nádražím a multimodálním terminálem, nově navrhovanými zastavitelnými plochami i v rekreačním území podél Chomutovky); veřejná prostranství budou ve vzájemné rovnováze plnit všechny svoje funkce a to jak funkci dopravní, tak obslužnou, přiměřeně i pobytovou a společenskou v závislosti na významu komunikace a na prostoru území, kde se veřejné prostranství nachází
- při prověřování možností zlepšení stávajících veřejných prostranství i při návrhu nových pracovat s vhodnou typologií veřejných prostranství vhodnou do středu města (širšího městského centra), vyhnout se perifernímu charakteru veřejných prostranství
- při prověřování možností zlepšení stávajících veřejných prostranství i při návrhu nových zvýšit prostupnost území pro pěší, cyklisty a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace
- při prověřování možností zlepšení stávajících veřejných prostranství i při návrhu nových navrhnout dostatečné místo pro doprovodnou zeleň i samostatné plochy pro chybějící parkovou zeleň (například v návaznosti na rekreační území v údolí toku Chomutovky severně od řešeného území nebo na zelený pás ve Škroupově ulici); pro izolační zeleň vymezit vhodné plochy pouze tam, kde je izolační zeleň potřebná (tak aby plnila ochrannou funkci před nepříznivými účinky prachu, zápachu, hluku či větrných vírů z komunikací a železnice), neopominout prostupnost izolační zelení pro rekreaci (např. cyklostezkami, pěšinami)
- při prověřování možností zlepšení stávajících veřejných prostranství i při návrhu nových zvážit možnosti využití původních tras ulic V Alejích a Lipská a zahrnutí těchto míst do celkové koncepce veřejných prostranství

#### 4. Územní systém ekologické stability:

- prověřit možnosti vedení lokálního biokoridoru Chomutovka, který je vymezen v územním plánu jako částečně funkční s cílovým společenstvím nivním a parková zeleň a navazujícího lokálního biokoridoru Do ZOO, který je vymezen jako částečně funkční s cílovým společenstvím parková zeleň - zelené pásy městské parkové zeleně; v biokoridorech se připouští rekreační využití a parkové úpravy



## DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

### 1. Dopravní komunikační síť města:

*prověření níže uvedených témat má podstatný vliv na řešené území, témata se však týkají celoměstské komunikační sítě a svým rozsahem jsou nad rámec možností řešení v této územní studii*

- strategické rozhodnutí o pozici silnice I/13 v úseku Černovická (mezi křižovatkami MÚK Nové Spořice - MÚK centrum) v rozdělení komunikací podle dopravního významu - rychlostní komunikace A nebo sběrná komunikace B - toto rozhodnutí má zásadní vliv na metodu tvorby komunikační sítě, bez jednoznačného rozhodnutí vznikají meziřešení, která přinášejí dopravní komplikace a také urbanistické problémy
- prověření možností zplnohodnotnění MÚK Centrum v souvislosti s optimalizací železniční trati, která částečně uvolňuje prostor mezi silnicí a tratí (možnosti sjezdů a připojení na všechny strany, popřípadě možnosti zlepšení sjezdu ze směru od Černovické ulice do centra města samostatným odbočovacím pruhem, prověření možností vedení ve čtyřpruhu místo ve třech pruzích atd.)
- posouzení možností zlepšení funkčnosti okružní křižovatky Lipská-Zborovská-Palackého-Školní-Wolkerova (průměr, využívání vnitřního jízdního pruhu, zpomalení vjezdové rychlosti, úroňové přechody)
- prověření možnosti levého odbočení z Lipské ulice do Kadaňské při cestě z centra města (bez nutnosti využít silnice I/13 v MÚK Centrum)
- prověření možností propojení Kostelní ulice přímo s Kostnickou a Lipské ulice přes Úzkou s Bezručovou s cílem vytvoření plnohodnotnější komunikační sítě a následného rozložení intenzit v dosavadních hlavních tazích
- prověření možnosti vedení nové trasy Spořické ulice od D7 do středu města (Nádražní ulice) - snížení zatížení Rokycanovy, náměstí Dr. Beneše a Školní ulice
- využít optimalizaci tvaru železniční trati pro snížení bariér v komunikační síti města - uvolněné místo využít pro zlepšení průchodnosti komunikační sítě

### 2. Komunikační síť v řešeném území:

- prověření možnosti úpravy komunikace Lipská jižně od silnice I/13 a okružní křižovatky Lipská-Zborovská-Palackého-Školní-Wolkerova na městský typ (zpomalení rychlosti, doplnění chodníků, úroňové přecházení)
- prověření možnosti obnovení spojení ulice Školní do ulice Wolkerova (např. i ve verzi pouze pro pěší)
- prověření možností napojení parkoviště před supermarketem Lidl méně kolizním způsobem
- prověření možností zapojení přerušených vazeb původních tras ulic V Alejích a Lipská do koncepce dopravní sítě
- prověření možností připojení a dostupnosti území garáží mezi silnicí I/13 a železniční tratí
- prověření možností řešení bezpečnosti dopravy ve slepé části ulice Škroupova ve vztahu k cykloturistické trase podél Chomutovky

### 3. Železniční doprava a její vliv na řešeném území:

*optimalizace železniční trati je zpracovávána Správou železnic, zde jsou uvedena témata, která s optimalizací souvisí a lze je řešit v této územní studii*

- vytvoření městského prostředí mezi novým nádražím a územím s městským charakterem v centrální části města
- prověření možností využití nově vzniklého prostoru mezi silnicí I/13 a optimalizovanou trasou železniční trati (v celoměstských tématech např. také pro zlepšení trasování silnice I/13 nebo zlepšení napojení komunikační sítě na mimoúrovňovou křižovatku)
- prověřit možnosti zlepšení vedení pěší a cyklistické dopravy pod novými železničními mosty pro komfortní propojení jednotlivých městských čtvrtí na severu a jihu od dopravní bariéry a co nejmenšího narušení rekreačního území v nivě řeky Chomutovky
- prověření dalších možností náhrady stávajícího podchodu ve směru Kadaňská ulice
- požadavek na Správu železnic: *prověření jiných možností umístění nástupiště pro trať do Vejprť např. spolu s ostatními nástupišti nového nádraží (navržené izolované umístění zastávky včetně dlouhých přístupů není efektivním využitím území)*

### 4. Cyklistická doprava:

- prověřit možnosti zharmonizování provozu na hlavní cykloturistické trase podél řeky Chomutovky do Bezručova údolí (zkapacitnění tahu, přidání alternativních tras v Bezručově ulici nebo na pravém břehu v řešeném území, vyhrazení jízdního pruhu pro cyklisty a BUS v Palackého ulici a jižní části Lipské ulice nebo jinými úpravami těchto ulic)
- prověřit možnosti vytvoření odpočívadla a setkávacího místa v místě rozcestníku na křížení cykloturistických tras 3078 do Bezručova údolí, 3077 k Zooparku a Kamencovému jezeru a 3034 do historického centra a dále do Údlíc
- prověřit možnosti jednoznačného vedení hlavní cykloturistické trasy směrem na jihozápad ke Spořicím z rozcestníku přes řešené území (plochu brownfieldu po zimním stadionu)

- prověřit možnosti vedení alternativní trasy k tangenciální cykloturistické trase přes lávku v Lipské ulici a Úzkou ulici, která vytváří vazbu mezi radiálními trasami Spořická a Bezručova, přes řešené území (možno spojit se Spořickou trasou)
- prověřit možnosti snížení počtu kolizních míst cyklistické dopravy v řešeném území např. v prostoru parkoviště u supermarketu Lidl a autobusového nádraží, okružní křižovatky, případně navrhnout alternativní propojení

### 5. Veřejná hromadná doprava:

- prověřit možnost přesunutí autobusového nádraží k novému osobnímu vlakovému nádraží a vytvoření multimodálního terminálu (se zachováním stávajícího počtu nástupišť odjezdových stání, nástupišť příjezdových stání, odstavných stání a nástupišť pro MHD, popřípadě v upraveném počtu stání dle revize potřeb)
- prověřit možnost posunutí zastávky MHD Lipská I blíže k novému nádraží a multimodálnímu terminálu
- prověřit možnost zavedení všech trolejbusových linek MHD k novému nádraží a multimodálnímu terminálu (např. v posunuté zastávce Lipská I-Nové nádraží, která by se stala uzlovou přestupní zastávkou)
- prověřit možnost zavedení preference vozidel MHD a cyklistů ve vyhrazeném jízdním pruhu v ulicích Lipská a Palackého v řešeném území

### 6. Pěší doprava:

- prověřit možnosti snížení účinků dopravních bariér na trasy pro pěší a cyklistické dopravy na významných trasách např. novými chodníky v ulicích, úroňovými přechody
- prověřit možnosti oddělení cyklistické dopravy od pěší na významných trasách (z důvodu zvýšení bezpečnosti pěších)
- prověřit možnosti doplnění okružní křižovatky o úroňové přechody z důvodu zvýšení dostupnosti centra města přes Palackého ulici a z důvodu zvýšení dostupnosti rekreačních tras pro obyvatele jihozápadní části města
- prověřit možnosti pěšího propojení ulice Školní a areálu nového nádraží přes území supermarketu Lidl (odstranění kolizí v křižovatce Wolkerova x Lidl x Autobusové nádraží a zvýšení bezpečnosti a prioritizace pěších v trase centrum města - nové nádraží - obytné čtvrti kolem ulic Kadaňská a Lipská
- prověřit možnosti nového propojení z čtvrti kolem ulic Školní a Spořické přes brownfield v řešeném území směrem do údolí Chomutovky, Bezručovy a Škroupovy ulice
- prověřit možnosti navýšení tangenciálních propojení pro pěší k hlavním pěším tahům mezi ulicemi Kadaňskou, Lipskou a Bezručovou jako alternativních tras k trase v ulici Úzká a lávce přes Lipskou ulici

### 7. Doprava v klidu:

- prověřit možnosti výstavby 150 nových garáží v ploše 30-Z1 dle návrhu územního plánu včetně možností připojení areálu na dopravní infrastrukturu (vjezd a výjezd, pěší připojení)
- prověřit možnosti vedení hranic zón rezidentního/abonentního parkování, vycházejících z Plánu udržitelné městské mobility měst Chomutova a Jirkova, v lokalitách s přesahem do řešeného území
- prověřit možnosti zřízení parkoviště P+G pro zaměstnance širšího centra města v řešeném území (za akceptovatelné zpoplatnění či ve vzdálenějších lokalitách zdarma)
- prověřit možnosti výstavby ploch pro dopravu v klidu jako součásti multimodálního terminálu:
- P+R pro použití automobilové a veřejné hromadné dopravy v počtu 70 stání
- B+R pro použití cyklistické a veřejné hromadné dopravy pro cesty střední a dlouhé vzdálenosti v počtu 20 zabezpečených odstavných míst pro jízdní kola
- K+R pro krátkodobé vyložení osob a zavazadel v počtu 10 stání
- popřípadě také P+G pro zaměstnance širšího centra města (požadavek na počet stání nebyl v době zpracování dokumentu specifikován)
- popřípadě také Carsharing v orientačním počtu 30 vozidel pro oblast Chomutova a Jirkova celkem (požadavek na počet stání u nového nádraží nebyl v době zpracování dokumentu specifikován)

## TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA A VODNÍ REŽIM

### 1. Technická infrastruktura a vodní režim:

- pověřit možnosti využití stávající technické infrastruktury jako součásti celoměstského systému města pro navrhované využití; navrhnout nové trasy technické infrastruktury pro obsloužení navrhované zástavby a v případě potřeby navrhnout přeložky stávajících tras vyvolané novým dopravním a urbanistickým řešením
- navrhnout systém nakládání s dešťovou vodou v řešeném území
- v oblasti protipovodňové ochrany respektovat Plán protipovodňové ochrany území města Chomutova 2018, který v řešeném území nenavrhuje žádná opatření



***urbanismus***



# Schéma topografie a města

Poloha města v určitém místě formuje jeho vývojové možnosti. Krajinný reliéf a struktura městského prostoru zásadně určují nezaměnitelnou tvář města a jeho identitu. Třetí rozměr tzn. výška má podstatný vliv na uspořádání města a klade meze jeho celkové formě. Vzájemný vztah mezi strukturou města a reliéfem krajiny lze vidět na základním plánu zobrazujícím strukturu zástavby a vrstevnice představující krajinný reliéf.

Forma krajiny je jeden z rozhodujících faktorů tvárnosti města. Není však faktorem jediným, vzezření města je ovlivňováno mnoha přirozenými a antropogenními fakty jako jsou politická a socioekonomická situace regionu, poloha a rozloha zázemí, existence nebo vznik nových obchodních cest, odbytové trhy a existující potenciál pracovních sil. Vliv mohou mít také další přírodní skutečnosti jako jsou klima, vegetace, vodní zdroje, suroviny, kvalita zemědělsky využitelné půdy a křižovatky přirozených dopravních cest. Všechny zmíněné faktory jsou v určité rovině ve vztahu ke krajině a jejím formám.

Diferencovaná topografie je definujícím a formujícím prvkem vývoje města. Vnitřní struktura města může být rovněž ovlivněna terénem, např. uspořádání ulic, forma a velikost bloků nebo parcel. V zásadě platí, že se estetický účinek města posiluje, když se topografické skutečnosti místa dále rozvíjejí. Při takovémto začlenění krajiny, kde je základem geomorfni přístup, se respektuje genius loci (duch místa, identita dané lokality).

Pro půdorys města bylo použito znázornění stavební hmoty objektů bíle a volných prostorů černě. Diferencované dílčí oblasti, jejichž hranice a vnitřní organizace je učena topografií, prostorovou strukturou, monumentálními stavbami a velkými formami (např. doprava, městské hradby) vytváří viditelný systém polí nebo celků, které lze také nazývat lokalitami s určitým charakterem. Identifikace takových polí na půdorysu města a analýza jejich určujících faktorů může poskytnout důležité záchytné body pro navrhovací praxi. Hrana krajiny, zhuštěná textura podél staré ulice, prostorové centrování kolem monumentální stavby nebo velkoforma železničního koridoru do centra města - to jsou aspekty, které v pozitivním nebo i negativním smyslu definují strukturu města silněji, než toho jsou schopny jednotlivé architektonické útvary. Místní specifické zákonitosti města je možné rozeznat četbou půdorysu města a jeho organizace polí.

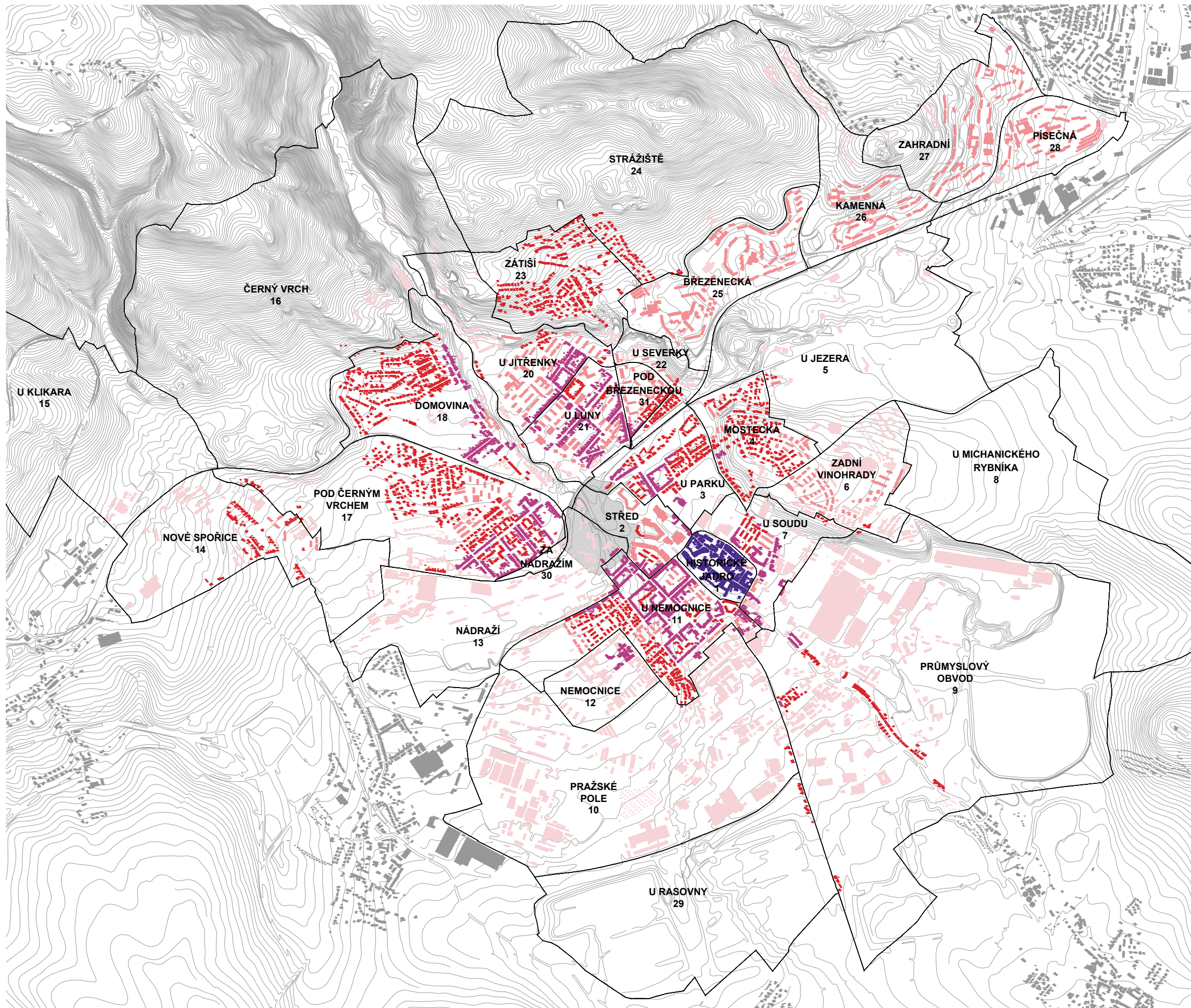
Obecně jsou města definována omezeními topografické polohy. Stupeň omezení, popř. definici formy, tak města získávají vlivem vlastností povrchu zemského. Omezení je překážkou nebo utvářející veličinou ve vývoji města v jednom ze čtyř směrů ortogonálního prostorového systému.

Chomutov je město nacházející se v nízké poloze na břehu řeky a spodní hraně svahů. Rovný úsek podél řeky je sám o sobě s nediferencovaným pozadím jako poloha pro město neatraktivní. Aby se město na takovém místě usídlilo, musí se přidat nadřazená hlediska nebo diferencující zvláštnosti. Jakmile se ale město jednou usídlí, má tendenci se rozrůstat v sousředných polokruzích. Pro města u řeky je přemostění na druhý břeh vždy součástí koncepce města. Na druhé straně mostu se pak postupně vyvíjí sídlo. Skutečnost, že město přiléhá ke spodní hraně svahu, má zpravidla ještě jiné důvody, např. dálkovou silnici běžící podél paty svahu.

V případě Chomutova jsou určujícími topografickými prvky řeka vytékající ze sevřeného údolí horského hřbetu do otevřené pánev krajiny. Jádro osídlení se nachází v mírné terénní depresi ohraničené okolními svahy. Další osídlení se rozvíjelo vyplňováním tohoto prostoru, druhého břehu řeky a postupně přešlo i na okolní svahy až po patu svahu horského hřbetu. Princip zástavby paty svahu v případě sídliště, které se mělo vyhnout uhelné těžbě, propojil město se sousedním Jirkovem.







## Schéma struktury zástavby města

Strukturu zástavby tvoří uspořádání staveb na daném území. Analýza struktury zástavby člení strukturu zástavby podle převládajících společných znaků, umožňuje sestavit obraz města a chápat ho jako seskupení historických slupek města uspořádaných na principu koncentrických pásem nebo oblastí. Chomutov je jako většina měst monocentrické město. Na historické jádro města navazují blokové město, na něj navazují předměstí a kompozice je dotvářena prstencem periferií. Smyslem analýzy struktury zástavby je možnost nahlížet celistvě výsledný obraz města, spatřit jeho kvality, ale i nedostatky a potenciál.

### CENTRUM

Centrum města tvoří rostlé historické jádro s nepravidelnými, ale kompaktními bloky, struktura je vymezená krátkými ulicemi a kamennými náměstími. Typickým typem zástavby centra města je rostlé jádro doplněné o významné solitérní objekty (např. kostely).

### MĚSTO

Městská struktura zástavby je tvořena kompaktními pravidelnými bloky vymezenými ulicemi a většinou parkovými náměstími. Území s touto strukturou zástavby nazýváme také kompaktní město. Typickým typem zástavby města je bloková struktura (řadová kompaktní zástavba) doplněná izolovanými objekty (solitérní objekty v zeleni). V Chomutově tvoří městskou strukturu zástavby části urbanistických obvodů Střed, U nemocnice, U soudu, U parku a za bariérou koridoru silnice I/13 a železniční trati zástavba kolem ulice Kadaňské v obvodu Pod Černým vrchem, kolem ulice Lipské v obvodu Domovina, kolem ulic Blatenská, Husova a Kostnická v obvodu U Luny a U Jitřenky.

### PŘEDMĚSTÍ

Strukturu zástavby předměstí tvoří zpravidla osnova parcelace, ulic a veřejných prostranství vymezených ploty a zídkami. Typickým typem zástavby předměstí je zahradní město - vily v zahradách a individuální rodinné domy a rozvolněná bytová zástavba sídlišť drobnějšího měřítka. V Chomutově tvoří tuto strukturu zástavba vil a individuálních rodinných domů v urbanistických obvodech U parku, Mostecká, U nemocnice, v Moravské ulici v obvodu Pod Březenecou a U severky a v obvodech Pod Černým vrchem, Domovina a Zátíší. Další enklávy rodinných domů se nachází v Pražské ulici v obvodu Pražská pole, U Rasovny a Průmyslový obvod, v Dukelské ulici v Průmyslovém obvodu a v Nových Spořicích. Předměstská struktura bytové zástavby většinou meziválečných a poválečných sídlišť se nachází v obvodu U soudu, U nemocnice a kolem ulice Kadaňské v obvodu Pod Černým vrchem. Další drobnější enklávy tvoří zástavba v ulici za Zborovskou v obvodu U parku, v ulicích Tomáše ze Štítného, SNP a Dostojevského v obvodu Mostecká, na rohu ulic Zborovská a Palackého a v ulici Karolíny Světlé v obvodu Střed a dostavby ve dvorech v ulici Mjr. Šulce a Legionářská a na rohu Palackého a Riegrovy ulice v obvodu U nemocnice.

### PERIFERIE

Struktura zástavby periferie je tvořena strukturami s naddimenzovanými veřejnými prostranstvími, kde veřejné prostranství tvoří souvislý celek. Typickým typem zástavby periferie jsou areály (produkční, sportovní), rozvolněná bytová a sídlištní zástavba - modernistická sídliště a novodobé izolované obytné soubory. V Chomutově tvoří tuto strukturu průmyslové areály železáren, teplárny, Pražská pole a válcovny trub na jihu a jihovýchodě města v obvodech Pražská pole a Průmyslový obvod, které jsou navázány vlečkami na areál železničního nádraží. Doplněje je areál průmyslové zóny Nové Spořice. Dalšími areály jsou Nemocnice, obchodní areál Globus a sportovní areál Zadní Vinohrady. Ostatní periferní struktura zástavby se typicky nachází v místech poblíž dopravních staveb, vodních toků nebo jinak pro bydlení nevyužitých územích. Rozvolněnou bytovou zástavbu tvoří modernistická sídliště blíže navázaná na strukturu města v obvodech Střed, U Jitřenky, U luny, U severky (Pod Březenecou), Zadní Vinohrady, Pod Černým vrchem a menší sídliště v obvodu U nemocnice, U soudu a v Nových Spořicích. V izolované poloze byla založena sídliště Březenecá, Kamenná, Zahradní a Písečná. Menší enklávy novodobých obytných souborů se pak nacházejí v ulici U Kamencového jezera v obvodu Zadní Vinohrady, v ulici Lesní, Šípková a Kamenný vrch v obvodech Kamenná a Strážíště a v ulici Jasminová v obvodu Zahradní.



Struktura zástavby  
v širších vztazích řešeného území

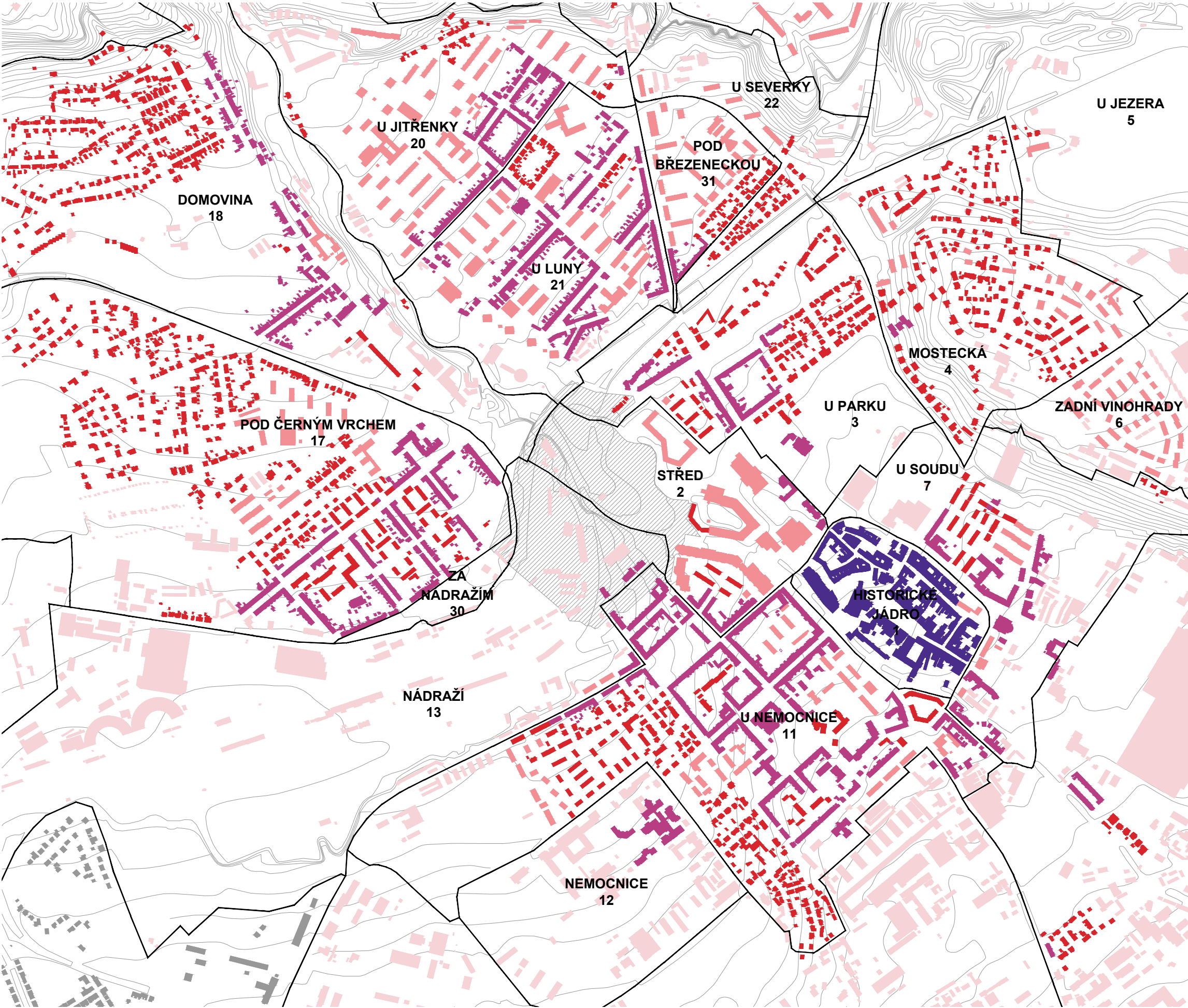
Zobrazené širší vztahy dokládají významnou polohu řešeného území uprostřed složitých a nedořešených vztahů lokalit s určitým charakterem a strukturou zástavby. Řešené území leží v současném dopravním středu města, kde železniční trať a silnice I. třídy tvoří moderní křižovatku dopravních vazeb, které utvářely samotné město. Podoba této křižovatky se měnila v návaznosti na dopravní možnosti a prostředky a v území se posunula z historického jádra města za jeho hradby do předměstí. Nadřazené dopravní tahy se zde setkávají s významnými ulicemi města, které tvoří osy lokalit s odlišnými strukturami zástavby. Dopravní charakter řešeného území provází navázaná periferní struktura zástavby, která tak vkládá klín periferie mezi jednotlivé lokality a čtvrti s městskou strukturou zástavby.

**CENTRUM**  
Struktura zástavby centra je obecně jasně a striktně dělena na soukromé a veřejné území. Definována je zpravidla uzavřenou stavební čarou, identickou s čarou uliční, stavební čára je jasně definována fasádami domů. Koncipována byla na pěší provoz, v parteru je úzce provázána s provozem souvisejícího veřejného prostranství. Historické centrum Chomutova se nachází na levém břehu řeky Chomutovky v pěší dostupnosti a vizuálním kontaktu jihovýchodně od řešeného území.

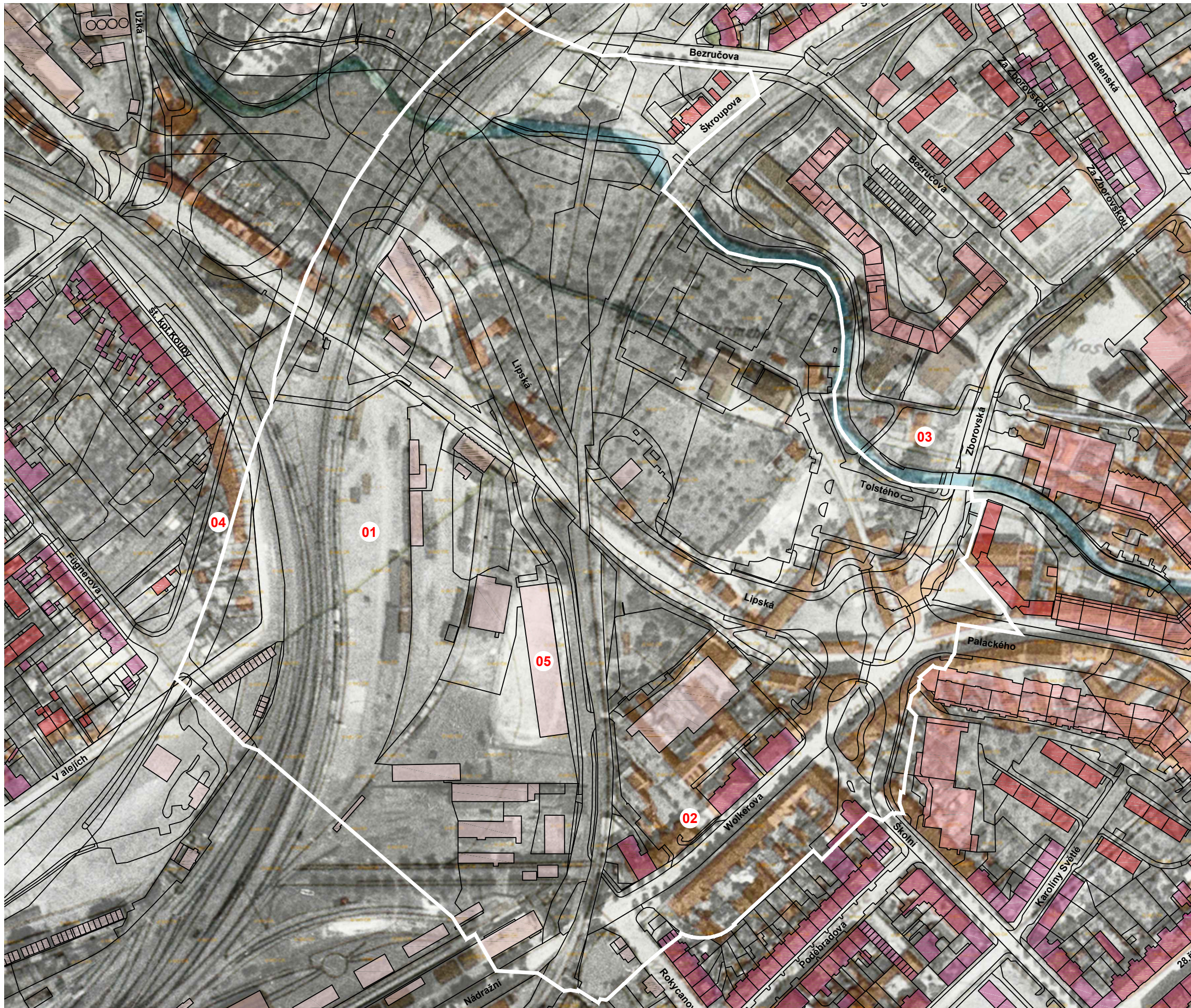
**MĚSTO**  
Struktura zástavby města je obecně jasně a striktně dělena na soukromé a veřejné území. Definována je zpravidla uzavřenou stavební čarou, identickou s čarou uliční, stavební čára je jasně definována fasádami domů. Koncipována byla na koňský potah, v parteru je středně provázána s provozem souvisejícího veřejného prostranství. Kompaktní blokové město se nachází v těsném kontaktu s hranicemi řešeného území. Na jihovýchodě jsou to bloky kolem ulice Školní v obvodu U nemocnice. Na severozápadě jsou to bloky kolem ulice Kadaňské v obvodu Pod Černým vrchem oddělené od těžiště řešeného území dopravní bariérou. V širších vztazích řešeného území se částečná kompaktní bloková struktura nachází ještě kolem ulice Blatenské a v jižní části ulice Škroupova v obvodu U parku.

**PŘEDMĚSTÍ**  
Struktura zástavby předměstí je obecně jasně a striktně dělena na soukromé a veřejné území. Definována je uzavřenou až otevřenou stavební čarou, která je výjimečně volná, uliční čára je definována plotem nebo zdí. Koncipována byla na hromadnou dopravu a automobilismus, v parteru zřídka či vůbec nesvážána s provozem souvisejícího veřejného prostranství. V řešeném území se nachází krátká část ulice Škroupova s předměstskou zástavbou individuálních rodinných domů. V širších vztazích řešeného území se předměstská struktura rodinných domů nachází také v obvodech U parku, U nemocnice a Pod Černým vrchem. Struktura bytové zástavby většinou meziválečných a poválečných sídlišť se v širších vztazích řešeného území nachází v obvodu Střed, U nemocnice, Pod Černým vrchem a U parku.

**PERIFERIE**  
Struktura zástavby periferie je obecně bez hierarchie a rozpoznatelných hranic soukromých a veřejných ploch. Definována je otevřenou až převážně volnou stavební čarou, uliční čára je nedefinovatelná, lze ji rekonstruovat většinou jen na základě kompozice solitérů a silnic. Koncipována je na masový automobilismus, bez parteru, bez služeb, provoz souvisejícího veřejného prostranství neexistuje, je redukován na transport. V kontaktu s řešeným územím se nachází rozvolněná bytová a sídlištní zástavba konceptu modernistického sídliště v ulici Palackého a Bezručova v obvodu Střed. Od západu proniká do řešeného území periferní struktura areálu železničního nádraží, která tvoří podstatnou část řešeného území. V severní polovině řešeného území se nacházel areál zimního stadionu, který byl zbořen a nyní je jeho místo nevyužité. Při severozápadním okraji řešeného území se za bariérou silnice I/13 a železnice nachází území nivy Chomutovky, které má periferní sportovní rekreační charakter.







# Problémy struktury zástavby v řešeném území

Problémem, ale zároveň i potenciálem řešeného území je jeho poloha uprostřed složitých a nedořešených vztahů okolní zástavby. Železnice byla a je určujícím prvkem řešeného území, doplněna byla o silniční stavbu průtahu. Rozlehlost dopravních staveb a periferní struktura zástavby vytváří bariérový charakter řešeného území. Území bylo dotčeno všemi významnými urbanistickými koncepty, které razantně vstupovaly do tvorby městské struktury středu města a které nebyly opakovaně dokončeny z důvodu změn společenských poměrů.

**01 BARIÉRA ŽELEZNICE**  
V letech 1870-75 se město stalo významným železničním uzlem, hlavní podkrušnohorský železniční tah byl veden po severozápadní straně města, mezi Chomutovem a Horní vsí. Protože trať z Duchcova a Oseka budovaly různé železniční společnosti, vznikly zde nešťastně dvě paralelně vedené tratě, tvořící závažnou urbanistickou bariéru (tento stav trval až do 80. let 20. století). Novodobý urbanistický rozvoj města od konce 19. až do poloviny 20. století charakterizovala ortogonálně komponovaná uliční síť nových čtvrtí, které ovšem vinou železniční bariéry nemohly vytvořit jednotný celek. Výstavbou železniční trati byly také zkomplikovány původní vazby města a starých cest na Kadaň a Lipsko.

**02 NEDOKONČENÁ STRUKTURA KOMPAKTNÍHO MĚSTA**  
Územní plán Chomutova z roku 1898, upravovaný 1910, již částečně unifikoval šířku a ovlivnil podobu ulic v rozšiřujícím se městě kolem historického jádra (např. v ulici Čelakovského nebo ulicích ve čtvrti U nemocnice). Regulační plány vzniklé v období do 2. světové války navrhovaly blokovou strukturu budoucího kompaktního města s pevně danými šířkami ulic a rozlohou bloků a s řadou významných budov a parkovými náměstími, některé však nebyly realizovány z důvodu změny společenských poměrů po 2. světové válce.

**03 NEDOKONČENÉ MODERNÍ STRUKTURÁLNÍ KONCEPTY**  
Počátek moderních strukturálních konceptů nacházíme v období po 2. světové válce. Vznikly Směrný plán města Chomutova 1948-49, Územní plán 1956 a v roce 1959 byl odsouhlasen plán demolice a etapovitě výstavby Palackého ulice. V 60.-80. letech představovaly závažné zásahy do širšího centra města záměrné demolice historických předměstských území pro novou výstavbu bytových domů a občanské vybavenosti, s čímž byla spojena i přestavba komunikační sítě. Nová centrální část města vyrostla na základě Plánu přestavby středu Chomutova 1966 kolem Palackého ulice na místě Horní Dlouhé ulice i přilehlého levobřežního území. Vznikla zde velkoměstsky řešená třída s deskovými bloky zčásti městotvorného charakteru a objemovými dominantami obchodního domu a zimního stadionu. Novou zástavbou byla zlikvidována i Dolní Dlouhá ulice. Z urbanistické studie středu města z roku 1976 byla realizována pouze mimoúrovňová křižovatka silnic I/13 a I/7, přemístění autobusového nádraží do Wolkerovy ulice a demolice Blatenské ulice mezi Zborovskou a městským divadlem. Razantní přeměna středu města trvala až do změny společenských poměrů v roce 1989 a přesto nedošlo k její plné realizaci.

**04 NARUŠENÍ STRUKTUR ZÁSTAVBY SILNIČNÍMI STAVBAMI**  
V roce 1977 byla trasa silnice I/13 protažena podél železniční trati na hornoveské straně a napojena na novou rychlostní komunikaci k Jirkovu. Mezi lety 1983-1992 byla budována mimoúrovňová křižovatka silnic I/13 a I/7 spojená s přeložením bývalé duchovsko-podmokelské tratě na nový viadukt. Došlo tak k dílčím demolicím a posílono bylo i rozštěpení města na dvě části. V 80. letech byla stržena levá strana Wolkerovy ulice s navazující částí Školní ulice jako příprava na vybudování autobusového nádraží, došlo tím k propojení ulic Palackého a Školní. V roce 2000 byl zahájen provoz nového autobusového nádraží a okružní křižovatky Lipská-Zborovská-Palackého-Školní-Wolkerova s mimoúrovňově řešenými podchody pro chodce. Řešení dopravních silničních staveb přineslo do řešeného území další periferní charakter.

**05 SOUČASNÁ PERIFERNÍ STRUKTURA ZÁSTAVBY**  
Současná periferní struktura zástavby v řešeném území je pochopitelnou reakcí na významné dopravní stavby umístěné v tomto území. Pro střed města však tvoří dopravní stavby spolu s periferní strukturou zástavby problematickou bariéru mezi přilehlými částmi města.



***využití území***



# Schéma využití území dle územního plánu města

Územní plán navrhuje urbanistickou koncepci využití území založenou na dělení území do 34 ploch s rozdílným způsobem využitím v kategoriích ploch bydlení, rekreace, smíšených obytných, občanského vybavení, veřejných prostranství, sídelní zeleně, dopravní infrastruktury, technické infrastruktury, výroby a skladování, vodních a vodohospodářských, zemědělských, lesních a smíšených nezastavěného území. Plochy s rozdílným způsobem využití dle platného územního plánu jsou ve schématu zobrazeny v barevném členění dle Datového modelu Ústeckého kraje. Odstupňovaná barevná škála umožňuje pohled na koncepci členění ploch na území města.

## PŘEDPOKLADY A STRATEGIE ROZVOJE

Předpoklady územního plánu pro rozvoj města jsou limitovány prostorovými možnostmi správního území. Územní plán upřednostňuje kvalitu před kvantitou a jeho cílem bylo změnit celou strategii rozvoje města. Infrastrukturní rozvoj by dle něj měl více odpovídat předcházející a stávající expanzi města, vybavenost, život obyvatel a životní prostředí by mělo získat novou kvalitu. Základní postoj se výrazně změnil ve vztahu k netoleranci jakýchkoliv zásahů do zeleně, i k postupně netoleranci jakékoliv výroby v těsném dotyku s bytovou a rodinnou výstavbou.

## ZÁSADY CELKOVÉ KONCEPCE MĚSTA

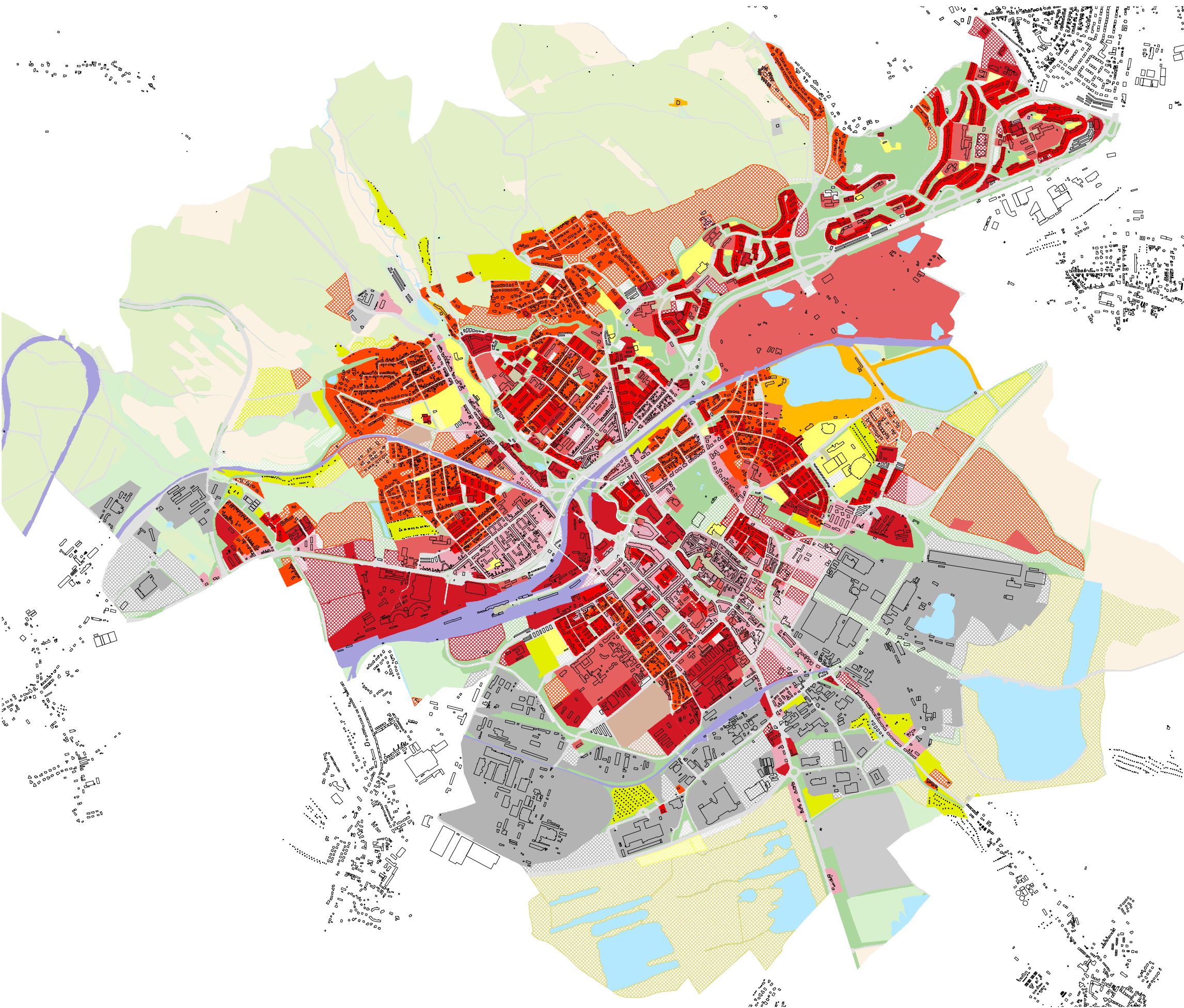
Územní plán deklaruje základní urbanistickou koncepci založenou na hledání vnitřních rozvojových rezerv, dořešení hlavního skeletu nadřazených komunikací, větší využitelnosti menšího počtu výrobních ploch a dalším posilování zelených parkových i rekreačních ploch. Dále územní plán akcentuje dostatek veřejných prostorů, obnovu a doplnění vybavenosti, propustnost území a dopravní zkldnění vybraných lokalit. Ve městě i místních částech preferuje a vytváří skutečně využitelné zelené plochy s návazností na plochy sportovní.

## CELKOVÁ URBANISTICKÁ KONCEPCE

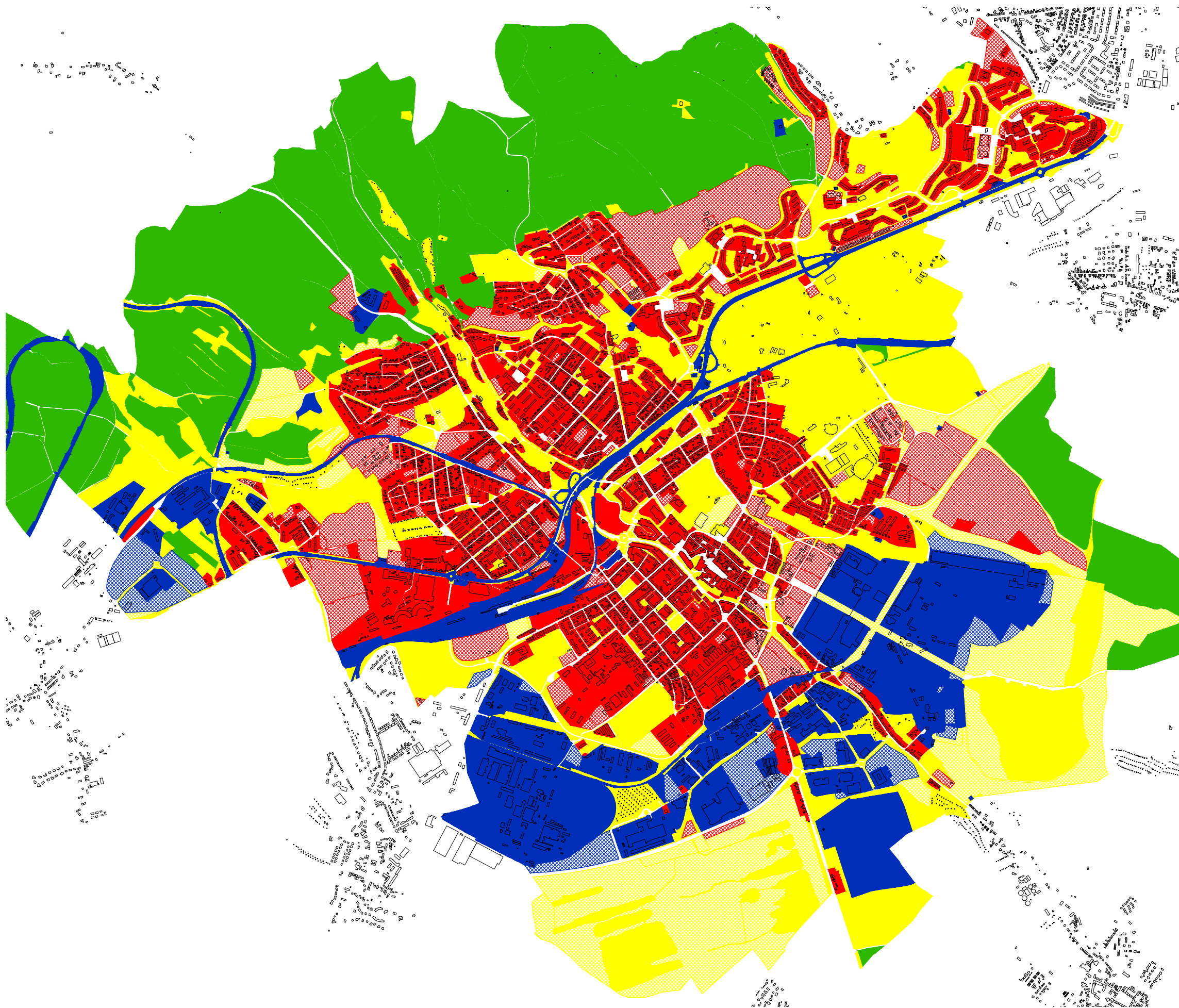
Hlavními zásadami celkové urbanistické koncepce je situace, že plošný rozvoj města se blíží ke konci. Územní plán doplňuje poslední extenzivní plochy pro rozvoj, připravuje vstupní podmínky pro budoucí variantu "velkého JV" pro budoucí rozvoj bytových a smíšených využití bez výroby a skladování v prostoru části průmyslových ploch válcoven. Spolu s rozvojem Zadních Vinohrad se jedná o největší územní potenciál pro rozvoj města. Velká výroba a skladování či logistika se musí stabilizovat v zónách JZ a J a Nové Spořice a do pozice vně městského distribučního polookruhu. Zelené plochy městské i příměstské budou stabilizovány a rekreační možnosti v krajinném prostředí budou rozšířeny. Zpřesnění parkových ploch by mělo vést k jejich nezastavitelnosti. Musí se činit kroky pro zachování, podporu i budoucí vznik významných celků veřejné zeleně v zastavěném území města jako je např. nové založení lokálního územního systému ekologické stability a vymezení ploch významných z hlediska krajinného rázu, zejména v oblasti podél Chomutovky, na Vinici nebo na Černém vrchu. Do rezervy je zařazena zelená spojnice od Chomutovky k nádraží. Stávající veřejná prostranství jsou vymezena jako vyjádření nejcennějších městských prostorů, v rozvojových lokalitách se předpokládá vznik nových veřejných prostranství.

## CELKOVÁ KONCEPCE USPOŘÁDÁNÍ KRAJINY

V řešeném území města již kromě lesů a malých rezerv směrem na Otvice a v jižním prstenci ploch na chráněném ložiskovém území nezbyvá volná krajina. Velký jižní a jihovýchodní prstenec složený z navazujících velkoprostorových krajinných přírodních prostorů může být fenoménem budoucí podoby města. Formou nezastavitelných krajinných rekreačních prostorů koexistujících s aktivitami rekreačního sportu a revitalizovaných vodních ploch mohou být vytvořeny krajinné parky v budoucnu pokračující i v prostoru revitalizovaného dolu Libouš. Dosavadní členění sídla ke krajinnému rámci je založeno na prostorově oddělených venkovských sídel Údlíce, Droužkovice, Otvice, Černovice, Spořice a integrování ostatních částí do města. Nový rozvoj zastavitelných území do nivních ploch vodotečí na území města není přípustěn, naopak nivní plochy by měly být spojitě a průchozí pro rekreační dopravu. Rozvoj zastavitelných ploch na lesní půdu v severních partiích města není rovněž přípustěn. Významnější komunikace budou doprovázeny izolační zelení.







## Schéma využití území dle územního plánu města abstrahované na čtyři zátěže území

V tomto schématu je zobrazeno stávající a navrhované využití ploch na území města dle platného územního plánu v členění do čtyř základních skupin tzv. zátěže. Schéma slouží pro analýzu koncepce územního plánu. Zátěží je myšleno předpokládané maximální možné zatížení z hlediska funkčního využití v kategoriích obytné, produkční, krajinné a rekreační území. Plochy s rozdílným způsobem využití z územního plánu byly bez zásahu do jednotlivých ploch začleněny do jedné ze čtyř kategorií, aby mohlo být ve zjednodušeném schématu nahlíženo na využití dle územního plánu a mohla být analyzována koncepce rozložení jednotlivých zátěží ve městě. Ze zobrazeného schématu je patrné rozložení krajinného území především v severní části správního území města, rozložení obytného území jižně pod tímto krajinným územím protnuté vedením silnice I/13 a železnice a rozložení produkčního území na jihu, jihovýchodě a jihozápadě města. Rekreační území se pak prolíná obytným územím, vyplňuje prostor mezi obytným a krajinným územím na severu, sleduje tok Chomutovky, tvoří ho Zoopark, areál Kamencového jezera a Velkého Otvíckého rybníka a obklopuje produkční území na jihu a jihovýchodě správního území města na Pražských polích a mezi územím Válcoven trub, Michanickým kopcem a Údlickým Doubím.

### OBYTNÉ ÚZEMÍ

Na obytnou zátěž byly ve schématu převedeny dle platného územního plánu stávající i navrhované plochy s rozdílným způsobem využití bydlení BH, BI.1, BI.2, smíšené obytné SO.1, SO.2, plochy občanského vybavení OK.M, OK.V, OK.S, OV a plochy dopravní infrastruktury DS.G a DS.P, které primárně slouží těmto plochám a pouze některé z nich slouží i přilehlým rekreačním plochám.

### PRODUKČNÍ ÚZEMÍ

Na produkční zátěž byly ve schématu převedeny dle platného územního plánu stávající i navrhované plochy s rozdílným způsobem využití výroby a skladování VF, VP.1, VP.2, VZ, plochy technické infrastruktury T a plochy dopravní infrastruktury DZ, DS.A, DS.C a DS.K v rozsahu silnice I/13 a I/7. Do této skupiny využití byly zařazeny i vodní plochy W, které byly obklopeny produkčním územím.

### KRAJINNÉ ÚZEMÍ

Na krajinnou zátěž byly ve schématu převedeny dle platného územního plánu stávající i navrhované plochy s rozdílným způsobem využití lesní L a zemědělské Z. Do této skupiny využití byly zařazeny i vodní plochy W, které byly obklopeny krajinným územím.

### REKREAČNÍ ÚZEMÍ

Na rekreačních zátěž byly ve schématu převedeny dle platného územního plánu stávající i navrhované plochy s rozdílným způsobem využití rekreace RH, RZ, plochy občanského vybavení OH, OS, OX, plochy sídelní zeleně ZP, ZX, ZI a plochy smíšené nezastavěného území K, SR. Do této skupiny využití byly zařazeny i vodní plochy W, které byly obklopeny rekreačním územím.

### VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ A KOMUNIKACE

Veřejná prostranství a místní komunikace jsou standardní součástí všech ploch s rozdílným způsobem využití. Plochy veřejných prostranství P+ a plochy silniční pozemních komunikací DS.K v rozsahu místních komunikací z platného územního plánu nebyly do schématu zařazeny do jednotlivých kategorií zátěží a jsou zobrazeny jako mezery mezi plochami.



Využití území  
dle územního plánu města  
v širších vztazích řešeného území

V širších vztazích řešeného území je blíže vidět navrhovaná urbanistická koncepce ve vymezení ploch s rozdílným způsobem využití z platného územního plánu města. Ze zobrazení je patrné rozložení obytného území, základní kostra nadřazených systémů dopravní infrastruktury silniční a železniční, umístění produkčních ploch a koncepce ploch rekreačních, tak jak byly zobrazeny v předešlém schématu. Jsou zde navíc barevně odlišeny plochy občanského vybavení komerčního, které hrají v širších vztazích i v řešeném území významnou roli.

OBYTNÉ ÚZEMÍ

Obytné území tvoří v širších vztazích řešeného území největší část. Je složeno z ploch smíšených obytných **SO.1** v historickém centru, stávajících smíšených obytných městských **SO.2** v navazující kompaktní městské zástavbě a navrhovaných smíšených obytných městských ploch východně od Vinohradské ulice v Průmyslovém obvodu. Obytné území dále tvoří stávající plochy bydlení hromadného v bytových domech **BH** v modernistických, meziválečných a poválečných sídlišťích a stávající a navrhované plochy bydlení individuálního bydlení v rodinných domech městských a příměstských **BI.1**. Do obytného území jsou zahrnuty i s bydlením související stávající plochy občanské vybavenosti veřejné **OV** a plochy dopravní infrastruktury pro parkování obyvatel **DS.G** a **DS.P**. Z kategorie obytného území je zobrazena barevně odlišená kategorie ploch **občanského vybavení komerčního** (nespadajících pod veřejnou infrastrukturu), kterou tvoří plochy stávající a navrhované komerční vybavenosti **OK.M**, **OK.V** a **OK.S**. Zobrazení ukazuje rozsáhlost těchto ploch v nejen v samotném řešeném území, ale i v širších vztazích řešeného území.

PRODUKČNÍ ÚZEMÍ

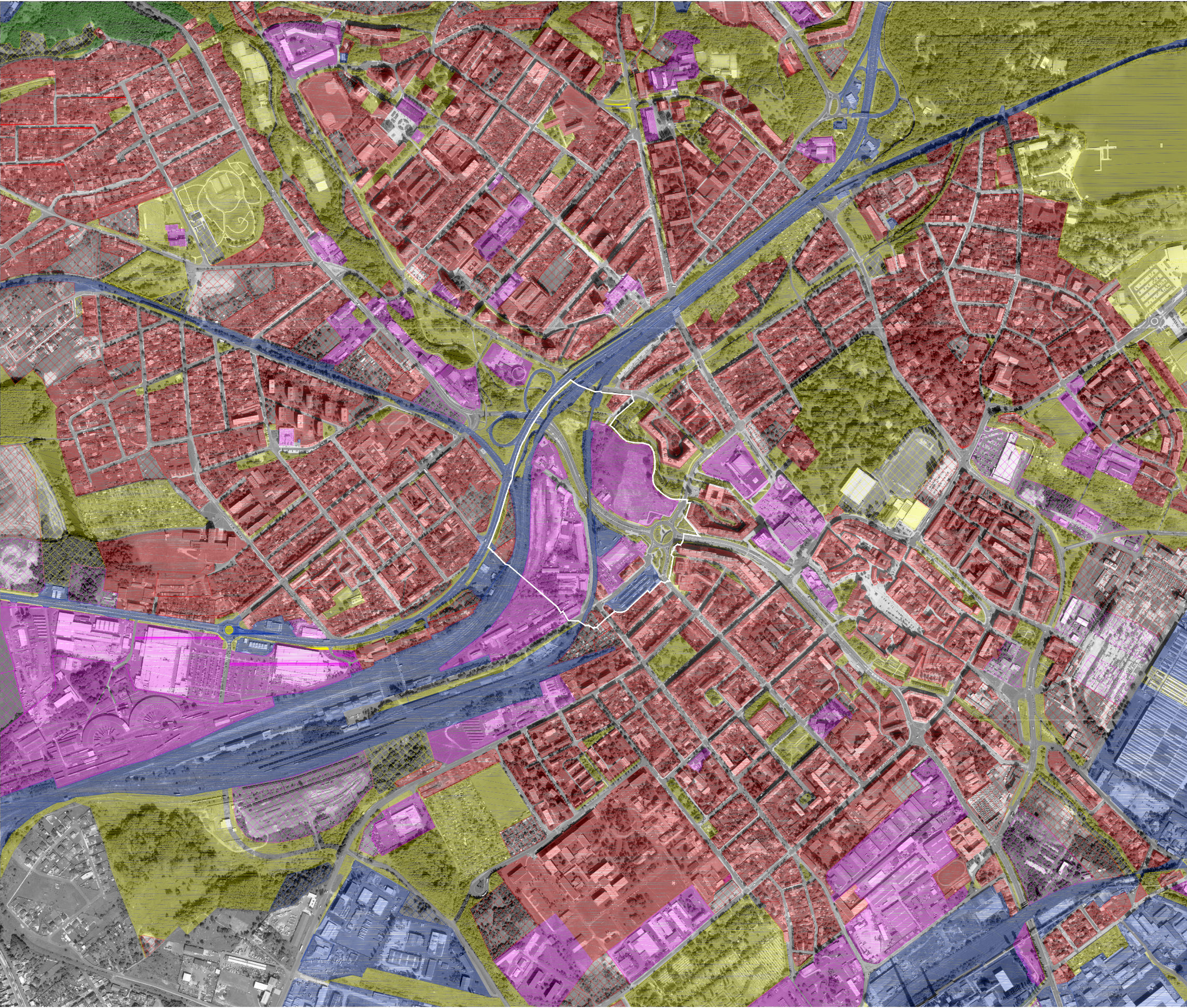
Produkční území tvoří v širších vztazích řešeného území plochy dopravní infrastruktury silniční **DS.K** - silnice I/13 a místní komunikace, dopravní terminály **DS.A** - autobusové nádraží a odstavná plocha pro autobusy, stávající čerpací stanice **DS.C**, plochy dopravní infrastruktury železniční **DZ** a plochy nerušící výroby a skladování **VP.1** navázané na vnitřní městský okruh a Spořickou ulici v obvodech Pražská pole a Průmyslový obvod. Produkční plochy **DS.K**, **DS.A** a **DZ** hrají v řešeném území výraznou roli.

REKREAČNÍ ÚZEMÍ

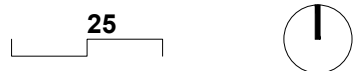
Rekreační území tvoří v širších vztazích řešeného území plochy sídelní zeleně, konkrétně parkové zeleně na veřejných prostranstvích **ZP**, sídelní zeleně izolační **ZI**, která se nachází podél důležité silniční a železniční dopravní infrastruktury a plochy krajinné zeleně **K** stávajících lesíků V Loužích a U Filipových rybníků a na počátku přírodní části Bezručova údolí. Plochy rekreace se skládají z ploch hromadné rekreace **RH** stávajícího areálu Kamencového jezera a ploch individuální rekreace ve stávajících i navrhovaných zahrádkářských osadách **RZ**. Z ploch občanského vybavení jsou do rekreačního území v širších vztazích řešeného území zahrnuty stávající i navrhované plochy veřejných pohřebišť **OH**, plochy pro tělovýchovu a sport **OS** a specifická plocha **OX** Zoopark. V členění vymezených ploch sídelní zeleně, ploch rekreace a vymezené části ploch občanského vybavení zahrnutých do rekreačního území je jednoznačně patrný deklarovaný záměr zajistit nezastavitelnost ploch označených jako parkové a zachování, podporu i budoucí vznik významných celků veřejné zeleně v zastavěném území města. Otázkou je, zda jsou takto drobné plochy schopny zajistit realizaci kontinuálně vnímatelného celku sídelní zeleně o jednotném konceptu. Územní plán navíc navrhl rezervu ploch zeleně propojující nivu Chomutovky k nádraží a vnitřnímu městskému okruhu ve Spořické ulici, která není ve výkresu zobrazena (žádné rezervy nejsou zobrazeny, protože jsou překryvnou vrstvou k plochám s rozdílným způsobem využití).

KRAJINNÉ ÚZEMÍ

Krajinné území tvořené stávajícími plochami lesů **L** na severu města je v širších vztazích řešeného území jen velmi okrajovou složkou. Na řešené území mají pouze přenesený vliv. Významnou spojnici do krajinného území je rekreační území Bezručova údolí.







Z hlediska využití řešeného území je v platném územním plánu města potvrzena stávající kombinace převažujícího dopravního drážního využití DZ a silničního využití DS.K, DS.A a DS.G (komunikace, autobusové nádraží, garáže) s využitím pro komerční občanské vybavení nevýrobních služeb OK.S a zařízení a administrativu malou OK.M a velkou OK.V doplněné o plochy zelené parkové na veřejných prostranstvích ZP a izolační zeleně ZI. Na okrajích je řešené území dotčeno přesahujícími sousedními smíšenými obytnými plochami městskými SO.2.

Nejrozsáhlejší nevyužitou plochou v řešeném území je plocha po zbořeném zimním stadionu o velikosti 34 200 m<sup>2</sup>. Dle platného územního plánu je to plocha stávající občanského vybavení komerčních zařízení a administrativy velká OK.V, ve kterých je hlavním využitím občanské vybavení komerčního charakteru velkokapacitní, nevhodné do přímého styku s bydlením. Toto využití je z hlediska funkce a na ní vázaný charakter i strukturu zástavby problematické.

Mezi menší, ale také nevyužitě území lze zařadit plochu zeleně na bývalém tělese Duchovsko-Podmokelské dráhy spolu se zachovaným historickým mostem a další nevyužívanou plochu zeleně u stávající traťové spojky z nákladového nádraží.

Mezi ulicí Nádražní a původní trasou ulice Lipská se nachází málo využívaná ulice, která slouží pro obsluhu areálů firem se službami. Ulice se nachází velmi blízko středu města, přesto však, díky využití sousedních pozemků působí periferním dojemem.

Uprostřed kružnic křižovatky jsou vytvořeny mimoúrovňové podchody a schodiště, parkové úpravy a pronajimatelné obchody. Bohužel obchody jsou z velké většiny nevyužité, což přináší i snížený pocit městskosti a bezpečí.

Jižní část ulice Lipské spolu s okružní křižovatkou tvoří doplněk k nekompletní mimoúrovňové křižovatce na silnici I/13 pro sjezd a nájezd. Charakter komunikace s důrazem pouze na silniční dopravu spolu s rychlostí vozidel neodpovídá umístění ve středu města.

Křižovatka těsně u okružní křižovatky v ulici Wolkerova je zatížena intenzitou dopravy směřující na parkoviště k supermarketu Lidl a rychle jedoucími autobusy veřejné městské a linkové dopravy odbočujícími z okružní křižovatky s negativními dopady na bezpečnost a komfort pěších.

Cyklostezka vedoucí podél břehu Chomutovky v bytovém domě v ulici Bezručova (Dehtochema) je společnou stezkou pro chodce a cyklisty. Intenzita na této hlavní cykloturistické trase má negativní dopady na bezpečnost a komfort pěších. Zároveň zde není oddělen dálkový turistický provoz od místního rekreačního provozu obyvatel bytového domu v zeleni.

Území podél ulice Wolkerova je využito pro místo nevhodnou kombinací autobusového nádraží, příměstského supermarketu, odstavnou plochou pro autobusy a pozůstatky městské zástavby.

Území areálů služeb mezi železniční tratí a ulicí Nádražní/Lipská je z hlediska polohy nedaleko středu města nevhodně využité funkcemi, které nepřinášejí obsluhu okolnímu městskému území, vytvářejí území periferiního charakteru a měly by se nacházet dále od středu města.

Území stávajících a budoucích garáží mezi silnicí I/13 a železnicí je problematicky využitelné díky své nedostupnosti.



***veřejná prostranství  
a systém sídelní zeleně***



# Schéma veřejných prostranství a systému sídelní zeleně dle územního plánu města

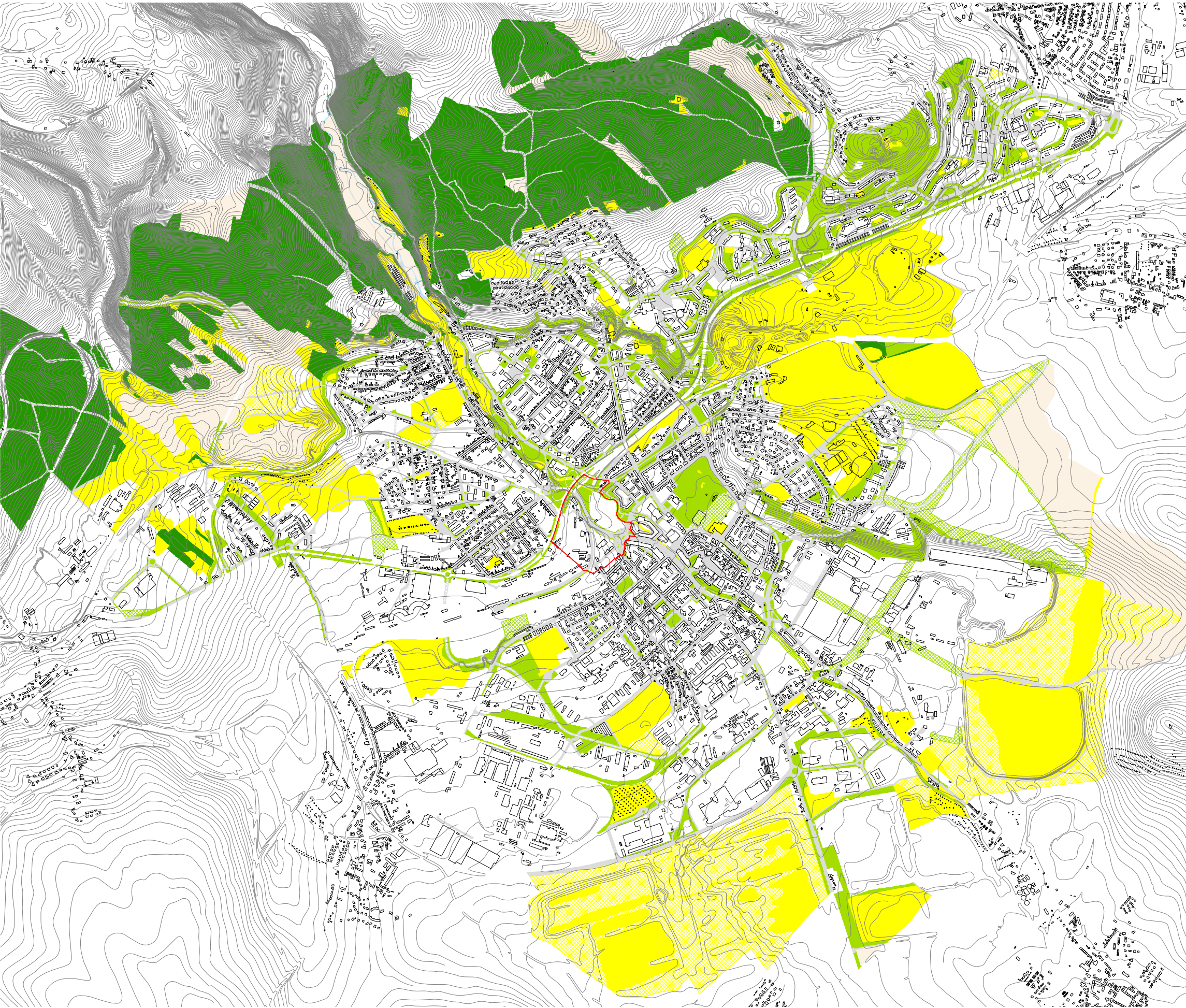
Územní plán navrhuje ve své urbanistické koncepci a koncepci uspořádání krajiny koncepci využití území v oblasti zeleně, rekreace a veřejných prostranství založenou na dělení území do ploch s rozdílným způsobem využití v kategoriích ploch rekreace, občanského vybavení, veřejných prostranství, sídelní zeleně, dopravní infrastruktury, vodních a vodohospodářských, zemědělských, lesních a smíšených nezastavěného území. Vybrané plochy s rozdílným způsobem využití z těchto kategorií dle platného územního plánu města jsou ve schématu zobrazeny v barevném členění do skupin sídelní zeleně, rekreační zeleně, lesů a zemědělských ploch, aby bylo možno nahlédnout na koncepci členění ploch zeleně na území města.

## SYSTÉM SÍDELNÍ ZELEŇ

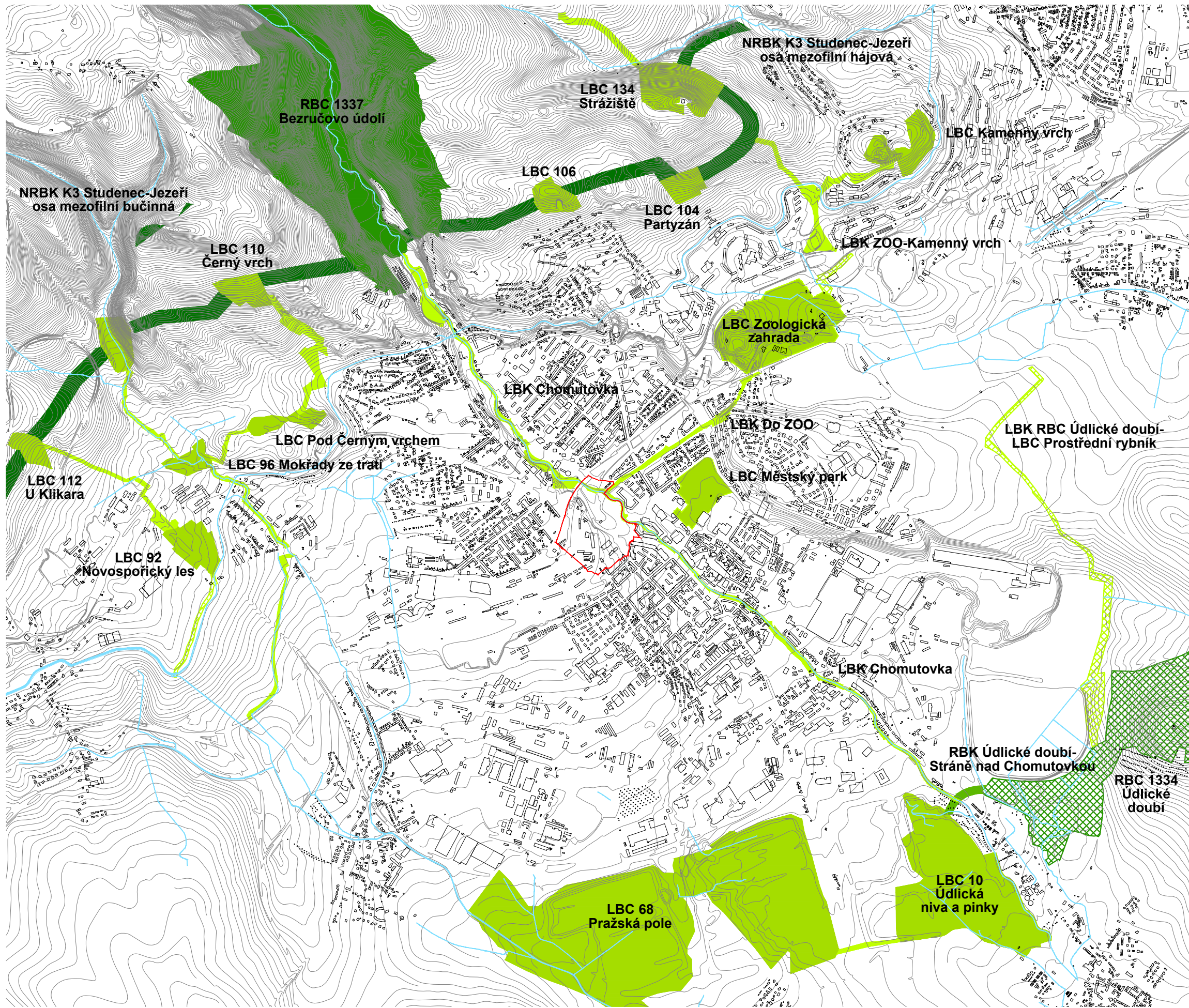
Územní plán cíleně podporuje systém sídelní zeleně a navrhuje stabilizaci rozsáhlých ploch zeleně uvnitř zastavěného území formou založení místního územního systému ekologické stability v zastavěném území a formou vymezení ploch významných z pohledu krajinného rázu. Navrhuje posílení ploch veřejné parkové upravené zeleně jejím přesnějším vymezením, navrhuje vytvoření rozsáhlých ploch zeleně pro každodenní rekreaci na okraji zastavěného území, na severu lesní komplexy, jihovýchodně a jižně od města rozsáhlé krajinné rekreační plochy s přesahem až do sousedních obcí, navrhuje zachování a též vytvoření zelených bariér vůči kapacitním stavbám dopravní infrastruktury a navrhuje plně respektování požadavků ochrany přírody v podobě realizace územního systému ekologické stability a stabilizace registrovaných významných krajinných prvků a jejich začlenění do systému zeleně města. **Sídelní zeleň parkovou na veřejných prostranstvích** tvoří plochy zeleně uvnitř zastavěného území, většinou parkové upravené a veřejně přístupné. Intenzita založení a údržby závisí na poloze - od reprezentačních úprav na náměstí po jednoduché úpravy na okrajích zastavěného území. Parkové plochy budou doplněny uliční zelení, zejména stromofadímí, v rozvolněnějších typech zástavby zelenými pásy uliční zeleně. Podél stávajících dopravních tras hlavního dopravního skeletu a železniční trati bude posílena **sídelní izolační zeleň** v podobě kompaktních vícepatrových porostů dřevin. Další izolační zeleň bude tvořit izolaci výrobních ploch. V případě úzkého profilu ploch pro založení izolační zeleně bude založeno silniční stromofadí. Plochy **ostatní sídelní zeleně** tvoří plochy extenzivní zeleně v zastavěném území např. doprovodná zeleň vodotečí nespádající pod plochy parkové ani izolační. Dále se ve správním území města nachází **zeleň lesní** na pozemcích určených k plnění funkce lesa, **krajinnou zeleň** tvoří převážně vysoká zeleň na nelesních pozemcích mimo zastavěné území a zastavitelné plochy a doprovodná a krajinná zeleň mimo plochy přírodní. Specifikem návrhu územního plánu jsou plochy **krajinně smíšené s rekreační funkcí**, navazující na obytné území a propojující město s okolní krajinou, zejména jižně a jihovýchodně města. Zahnuje plochy trvalých travních porostů, mimolesní rozptýlené zeleně, ale i sadů a polí, s preferencí rekreačních cest, pobytových luk apod. V místech souběhu s částmi územního systému ekologické stability bude uzpůsobena cestní síť tak, aby využití bylo v souladu s požadavky územního systému ekologické stability. Plochy lesní, krajinné zeleně a krajinně smíšené zeleně s rekreačním využitím pak v nezastavěném území doplňují plochy **zemědělské**, které tvoří menšinové využití nezastavěného území.

## VELKÝ JIŽNÍ A JIHOVÝCHODNÍ REKREAČNÍ PRSTENEC

Prstenec je tvořen vyhrazenými plochami s omezenou či regulovanou přístupností jako jsou Zoopark, Safari, sportovní zařízení, plochami intenzivní rekreace, extenzivní rekreace a outdoorových aktivit, přírodní plochy krajinné zeleně až přírodní plochy s režimem ochrany. V jižní části již v zásadě prstenec existuje, záměrem koncepce územního plánu je jej propojit na jihovýchodním okraji až po východní část v Zooparku a Kamencovém jezeře na územích, které jsou blokovány z pohledu eventuální těžby surovin, ale mohou být naopak v budoucnu využity jako rekreační zázemí nelesního charakteru, tedy zázemí umožňující jiné aktivity než v lesích. Rozsah prstence je při okraji hranic řešeného území, nicméně nevylučuje se návaznost na území sousedních obcí Otvice a Údlice. Při řešení byl kladen důraz na posílení symbiózy přírodních a civilizačních prvků a jejich více rovnovážný stav. Je podporována druhovost a zásadně neklesající podíl veřejné i krajinné zeleně, ale i podíl rekreační ploch v krajinné zeleni.







## Schéma územního systému ekologické stability dle územního plánu města

Územní plán města zpřesňuje a doplňuje vymezení územního systému ekologické stability z původní koncepce předchozího územního plánu. Nově je vymezen lokální systém v zastavěném území, v těchto úsecích biokoridorů a plochách biocenter se připouští rekreační využití a parkové úpravy. Metodické požadavky na souvislost skladebných částí a dodržení prostorových parametrů jsou akceptovány v míře, kterou umožní místní poměry. Takto podmíněné deficity ve funkčnosti lokálního územního systému ekologické stability ve městě jsou nahrazeny nově vymezenými úseky lokálních biokoridorů a lokálními biocentry v západním a východním sektoru města, mimo zastavěné území.

**NADREGIONÁLNÍ A REGIONÁLNÍ ÚSES**  
Střed města a jeho jižní sektor leží ve víceméně rovinatém území Podkrušnohorské pánve, severní a severovýchodní sektory zasahují na úpatí Krušných hor. Nižšími partiemi svahů Krušných hor prochází nadregionální biokoridor K3 Studenec-Jezeří ve dvou osách - mezofilní hájové v nižší poloze a mezofilní bučinné ve vyšší poloze. Středem území prochází hranice ochranné zóny nadregionálního biokoridoru mezofilní hájové osy 2000 m. Na území města se obě osy přibližují a vstupují do regionálního biocentra Bezručovo údolí, které svou jižní částí zasahuje do území města. Jižních okrajů území se dotýká regionální biokoridor Údlické Doubi-Stráně nad Chomutovkou a regionální biokoridor Nádrž Kyjice-Údlické Doubi.

**LOKÁLNÍ ÚSES**  
Kostru ekologické stability na území města 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. Územní plán nově vymezil lokální územní systém ekologické stability v zastavěném území. Vypuštěno bylo lokální biocentrum a související biokoridory podél Hačky na hranici se správním územím obce Spořice z důvodu vypuštění v územním plánu Spořic a nemožnosti zajistit dostatečné parametry na území města. Všechny skladebné části územního systému jsou v územním plánu vymezeny jako funkční, tj. v cílovém stavu. V nadregionálním biokoridoru v ose mezofilní hájové jsou vložena lokální biocentra v intervalu cca 700 m v lesních porostech. Nově je navržen biokoridor Chomutovky, procházející zastavěným územím přes centrum města, který zahrnuje tok Chomutovky a navazující plochy veřejné zeleně. V centru se biokoridor větví a pásem uliční a parkové zeleně navazuje do lokálního biocentra Zoologická zahrada. V blízkosti větvení se nachází biocentrum Městský park. Pro tyto lokální biokoridory a biocentra platí podmínky pro zastavěné území, tzn. připouští se rekreační využití a parkové úpravy, požadavky na souvislost skladebných částí a dodržení prostorových parametrů jsou akceptovány v míře, kterou umožňují místní poměry. Takto podmíněné deficity ve funkčnosti lokálního územního systému ekologické stability ve městě jsou nahrazeny nově vymezenými úseky lokálních biokoridorů a lokálními biocentry v západním a východním sektoru města, mimo zastavěné území. Biocentrum Zoologická zahrada je napojené nově vymezeným lokálním biokoridorem zahrnujícím menší plochy veřejné zeleně a drobné nezařízené lesní porosty na nově vymezené lokální biocentrum Kamenný vrch, které tvoří městský park přírodního charakteru na okraji zastavěného území. Prostřednictvím krátké spojky je tato část lokálního systému napojena na nadregionální biokoridor. Po jihovýchodním okraji řešeného území vede lokální biokoridor propojující regionální biokoridor Údlické Doubi a lokální biokoridor Prostřední rybník a dále mimo řešené území. V západním sektoru je nově vymezen lokální biokoridor na úpatí Krušných hor, spojující nadregionální biokoridor, vložené biocentrum Černý vrch s lokálním biokoridorem Hačky, který ve vyšší části zahrnuje lesní pozemky a evropsky významnou lokalitu a je do něj vloženo lokální biocentrum Pod Černým vrchem.



# System sídelní zeleně dle územního plánu města v širších vztazích řešeného území

Zobrazené širší vztahy dokládají význam polohy řešeného území z pohledu vazeb sídelní zeleně ve městě. V řešeném území se nachází plochy sídelní zeleně parkové na veřejných prostranstvích vymezené v územním plánu jako stávající a to zejména v okolí okružní křižovatky a v údolí Chomutovky mezi silnicí I/13 a železniční tratí. Řešeným územím prochází linie izolační sídelní zeleně podél silnice I/13 a jižní části Lipské ulice a je také dotčeno křížením lokálního územního systému ekologické stability, který je částečně funkční. Setkává se zde lokální biokoridor Chomutovka a lokální biokoridor Do ZOO. Systém sídelní zeleně je vymezen podrobně a skládá se z jednotlivých i menších ploch vymezených v podrobnosti katastrální mapy, což způsobuje mírně sníženou přehlednost systému. Schéma je doplněno plochami ze skupin ploch rekreace a občanského vybavení, které slouží jako rekreační zeleň.

**SÍDELNÍ ZELENĚ PARKOVÁ NA VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍCH**  
Sídelní zeleň parkovou na veřejných prostranstvích tvoří v územním plánu plochy zeleně uvnitř zastavěného území, většinou parkově upravené a veřejně přístupné. Intenzita založení a údržby závisí na poloze - od reprezentačních úprav na náměstí po jednoduché úpravy na okrajích zastavěného území. Parkové plochy budou doplněny uliční zelení, zejména stromořadím, v rozvolněnějších typech zástavby zelenými pásy uliční zeleně. V širších vztazích řešeného území se jedná především o plochu Městského parku, zeleň v údolí řeky Chomutovky, parky na náměstí Dr. Beneše a T.G. Masaryka, zeleň ve Škroupově ulici a Štefánikovo náměstí, zeleň na svahu Na Vinicích, kolem Vinohradské ulice a další i menší plochy zeleně např. podél komunikací i další mnohdy neudržované plochy zeleně.

**SÍDELNÍ ZELENĚ IZOLAČNÍ**  
Podél stávajících dopravních tras hlavního dopravního skeletu a železniční trati bude dle územního plánu posílena sídelní izolační zeleň v podobě kompaktních vícepatrových porostů dřevin. Další izolační zeleň pak bude tvořit izolaci výrobních ploch. V případě úzkého profilu ploch pro založení izolační zeleně bude založeno silniční stromořadí. V širších vztazích řešeného území je izolační zeleň navržena podél silnice I/13, jižní části ulice Lipská v řešeném území, podél navrhovaných komunikací vnitřního městského okruhu u Spořické ulice a pod vrchním vedením VVN od Beethovenovy ulice směrem ke Spořické.

**REKREAČNÍ ZELENĚ**  
Rekreační zeleň je tvořena plochami občanského vybavení - plochami veřejných pohřebišť a souvisejících služeb, plochami pro tělovýchovu a sport, specifickými plochami Zooparku, skanzenu apod., plochami hromadné rekreace, plochami individuální rekreace v zahrádkářských osadách a také na okrajích města plochami smíšenými nezastavěného území krajinné zeleně a krajinnými smíšenými s rekreačním využitím. V širších vztazích řešeného území se uplatňuje zejména poměrně blízká vazba přes Škroupovu ulici na celoměstsky významné plochy rekreace Zooparku a Kamencového jezera a přes údolí Chomutovky vazba na Přírodní park Bezručovo údolí lemovaná sportovišti v nivě toku. V jednotlivých čtvrtích jsou významné další volnočasové areály a sportoviště např. areál Domovinka, městská sportovní hala apod. a zahrádkářské osady např. Mír u Polikliniky.

**LOKÁLNÍ ÚSES - BIKORIDORY A BIOCENTRUM**  
Řešené území je přímo dotčeno nově vymezenými lokálními biokoridory Chomutovka (spojuje regionální biocentrum Bezručovo údolí - lokální biocentrum Městský park - regionální biokoridor 573), který je částečně funkční s cílovým společenstvím nivním a parková zeleň a lokální biokoridor Do ZOO (spojuje lokální biokoridor Chomutovka - lokální biocentrum Městský park - lokální biocentrum Zoologická zahrada), který je částečně funkční s cílovým společenstvím parková zeleň (zelené pásy městské parkové zeleně).







## Veřejná prostranství dle územního plánu města v širších vztazích řešeného území

Zobrazené širší vztahy dokládají rozložení vymezených ploch veřejných prostranství P+ a ploch dopravní infrastruktury silniční - pozemních komunikací DS.K v územním plánu města. V řešeném území se nenachází žádné vymezené plochy veřejných prostranství P+, naopak plochy DS.K jsou v řešeném území vymezeny. Kostru vymezených komunikací tvoří na hranici řešeného území silnice I/13, v řešeném území jsou to dále vymezené ulice Lipská, velká okružní křižovatka a navazující ulice i další chodníky a cyklostezky.

### VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ P+

V územním plánu vymezená veřejná prostranství jsou součástí center některých místních částí a představují veřejné městské prostory v sídlištích i v centru města. V lokalitách, pro které se určuje prověření územní studií je úkolem stanovit polohu a výměru veřejných prostranství podle podmínek stanovených v § 7 vyhlášky č. 501/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů tzn. vymezení za účelem zajištění podmínek pro přiměřené umístění, rozsah a dostupnost pozemků veřejného prostranství a k zajištění podmínek pro jejich užívání v souladu s jejich významem a účelem. Plochy veřejných prostranství zahrnují dle vyhlášky zpravidla stávající a navrhované pozemky jednotlivých druhů veřejných prostranství a další pozemky související dopravní a technické infrastruktury a občanského vybavení, slučitelné s účelem veřejných prostranství. Pro každé dva hektary zastavitelné plochy bydlení, rekreace, občanského vybavení anebo smíšené obytné se vymezuje s touto zastavitelnou plochou související plocha veřejného prostranství o výměře nejméně 1000 m<sup>2</sup>; do této výměry se nezapočítávají pozemní komunikace. Přičemž dle § 34 zákona č. 128/2000 Sb., o obcích ve znění pozdějších předpisů, jsou veřejným prostranstvím všechna náměstí, ulice, tržiště, chodníky, veřejná zeleň, parky a další prostory přístupné každému bez omezení, tedy sloužící obecnému užívání, a to bez ohledu na vlastnictví k tomuto prostoru. V širších vztazích řešeného území jsou jako stávající plochy veřejných prostranství P+ vymezeny náměstí 1. máje, prostor ulice Hádkovy u Špitálního kostela sv. Ducha a prostory před významnými budovami občanské vybavenosti (magistrát, obchodní domy, základní a střední školy, sportovní haly, hlavní nádraží, smuteční síň městského hřbitova). Stávající vymezené prostory mají velikost od 700 m<sup>2</sup> (prostor před magistrátem) do 11800 m<sup>2</sup> (náměstí 1. máje spolu s Husovo náměstím). Jako navrhované jsou vymezeny prostor před hřbitovem v Horní Vsi a v přestavbové ploše Válcovny. Stávající veřejná prostranství vymezuje územní plán jako prostředek pro vyjádření nejcennějších městských prostorů a předpokládá vznik nových veřejných prostorů v rozvojových lokalitách. Plochy veřejných prostranství zahrnují zpravidla stávající a navrhované pozemky jednotlivých druhů veřejných prostranství a další pozemky související dopravní a technické infrastruktury a občanského vybavení, slučitelné s účelem veřejných prostranství. Hlavním využitím jsou pozemky veřejných prostranství, související dopravní a technické infrastruktury a plochy veřejné zeleně. Přípustné jsou zpevněné plochy a pěší komunikace, místní a účelové komunikace, parkovací plochy, drobný městský mobiliář, trasy veřejné technické infrastruktury, cyklostezky, cyklotrasy, ochranná zeleň, dětská hřiště do 200 m<sup>2</sup>, stavby a zařízení pro obchod a dopravní vybavenost a informační centra do zastavěné plochy jednoho objektu 25 m<sup>2</sup> a výšky 4 m, veřejná hygienická zařízení do maximální zastavěné plochy jednoho objektu 10 m<sup>2</sup> a občanské vybavení slučitelné s hlavním využitím plochy. Maximální rozsah parkovacích ploch je do 10% ploch hlavního využití, maximální celkový rozsah součtu všech ploch přípustného využití je do 25% ploch hlavního využití. Maximální výška objektů je stanovena na 4 m, minimální procento zeleně 20%.

### PLOCHY DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY SILNIČNÍ - POZEMNÍ KOMUNIKACE

Tyto plochy jsou vymezeny jako plochy silniční dopravy určené pro pozemní komunikace. Hlavním využitím jsou komunikace nadřazené síť, místní síť a účelové. Přípustným využitím je doprovodná zeleň a těsně navazující parkování jako součást profilu komunikace, minimální procento zeleně je stanoveno na 10%. Další podmínky nejsou v územním plánu stanoveny. V širších vztazích řešeného území jsou do těchto ploch zařazeny silnice I/13, hlavní ulice ve městě jako Lipská, Palackého i další významné i vedlejší ulice jako Zborovská, Školní, Wolkerova či Rokycanova, ale i stezky pro pěší a cyklisty a účelové komunikace. Jako navrhované plochy komunikací jsou vymezeny např. propojení vnitřního městského okruhu od Beethovenovy ulice přes Spořickou k okružní křižovatce Černovická-Kadaňská nebo propojení ulic Krušnohorská s ulicí Elišky Krásnohorské.



# Mapa veřejných prostranství v širších vztazích řešeného území

Veřejná prostranství jsou významnou součástí systémů tvorby města. Charakter prostředí ve městě je modelován skrze charakter veřejných prostranství. Modul uličního profilu je základem regulace. Jeho hierarchie odpovídá postavení jednotlivých ulic vůči městu jako celku. Doplnkovou vrstvu k veřejným prostranstvím tvoří veřejně přístupný parter, který vyjadřuje vztah prostranství ke stavební struktuře, která ho determinuje. Existence služeb a parterů poskytuje skutečný nekompromisní obraz, kde je a kde není město. Intenzita veřejných prostranství je klíčem k pojmenování deficitů a potenciálu města.

## CO JE A NENÍ VEŘEJNÉ PROSTRANSTVÍ

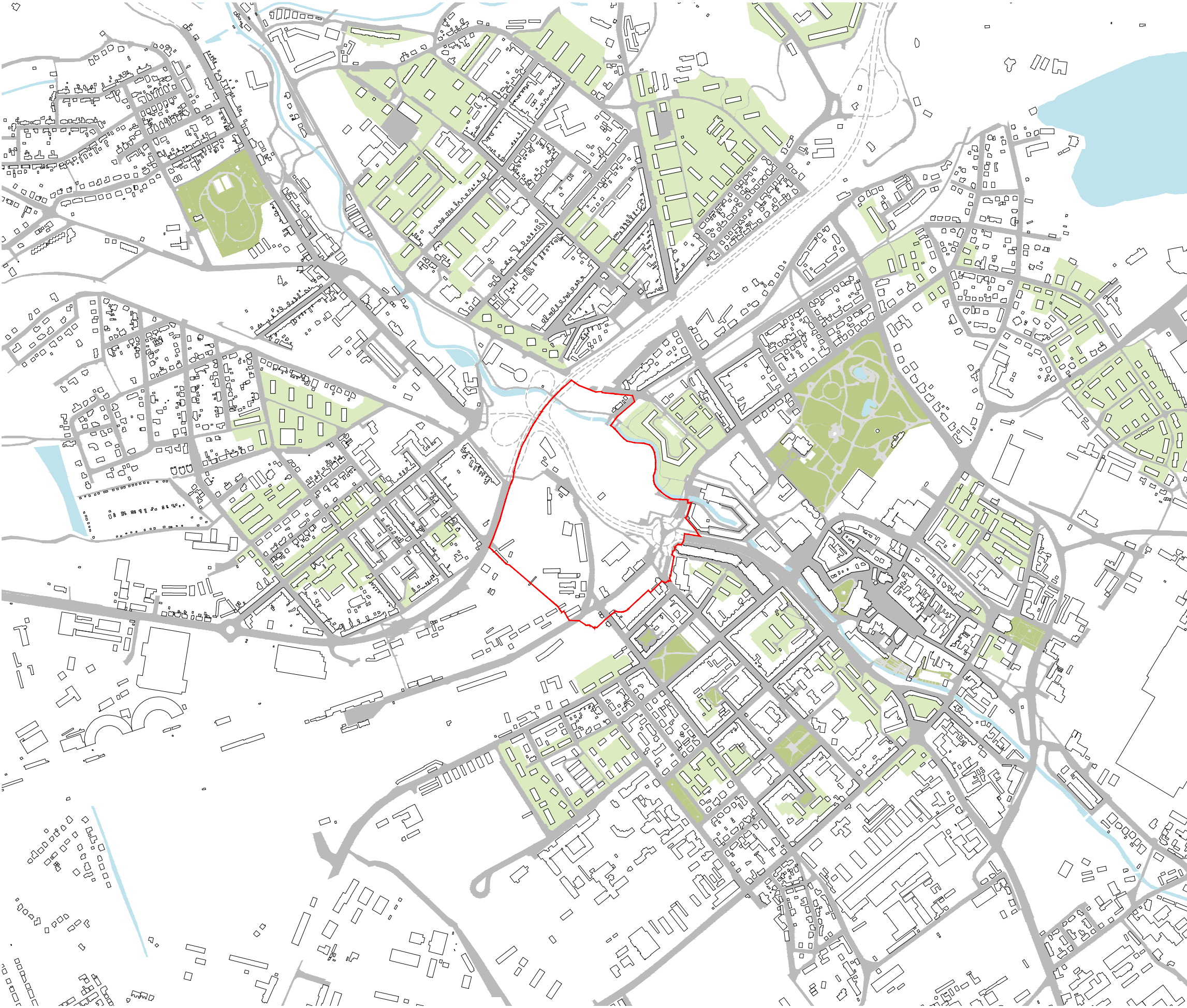
Veřejné prostranství neexistuje, pokud k němu není veřejný přístup. Veřejným prostranstvím z principu nejsou místa přístupná skrze soukromé prostory, zejména interiéry budov, které ke vstupu vyžadují specifický status (bydlení v domě, zaměstnanec, platící host), tedy soukromé zahrady, terasy, vnitrobloky apod. Za veřejná prostranství se však považují zastřešená veřejná prostranství stavebná zejména pro komunikační účely, s plně stavebně otevřeným přístupem jako jsou pasáže, podloubí. Mohou mít omezenou provozní dobu. Za veřejná prostranství se nepovažují soukromé, veřejně přístupné stavební konstrukce, zejména střechy parkovišť, domů a jejich terasy a soukromě provozované komerční areály. Výjimku mohou tvořit veřejným zřizovatelem garantované provozy jako je zoologická zahrada, parky a historické zahrady, které podléhají zvláštním režimům otevírací doby. Za veřejná prostranství se také nepovažují místa přístupná jen vybraným osobám, jako jsou pozemky školek, škol apod.

## HIERARCHIE VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ

Hierarchie je tvořena na základě vymezení prostranství stavební strukturou, tvoří ji ulice, náměstí, parky. Do hierarchie patří také území nikoho "terrain vague", které je vymezeno nejasně a je na první pohled neuchopitelné například svojí rozlehlostí nebo nepřehledností a absencí hranic. Tato území nikoho jsou v podstatě negativem urbánní struktury.

## TYOLOGIE A MODUL VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ

Tvary a rozměr veřejných prostranství, výška a hustota okolní zástavby jsou odvislé od charakteru stavební struktury, již jsou historickou součástí. Pro ulice je zásadním parametrem jejich šířka. Nejjužší ulice se nacházejí v rostlé struktuře historické zástavby (Příční 2 m, Klostermannova 8 m, Revoluční 10 m), nejširší ulice se vyskytují ve volnější zástavbě předměstského až periferního typu (Palackého 35-40 m). Podle doby založení ulice se dá dešifrovat dobový modul, který reflektoval ideální proporce veřejného prostranství podle potřeb tehdejšího každodenního provozu. V Chomutově lze vysledovat typické šířky ulic v kompaktní blokové zástavbě 12-14-16 m s tím, že významnější ulice mají větší šířku 16 m (Zborovská, Čelakovského, Beethovenova, Školní, Kadaňská, Husova, Nádražní). Ulice přivádějící dopravu do města pak mají šířku ještě větší Lipská 18 m, Blatenská 20 m, Na Příkopech 25 m. Z hlediska charakteru města jsou důležité všechny typy ulic a jejich rozmanitost. Z hlediska základní organizace města jako celku, jsou zásadní ulice, které mají potenciál organizovat v rámci struktury i další ulice a tvoří páteřní osy lokalit. V tomto ohledu mají rozhodující význam širší ulice, které je možné nazvat městskými třídami. Měly by být schopny absorbovat veřejnou dopravu v kombinaci s individuální automobilovou dopravou a zachovat potenciál pro pěší a cyklistickou dopravu, generující služebně-obchodní potenciál přilehlého parteru. Potenciál vytvořit městskou třídu mají ulice od 16 m. Jakmile ulice dosáhne trojnásobku šířky základní městské třídy, přestává prostranství působit jako ulice a stává se náměstím. Vztahy ulic a náměstí formují městskou strukturu nejjednoznačněji. Individuální tvar a proporce náměstí jsou jednou z jejich výlučných vlastností. Chomutovské náměstí 1. máje má rozměr 36-51x145 m, Husovo náměstí 31x45 m, náměstí Dr.Beneše 95x130 (200) m, náměstí T.G.Masaryka 87x125 m. Důležitý charakter veřejného prostranství utváří také převýšení terénu, které tvoří sklon náměstí a orientuje prostor. V případě ulice je převýšení její přirozeností, podstatou vedení cesty. Proporce veřejných prostranství jsou základním kamenem urbánní struktury, existuje oboustranná interakce proporcí a náplní struktury. Šířka základního uličního prostoru je vodítkem pro identifikaci a návrh uliční a stavební čáry, uplatní se pro formování nově ustavovaných urbánních os a veřejných prostranství. Jakmile dokážeme hovořit o prostupnosti území a charakteru ulic dle jejich typologie (modulu), pak zvyšujeme šanci na tvorbu intenzivního a rozmanitého města místo postupné periferizace a nivelizace města bez vlastností.







## Problémy veřejných prostranství a systému sídelní zeleně v řešeném území

Problémy zeleně a veřejných prostranství jsou většinou úzce navázány na problémy ve využití a struktuře zástavby. Nalezneme je všude tam, kde není území dostatečně intenzivně využito a kde se rozpadá struktura zástavby. V řešeném území tvoří veřejná prostranství i zeleň podstatnou část plochy, jejich kvalitu a intenzitu využití je však třeba zvýšit ve prospěch všech jejich uživatelů. Dopravní funkce musí být v rovnovážném stavu s ostatními funkcemi.

### 01 PŘEVAHA SILNIČNÍHO CHARAKTERU V ULICÍCH

Charakter významných ulic dokládá dobový důraz na silniční dopravu. Pěší a cyklisté a obytné a služebně-obchodní funkce jsou v ulicích potlačeny.

### 02 PŘEKONANÉ KONCEPTY VHD

Zakládající koncept autobusového nádraží a odstavné plochy pro autobusy je prostorově náročný při nízké intenzitě využití. Opět je kladen větší důraz na silniční dopravní charakter prostranství na úkor ostatních uživatelů. Pohyb pěších a cyklistů není prioritní a není pro něj vytvořen dostatečný a samozřejmý prostor.

### 03 NEVHODNÁ TYPOLOGIE VEŘEJNÉHO PROSTRANSTVÍ

Periferně řešený veřejný prostor parkoviště před supermarketem s nesamozřejmými vjezdy je v konfliktu s intenzivně využívanou pěší přístupností ze struktury kompaktního města. Problémem je také zasazení periferního konceptu uspořádání supermarketu vhodného do roviny na místo s terénním převýšením. Vznikají tak různé výškové úrovně rovin propojených rampami a schodišti. Průstupnost prostranstvím je tak snižována.

### 04 VHODNOST UŽITÍ PARKOVÉ ZELEŇ

Parková zeleň, ve městě tak potřebná, je umístěna k dopravní stavbě, která potlačuje využití pěšími. Potenciální uživatelé parkové zeleně mají tedy sníženou možnost k zeleni přistoupit a užívat ji. Obecně je ve městě nedostatečně rozvinutý systém městské zeleně, jehož nosnou částí má být zeleň parková a ostatní městská zeleň jako jsou parčíky, plochy zeleně před veřejnými budovami a zelené pásy v ulicích ve velikosti do 0,5 ha. V systému městské zeleně je třeba propojení přes docházkové bariéry, městská zeleň by měla také splňovat požadavky na krátkodobou rekreaci jako je vybavenost, koncepcnost a odborná údržba. Dostupná zeleň pro krátkodobou rekreaci by měla být vzdálená 400 m tj. přibližně 8-10 minut chůze od místa bydliště.

### 05 VHODNOST UŽITÍ A PLNĚNÍ FUNKCE ISOLAČNÍ ZELEŇ

Isolační zeleň plní ochrannou funkci před nepříznivými účinky prachu, zápachu, hluku a větrných vírů z komunikací či železnice. Svou funkci plní při správném umístění a adekvátních parametrech. Měla by se skládat z bylinného, keřového a stromového patra. Za isolační zeleň by neměla být vydávána neudržovaná zeleň na nedostupných místech či v nevyužitém prostoru. Problémem řešeného území je množství neudržovaných či nevhodně udržovaných míst tzv. isolační zeleně neplnících tuto funkci.

### 06 PROBLÉM BUDOUČÍHO VYUŽITÍ BROWNFIELDU

Otázka využití brownfieldu po zimním stadionu by měla být řešena také s ohledem na deficit zelených parkových ploch ve městě. Ve městě je relativní dostatek zeleně, je však nerovnoměrně rozmístěna a její funkční členění je nedostačující (viz Generel zeleně města Chomutova). Nedostatek městské zeleně je vyvážen lesní a krajinnou zelení, které poskytují především střednědobou a dlouhodobou rekreaci. Pro krátkodobou rekreaci je nutné zejména s ohledem na další rozvoj uvažovat s vybudování systému městské zeleně. Struktura ploch tohoto systému je již v hlavních rysech vytvořena. Ovlivňováním urbanistických záměrů je možné směřovat k výhodnějšímu uspořádání, které se vyznačuje tvorbou parkových ploch, optimálním rozmístěním ploch zeleně v zástavbě s cílem dosáhnout co nejlepší přístupnosti z významných obytných celků, zvýšení podílu zelených ploch v území s vysokou hustotou osídlení, zejména v centru města a jeho okolí a vytváření klidových koridorů pro pěší propojení mezi hlavními centry bydlení, výroby, služeb a rekreace (např. střed města - rekreační Bezručovo údolí).

### 07 EFEKTIVITA VYUŽITÍ POZEMKŮ DRAH

Optimalizace železniční trati by měla být řešena včetně rozvahy o využití okolních drážních pozemků. Mezi drážní pozemky patří i pozemky dotýkající se městské struktury, které by mohly být intenzivněji či otevřeněji využity, např. původní trasa ulice V Alejích vedoucí z města do Kadaně.



***automobilová  
a železniční doprava***



Schéma komunikační sítě města

Město Chomutov leží historicky na křižovatce dvou nadřazených silničních tahů. Západoovýchodním směrem je to podkrušnohorský tah silnice I/13. Severojižním směrem vede tah silnice I/7 spojující hlavní město Prahu s Německem.

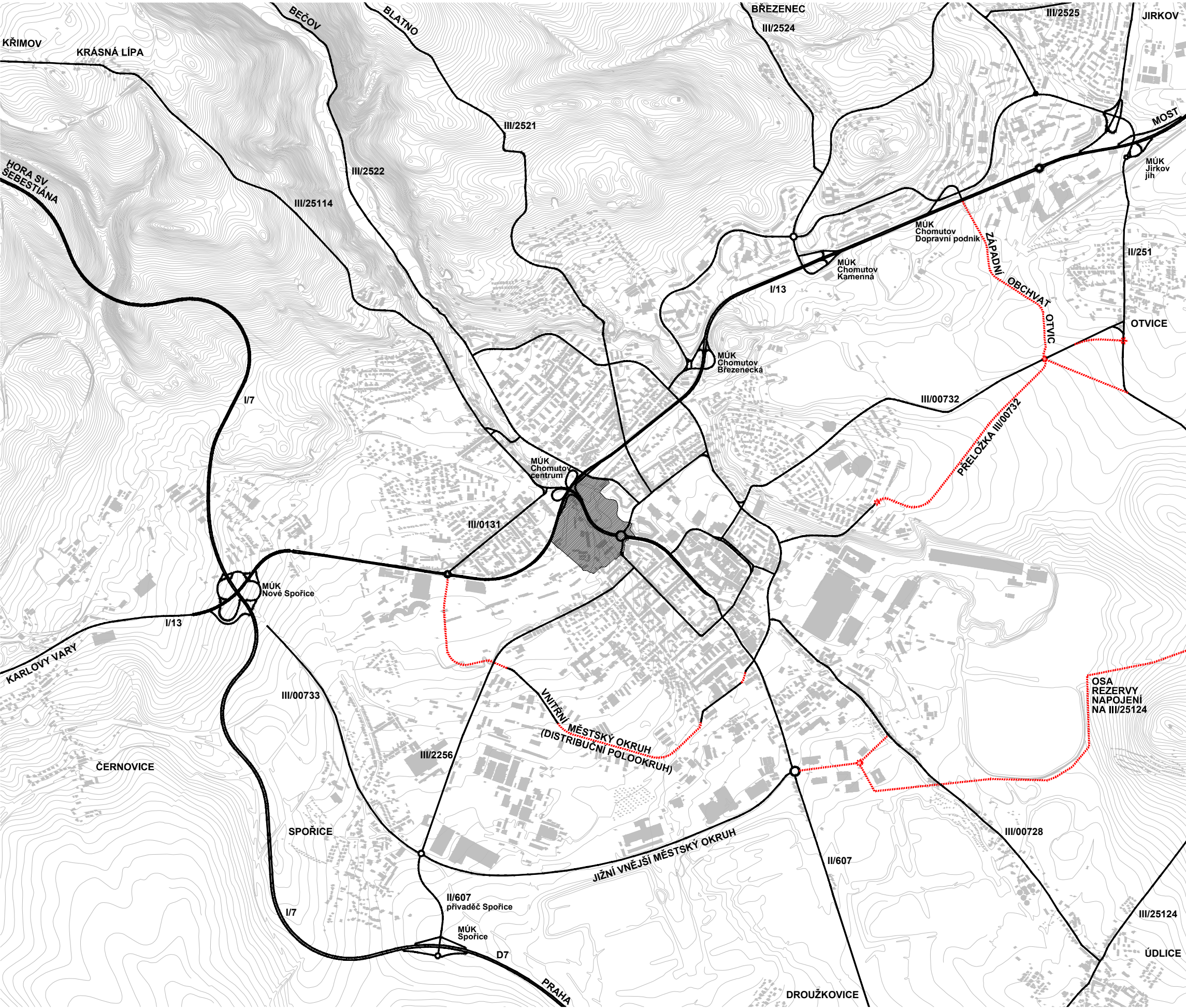
**SILNICE I/7 a DÁLNICE D7**  
Silnice I/7 a dálnice D7 je radiálou vedoucí z centra země ke státní hranici. Původní trasa silnice I/7 vedoucí zastavěným územím města Chomutova ulicí Pražskou, Palackého a Lipskou (dříve také Školní ulicí) byla přeložena do čtyřpruhové směrové dělené dálnice II. třídy D7 vedené západně od Chomutova a Spořic. Na křížení dálnice D7 s podkrušnohorským tahem silnice I/13 byla vybudována mimoúrovňová křižovatka Nové Spořice. Dálnice pak tah pokračuje estakádou směrem na Horu Sv. Šebestiána ke státním hranicím. Původní trasa zastavěným územím v ulici Palackého a jižní části ulice Lipská však dodnes zůstala v podobě směrově odděleného čtyřpruhu, v Pražské ulici a v severní části ulice Lipská pak v kapacitním dvoipruhu. Tranzitní nákladní doprava byla odkloněna z centra města na jihozápadní obchvat - jižní vnější městský okruh. Skelet nadřazených komunikací rychlostních silnic a silnic I. třídy není platným územním plánem měněn.

**SILNICE I/13**  
Podkrušnohorský tah silnice I/13 spojující Karlovy Vary-Chomutov-Děčín je tangenciální komunikací převádějící dopravní vztahy pod Krušnými horami v souběhu se státní hranicí. V celém správním území města je tato silnice směrově dělená, čtyřpruhová. Komunikační síť ve městě je na ní napojena od západu světelně řízenou křižovatkou s ulicí Potoční, okružní křižovatkou s ulicí Kadaňská, mimoúrovňovými křižovatkami MÚK Chomutov centrum (Střed), MÚK u Březenecké, MÚK u Kamenné, MÚK u Dopravního podniku, velkou okružní křižovatkou u obchodní zóny Otvice (areál u Kauflandu) a MÚK Jirkov jih (Černý most). Silnice je situována v souběhu s tratěmi Českých drah s nimiž vytváří dopravní koridor rozdělující historickou zástavbu města na jihu od čtvrtí na severu. Platný územní plán vymezuje v souladu s nadřazenou ŽÚR ÚK pro zkapacitnění západní části silnice I/13 v ulici Černovická koridor o šířce 100 m.

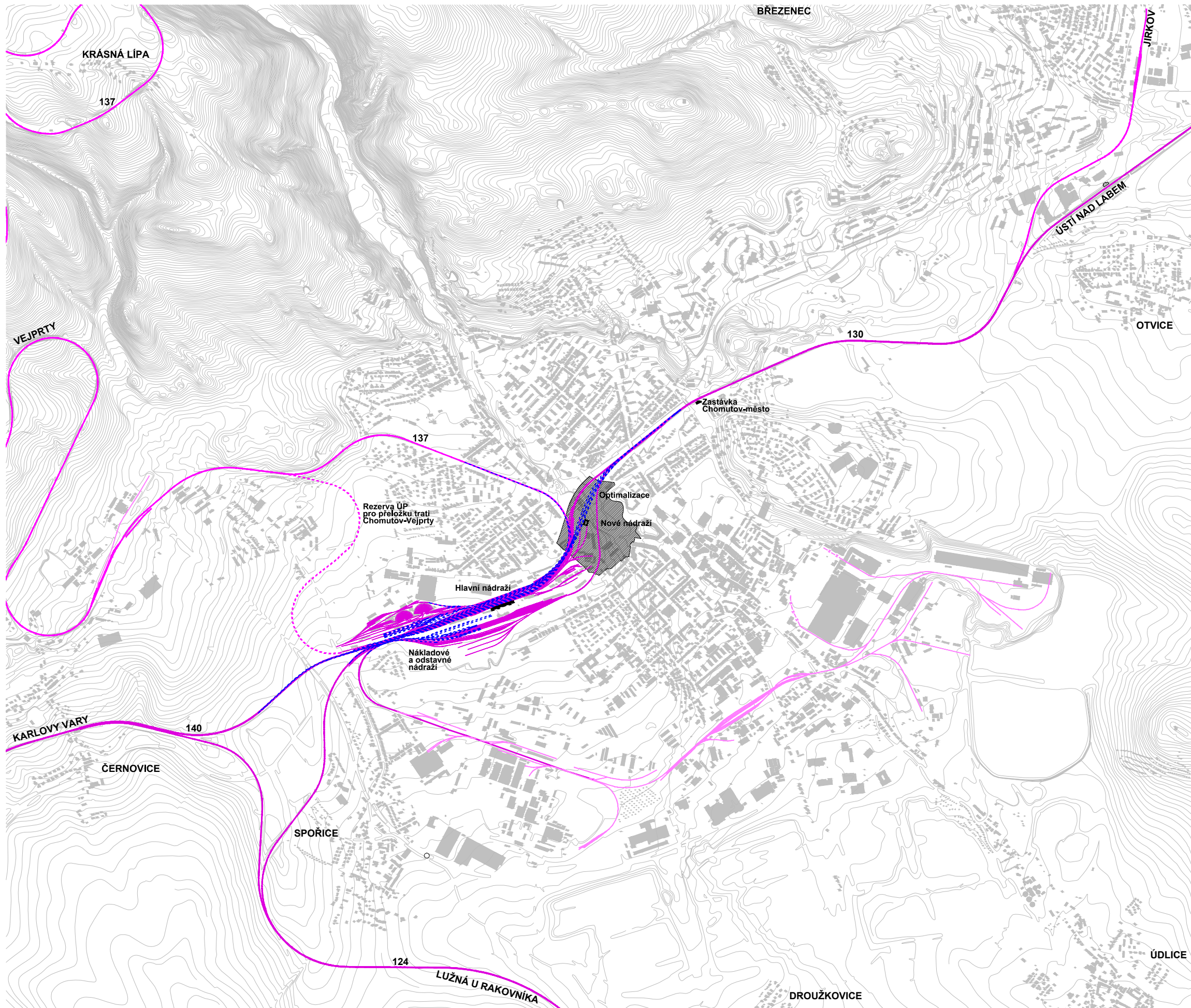
**SILNICE III. TŘÍDY**  
Silnice III. třídy dotvářejí převážně v historických stopách spolu s výše uvedenými tahy na území města základní síť komunikací s vazbou na venkovská sídla v okolí. Od severu jsou radiálně ve svazích Krušných hor vedeny silnice III/25114 (Křimov, Hora Sv. Šebestiána), III/2522 (Bečov), III/2521 (Blatno) a III/2524 (Březenec). Od východu od Otvice je radiálně trasována silnice III/00732 a od jihovýchodu od Údlíc radiálně silnice III/00728. K realizaci je připravena přeložka silnice III/00732 na východě města, která je součástí tzv. západního obchvatu Otvice. Nová silnice III. třídy je trasována k jižnímu okraji sídliště Zadní Vinohrady v Chomutově. Toto propojení zajistí přímé spojení Otvice (potažmo Jirkova) a této části Chomutova s odlehčením nákladní dopravy v centru města a zároveň se nová komunikace stane osou rozvojové plochy města. Západní obchvat Otvice propojí silnici I/13 se silnicí II/251 a obchvatem Údlíc. V platném územním plánu je také ponechána rezerva původního koridoru jihovýchodního propojení s napojením na území obce Pesvice na II/251, resp. III/25124 a východní obchvat Údlíc vedoucí ve správním území města Chomutova kolem vodních ploch pod zastavěným územím.

**VNĚJŠÍ JIŽNÍ MĚSTSKÝ OKRUH**  
Silnicí III/00733 je i jihozápadní tzv. vnější jižní městský okruh, který propojoval původní silnici I/7 v ulici Pražská od okružní křižovatky po obvodě průmyslových areálů na Pražském poli, přes Spořice se silnicí I/13 v mimoúrovňové křižovatce Nové Spořice na západě. Tento okruh, který odváděl nežádoucí tranzitní nákladovou dopravu z centra města přímo na silnici I/13, byl po dokončení dálnice D7 zaslepen a slouží pouze jako přístupová komunikace k areálům průmyslové zóny Pražské pole.

**VNITŘNÍ MĚSTSKÝ OKRUH**  
Silnice III. třídy se na území města stávají sběrnými komunikacemi a vedle nich plní sběrnou funkci také ulice Palackého, Zborovská, Alfonse Muchy, Bezručova a páteřní komunikace sídlišť v ulicích Březenecká, 17. listopadu, Kamenná a Písečná. V územním plánu je navržen tzv. městský distribuční polookruh, který je v JV oblasti města funkční, v jižní a JZ části je navrženo doplnění včetně propojení pod železniční tratí na silnici I/13. Okruh je veden ulicemi Lužická, Václavská, Cihlářská, Čelakovského, Vinohradská, Křívá, Dolní, Na Moráni k ulici Spořické a pod železniční tratí na křižovatku I/13 s Kadaňskou ulicí. Na tento okruh mají být napojeny všechny venkovní radiály města, odděleno tak má být centrum od nežádoucí dopravy.







## Schéma železniční sítě ve městě

Územím města prochází celostátní tratě Českých drah č.130, 140, 137 a 124. Všechny vychází z hlavního železničního uzlu Chomutov-Hlavní nádraží. Hlavní nádraží zaujímá rozsáhlou plochu při západním okraji města, na jižní straně na něj navazuje rozsáhlé nákladové nádraží a dále k jihu samostatné odstavné nádraží.

### 130 CELOSTÁTNÍ TRAŤ CHOMUTOV - ÚSTÍ NAD LABEM

Trať č.130 je dvojkolejná, elektrifikovaná rychlíková trať procházející centrem katastru města východním směrem na Most, Teplice a Ústí nad Labem. Na její trase je na území města situována ještě zastávka Chomutov-město. Trati č.130 se týká záměr **OPTIMALIZACE**, který spočívá v úpravě její polohy a nových přemostěních, nad ulicí Lipskou bude umístěno nové nádraží.

### 140 CELOSTÁTNÍ TRAŤ CHOMUTOV - KARLOVY VARY

Trať č.140 je dvojkolejná, elektrifikovaná rychlíková trať tvořící s trati č.130 ucelený dopravní tah pod Krušnými horami. Ze stanice Chomutov-Hlavní nádraží pokračuje západním směrem na Klášterec nad Ohří, Ostrov a Karlovy Vary. Na tratích č.130 a 140 probíhá optimalizace, v územním plánu je vymezen ze ZÚR ÚK zpřesněný koridor šířky 50 m respektive 80 m v místě hlavního nádraží.

### 137 REGIONÁLNÍ TRAŤ CHOMUTOV - VEJPRTY

Trať č.137 je jednokolejná neelektrifikovaná vedlejší trať horského charakteru, která se odpojuje z hlavního nádraží východním směrem a stáčí se v zastavbě města obloukem na sever, úrovně kříží silnici I/13 a stáčí se zpět do západního směru, kterým opouští území města Chomutova směrem na Černovice, kde je také železniční zastávka. Trať je provozována pouze o víkendech. Trať vytváří v místě úrovně křížení se silnicí I/13 vážnou překážku, její odstranění je řešeno přeložkou trati. V územním plánu je zakreslena rezerva koridoru pro tuto přeložku dle původní koncepce, trať se v nové stopě odpojuje z hlavního nádraží na západní straně k severu a dvojicí protisměrných oblouků se napojuje na dnešní stopu v Nových Spořicích. Dle aktuálního záměru Správy železnic, s.o. je však navrhováno zahloubení, aby vzniklo mimoúrovňové křížení se silnicí I/13 v ulici Černovická a ulicí Kadaňskou. Tato úprava vyvolá také změny v přístupu z centra do čtvrti kolem ulice Kadaňská (změny podchodu).

### 124 REGIONÁLNÍ TRAŤ CHOMUTOV - LUŽNÁ U RAKOVNÍKA

Trať č.124 je jednokolejná neelektrifikovaná trať, která se odpojuje z hlavního nádraží jižním směrem a hned opouští území města Chomutova směrem na Žatec.

### VLEČKY

Vlečkové systémy v průmyslové oblasti města na jihozápadě, jihu a jihovýchodě jsou dlouhou železniční vlečkou napojeny na železniční uzel v prostoru nákladového nádraží a nepřímo i hlavního nádraží. Stávající vlečkový systém v průmyslových zónách zůstává zachován i v územním plánu, dochází pouze k rušení dvojice krátkých koncových úseků na severním okraji areálu válcoven trub, kde dochází ke změně využití.



# Schéma rozdělení komunikací města podle dopravního významu

Schéma znázorňuje rozdělení komunikací města na funkční skupiny dle ČSN 73 6110 podle jejich urbanisticko-dopravní funkce, tzn. jejich vztahu k osídlení, dopravního významu a vazbě na vnější dálniční a silniční síť. Rozdělení je důležité právě v kombinaci urbanistického a dopravního pohledu, protože jenom společným nahlížením lze utvářet plnohodnotné a funkční město. Rozdělení vychází ze SUMP a ÚP s tím rozdílem, že sběrné komunikace byly rozděleny do dvou kategorií (více dopravní a více městské) a některé změny oproti ÚP byly učiněny ve skupině významných obslužných komunikací.

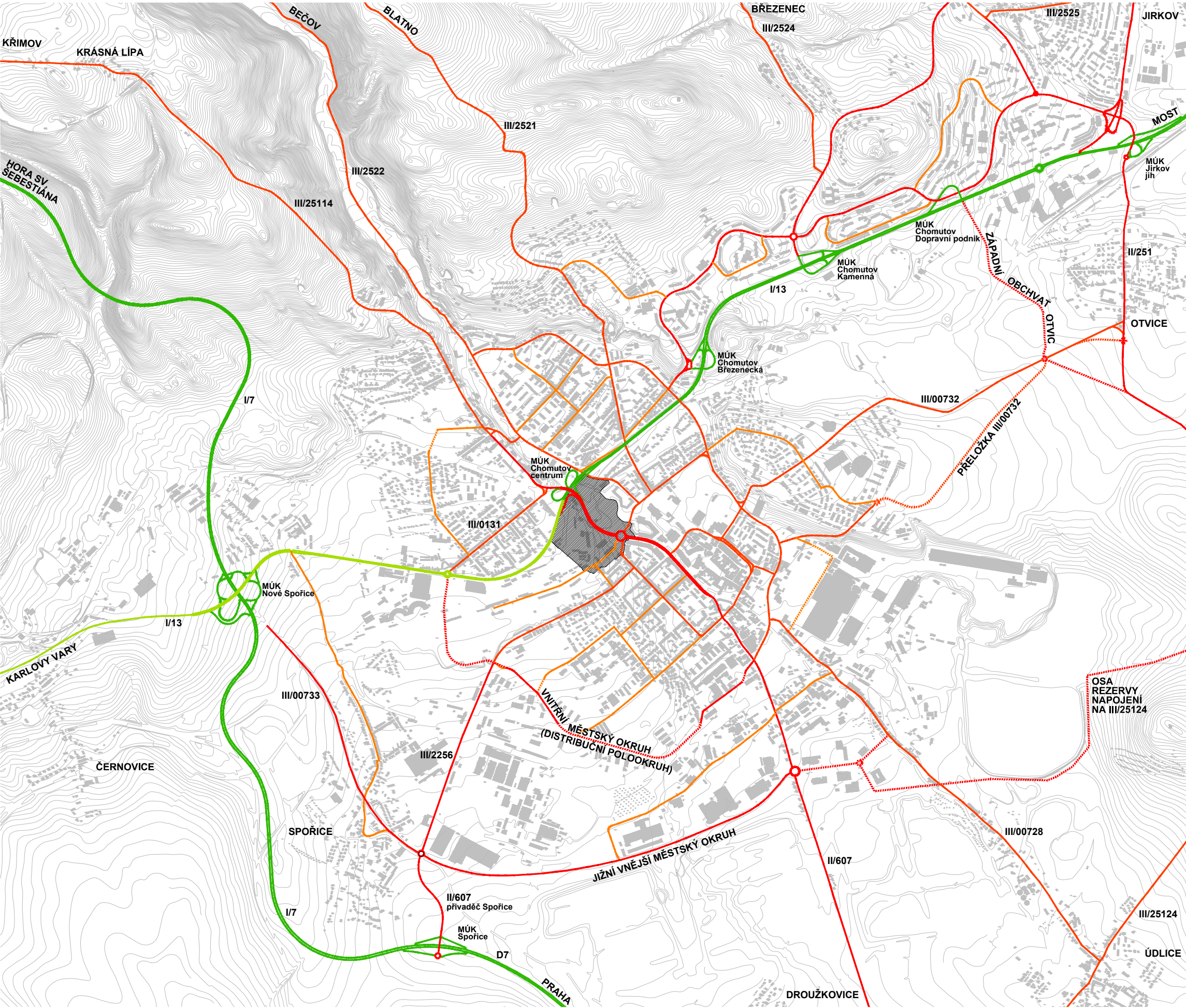
**A DÁLNIČNÍ A RYCHLOSTNÍ KOMUNIKACE**  
Rychlostní komunikace v obcích nad cca 50 tisíc obyvatel zajišťují vazbu na vnější síť dálnic a rychlostních silnic, nacházejí se na hranici vyšších urbanistických útvarů. Jsou to komunikace výlučně dopravního významu, které zajišťují mezinárodní a celorepublikové dopravní vazby k hlavnímu městu a přenos tranzitní dopravy v rámci České republiky. Jsou součástí nadřazené komunikační sítě. Typickým požadavkem je vyloučení (případně omezení) přímého styku s okolním územím. V Chomutově a jeho blízkosti je to dálnice D7, silnice I/7 a část silnice I/13.

**B PRŮTAH I/13 V ČERNOVICKÉ ULICI**  
Část silnice I/13 procházející Chomutovem v ulici Černovická od mimoúrovňové křižovatky Nové Spořice (s D7) po mimoúrovňovou křižovatku Chomutov-centrum (s ulicí Lipská) tvoří průtah vnitřní části města. Je to část nadřazené komunikační sítě, která nespĺňuje podmínky pro zařazení do funkční skupiny A. Dle Plánu udržitelné městské mobility měst Chomutova a Jirkova (SUMP) se jedná o úsek zařazený do funkční skupiny B, ve kterém je třeba provést homogenizaci, zvýšení bezpečnosti a výkonnosti průtahu silnice I/13.

**B SBĚRNÉ - HLAVNÍ SBĚRNÉ KOMUNIKACE A MĚSTSKÉ OKRUHY**  
Sběrné komunikace obytných útvarů, spojení obcí, průtahy silnic I., II. a III. třídy a vazba na tyto komunikace tvoří hlavní sběrné komunikace a městské okruhy. Nacházejí se na hranici nižších urbanistických útvarů nebo mezi nimi. Sběrné komunikace přivádějí dopravu obce (města) na vnější silniční síť nebo na místní rychlostní komunikace. Jsou často hlavním nositelem tras veřejné dopravy. Typickými požadavky je dopravní význam a částečné omezení přímé obsluhy. V Chomutově jsou to ulice Pražská, Palackého a jižní část Lipské, jižní vnější městský okruh (III/00733), plánovaný vnitřní městský okruh (Dolní - Černovická), ulice Spořická (III/2256) spolu s přivaděčem Spořice (II/607) a páteřní komunikace sídlišť v ulicích Brezenecká, 17. listopadu, Kamenná a Písečná.

**B SBĚRNÉ - MĚSTSKÉ DOPRAVNÍ OSY**  
Městské dopravní osy jsou sběrné komunikace nižšího významu, nacházejí se v osách nebo na rozhraní urbanistických celků. Zajišťují dopravní vazby mezi městskými čtvrtěmi a zajišťují přenos celoměstských nebo místních dopravních vztahů do okolního území. Jsou nositelem tras veřejné hromadné dopravy. Plní také funkci obsluhy přilehlé zástavby, tato funkce se v odůvodněných případech může omezit, zpravidla je však omezena výrazně méně než u hlavních sběrných komunikací a městských okruhů a charakter veřejného prostoru je více podobný významné obslužné komunikaci popisované níže. V Chomutově jsou to ulice tvořící okruh kolem historického jádra (Farského, Mánesova, Na Příkopěch, Riegrova), okruh kolem městského parku (Zborovská, Čelakovského, Vinohradská, Křivá), okruh kolem čtvrti Horní ves a sídliště Jitřenka a Severka (Lužická, Václavská, Cihlářská), ulice Školní a radiální trasy silnic III. tříd z okolních obcí (Spořická, Kadaňská, Lipská, Bezručova, Blatenská, Mostecká, Dukelská).

**C OBSLUŽNÉ - MĚSTSKÉ TŘÍDY A VÝZNAMNÉ ULICE**  
Obslužné komunikace ve stávající i nové zástavbě plní obslužnou funkci, zpřístupňují území a stavby, mohou jimi být i průtahy silnic III. třídy a v odůvodněných případech i II. třídy. Nacházejí se mezi zónami obce (města) a uvnitř těchto zón. Nemají umožňovat zbytečné průjezdy obytnými okrsky. Vedení veřejné dopravy je možné. Typickým požadavkem je umožnění přímé obsluhy všech staveb. Na těchto komunikacích mají být v co největší míře aplikována opatření pro regulaci rychlosti podle zvláštních předpisů. V Chomutově jsou to např. ulice Nádražní, Rokycanova, Kochova, Edisonova, Husova, Kostnická, Tomáše ze Štítného.







## Schéma problémů dopravní komunikační sítě města

Komunikační síť města není dostatečně funkčně rozvrstvená. Čistě dopravně sběrných komunikací je málo, popřípadě již na některých částech pozbyly svoji významnou funkci. Zato však velké množství ulic plní sběrnou funkci v nedostatečně připraveném profilu. Různé typy křižovatek, v různém stavu funkčnosti dle stáří a dopravních strategií z doby vzniku, jsou pak kritickými částmi sítě.

- 01 SILNICE I/13 V ULICI ČERNOVICKÁ**  
Komunikace I/13 by měla být dle svého dopravního významu podkrušnohorské magistrály zařazená do funkční skupiny A (rychlostní). V úseku od světelné křižovatky s Potoční ulicí v Nových Spořicích po mimoúrovňovou křižovatku Chomutov-centrum komunikace ve správním území města nenaplní plnohodnotně svou dopravní funkci. V Plánu udržitelné městské mobility měst Chomutova a Jirkova je zařazena do funkční skupiny B (sběrné) a v akčním plánu je naplánována homogenizace a zvýšení bezpečnosti a výkonnosti tohoto průtahu. Problém se v širším měřítku propisuje do funkčnosti dopravního spojení Karlovarského, Ústeckého a Libereckého kraje. V měřítku města pak vytváří především problémy urbanistické, dopravní a emisní.
- 02 MIMOÚROVNŮVÁ KŘIŽOVATKA CHOMUTOV-CENTRUM**  
Mimoúrovňová křižovatka Chomutov-centrum neplní plnohodnotně svoji funkci při distribuci dopravy z nadřazené komunikace do městské sítě. Neumožňuje obsluhu severní části města aniž by nezatěžovala jižní část ulice Lipská a okružní křižovatku Lipská-Zborovská-Palackého-Školní-Wolkerova, která je využívána jako chybějící část mimoúrovňové křižovatky na silnici I/13.
- 03 OKRUŽNÍ KŘIŽOVATKA LIPSKÁ - ZBOROVSKÁ - PALACKÉHO - ŠKOLNÍ - WOLKEROVA**  
Okružní křižovatka plní v současnosti funkci hlavního dopravního uzlu města, který zároveň slouží jako chybějící ramena mimoúrovňové křižovatky Chomutov-centrum na silnici I/13. Křižovatka je na hranici své kapacity, její průměr je zřejmě příliš velký a její funkčnost snižuje malé využívání vnitřního pruhu. Mimoúrovňový charakter podchodů je zároveň bariérou pro pohyb pěších a cyklistů.
- 04 KŘIŽOVATKA KADAŇSKÁ - LIPSKÁ**  
V ulici Lipská ve směru z centra města chybí možnost odbočení do Kadaňské ulice, což komplikuje obslužnost území kolem této ulice a zatěžuje okolní ulice. Ve směru z centra města musí být při cestě do tohoto území využívána mimoúrovňová křižovatka Chomutov-centrum, silnice I/13 a sjezdy do ulice Fügnerova, Kukaňova a okružní křižovatka Černovická-Kadaňská.
- 05 KOSTELNÍ ULICE**  
Kostelní ulice je jedinou komunikací spojující severozápadní a severovýchodní části města. Propojuje ulice Lipskou a Bezručovu, jako hlavní sběrné komunikace čtvrtí. Problém je chybějící alternativa k této ulici a řešení křižovatek s ulicí Lipskou a Bezručovou.
- 06 SPOŘICKÁ ULICE**  
Spořická ulice plní funkci západního připojení z dálnice D7. Profil ulice je v hustěji zastavěném území pro tuto funkci nedostatečný, zejména s ohledem na kolize s potřebou parkování a časté vyústění obslužných komunikací. Připojení do okružní křižovatky Lipská-Zborovská-Palackého-Školní-Wolkerova je vedeno levým odbočením přes ulici Školní, případně je využívána také ulice Rokycanova a Wolkerova. Propojení z dálnice D7 na komunikační síť ve středu města po Spořické ulici není dostačující.
- 07 BARIÉRA ŽELEZNICE**  
Rozsáhlé plochy železnice včetně ploch hlavního, nákladového a odstavného nádraží jsou významnou územní bariérou i v komunikační síti města. Bariéra způsobuje absenci propojení jihozápadní a severozápadní části města.



# Komunikace dle dopravního významu v širších vztazích řešeného území

Zobrazené širší vztahy dokládají významnou polohu řešeného území z pohledu dopravních vazeb a tahů ve městě. Řešené území leží v podstatě v dopravním středu města, na jeho hlavní křižovatce. Setkávají se zde podkrušňohorský tah silnice I/13 s hlavními sběrnými komunikacemi ve městě, sběrnými městskými dopravními osami a významnými ulicemi města.

## A DÁLNICE A RYCHLOSTNÍ KOMUNIKACE

V širších vztazích řešeného území je rychlostní komunikací část silnice I/13 východně od mimoúrovňové křižovatky Chomutov-centrum, která leží v křížení silnice s Lipskou ulicí.

## B SBĚRNÉ - I/13 V ČERNOVICKÉ ULICI

Významnou sběrnou komunikaci tvoří průtah silnice I/13 v ulici Černovická od D7 po křižovatku s ulicí Lipská (tzn. část která nesplňuje podmínky pro zařazení do funkční skupiny A).

## B SBĚRNÉ - HLAVNÍ SBĚRNÉ KOMUNIKACE A MĚSTSKÉ OKRUHY

Hlavní sběrné komunikace jsou místní komunikace ryze dopravního významu plnící funkci silničního přivaděče, silničního průtahu nebo městského silničního okruhu. Účelem toho typu komunikací je zajistit dostatečnou kapacitu a plynulost dopravy v přijatelné úrovni kvality. Na území širších vztahů řešeného území zajišťují dopravní vazbu mezi dálnicí D7, silnicí I/13 a vnitroměstskou sítí. Jsou to ulice Pražská, Palackého, jižní část Lipské (původní trasa I/7), vnitřní městský okruh s navrženými úseky (Dolní-podjezd po tratí-Černovická) a Spořická ulice (III/2256) navazující na přivaděč Spořice (III/607).

## B SBĚRNÉ - MĚSTSKÉ DOPRAVNÍ OSY

Tyto sběrné komunikace tvoří dopravně významné uliční prostory v osách nebo na hranách větších urbanistických celků. Zajišťují dopravní vazby mezi městskými čtvrtěmi. Spolu s městskými třídami a významnými ulicemi sítě páteřních obslužných komunikací vytváří základní osnovu uliční sítě a podílí se tak na charakteru urbanistické struktury města. Z dopravního hlediska zajišťují přenos celoměstských nebo místních dopravních vztahů do celého území. V širších vztazích řešeného území jsou to ulice tvořící okruh kolem historického jádra (Farského, Mánesova, Na Příkopech, Riegrova), okruh kolem městského parku (Zborovská, Čelakovského, Vinohradská, Křivá), okruh kolem čtvrti Horní ves a sídliště Jitřenka a Severka (Lužická, Václavská, Cihlářská), ulice Školní a radiální trasy silnic III. tříd z okolních obcí (Spořická, Kadaňská, Lipská, Bezručova, Blatenská, Mostecká, Dukelská).

## C OBSLUŽNÉ - MĚSTSKÉ TŘÍDY A VÝZNAMNÉ ULICE

Městské třídy a urbanisticky významné ulice jsou uliční prostory nacházející se v intenzivně zastavěných oblastech, nejčastěji v centrech měst. Vazbami na skelet sběrných komunikací vytváří základní osnovu uliční sítě a podílí se tak na charakteru urbanistické struktury města. Z dopravního hlediska zajišťují jak přenos celoměstských a místních dopravních vztahů, tak obsluhu okolního území i přímou obsluhu přilehlé zástavby. Jejich veřejný prostor se od sběrných komunikací liší vyšším zastoupením společenských a obchodních aktivit a vyšší intenzitou pěší a cyklistické dopravy, které by měla odpovídat vyšší vybavenost prostoru. Veřejné prostranství má vysokou míru důležitosti, projevuje se jako významný, reprezentační prostor města. Významným znakem městských tříd bývá začlenění prvků vzrostlé zeleně a vybavení městským mobiliářem, které vytvářejí podmínky pro pobytovou funkci na významné ulici či městské třídě. V Chomutově jsou to např. ulice Nádražní, Beethovenova, Meisnerova, Husova, Kostnická.

## C OBSLUŽNÉ - OBSLUŽNÉ KOMUNIKACE NIŽŠÍHO VÝZNAMU

Obslužné komunikace dělí zastavěné území na základní bloky nebo plochy. Uspořádání ulic vyplývá z charakteru urbanistické struktury lokality. Z dopravního hlediska zajišťují v území přímou obsluhu přilehlé zástavby, umožňují realizovat místní dopravní vztahy. Stavební úpravy uličního profilu zajišťují bezpečný pohyb uživatelů, přiměřený prostor pro parkování osobních vozidel a podle občanského vybavení vytvářejí podmínky pro krátkodobý pobyt jako jsou předzahrádky, lavičky apod..

## D DOPRAVNĚ ZKLIDNĚNÉ - OBYTNÉ ULICE

Dopravně zklidněné komunikace jsou zvláštní forma obslužných ulic s nízkým dopravním zatížením a s prostorovým uspořádáním zaměřeným na pobytovou funkci a bezpečný pohyb chodců v obytné zástavbě, mají formu obytných ulic a zón. Jejich význam spočívá v upřednostnění nemotorové a pěší dopravy v dopravně méně významných prostorech.







## Problémy komunikační sítě v řešeném území

Komunikační síť v řešeném území vzhledem k jeho poloze na významném dopravním uzlu zrcadlí problémy komunikační sítě města. V detailu zde vidíme předimenzované či poddimenzované uliční profily významných komunikací, vady jednotlivých křižovatek i přerušenou historickou uliční síť a těžko přístupná místa. Komunikace jsou využívány utilitárně, bez směřování k přívětivějšímu řešení v oblasti veřejných prostranství.

### 01 SJEZD ZE SILNICE I/13

Sjezd ze silnice I/13 ze směru od Černovické ulice do Lipské je veden přímo z pravého pruhu čtyřpruhové silnice těsně před úroňovým železničním přejezdem poměrně prudce a bez samostatného odbočovacího pruhu, což způsobuje kolizní situace a mnohdy i zbytné cesty na okružní křižovatku.

### 02 OKRUŽNÍ KŘIŽOVATKA LIPSKÁ - ZBOROVSKÁ - PALACKÉHO - ŠKOLNÍ - WOLKEROVA

Okružní křižovatka plní v současnosti funkci hlavního dopravního uzlu města, který zároveň slouží jako chybějící ramena mimoúrovňové křižovatky Chomutov-centrum na silnici I/13. Křižovatka je na hranici své kapacity, její průměr je příliš velký a její funkčnost snižuje malé využívání vnitřního pruhu a vysoká vjezdová rychlost. Mimoúrovňový charakter podchodů je zároveň bariérou pro pohyb pěších a cyklistů. Pro řešené území je z dopravního hlediska problémem především hraniční kapacita křižovatky, kdy není možné do křižovatky přivádět další dopravu, kterou by generovalo nově navržené využití území. Intenzity využívání a charakter křižovatky mají negativní dopad na charakter okolního prostředí.

### 03 JIŽNÍ ČÁST LIPSKÉ ULICE

Jižní část Lipské ulice mezi mimoúrovňovou křižovatkou Chomutov-centrum a okružní křižovatkou má charakter směrově odděleného čtyřpruhu. Toto řešení navazuje na řešení ulice Palackého za okružní křižovatkou. V této části Lipské ulice však převládá čistě dopravní charakter. Ulice není doplněna komunikacemi pro pěší, nelze ji přecházet a je tak územní bariérou.

### 04 PŘIPOJENÍ ULIC ŠKOLNÍ A WOLKEROVA

Tvar ulice Školní a Wolkerova prošel v historickém vývoji změnami. Naposledy byl při výstavbě okružní křižovatky upraven do podoby potřebné pro kolmé připojení do této křižovatky. Původně ulice Školní směřovala do ulice Wolkerova, která byla součástí Nádražní ulice. Nádražní ulicí byla připojena do hlavní ulice Lipská, která směřovala do ulice Dlouhá (dnes Palackého). Charakter tvarování ulic příliš akcentuje dopravní funkci na úkor městského charakteru veřejného prostoru. Tvarování vyhovující silniční dopravě snižuje kvalitu pěší dopravy.

### 05 KŘIŽOVATKA WOLKEROVA-AUTOBUSOVÉ NÁDRAŽÍ-LIDL

Křižovatka v místě připojení autobusového nádraží a parkoviště supermarketu Lidl se nachází příliš blízko okružní křižovatky. Její tvar, nedostatečné rozhledové poměry a intenzita dopravy i pěšího pohybu způsobují kolizní situace.

### 06 PORUŠENÉ VAZBY ULIC V ALEJÍCH A LIPSKÁ

V řešeném území se nacházejí části původních ulic V Alejích a Lipská, které byly přerušeny trasou železnice a poté i silnice I/13. Došlo tak k porušení historických urbanistických vazeb v území, které jsou v trasách těchto částí původních ulic dodnes patrné.

### 07 OBSLUHA ÚZEMÍ MEZI TRATÍ A SILNICÍ I/13

Mezi silnicí I/13 a železnici se nachází území s garážemi a místy i původní zastavbou, které není dostatečně přístupné z městské komunikační sítě. Obsluha tohoto území je možná pouze sjezdy přímo ze silnice I/13. Garáže jsou přístupné přes benzinovou pumpu a pro pěší velmi komplikované.

### 08 OBSLUHA SLEPÉ ČÁSTI ULICE ŠKROUPOVA

V řešeném území se nachází také slepá koncová část ulice Škroupova, která je napojena do ulice Bezručova. Ulice má provizorní charakter a je problematicky ukončena v blízkosti hlavní turistické cyklostezky bez jasného vymezení.



# Železniční doprava v širších vztazích řešeného území

Zobrazené širší vztahy dokládají významnou polohu řešeného území ve vztahu k železnici ve městě. Železnice byla významným a určujícím prvkem v rozvoji města od 19. století. Řešeným územím prochází železniční trať z Chomutova do Ústí nad Labem, která dělí město na jeho severní a jižní část, severozápadním směrem se zde odpojuje trať na Vejprty a středem řešeného území vede traťová spojka z nákladového nádraží na hlavní trať Chomutov-Ústí nad Labem. V území se také nacházejí pozůstatky již zrušené trati Duchcovsko-Podmokelské dráhy, která vedla v souběhu s tratí Chomutov-Ústí nad Labem a jejíž část využívá traťová spojka. Areál nádraží se nachází v bezprostřední blízkosti řešeného území jihozápadním směrem. Správa železnic připravuje optimalizaci tratí spolu s přemístěním budovy osobního nádraží do řešeného území. Důsledkem optimalizace tratí bude změna polohy trati Chomutov-Ústí nad Labem včetně výstavby nových mostů přes ulici Lipskou, řeku Chomutovku a ulice Bezručovu a Blatenskou a zahlbouení trati Chomutov-Vejprty včetně podjezdů pod silnicí I/13 a ulicí Kadaňskou. Stávající tratě a mosty budou v nevyužitých úsecích zrušeny.

## 130 CELOSTÁTNÍ TRATĚ CHOMUTOV - ÚSTÍ NAD LABEM ZÁMĚR OPTIMALIZACE TRATI

Záměr optimalizace Správy železnic, s.o. se týká zajištění vyšší dostupnosti železniční stanice, využití stávajících kolejí a zvýšení efektivity jednotlivých kolejí, zajištění technologických prostor a změny polohy železniční stanice (zajištění kompromisu mezi nákladní a osobní železnici). Hlavním cílem stavby rekonstrukce železniční stanice je přiblížení dopravního železničního uzlu ke středu města, zkrácení docházkové vzdálenosti, zajištění bezbariérového přístupu a vytvoření přestupních vazeb mezi dálkovou autobusovou dopravou, městskou hromadnou dopravou a drážní dopravou. Stavba přinese také zvýšení rychlosti, bezpečnosti a spolehlivosti provozu včetně zajištění požadavků interoperability, zvýšení kapacity dráhy, rekonstrukce železničního svršku a spodku a výstavbu nástupišť. Poloha trati bude mírně posunuta směrem k centru města a bude vytvořeno nové přemostění nad čtyřpruhovou ulicí Lipskou, jehož součástí budou zastřešená nástupiště nového nádraží, přístupná z podchodu pod železniční tratí.

## 137 REGIONÁLNÍ TRATĚ CHOMUTOV - VEJPRTY ZÁMĚR ÚPRAV NA TRATI

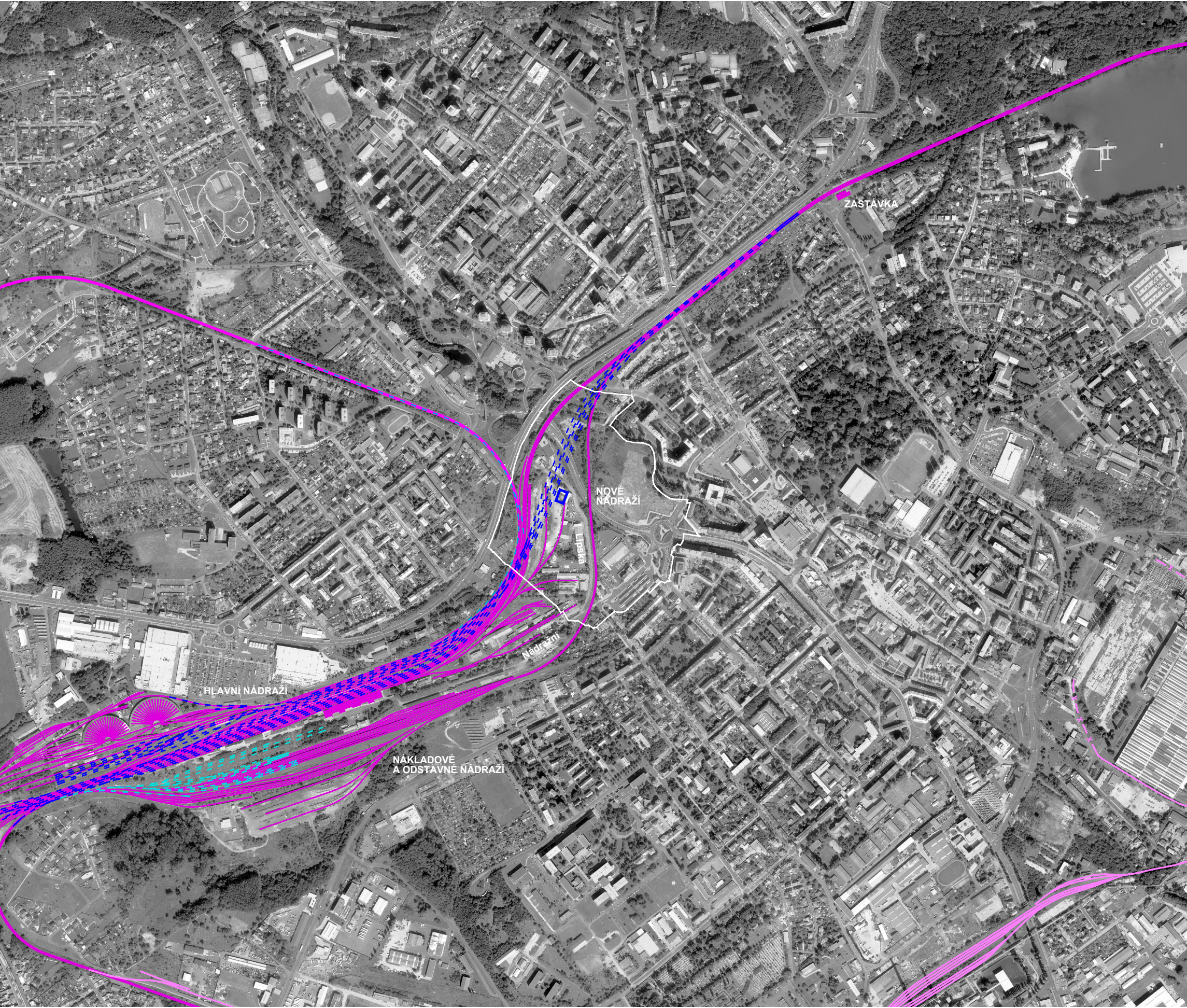
Protože trať vytváří v místě úrovnňového křížení se silnicí I/13 vážnou překážku a její odstranění přeložkou trati dle rezervy v územním plánu není podporováno Správou železnic, s.o. je v rámci optimalizace trati č.130 navrhováno také zahlbouení této trati tak, aby vzniklo mimoúrovňové křížení se silnicí I/13 v ulici Černovická a ulicí Kadaňskou. Tato úprava vyvolá také změny v přístupu z centra do čtvrti kolem ulice Kadaňská (změny podchodu).

### STÁVAJÍCÍ NÁDRAŽÍ

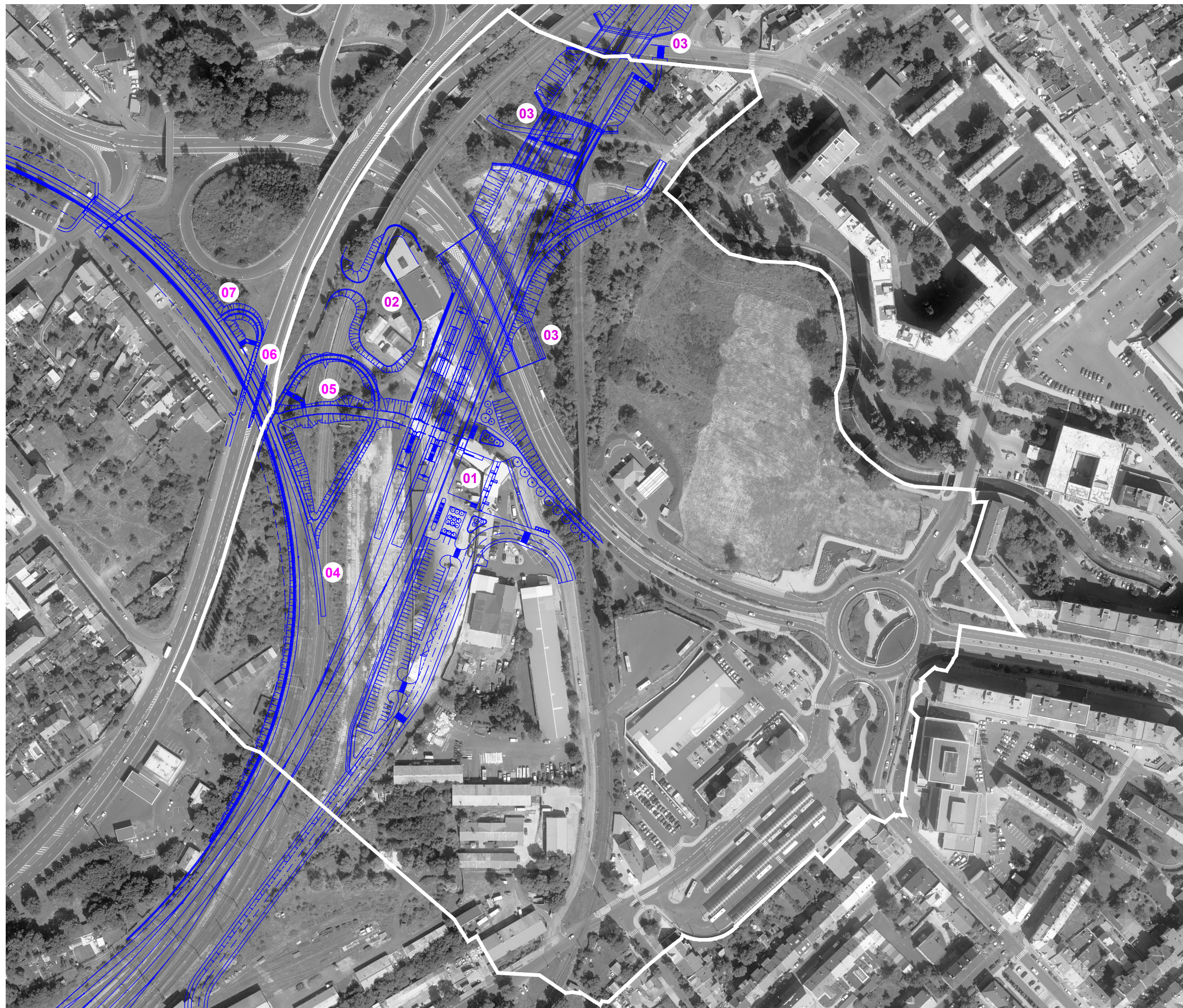
Stávající hlavní nádraží se nachází na západním okraji města na konci ulice Nádražní. Budova byla vystavěna v letech 1869-70 jako společná budova Ústecko-Teplické a Buštěhradské dráhy ve značné vzdálenosti od centra města. Naproti přes ulici Nádražní se nachází ještě původní výpravní budova Duchcovsko-Podmokelské dráhy postavená 1872, která dnes slouží nákladovému nádraží. Vzdálenost hlavního nádraží od centra města je 1,5 km.

### ZÁMĚR NOVÉHO NÁDRAŽÍ

Součástí návrhu úprav železniční tratě Chomutov-Ústí nad Labem je také přesunutí nádraží do nové budovy poblíž ulice Lipská. Budova bude přístupná od centra města z původní ulice Lipské. Za nádražím bude vedena železniční trať a podchodem pod železniční tratí budou zpřístupněna zastřešená nástupiště. Podchod bude pokračovat pod silnicí I/13 a bude zpřístupňovat čtvrt' kolem ulice Kadaňská místo stávajícího podchodu.







## Problémy železniční dopravy v řešeném území

Železniční síť v řešeném území bude procházet optimalizací, která bude výrazným zásahem do využití území. Změní se poloha tratí, vybudují se nové mosty a nové osobní nádraží. Přesunutí osobního nádraží blíže k centru města může umožnit vytvoření multimodálního terminálu, který zajistí přestupní vazby mezi dálkovou autobusovou dopravou, městskou hromadnou dopravou a drážní dopravou. Změny s sebou mohou přinést problémy, které je třeba řešit.

### 01 NOVÉ NÁDRAŽÍ A NEPŘÍPRAVENOST ÚZEMÍ

Poloha nového nádraží byla určena správcem železnice při optimalizaci trati a je zřejmě limitována možnostmi umístění nástupišť mezi směrovými oblouky trati. Území mezi novým nádražím a stávajícím centrem města má periferní charakter a není dostatečně připravené na plánovaný rozvoj. Přemístění trati a nádraží vyvolá nové požadavky na připojení ke komunikační síti města, která má v řešeném území periferní charakter a není dostatečně propojena s komunikační sítí v centrální části města. Úkolem k řešení tedy bude vytvoření městského prostředí mezi novým nádražím a územím s městským charakterem v centru.

### 02 ZBYTKOVÉ IZOLOVANÉ ÚZEMÍ

Při optimalizaci trati Chomutov-Ústí nad Labem dojde k napřímění směrových oblouků trati a tudíž k posunutí trati východním směrem dále od silnice I/13. Mezi silnicí a železniční tratí vznikne volný prostor, který bude mít omezené využití. V případě, že by tento prostor nebyl účelně využit, vznikne nová bariéra. Úkolem k řešení tedy bude prověření možností využití nově vzniklého prostoru např. pro zlepšení trasování silnice I/13, zlepšení napojení městské komunikační sítě na mimoúrovňovou křižovatku nebo pro jiné vhodné využití. Hlavním nadřazeným úkolem je však zajistit co nejlepší propojení izolovaných částí města na severu a jihu skrze bariéru silnice I/13 a železniční trati. Čím dále budou od sebe bariéry silnice a železnice, tím těžší bude zajištění vhodného propojení oddělených čtvrtí.

### 03 NOVÉ MOSTY

Při optimalizaci trati Chomutov-Ústí nad Labem dojde k výstavbě nových mostů, které budou mít větší šířku než mosty na stávající trati. Délka průchodu pod mostem se navýší a může zvětšovat bariéru mezi jednotlivými částmi města. Při návrhu nových mostů je třeba zohlednit potřeby pěší a cyklistické dopravy pro komfortní propojení čtvrtí na severu a jihu od bariéry a co nejmenší narušení rekreačního území podél hlavní turistické cyklotrasy podél Chomutovky do Bezručovo údolí.

### 04 IZOLOVANÁ ZASTÁVKA REGIONÁLNÍ TRATI NA VEJPRTY

Při optimalizaci trati Chomutov-Ústí nad Labem dojde k výstavbě nového nástupiště pro trať Chomutov-Vejprty, které je umístěné mimo hlavní nástupiště nového nádraží. Trať není intenzivně využívána, umístění samostatného nástupiště zabírá další prostor, který by mohl být využit např. v souvislosti s úpravami trasování silnice I/13 nebo jiným využitím nově vzniklého území mezi silnicí a železnici. I s ohledem na komfort cestujících předpokládáme, že by bylo lepší, pokud to je technicky možné, aby vlaky do Vejprty odjížděly z prostoru hlavních nástupišť nového nádraží.

### 05 NÍZKÁ INTENZITA VYUŽITÍ ÚZEMÍ

Pro přístup k novému nástupišti tratě Chomutov-Vejprty, které je umístěné mimo hlavní nástupiště nového nádraží jsou navrhovány nové pěšiny, jejichž využití zřejmě nebude příliš intenzivní a které zabírají prostor uvolněný přesunutou tratí, který by jinak mohl být efektivněji využit.

### 06 PODCHOD V SOUBĚHU S ŽELEZNIČNÍ TRATÍ

Při úpravách trati Chomutov-Vejprty dojde k zahloubení trati pod silnici I/13 a výstavbě nového podjezdu. V podjezdu bude vedena také nová trasa zrušeného podchodu do ulice Št.kpt.Kouby, který je zásadní spojnicí čtvrti kolem ulice Kadaňské s centrem města. V návrhu je podchod nahrazen chodníkem v souběhu s zahloubenou tratí v podjezdu pod silnici I/13.

### 07 NOVÁ BARIÉRA ZAHLOUBENÉ TRATI

Při úpravách trati Chomutov-Vejprty dojde k zahloubení trati pod silnici I/13 a ulici Kadaňskou, tak aby trať úrovněvě nekřížila uvedenou silnici a ulici. Zahloubením trati dojde k vytvoření nové prostorové bariéry mezi čtvrtí kolem ulice Kadaňská a Lipská ulice. V případě využití původního návrhu na přeložku trati na Vejprty západně od hlavního nádraží by byla bariéra v území naopak odstraněna.



***cyklistická  
a veřejná hromadná doprava***



## Schéma cyklistické sítě města

Cyklistickou síť ve městě Chomutov tvoří hlavní kříž tras Klubu českých turistů, konkrétně tras č.3034, č.3077 a č.3078, doplněný o lokální úseky cyklotras a cyklostezek. Znázorněné schéma dokládá rozložení hlavních tras na území města Chomutova a vychází z dokumentů Studie vybudování cyklostezek na Chomutovsku v rozsahu k.ú. Chomutov I a k.ú. Chomutov II (Aktualizace k r. 2012), Územní plán Chomutov (2017) a Plán udržitelné městské mobility měst Chomutova a Jirkova (2018-2020). Z porovnání uvedených dokumentů se současným stavem mimo jiné vyplývá, že jihozápadní směr na Spořice prošel v souvislosti s výstavbou dálnice D7 a cyklostezky Pruněřov-Černovice-Spořice-Droužkovice změnami v trasování cyklostezky č.3080/3120 a rušením některých částí a tudíž již není koncepce uvedená ve starších dokumentech platná, nebo chybí její provázanost na současný stav. Velké množství tras je plánovaných. Plán udržitelné městské mobility mírně upravuje trasování a doplňuje dosavadní dokumenty o aktuální definici uspořádání cyklistických tras podle kategorie řešení integrace a segregace.

### HLAVNÍ TRASY KČT

Trasy evidované Klubem českých turistů č.3034, 3077, 3078, 3080, 3120, 3114 tvoří základní kostru cyklistických tras ve městě. Trasa 3034 o celkové délce 28 km spojuje Postoloprty přes Údlice s Chomutovem, v Postoloprtech je propojena s národní cyklotrasou č.6 Ohře a Chmelovelo. Trasa 3077 o celkové délce 16,5 km spojuje obec Kalek přes Mezihoří, Blatno, Březeneč s Chomutovem, v Kalku je napojena na národní cyklotrasu č.23 tj. hřebenovou Magistrálu Krušné hory. Trasa 3078 o celkové délce 21,5 km spojuje Načetín, Nový Dům, Třetí Mlýn a První Mlýn s Chomutovem. Trasa 3080 o celkové délce 29,5 km spojuje Celnou, Lideň, Málkov, Černovice, Spořice, Droužkovice, Březno, Vodní nádrž Nechranice s Vikleticemi, v Celné je napojena na cyklotrasu č.3003 Vejprty - Hora Sv. Šebestiána a ve Vikleticích je propojena s národní cyklotrasou č.6 Ohře a Chmelovelo. Nově vybudovaná trasa 3120 o celkové délce 11,5 km spojuje Pruněřov kolem Dolu Libouš přes Černovice se Spořicemi a ve Spořicích je napojena na trasu 3080. Nově vybudovaná trasa 3114 o celkové délce 6 km spojuje Chomutov od Kamencového jezera přes Otvice a Zaječice s Vrškmání a ve Vrškmání je napojena na cyklotrasu č.3106.

### MĚSTSKÉ TRASY DLE STUDIE A ÚZEMNÍHO PLÁNU

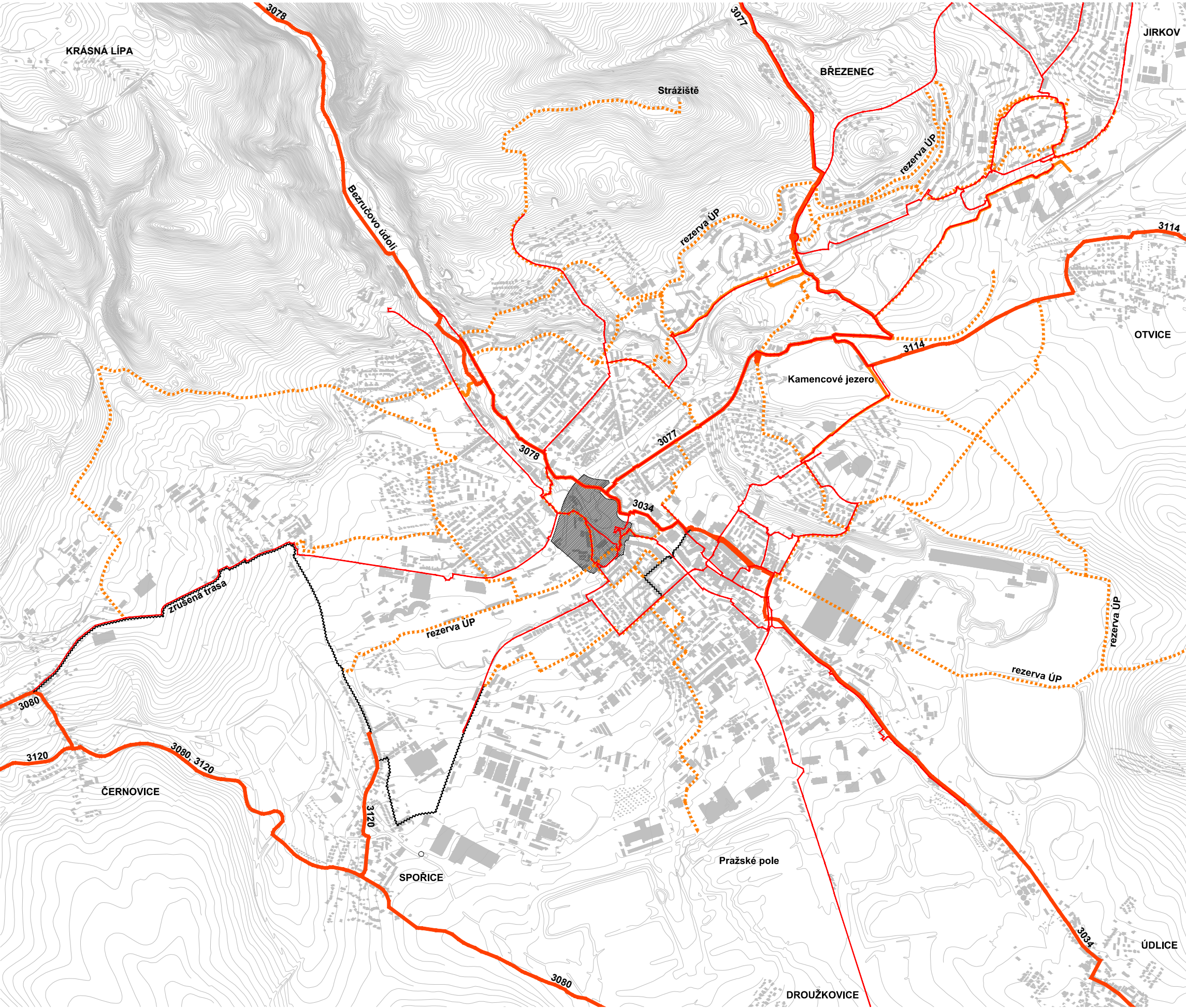
Navrhované trasy v územním plánu vycházejí ze Studie vybudování cyklostezek na Chomutovsku a jsou doplněny o návrhové trasy v místech velkých nových rozvojových ploch. Z dlouhodobého hlediska považuje územní plán za úspěch přijetí konceptu jižního prstence přírodních parků s provázáním cyklistickou dopravou a pohyb cyklistů ve směru S-J a V-Z po přírodních plochách nebo městských parcích (rezervy os cyklistické dopravy).

### MĚSTSKÉ PÁTEŘNÍ TRASY DLE PLÁNU UDRŽITELNÉ MOBILITY

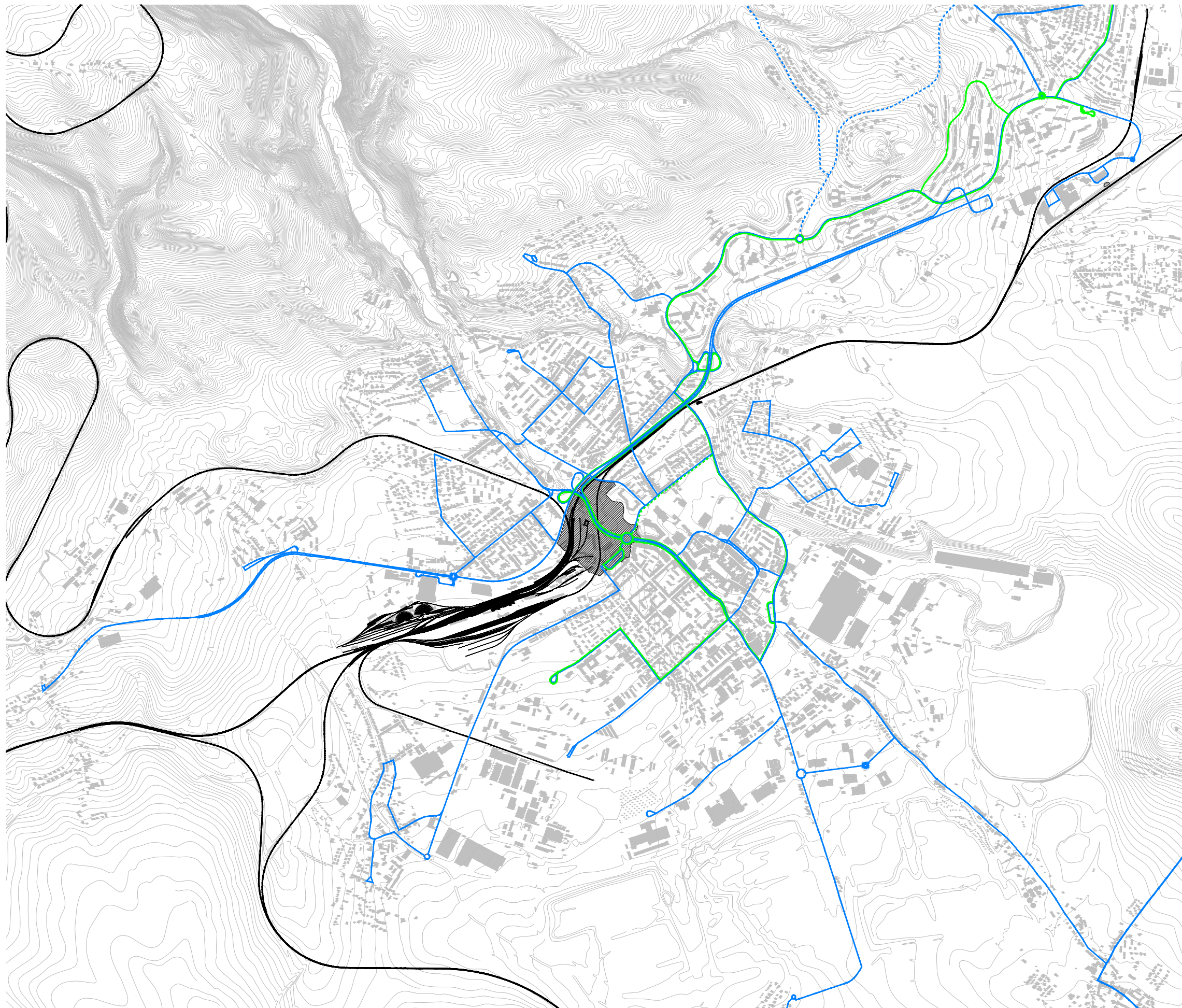
Ze základní sítě navržené v Plánu udržitelné městské mobility byly v dokumentu vybrány specifické ucelené trasy jako páteřní trasy cyklistické dopravy a tyto jsou zobrazeny ve schématu. Páteřní síť tvoří radiální trasy zabezpečující vazby mezi lokalitami bydlení a centrem města, případně s oblastmi průmyslu.

### ZRUŠENÉ TRASY

Některé části trasy 3080 byly v souvislosti s výstavbou cyklostezky z Pruněřova přes Černovice do Spořic, Droužkovic a Března zrušeny. Ve schématu jsou zaznamenány, protože na ně navazovaly navrhované trasy ve studii a územním plánu města.







## Schéma veřejné hromadné dopravy

Dopravní obsluha veřejnou hromadnou dopravou na území města je zajišťována městskou hromadnou dopravou (MHD), veřejnou linkovou dopravou (VLD) a železniční osobní dopravou (ŽOD). MHD tvoří 78%, VLD 16% a ŽOD 6% trhu veřejné dopravy (údaj pro pracovní dny roku 2018 z Plánu udržitelné městské mobility). Závěry analytické části Plánu udržitelné mobility řadí mezi silné stránky veřejné hromadné dopravy města hustou a kvalitní sítí MHD doplněnou další nabídkou VLD a ŽOD pod integrovanou dopravou Ústeckého kraje (DÚK) a fakt, že všechna vozidla jsou nízkopodlažní a ekologická o stáří pod průměrem ČR. Mezi slabé stránky řadí nízký podíl MHD na dílbu přepravní práce ve městě, nízké využití trolejbusové dopravy a její souběhy s autobusovou dopravou, absenci multimodálního přístupu a vzdálenost autobusového nádraží od železniční dopravy, ovlivňování vozidel MHD v dopravním proudu a chybějící preference/upřednostnění vozidel MHD. Plán vychází z Optimalizace obsluhy oblasti Chomutovsko veřejnou dopravou (2018).

### TROLEJBUSOVÉ LINKY

Trolejbusová doprava tvoří základní nosný systém MHD na území města Chomutova a sousedního Jirkova. Předpokládá se snížení stávajícího počtu 7(6) linek na 2 páteřní linky, které v celodenním intervalu pracovního dne 15 minut propojí území centra Jirkova, autobusové nádraží, přilehlé obytné oblasti a obchodní a správní centrum Chomutova. V centrální části města je navrženo vybudování nového trolejového vedení v ulici Zborovská v délce 750 m, které má umožnit lepší dopravní obslužnost centrální části města. Také lze využít parciální/hybridní trolejbusy v případě, že by nebylo vedení budováno.

### AUTOBUSOVÉ LINKY

Základní systém trolejbusových linek je doplněn 15 linkami autobusové dopravy. V autobusové dopravě se plánuje zefektivnění provozu především omezením souběhů s trolejbusovými linkami, omezením přejezdů mezi linkami, zavedením intervalové dopravy a také využívání parciálních/hybridních vozidel na vybraných linkách (302, 303, 306, 307 a 311).

### VEŘEJNÁ LINKOVÁ DOPRAVA

Veřejná linková doprava nabízí regionální autobusové spoje v rámci Integrované dopravy Ústeckého kraje a autobusové spoje dálkové dopravy do hlavního města Prahy a představuje výraznou nabídku služby veřejné hromadné dopravy. Výhledově se nepředpokládají zásadnější změny ve vedení autobusových linek. V řešeném území bude mít vliv na organizaci provozu výstavba multimodálního dopravního terminálu, případně také zvýšená nabídka železniční osobní dopravy v relaci Jirkov-Chomutov. U dálkové autobusové dopravy se pravděpodobně projeví realizace výhledového záměru rychlého spojení/vysokorychlostní trati Praha-Ústí nad Labem-Drážďany, s odbočkou Kralupy nad Vltavou-Most.

### ŽELEZNIČNÍ OSOBNÍ DOPRAVA

Železniční osobní doprava obsluhuje území měst Chomutova a Jirkova v úhrnu 103 vlaků/spojů a 4 železničními zastávkami s kvalitou nabídky odpovídající poptávce a potenciálu v zájmovém území. Z pohledu Plánu udržitelné mobility města Chomutova a Jirkova je doporučeno potenciál v železniční osobní dopravě nepřeceňovat. Správa železnic připravuje rekonstrukce tratě v úseku Kyjice-Chomutov a Chomutov-Karlovy Vary s cílem zvýšení traťové rychlosti, zkrácení jízdních dob, zvýšení kapacity dráhy a v některých úsecích zvýšení traťové třídy zatížení v zájmu zvýšení kvality celého podkrašnovského železničního tahu.

### PŘESTUPNÍ TERMINÁLY, NÁDRAŽÍ

Ve městě se nachází železniční stanice Chomutov-Hlavní nádraží v ulici Nádražní, železniční stanice Chomutov-město v Čelakovského ulici a autobusové nádraží ve Wolkerově ulici. Plánuje se přesunutí železničního osobního nádraží k ulici Lipská, kde se doporučuje vybudovat multimodální terminál a přestupní uzel.



## Cyklistická doprava v širších vztazích řešeného území

Zobrazené širší vztahy dokládají významnou polohu řešeného území z pohledu cyklistických tras ve městě. Velmi blízko řešeného území se nachází křížení hlavních cyklistických tras: 3034 od Údlíc z jihovýchodu, 3077 z hřebene Krušných hor od Kálku, která vede do Chomutova přes Březanec a mezi Zooparkem a Kamencovým jezerem se do řešeného území dostává od severovýchodu a 3078 z Beručova údolí od severu. Tyto trasy jsou doplněny navrhovanými trasami dle územního plánu města, které vycházejí ze Studie vybudování cyklostezek na Chomutovsku (2012) a trasami z Plánu udržitelné městské mobility (2018-2020). V širších vztazích řešeného území jsou to trasy pojmenované N, H, M a K. Ve srovnání s celoměstským schématem sítě tras pro cyklisty, kde je již zaznamenán dnešní stav trasy 3080, je vidět proměna přístupu k této trase. Ve výše zmíněných dokumentech, je ještě vedena od Spořic s cílem propojení přes město na trasy Klubu českých turistů, alespoň na trasu 3034. V současnosti již tyto trasy KČT propojeny nejsou. Trasa 3080 vede obcemi kolem Dolu Libouš a s městem, ani jím procházejícími trasami 3034, 3077 a 3078, nyní propojená není. Páteří trasy Plánu udržitelné mobility spojení doplňují.

### KČT 3034, 3077, 3078, 3080

Tyto trasy Klubu českých turistů propojují řešené území s okolními obcemi, kde navazují na další turistické trasy např. podél Ohře či po hřebenu Krušných hor. Část trasy 3080 byla přesunuta na nově vybudovanou cyklostezku podél Dolu Libouš s důsledky do vedení trasy ve Spořicích i širších vztazích řešeného území. Jednoznačné propojení rozcestníku tras 3034, 3077 a 3078 s trasou 3080 chybí.

### NOVÉ PÁTEŘNÍ TRASY

Plán udržitelné městské mobility navrhuje v širších vztazích řešeného území tyto páteřní trasy:

- Spořickou napojenou do Lipské, Zborovské a přes Kochovu, Meisnerovu a Vršovců k historickému centru
- Palackého napojenou do Zborovské
- trasu historickým centrem města
- Černovickou podél silnice I/13
- trasu podél Lipské ulice.

### TRASA N

Trasa je v územním plánu navržena jako spojka vedená z centra města s bezkonfliktním přejezdem Palackého ulice přes okružní křižovatku (podchodem) do prostoru obchodního centra Penny Market v Bezručově ulici a vazbou na cyklotrasu 3078 do Bezručova údolí.

### TRASA H a (H)

Trasa je v územním plánu navržena ze Školní ulice od křižovatky s ulicí 28. října do Spořické, Rokycanovy a Nádražní ulice pro zpřístupnění železniční stanice Chomutov-Hlavní nádraží a je zde ukončena jako slepá s možností pokračování do katastru obce Spořice. Rezerva pro propojení s obcí Spořice je označena jako (H).







## Problémy cyklistické dopravy v řešeném území

Problémem je nedobudovaná ucelená cyklistická síť tras umožňující bezpečný a plynulý pohyb včetně omezeného řešení kolizních míst, jak uvádí Plán udržitelné městské mobility (2018-2020). Především chybí skelet tras v jádrovém území města, který by propojoval centrum města a významné lokality bydlení jako jsou sídliště Březenecká, Kamenná, Písečná a Vinohrady/Zadní Vinohrady. Problematická je nutnost využívat komunikace určené pro automobilovou dopravu s vysokou intenzitou, což dokládají statistiky nehod s účastí cyklistů. Společné uspořádání provozu cyklistů a chodců na frekventovaných turistických trasách způsobuje také riziko, při vyšších intenzitách je lepší provoz oddělený. Chybí také intermodální přístup k řešení mobility, tj. společné využívání více druhů dopravy při řešení jedné cesty např. cyklistické a veřejné dopravy doplněné o parkoviště pro osobní automobily. V řešeném území problémy cyklistické dopravy kopírují problémy nadřazené sítě komunikací a veřejných prostranství, které při plnění potřeb pro pěší a cyklisty selhávají anebo úplně chybí.

**01 BEZRUČOVA ULICE, SMĚR BEZRUČOVO ÚDOLÍ**  
Trasa do Bezručova údolí je jednou z nejvýznamnějších cykloturistických tras města a tomu odpovídá i zatížení trasy. Rizikem a kolizním místem na trase je neharmonický provoz cyklistické a pěší dopravy na úsecích dělená/společná stezka. Stejně tak je problematická chybějící organizace provozu a zajištění bezpečnosti v prostoru podchodu okružní křižovatky Lipská-Zborovská-Palackého-Školní-Wolkerova jako důležitého propojovacího bodu. Na této turistické trase je třeba zvýšit bezpečnost pěší dopravy, zajistit další přístup do historického centra podél ulic Zborovská a Palackého do ulic Jakoubka ze Stříbra a Chelčického. Alternativně lze také zvýšit kapacitu tahu do Bezručova údolí integračními opatřeními pro cyklisty v Bezručově ulici. Pomoci také může vyhrazený pruh pro BUS a cyklisty v Palackého ulici. Z této trasy se na hranici řešeného území odděluje druhá významná rekreační trasa směrem k Zooparku a Kamencovému jezeru. Na rozcestníku tras chybí odpočívadlo nebo setkávací místo.

**02 SPOŘICKÁ ULICE, SMĚR SPOŘICE**  
Spořická ulice zabezpečuje dopravní obsluhu rozsáhlé průmyslové oblasti kolem ulice Spořické a současně nabízí spojení města s obcí Spořice. Problémem je chybějící propojení stávající sítě tras směrem do Spořic a jihozápadní části města. V dosud navrhovaných trasách nevzniká čitelné řešení, které by bylo napojeno do hlavního rozcestníku tras KČT ani do centra města. Rizikem a kolizními místy v detailech návrhu připojení směru ze Spořic z Plánu udržitelné městské mobility jsou pak obousměrné provozu cyklistů v jednosměrných ulicích Kochova a Vršovců, řešení trasy v křižovatce Palackého-Chelčického, v prostoru stávajícího autobusového nádraží a v prostoru podchodu okružní křižovatky Lipská-Zborovská-Palackého-Spořická-Wolkerova. Úkolem k řešení bude jednoznačně provést cyklostezku spojující rozcestník stávajících hlavních cykloturistických tras na severní hranici řešeného území přes řešené území směrem na jih ke Spořicím.

**03 ÚZKÁ ULICE, PROPOJENÍ MEZI SPOŘICKOU A BEZRUČOVOU**  
Propojení mezi radiálními cyklistickými trasami umožní realizovat tangenciální vazby mezi trasami a lokalitami. Jedno z přednostních cyklistických propojení by měl tvořit úsek mezi trasami Bezručova a Spořická. Trasa se odpojuje od trasy Bezručova v prostoru ulice Úzká, dle je vedena v ulici Úzká, na přemostění přes ulici Lipská, v ulici Št.kpt. Kouby a podchodem pod silnicí I/13 a železnici, v původní trase ulice Lipská do křižovatky s ulicí Wolkerova a Rokycanská, kde se napojí na páteřní Spořickou trasu. Potenciálními riziky a kolizními místy jsou harmonizace provozu cyklistické a pěší dopravy na úsecích dělená/společná stezka, zajištění bezpečnosti provozu v úsecích, kde se předpokládá forma cyklistům vjezd povolen, řešení trasy v křižovatce Kadaňská-Alešova a v prostoru parkoviště u Lidlu a ulice Wolkerova. Úkolem k řešení bude nalézt lepší propojení hlavních tras Bezručova a Spořická přes řešené území, nejlépe v nových veřejných prostranstvích.



# Veřejná hromadná doprava v širších vztazích řešeného území

Zobrazené širší vztahy dokládají významnou polohu řešeného území i z pohledu dopravních vazeb a tahů veřejné hromadné dopravy ve městě. Řešené území leží v podstatě v dopravním středu města, na jeho území se nachází stávající autobusové nádraží a do řešeného území je plánován přesun osobního nádraží na celostátní železniční trati.

## TROLEJBUSOVÉ LINKY

Trolejbusová doprava tvořící základní nosný systém MHD na území města se výrazně uplatňuje v širších vztazích řešeného území. V řešeném území se nachází autobusové nádraží, ze kterého vyjíždí dvě trolejbusové linky 351 a 353. Z nedaleké zastávky Palackého pak odjíždí všechny trolejbusové linky ve městě 340, 341, 350, 351, 352, 353. Linky jezdí po trasách, které začínají u polikliniky nebo na autobusovém nádraží a většina projíždí páteřními ulicemi sídlišť a končí na sídlišti Písečná, dvě v Jirkově. Trasy vedou po malém městském okruhu, který tvoří ulice Čelakovského, Vinohradská, Křivá, Pražská, Palackého a jižní část Lipské se silnicí I/13. Část linek zajíždí Beethovenovou a Kochovou ulicí k poliklinice. Při optimalizaci systému MHD se předpokládá snížení stávajícího počtu z 6 na 2 páteřní linky a vybudování nového trolejového vedení v ulici Zborovská.

## AUTOBUSOVÉ LINKY

Základní systém trolejbusových linek je doplněn 15 linkami městské hromadné autobusové dopravy, které vedou v souběhu s trolejbusovými linkami, ale využívají i další ulice. V řešeném území jsou linky vedeny ulicí Lipskou, Palackého, Wolkerovou a Zborovskou. V blízkém okolí pak ještě ulicí Rokycanovou, Bezručovou, Blatenskou, po silnici I/13, Fügnerovou a Kadaňskou. Linky MHD jsou doplněny linkami veřejné linkové dopravy Ústeckého kraje, které vyjíždějí z autobusového nádraží a obsluhují nedaleké obce, průmyslové zóny a města jako Kadaň, Klášterec nad Ohří, Podbořany, Most, Vejprty, Postoloprty, Louny. Linky VLD jezdí ve městě často v souběhu s linkami MHD a zajíždějí také k železniční stanici, poliklinice a na sídliště Jitřenka.

## PŘESTUPNÍ TERMINÁLY, NÁDRAŽÍ

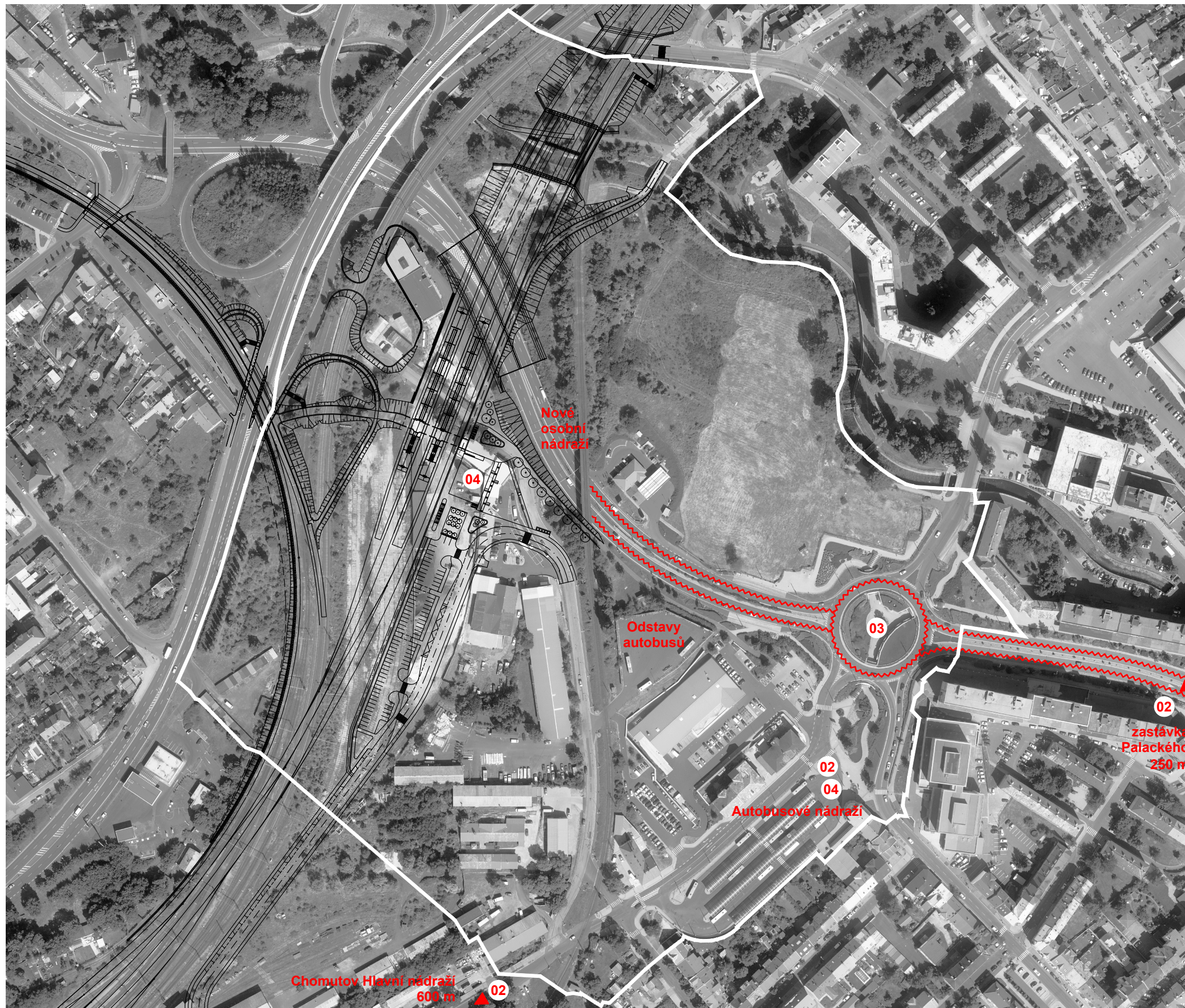
Železniční stanice Chomutov-Hlavní nádraží v ulici Nádražní je vzdálena od autobusového nádraží v ulici Wolkerova, kde obsluhu území zajišťují linky VLD a MHD, zhruba 800 m, resp. kolem 13 minut běžné chůze. Centrum města je z železničního nádraží pěšky prakticky nedostupné a k železniční stanici nezajíždějí vozidla MHD, pouze omezený rozsah nabídky VLD. V území před železniční stanicí není dostatečně řešené parkování a další systémy obsluhy území. Uspokojující návaznost mezi železniční osobní dopravou a MHD je v lokalitě železniční stanice Chomutov-město, vzdálenost k zastávkám MHD v Čelakovského ulici je 150 m, zcela zde však chybí další multimodální nabídka. Uvedené skutečnosti zřejmě vedly k přípravným pracím na přesunutí železničního osobního nádraží k ulici Lipská, kde se doporučuje vybudovat multimodální terminál a přestupní uzel pro zlepšení dopravní obsluhy území a výraznou podporu multimodálních vazeb v rámci systémů P+R, B+R. Také u zastávky Chomutov-město je doporučeno dotvoření přestupního uzlu přidáním nezbytných parkovacích kapacit a prostorů pro další systémy dopravní obsluhy území. Výhodná je zde blízká vzdálenost k rekreačnímu území Zooparku a Kamencového jezera 600 m, 9 minut běžné chůze.

## PREFERENČNÍ OPATŘENÍ NA KŘÍŽOVATKÁCH

Návrh preference vozidel MHD v dopravním proudu předpokládá využití v současné době dostupných i budoucích telematických prostředků pro řízení dopravy na komunikacích základního komunikačního systému města, přednostně na trasách s intenzivní MHD. Cílem je upřednostnění (preference) vozidel MHD v dopravním proudu, ve druhém pořadí se pak jedná o zajištění plynulosti provozu automobilové dopravy. Palubní systém ve vozidle bude aktivně komunikovat s vybavením křižovatky a urychlovat průjezd vozidla MHD s cílem pravidelné MHD s dostatkem dopravně-provozních informací pro integrované řízení všech druhů dopravy ve městě a také s dostatkem informací pro cestující. Upřednostňování vozidel MHD se předpokládá v trase ulic Pražská, Palackého a Lipská. V Palackého ulici se doporučuje vyhrazení jednoho jízdního pruhu v každém směru pro vozidla MHD a cyklisty. Další upřednostnění vozidel MHD se navrhuje v trase ulic Vinohradská, Čelakovského a Cihlářská s doplněním světelného signalizačního zařízení v křižovatce Vinohradská-Mostecká-Čelakovského nebo v trase Lipská, Zborovská, Pražská, 17. listopadu nebo Písečná.







## Problémy veřejné hromadné dopravy v řešeném území

Problémy veřejné hromadné dopravy spočívají v celkové konstrukci sítě MHD s převládající nabídkou autobusové dopravy a značným rozsahem souběhů s dopravou trolejbusovou. V samotném řešeném území se nachází autobusové nádraží, které i když je blízko centru města, není hlavním přestupním uzlem linek MHD a slouží spíše pro linky veřejné linkové dopravy Ústeckého kraje do okolních obcí, průmyslových zón a měst a pro dálkovou dopravu do Prahy. Zatížená okružní křižovatka a navazující ulice Lipská a Palackého jsou problémem při vedení linek v hlavním dopravním proudu, kdy vznikají fronty vozidel a jejich zdržení. V husté síti linek MHD jsou nejednoznačně vysledovatelné přestupní uzly. Přestupy mezi MHD, VLD a osobní železniční dopravou jsou ztíženy vzdáleností 800 m mezi autobusovým a hlavním železničním nádražím. Chybí multimodální přestupní uzel a služby jako jsou P+R, B+R, K+R.

### 01 SYSTÉM LINEK MHD

Plán udržitelné městské mobility popisuje trasy MHD a vedení linek z hlediska celkové konstrukce sítě MHD jako komplikované linkové uspořádání s převládající nabídkou autobusové dopravy a značným rozsahem souběhů s dopravou trolejbusovou. Zejména na území města Chomutova, kde je značně hustá síť tras, si může nabídka MHD vzájemně konkurovat. Za systémově příznivé a dobré řešení hodnotí dopravní spojení mezi městy Chomutov a Jirkov, resp. vazbu k sídlištím Písečná a Zahradní, nicméně i zde jsou souběhy výrazné. Jako spíše neobvyklé označuje nabídku až 22 linek s převládajícími linkami s následným intervalem 60 minut. Jejich prokládání se záměrem dosáhnout cílů v rozhodujících časových polohách považuje za zbytečně obtížné, až nereálné. Úkolem dle doporučení plánu je snížit počet linek a u rozhodujících tras dosáhnout špičkového intervalu proložené 10-15 minut, při přibližném zachování celkového dopravního výkonu MHD.

### 02 VÝZNAMNÁ PŘESTUPNÍ MÍSTA MHD

Vzhledem na značně rozvinutou síť linek MHD lze obtížně vysledovat významná přestupní místa mezi jednotlivými linkami. V centru města se zřejmě jedná o zastávku Palackého i autobusové nádraží. Zastávka Palackého je z hlediska pěší dopravy bezbariérová, přestupy ve stejném směru se odehrávají na jedné straně a přestup mezi linkami v opačných směrech je řešen bezbariérovými přechody v křižovatce Palackého-Vrsovců -Chelčického. Autobusovým nádražím prochází jen dvě linky trolejbusů, protože poloha nádraží je mírně stranou od malého městského okruhu s linkami MHD vedeného po ulicích Čelakovského, Vínohradská, Křivá, Pražská, Palackého, Lipská. Linky veřejné linkové dopravy vyjíždějící z autobusového nádraží pak jezdí ve městě často v souběhu s linkami MHD.

### 03 PREFERENCE/UPŘEDNOSTNĚNÍ MHD

Za hendikep trolejbusové i autobusové MHD je považována její součást v rámci dopravního proudu vozidel, kdy se kvalita provozu automobilové dopravy promítá do kvality nabídky MHD z hlediska délky jízdní doby, dodržování jízdního řádu, resp. zdržení vozidel. Toto se projevuje především v jádrovém území města v ulicích Lipská, Palackého a Pražská. Přínosná může být tedy preference/upřednostnění vozidel MHD v dopravním proudu, ve druhém pořadí se pak jedná o zajištění plynulosti provozu automobilové dopravy. Úkolem je tedy zajistit upřednostňování vozidel MHD v trase ulic Pražská, Palackého a Lipská. V Palackého ulici se doporučuje vyhrazení jednoho jízdního pruhu v každém směru pro vozidla MHD a cyklisty. Tzv. světelnými závory pro upřednostnění vozidel MHD lze vybavit i okružní křižovatky nebo mezikřižovatkové úseky.

### 04 NOVÉ NÁDRAŽÍ, AUTOBUSOVÉ NÁDRAŽÍ

Při plánovaném přesunu železničního osobního nádraží do polohy u Lipské ulice bude vzdálenost tohoto nádraží ke stávajícímu autobusovému nádraží 300 m, resp. 4-5 minut běžné chůze. Stávající autobusové nádraží má 12 nástupišť a oddělenou plochu pro odstavy autobusů. Úkolem k řešení dle Plánu udržitelné mobility je prověření přesunu autobusového nádraží do tzv. multimodálního terminálu, který může výrazně zlepšit dopravní návaznosti a obsluhu území, včetně centra města Chomutova.



***pěší doprava***



Pěší doprava  
v širších vztazích řešeného území

V širších vztazích řešeného území se stávající pěší tahy soustřeďují do historického jádra, ke kterému se radiálně sbíhají podél komunikačních tras přibližně v historické stopě. Územní lán města podporuje jejich návaznosti a prodloužení s cílem vysoké bezpečnosti pro chodce. Intenzivní pohyby jsou rovněž do prostoru železniční zastávky, k autobusovému nádraží a k jednotlivým objektům občanské vybavenosti města jako jsou úřady, školy, zdravotnická zařízení. Z hlavních tahů směřují vedlejší směry do jednotlivých přilehlých městských částí a k dalším objektům občanské vybavenosti, v širších souvislostech k hlavním rekreačním oblastem města zejména severním směrem do oblasti Strážáště a východním směrem k Zooparku a Kamencovému jezeru. V územním plánu města jsou naznačeny velmi potřebné hlavní tahy pěších propojení (podchody, lávky) pod dopravním koridorem a propojení přes a podél vodotečí.

ZDROJE A CÍLE PĚŠÍCH CEST

Cílem základní sítě pěších tras je propojení rozhodujících zdrojů a cílů v území. Zdroji pěší dopravy jsou obytná území a lokality bydlení. Cíle jsou veřejná prostranství a parkové plochy, turistické a kulturní cíle, sport a rekreace včetně zájmových spolků, školství a zdravotnictví včetně sociálních služeb, veřejná správa a služby pro veřejnost a také rozhodující korporace a obchodní centra. V zobrazených širších vztazích řešeného území jsou to především historické centrum města (městská památková zóna), městský park, směry do rekreačních lokalit Bezručovo údolí, k Zooparku a Kamencovému jezeru, hlavní nádraží, autobusové nádraží, zastávka Chomutov-město, školy v ulici Školní, poliklinika, nemocnice, budova magistrátu, hřbitov, obchodní domy Billa, Chomutovka, Central a obchodní zóna Globus.

MĚSTSKÁ PAMÁTKOVÁ ZÓNA

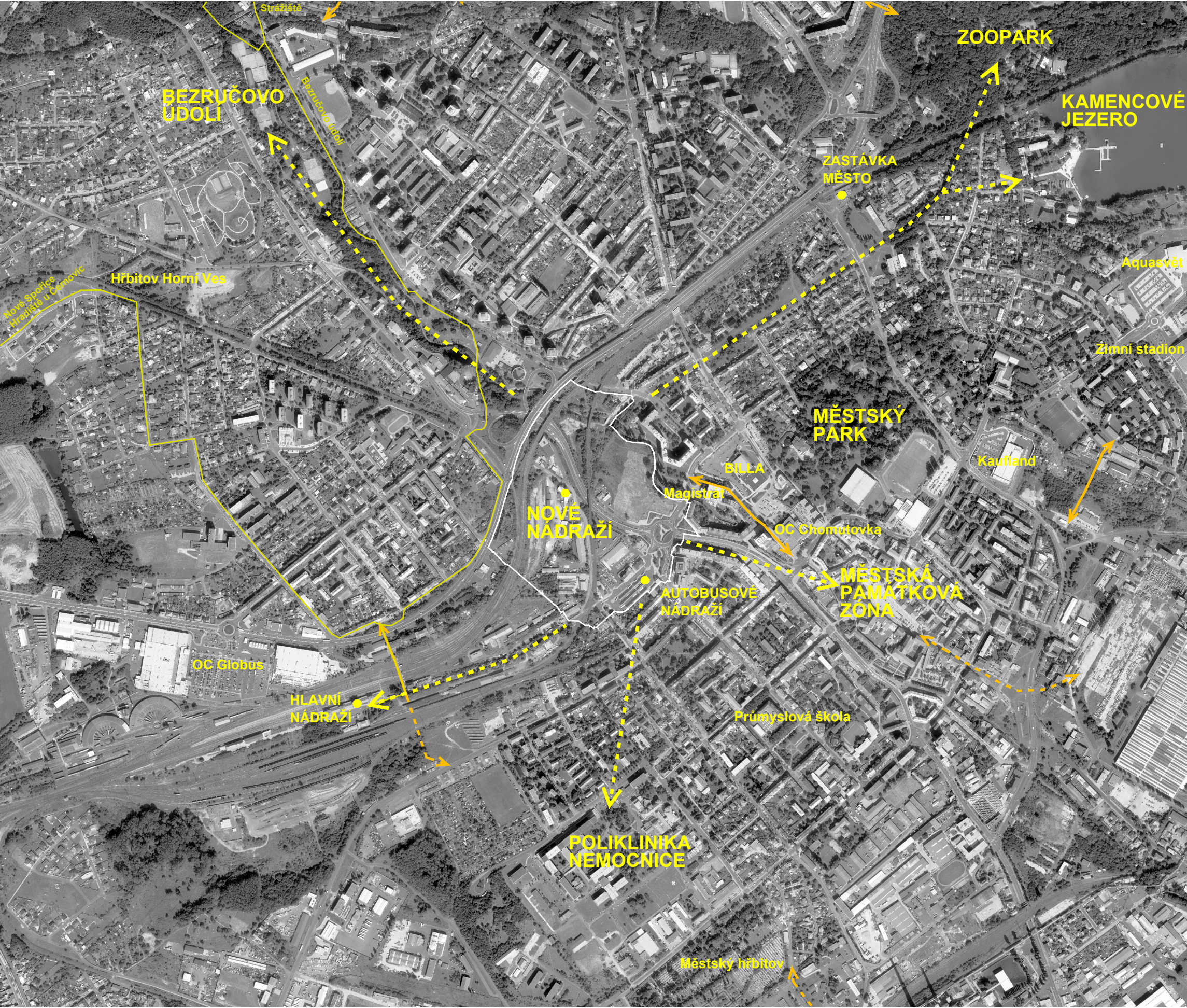
Historické centrum města, které je městskou památkovou zónou, je z řešeného území vzdáleno 650 m, resp. 9 minut běžné chůze. V historickém centru se nachází náměstí 1. máje a další významná veřejná prostranství, u nichž se předpokládají vhodné podmínky pro pěší dopravu v dopravně zklidněném území. Dle Plánu udržitelné mobility vyvolává nevhodné organizování dopravy v klidu, kdy je nabídka výrazně orientovaná na krátkodobé parkování, poměrně vysoké intenzity na komunikacích, což představuje zhoršené podmínky pro pěší dopravu. Nelze tak mluvit o dopravně zklidněném území, jaké by se dalo v historickém centru očekávat. V kapitole parkování je pak navržena revize stávající organizace parkování se zásadní orientací na rezidentní parkování, přičemž je ponecháno krátkodobé parkování pouze na náměstí 1. máje. Dlouhodobé parkování zaměstnanců je řešeno na okraji širšího centra města formou záchytných parkovacích ploch. Těmito opatřeními v systému parkování se předpokládá dosažení znatelného zklidnění dopravy na území městské památkové zóny.

TURISTICKÉ TRASY KLUBU ČESKÝCH TURISTŮ

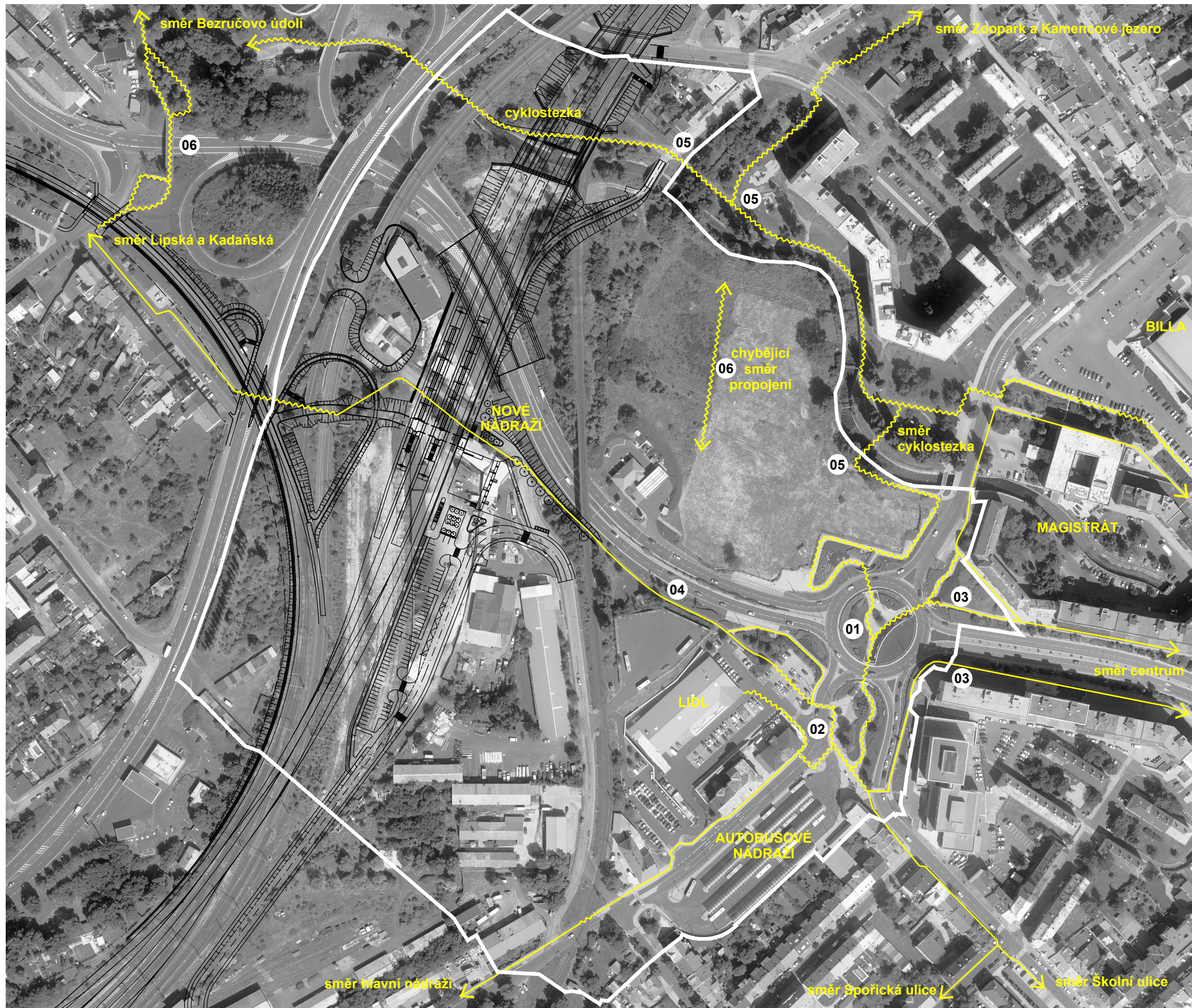
V širších vztazích řešeného území se nacházejí turistické trasy Klubu českých turistů, které vedou z Hlavního nádraží přes lávku nad železniční tratí a v ulici V Alejích se rozdělují. Západním směrem vede žlutá trasa kolem Filipových rybníků a Nových Spořic směrem na Hradiště u Černovic a východním směrem vede modrá trasa do Bezručova údolí, k vodní nádrži Kamenička a do Načetína na hřebenu Krušných hor. V Bezručově ulici se u Pováří Ohře odděluje žlutá trasa směrem na vrch Strážáště.

DŮLEŽITÁ PĚŠÍ PROPOJENÍ DLE ÚZEMNÍHO PLÁNU

Stávající i navrhovaná velmi potřebná pěší propojení jsou zaznamenána v územním plánu pro zachování a budování nezbytných pěších tahů hlavních propojení. V širších vztazích řešeného území jsou to především lávka přes koridor silnice I/13 a železnice a trasa mezi občanskou vybaveností ze Zborovské ulice mezi Magistrátem města, supermarketem Billa a obchodním domem Chomutovka (Prior) na Žižkovo náměstí.







## Problémy pěší dopravy v řešeném území

Pro pěší tahy ve městě i řešeném území jsou velkou překážkou významné dopravní stavby, zejména koridor železniční trati a souběžné silnice I/13 procházející těžištěm zástavby města a oddělující severní lidnatou zástavbu od historického středu, a také některé významné sběrné komunikace jako jsou směrově rozdělené čtyřpruhové ulice Lipská a Palackého. Mimoúrovňovost přecházení velké okružní křižovatky Lipská-Zborovská-Palackého-Školní-Wolkerova způsobuje značnou komplikaci v pěším pohybu, vznikají výškové i délkové ztráty. Trasy pro pěší jsou nesamozřejmé a nekomfortní. Neoddělení cyklistické dopravy na společných stezkách způsobuje svojí intenzitou snížení bezpečnosti pěší dopravy po těchto stezkách.

### 01 OKRUŽNÍ KŘÍŽOVATKA

Okružní křižovatka Lipská-Zborovská-Palackého-Školní-Wolkerova je pro pěší řešena jako mimoúrovňová bez přechodů pro chodce. Pod křižovatkou se nachází tři podchody propojené ústředním veřejným prostorem doplněným menšími obchody. Každý podchod má vždy jedno bezbariérové rameno a jedno schodiště. Řešení vychází z předpokladů z doby vzniku křižovatky, dnes je však hlavní doprava ve směru do Německa vedena po dálnici D7 a mimoúrovňové řešení se stalo bariérou v úrovňovém pohybu tímto územím.

### 02 KŘÍŽOVATKA U AUTOBUSOVÉHO NÁDRAŽÍ A LIDLU

Křižovatka ve Wolkerově ulici do které se připojuje výjezd z autobusového nádraží a vjezd z parkoviště u supermarketu Lidl a placeného městského parkoviště je z hlediska pěšího pohybu bariérou. Křižovatka se nachází příliš blízko okružní křižovatky a je zatížená frekventovanou dopravou. Při pohybu pěších ze Školní ulice nebo chodníků autobusového nádraží je umístění přechodů nevhodné, nenachází se v přímé trase při pohybu směrem do Lidlu nebo směrem na chodník podél Lipské ulice. Chodci tak často přecházejí mimo vyznačené přechody. Připojení na chodník podél Lipské ulice je nejkratší trasou přes parkoviště, oficiální trasa obchází parkoviště kolem zastávky MHD.

### 03 SMĚR CENTRUM

Dostupnost centra z řešeného území je po chodnících v Palackého ulici a popřípadě po chodníku a stezce mezi budovou magistrátu a Billovou. Stezka je vyhrazena pro cyklisty a pro pěší je určený chodník blíže budově magistrátu. Reálně je však stezka využívána i pěšími. Chodníky podél Palackého ulice jsou lemovány poloprázdným obchodním parterem, jinak fungují. Problematictější je jejich dostupnost přes bariéru podchodu okružní křižovatky.

### 04 SMĚR KADAŇSKÁ, LIPSKÁ

Dostupnost čtvrti kolem ulic Kadaňská a Lipská z řešeného území je po odděleném chodníku souběžném se směrově oddělenou čtyřpruhovou jižní částí ulice Lipská a částečně po původní trase ulice Lipská přes podchod pod železniční trati a silnicí I/13. Podchod je potenciálně nebezpečné místo trasy. Na této pěší trase je plánováno umístění nového nádraží včetně podchodu k nástupišťům pod trati v upravené poloze, který nahradí stávající podchod.

### 05 SMĚR BEZRUČOVO ÚDOLÍ

Dostupnost rekreačních tras do Bezručova údolí a k Zooparku a Kamencovému jezeru z řešeného území je podchodem pod okružní křižovatkou a dále po chodníku ke společné stezce pro pěší a cyklisty. Problémem je intenzita cyklistické dopravy v kolizi s bezpečností pěší dopravy.

### 06 PROPOJENÍ TRAS KADAŇSKÁ, LIPSKÁ A BEZRUČOVA

Propojení významných pěších tras ve směru do čtvrti kolem Kadaňské a Lipské ulice a ve směru do Bezručova údolí lávkou přes Lipskou ulici neodpovídá významu těchto pěších tahů. Chybí další propojení těchto směrů.



***doprava v klidu***



## Doprava v klidu v širších vztazích řešeného území

Širší vztahy dokládají dosavadní přístup k problematice parkování v platném Územním plánu města (2017) a Plánu udržitelné městské mobility (2018-2020).

Územní plán města vychází z Analýzy parkování na území města Chomutov, ve které bylo území města rozděleno na 28 urbanistických obvodů. V jednotlivých obvodech byl stanoven deficit, popřípadě přebytek dopravy v klidu. Analýza pracovala se stánkami pro obyvatele na základě počtu obyvatel v jednotlivých obvodech (tzn. odstavnými), návštěvníká (tzn. parkovací) stání nebyla do výpočtů zahrnuta.

V územním plánu jsou pak v grafické části zakresleny stávající i navrhované lokality staveb pro dopravu v klidu, včetně typu zvolené stavby (parkoviště na terénu, garáže, podzemní garáže) a navrhované kapacity, jak je vyznačeno v těchto širších vztazích.

Řešen byl pouze deficit z analýzy. Řešení dopravy v klidu jednotlivých urbanistických obvodů je řešeno přednostně v příslušném obvodu, popř. maximálně s využitím plochy sousedního obvodu, vždy se snahou o minimalizaci docházkových vzdáleností. Na dalších plochách jako jsou veřejná prostranství P+ a zeleň parková na veřejných prostranstvích ZP se připouští další parkovací plochy (do max. 10 a 15 % plochy).

Plán udržitelné městské mobility vychází z územního plánu a dalších podkladů, námětů a studií např. Parkovací politiky Chomutov. Plán vychází z předpokladů, že řešení dopravy v klidu je zaměřeno na pokrytí potřebných nároků na parkování a odstavení vozidel a sleduje rozhodující být někdy protichůdné cíle zajištění atraktivity a dostupnosti území, udržení kvality života, kvality území a bydlení a snížení negativních vlivů na životní prostředí. Doporučuje zajistit nabídku pro všechny uživatele systému dopravy v klidu tj. pro obyvatele zabezpečit beze zbytku odstavná stání, která lze v rámci zastupitelnosti dále užívat pro parkování firem a živnostníků; atraktivitu města a dostupnost centra města podpořit komplexním řešením krátkodobého parkování a nezbytná zaměstnanecká parkovací stání řešit především formou P+G bez nákladných investic a za akceptovatelného zpoplatnění a kvalitní nabídkou MHD. Pro řešení statické dopravy je tedy nutné oddělit odstavení vozidel od parkování vozidel. Odstavení je spjato s vlastnictvím vozidla, parkování je spjato s jeho využíváním, resp. podmínkami a kvalitou mobility a rozsahem a hloubkou organizování a regulace.

### ÚZEMNÍ PLÁN MĚSTA:

**DS,G** = plochy dopravní infrastruktury silniční - garáže a velká parkoviště

**DS,P** = plochy dopravní infrastruktury silniční - parkoviště

**PG** = podzemní garáže v zastavitelných plochách

**PV** = veřejná parkoviště pro návštěvníky města

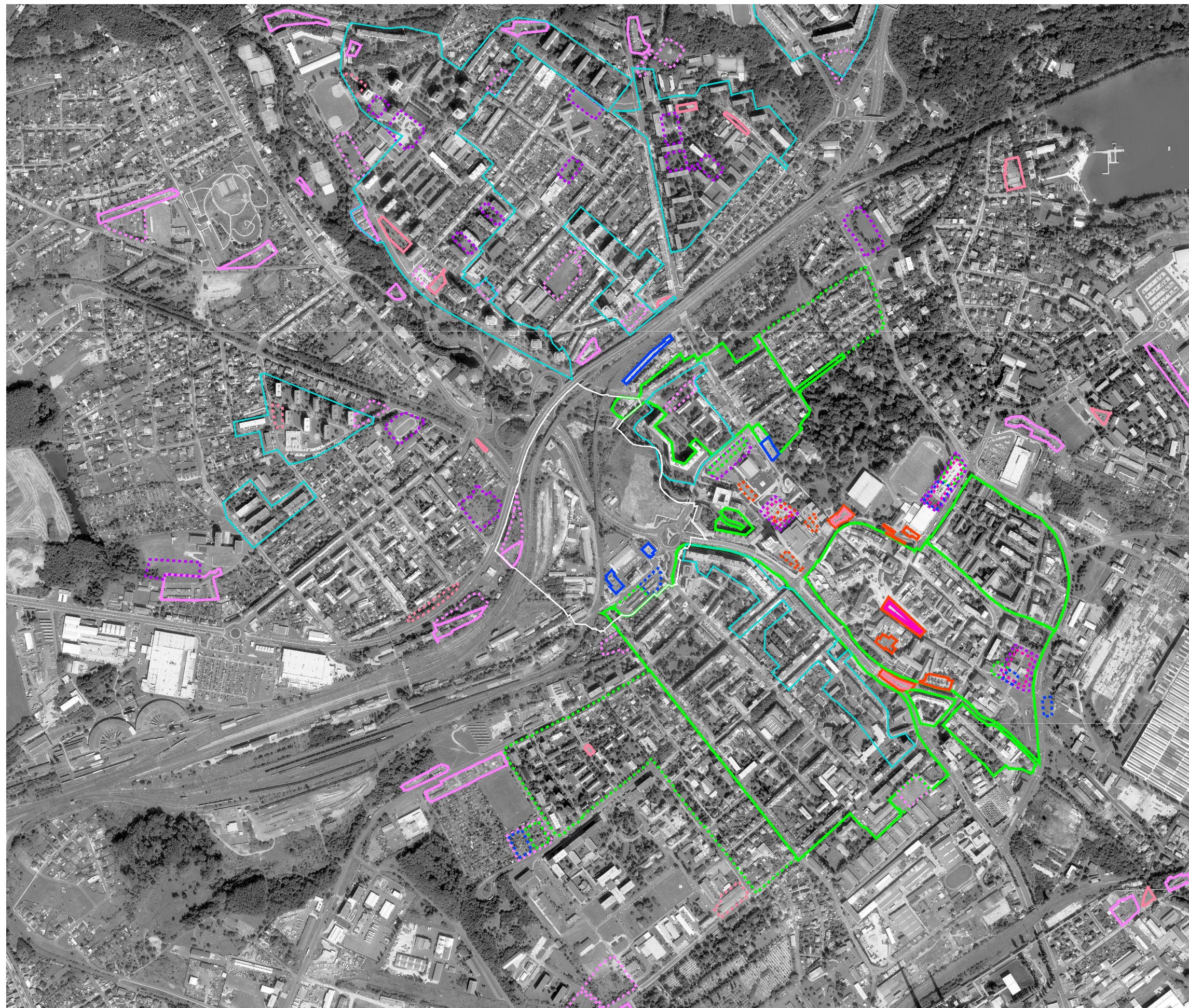
### PLÁN UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY:

**R/A (Rezident/Abonent)** = parkování obyvatel (odstavná stání)

**P+G (Park +Go)** = dlouhodobé parkování zaměstnanců

**PA (Parkovací automaty)** = krátkodobé parkování návštěvníků

**LOKALITY VZ** = lokality vysokopodlažní zástavby







## Problémy dopravy v klidu v řešeném území

Doprava v klidu je v řešeném území zastoupena parkovišti u supermarketu Lidl, veřejným městským parkovištěm v těsné blízkosti, skupinou řadových garáží mezi železniční tratí a silnicí I/13, několika garážemi v ulici Rokycanova a parkuje se také podélně ve staré Lipské ulici a kolmo ve slepé části ulice Škroupova. Historicky se v řešeném území nacházelo velké parkoviště před bývalým zimní stadionem nedaleko dnešní okružní křižovatky, které bylo využíváno pro parkování při cestě do centra města. Současné dokumenty rozvoje města v řešeném území potvrzují stávající parkovací plochy a garáže a navrhuje jejich rozšíření, popřípadě využívají plochu po potenciálně zrušeném autobusovém nádraží pro vytvoření dalšího parkoviště. V případě vzniku multimodálního terminálu je navrhováno doplnění parkovacími systémy P+R a B+R. Návrhy řeší spíše problémy sousedících lokalit. Pro plnohodnotnou koncepci rozvoje řešeného území bude nutné stanovit charakter směřování lokality a navrhnout vybavení podpůrnou infrastrukturou, která může přinést i řešení pro rozvoj sousedících lokalit, zejména centra města.

### 01 ÚZEMNÍ PLÁN - GARÁŽE

Územní plán v řešeném území potvrzuje stávající plochy garáží mezi silnicí I/13 a železniční tratí a zároveň navrhuje rozšíření o další garážovací plochy. Úkolem k řešení by tedy mělo být prověření možnosti umístění hromadných garáží o kapacitě min. 150 osobních vozidel v dané zastavitelné ploše. Problematické bude připojení těchto ploch na komunikační síť města. Je také na zvážení, jaká bude pěší dostupnost mezi garážemi a bydlištěm majitele vozidla, které bude v urbanistickém obvodu 30-Za nádražím a 17-Pod Černým vrchem (území kolem ulice Kadaňské).

### 02 PLÁN UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY - ZÓNY R/A

Stávající, z části kombinovanou nabídku rezidentního/abonentního parkování vozidel v území a krátkodobého/střednědobého parkování návštěvníků, doporučuje Plán udržitelné městské mobility (PUMM) modifikovat na více segregovaný systém podporující a ochraňující uživatelskou skupinu obyvatel. Na území centra města a v navazujících oblastech jsou navrženy ke zřízení lokální rezidentní oblasti určené pro odstavování vozidel rezidentů a firem v konkrétní lokalitě. V ulicích se tak sníží obrátkovost odstavených/parkujících vozidel s efektem snižování intenzity dopravy a zachování obytné funkce území.

### 03 PLÁN UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY - PLOCHY P+G

Pro uživatelskou skupinu zaměstnanců je třeba organizováním dopravy v klidu zajistit adekvátní podmínky v rámci vyváženosti a vzájemného neomezování upřednostněných skupin. Nejprve musí být uspokojeni obyvatelé bydlící v oblasti, firmy a návštěvníci a poté zaměstnanci, kteří potřebují dlouhodobé parkování. Dlouhodobé parkování je navrženo řešit formou zachytných parkovišť P+G v okrajových oblastech širšího centra města (za akceptovatelné zpoplatnění či zdarma ve vzdálenější lokalitě).

### 04 PUMM - MULTIMODÁLNÍ TERMINÁL P+R, B+R

V případě vybudování multimodálního terminálu u nového osobního nádraží je navrženo využití stávající plochy autobusového nádraží pro parkování R/A a P+G a zároveň je doporučeno zřízení potřebných systémů P+R a B+R v tomto terminálu. Také je možné uvažovat o doplnění o zachytné parkoviště pro dlouhodobé parkování zaměstnanců P+G sloužící širšímu centru města.

### 05 LOKALITY VYSOKOPODLAŽNÍ ZÁSTAVBY

Lokality vysokopodlažní zástavby představují samostatnou problematiku. Odstavná stání pro vozidla obyvatel je třeba zajistit i v nově budovaných vícepodlažních parkovacích objektech z důvodu nemožnosti umístit všechna potřebná stání v uličních profilech nebo na terénu.



***vodní režim***  
***technická infrastruktura***



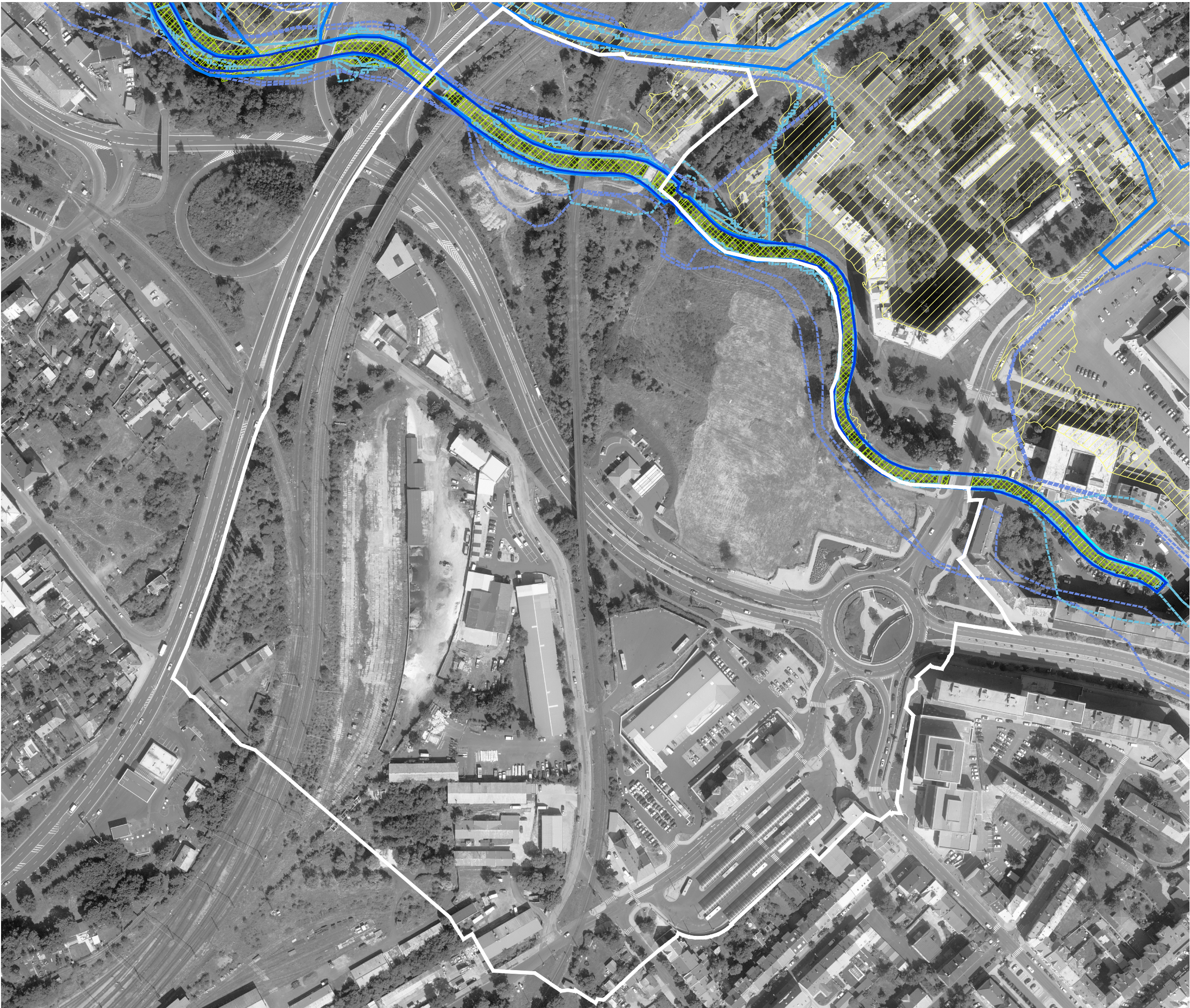
Povrchové vody  
v širších vztazích řešeného území

V širších vztazích řešeného území se nachází řeka Chomutovka, která protéká podél severovýchodního okraje řešeného území a má dle územně analytických podkladů stanovené záplavové území  $Q_5$ ,  $Q_{20}$  a  $Q_{100}$ , aktivní zónu záplavového území, území zvláštní povodně pod vodním dílem a povodňové riziko jako limity v území. Pro území města Chomutova byla v roce 2018 zpracována Studie proveditelnosti protipovodňové ochrany. Byl sestaven hydrodynamický model, na kterém byl nově stanoven rozsah zaplavení pro průtoky  $Q_{20}$  a  $Q_{100}$  a pro dopočítané úrovně hladiny a stanoveného rozsahu zaplavení byla navržena protipovodňová opatření. Vliv návrhů byl prověřen jako po směru proudu vlivem navýšení průtoku, tak proti proudu vlivem vzdutí vodní hladiny. Vznikly tak čtyři úseky s variantními návrhy protipovodňových opatření. Výsledná varianta návrhů protipovodňových opatření zahrnuje kombinace variantních řešení, které lze v současné době považovat za doporučení hodné. Navrženo je zkapacitnění mostů u Hřebíkárny, v Kostelní ulici, Úzké ulici a u Knihovny, protipovodňové zdi a linie u Penny Marketu v Bezručově ulici, u Knihovny a v úseku u Dukelské ulice nebo odstranění mostu v Dukelské ulici a ochrana průmyslového areálu v Pražské ulici. Vlivem navržených protipovodňových opatření dojde k nárůstu kulminačního průtoku a jeho časové změně oproti současnému stavu a proto byly navrženy také kompenzační opatření těchto negativních vlivů na jihu území města a v Údlicích. Zároveň byl proveden výpočet ekonomické efektivity těchto opatření, ze kterého vyplývá, že navržená protipovodňová opatření jsou jako celek ekonomicky efektivní a z tohoto pohledu mají šanci na získání dotační podpory.

NÁVRH PROTIPOVODŇOVÉ OCHRANY:	
	Chomutovka - osa toku
	záplavové území Q100 - stávající
	záplavové území Q100 - navrhované
	navrhovaná protipovodňová opatření







## Povrchové vody v řešeném území

Podél severovýchodního okraje řešeného území protéká řeka Chomutovka, která má stanovené záplavové území  $Q_{100}$ . Záplavové území má v řešeném území minimální rozsah, nachází se vně kromě vlastního koryta řeky zástavba podél Škroupovy ulice (mezi ulicí Bezručovou a korytem Chomutovky). Po realizaci navrhovaných protipovodňových opatření v území výše po toku (nad silnicí I/13) nebude v řešeném území při průtoku  $Q_{100}$  tok Chomutovky vybřežovat. Koryto toku zde prochází v tvrdém opevnění v poměrně velké hloubce oproti okolnímu terénu a nevytváří městotvorný prvek. Z map stabilního katastru je zřejmé, že v souběhu s tokem Chomutovky vedl územím mlýnský náhon, napojující se z toku řeky v místech jezových stupňů. Dnes již nejsou jeho stopy v území patrné, v rámci návrhu by mohla být prověřena možnost využití reminiscence na mlýnský náhon v podobě drobného umělého vodního toku vedoucího po terénu pro oživení případných navrhovaných parkových ploch. Řešené území se z převážné většiny nachází v nivě řeky Chomutovky, předpokládají se zde dobré podmínky pro zasakování srážkových vod. Na základě navrhovaných protipovodňových opatření dojde ke zmenšení rozsahu zaplavení  $Q_{100}$ . Z vybrané výsledné varianty navrhovaných protipovodňových opatření se žádná opatření nenacházejí přímo v řešeném území.

ÚAP - VODNÍ HOSPODÁŘSTVÍ:	
	13724013 záplavové území s periodicitou 100 let (L)
	13730013 aktivní zóna záplavového území (L)
	13750013 území zvláštní povodně pod vodním dílem (L)
	13770013 povodňové riziko (L)

NÁVRH PROTIPOVODŇOVÉ OCHRANY:	
	záplavové území $Q_{100}$ - navrhované
	navrhovaná protipovodňová opatření



# Technická infrastruktura v širších vztazích řešeného území

Technická infrastruktura v řešeném území je součástí celoměstského systému města Chomutova. Proto se v řešeném území nacházejí stávající kapacitní trasy technické infrastruktury, které umožní napojení případné zástavby a zároveň mohou být komplikací pro potenciální úpravy stávající komunikační sítě. V rámci návrhové části tak zřejmě budou řešeny návrhy přeložek stávajících tras technické infrastruktury vyvolané novým dopravním a urbanistickým řešením a návrhy nových tras technické infrastruktury určených k obslužení navrhované zástavby.

PÁTEŘNÍ SÍŤ TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY:	
<span style="color:blue">—</span>	12920012 vodovodní řad
<span style="color:orange">—</span>	13250012 kanalizační stoka
<span style="color:red">—</span>	13870012 vedení elektrické sítě VN
<span style="color:green">—</span>	14250012 plynovod STL
<span style="color:lightgreen">—</span>	14260012 plynovod NTL
<span style="color:yellow">—</span>	14440012 rozvod tepla nerozlišeno
<span style="color:lightblue">—</span>	14633012 kolektor
<span style="color:purple">—</span>	14670012 dálkový telekomunikační kabel







## Technická infrastruktura v řešeném území

**Vodovod**  
Do řešeného území zasahují dva významné vodovodní řady sloužící k zásobování města pitnou vodou. První z nich ocel DN 300 přichází od ulice Št. kpt. Kouby a pokračuje komunikací podél autoservisu k Lipské ulici a podél ní k okružní křižovatce, kde se rozděluje na dvě větve, jedna vede do ulice Wolkerovy (s dalším větvením do ulic Školní a Palackého) a další do ulice Zborovské. Druhý řad ocel DN 400 přichází do řešeného území ulicí Bezručovou s odbočkou do ulice Škroupovy. Do nezastavěného území mezi areálem benzínové čerpací stanice a Chomutovkou je vyveden vodovodní řad LT DN 100.

**Kanalizace**  
Kanalizační síť je v řešeném území jednotná, územím prochází více kapacitních kanalizačních stok. Dvě stoky vedou ulicí Lipskou. Jedna z nich (BE DN 1000 a dále 1200) přichází z Lipské ulice a připojuje se do ní stoka BE DN 800 z ulice Černovické (I/13). Po jejich spojení má stoka profil DN 1400. Druhá stoka (BE 50/750) přichází do Lipské ulice spojením stok z ulic V Alejích a Št. kpt. Kouby. Obě stoky procházející Lipskou ulicí obcházejí okružní křižovatku, za níž se spojují. V blízkosti okružní křižovatky se na stoce DN 1400 nachází odlehčovací komora s odlehčovací stokou DN 1200 do toku Chomutovky. Z nezastavěného území mezi areálem benzínové čerpací stanice a Chomutovkou přichází stávající stoka BE DN 400. Na severním okraji řešeného území se nachází stávající stoka BE DN 800 přicházející ulicí Bezručovou. Poblíž křižovatky s Bachmačskou ulicí se na stoce nachází odlehčovací komora s odlehčovací stokou DN 800 vedoucí do Chomutovky.

**Zásobování teplem**  
Do řešeného území zasahuje stávající rozvod centrálního zásobování teplem, který vede ze Zborovské ulice západně od okružní křižovatky k budově katastrálního úřadu v ulici Školní. Další teplovod vede do řešeného území Škroupovou ulicí a pokračuje územím mezi tokem Chomutovka a Bezručovou ulicí na severozápad.

**Plynovod**  
Stávající plynovodní síť zasahuje do řešeného území pouze okrajově. Stávající plynovodní řad vede z ulice Wolkerovy do ulice Zborovské, okružní křižovatku s ulicí Lipskou obchází ze západu. Další plynovod se nachází v ulici Bezručové s odbočkou do ulice Škroupovy.

**Zásobování elektrickou energií**  
V řešeném území se nachází několik stávajících trafostanic napojených ze stávající kabelové sítě VN. Z trafostanic jsou vedeny kabelové trasy NN k jednotlivým odběratelům. V rámci přestavby území dojde pravděpodobně k úpravě kabelových tras elektrorozvodných sítí. Nové kabelové trasy budou vedeny vesměs v rámci veřejných uličních prostranství v souladu s ČSN 73 6005 Prostorová úprava vedení technického vybavení.

VODOVOD A KANALIZACE:	
	12920012 vodovodní řad
	13250012 kanalizační stoka
	13360011 odlehčovací komora
	13370011 výústní objekt

ENERGETIKA A SPOJE:	
	13870012 vedení elektrické sítě VN
	13880012 vedení elektrické sítě NN
	13901012 vedení elektrické sítě - svod (nadzemní)
	14162011 DTS kompaktní zděná betonová
	14250012 plynovod STL
	14260012 plynovod NTL
	14270012 plynovodní přípojka
	14440012 rozvod tepla nerozlišeno
	14540012 ostatní zařízení zpracování a distribuce tepla
	14540013 ostatní zařízení zpracování a distribuce tepla
	14590011 zařízení na produktovodu
	14633012 kolektor
	14660012 komunikační vedení
	14670012 dálkový telekomunikační kabel
	14710011 základnová stanice
	14750011 blíže neurčená komunikační zařízení



***řešené území***



Současný stav řešeného území

Řešené území se z velké části skládá z ploch náležejících do areálu železničního nádraží Chomutov a železniční trati č.130 Ústí nad Labem-Chomutov, trati č.137 Chomutov-Vejprty (v severozápadní části řešeného území) 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 v této části zastavěno prodejními a skladovacími budovami. Přes řešené území prochází ulice Lipská ve své původní trase a na ní navazuje podchod pod železniční trati č.130 a k řešenému území přiléhající silnicí I/13, který ústí do ulice Št. kpt. Kouby a zpřístupňuje urbanistický obvod Pod Černým vrchem. 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.

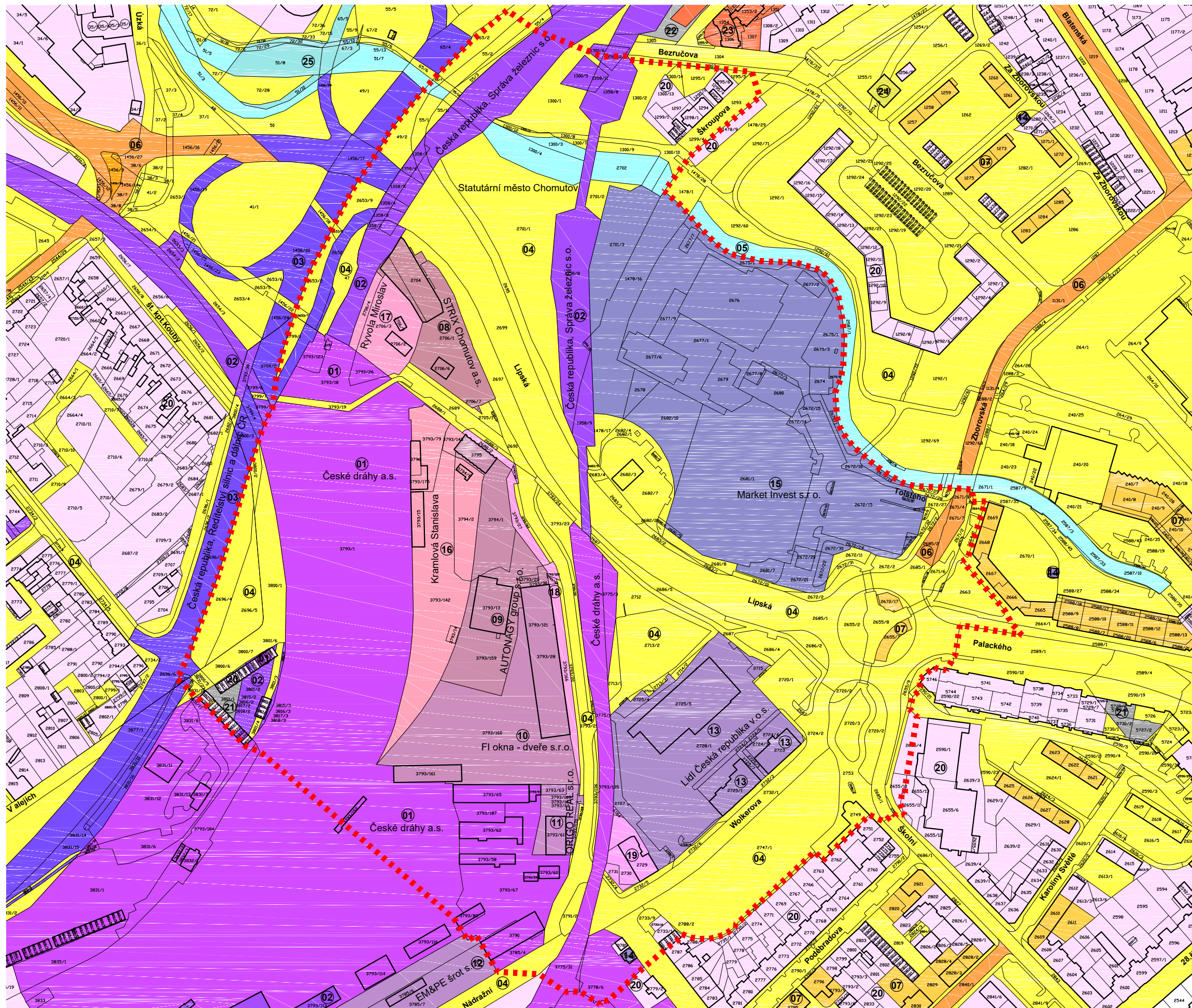
LEGENDA:	
	hranice katastrálních území
	hranice parcel katastru nemovitostí
	struktura zástavby
	hranice řešeného území

SOUČASNÝ STAV:	
23%	01 plochy dopravní infrastruktury - drážní doprava
20%	02 plochy dopravní infrastruktury - silniční doprava
2%	03 plochy dopravní infrastruktury - parkoviště a garáže
2%	04 plochy smíšené obytné městské
4%	05 plochy občanské vybavenosti - komerční zařízení - obchod
5%	06 plochy občanské vybavenosti - komerční zařízení - služby
5%	07 plochy drobné výroby a výrobní služby - výroba oken a dveří
3%	08 plochy výroby a skladování - skladování sypkých materiálů
2%	09 plochy výroby a skladování - nelze jednoznačně zařadit
16%	10 plochy sídelní zeleně - brownfield
13%	11 plochy sídelní zeleně - izolační, doprovodná
3%	12 plochy sídelní zeleně - parkově upravené plochy
1%	13 plochy sídelní zeleně - jiná (areál zahrádek)
1%	14 plochy vodních toků a nádrží

Poznámky:  
Současné využití území bylo zjištěno terénním průzkumem a informacemi z katastru nemovitostí.







## Vlastnické vztahy v řešeném území

V řešeném území hrají významnou roli vlastníci České republika, Statutární město Chomutov a Market Invest s.r.o.; České dráhy a.s. s právem hospodařit na pozemcích České republiky obhospodařují většinu drážních pozemků v řešeném území, menší část obhospodařuje Správa železnic, s.o.. Statutární město Chomutov vlastní pozemky veřejných prostranství, odstavnou plochu pro autobusy a veřejné parkoviště u okružní křižovatky. Areály služeb jsou ve vlastnictví jednotlivých firem nebo soukromých osob. V řešeném území se ještě nachází pozemky sjezdů ze silnice I/13, které patří České republice a jsou ve správě Ředitelství silnic a dálnic ČR.

LEGENDA:	
	hranice katastrálních území
	hranice parcel katastru nemovitostí
	čísla parcel katastru nemovitostí
	Lipská názvy ulic
	struktura zástavby
	hranice řešeného území

VLASTNICKÉ VZTAHY:	
organizační složky státu, kraje a města:	
	České dráhy a.s.
	Česká republika, Správa železnic s.o.
	Česká republika, Ředitelství silnic a dálnic ČR
	Statutární město Chomutov
	Česká republika, Povodí Ohře s.p.
	Ústecký kraj, Správa a údržba silnic ÚK p.o.
	CHOMUTOVSKÁ BYTOVÁ a.s.
řešené území - soukromé právnické osoby:	
	STRIX Chomutov a.s.
	AUTONAGY group s.r.o.
	FI okna - dveře s.r.o.
	ORIGO REAL s.r.o.
	EM & PE šrot s.r.o.
	Lidl Česká republika v.o.s.
	ČEZ Distribuce a.s.
	Market Invest CZ s.r.o.
řešené území - soukromé fyzické osoby:	
	Kramlová Stanislava
	Ryvola Miroslav
	SJM Nagy Jan a Nagyová Jana Ing.
	SJM Lecjaks Jaroslav a Lecjaksová Michaela
	soukromé fyzické a právnické osoby
	neznámý vlastník
okolí řešeného území:	
	Česká republika, Státní pozemkový úřad
	Česká republika, Generální finanční ředitelství
	T e p l o Chomutov s.r.o.
	Česká republika, Povodí Ohře s.p. a soukromé osoby

Poznámky:  
Stav vlastnických vztahů odpovídá březnu 2021.



***podklady***



## Seznam podkladů

### Podklady pro zpracování doplňujících průzkumů a rozborů:

- katastrální mapy:
  - o k.ú. Chomutov I - dxf (ČÚZK 6.3.2019)
  - o k.ú. Chomutov II - dxf (ČÚZK 6.3.2019)
- dosud zpracovaná územně plánovací dokumentace a územní studie obce:
  - o Územní plán Chomutov, nabytí účinnosti 29.6.2017 (pdf z webu města, shp poskytnuto zadavatelem 4.6.2020)
  - o Územní plán Chomutov - Změna č.2, návrh pro veřejné projednání, březen 2021
  - o Územní studie krajiny správního obvodu obce s rozšířenou působností Chomutov, schválení možnosti využití 18.9.2019 (pdf)
- další dokumenty rozvoje města:
  - o Plán udržitelné městské mobility měst Chomutova a Jirkova, rozpracovaná verze z ledna 2020 (staženo 9.3.2020)
  - o Plán udržitelné městské mobility měst Chomutova a Jirkova, 2018-2020 (staženo 25.1.2021)
  - o Studie vybudování cyklostezek na Chomutovsku v rozsahu k.ú. Chomutov I a Chomutov II, aktualizace k r. 2012
  - o Generel zeleně města Chomutova, červen 2006
  - o Územní program snižování emisí a imisí, květen 2006 (web města)
- dosud zpracované dokumentace záměrů:
  - o záměr Osobní nádraží Chomutov - nové umístění v rozpracovanosti 01/2019 - jpg, pdf (poskytnuto zadavatelem 20.11.2019)
  - o záměr Rekonstrukce ŽST Chomutov od SŽDC v rozpracovanosti 08/2019 - pdf (poskytnuto zadavatelem 20.11.2019), dwg (poskytnuto zadavatelem 25.6.2020)
  - o Studie proveditelnosti PPO (protipovodňových opatření) Chomutov, září 2018
  - o Plán přizpůsobení města Chomutova na změnu klimatu, Pro!Chomutov 2019
- datová sada map pro obec:
  - o ortofotomapa ČR - jpg (poskytnuto 17.5.2020)
  - o ZABAGED výškopis 3D vrstevnice - shp (poskytnuto zadavatelem 17.5.2020)
  - o digitální model reliéfu ČR 5. generace - txt (ČÚZK 17.4.2020)
  - o digitální model povrchu ČR 1. generace - txt (ČÚZK 17.4.2020)
- historické fotografie řešeného území - poskytnuto 14.4.2020 (J. Pachner), facebookový archiv J. Pachnera (Chomutovský patriot Jardy Pachnera) a Roberta Kleineho (Chomutov - Komotau), <https://oldthing.ch>
- archivní a předchozí dokumentace k řešenému území např. staveb nebo záměrů (poskytnuto zadavatelem 2.4. a 14.4.2020):
  - o Plán přestavby středu Chomutova, 1966
  - o Návrh na oživení Nádražní ulice a propojení s Černovickou, 1967
  - o Chomutov - funkční zóny, 1968
  - o Chomutov - střed II. etapa, 1987
  - o Propojení Černovická - Spořická mimo Globus - most přes železnici, nedatováno
  - o Námetky na dopravní řešení u nového nádraží a v okolí řešeného území, 2020 (poskytnuto zadavatelem - Ing. Říha)
- technická mapa města - dgn (poskytnuto zadavatelem 17.5.2020, pozn. části řešeného území jsou nepokryté)
- pasport/generel zeleně a veřejného osvětlení města (zadavatelem poskytnuto nahlížení v Portálu digitální mapy veřejné správy Ústeckého kraje a v <https://gis.chomutov.cz>)
- územně analytické podklady - GIS i CAD verze (zadavatelem poskytnut dálkový přístup na Geoportál Ústeckého kraje 25.5.2020)
- Karel Maier a kolektiv, Udržitelný rozvoj území, Grada Publishing, a.s., Praha, 2012
- Historický atlas měst České republiky, svazek č. 16, Chomutov, Statutární město Chomutov a Historický ústav Akademie věd ČR, v.v.i., Praha, 2007
- Jaroslav Pachner, Chomutov 2009, Město v obrazech, Nakladatelství Hněvín, Most, 2009
- Jaroslav Pachner, Zmizelé Čechy, Chomutov, Paseka, Praha - Litomyšl, 2006
- Petr Rak - Jaroslav Pachner, Chomutovská uličnice, Albis international, Chomutov, 2005
- Zdena Binterová, Eva Šamšulová, Jan Gaža, Jaroslav Pachner, Vlastislav Růžek, Gerhard Stübiger, Dějiny Chomutova, Okresní muzeum Chomutov, 1997
- Jan Kadlec, Město Chomutov a železnice, historie velkého železničního uzlu, Tiskárna AKORD Chomutov, s.r.o., 2020

### Podklady vhodné pro zpracování návrhu územní studie:

- katastrální mapy:
  - o k.ú. Chomutov I (aktuální verze)
  - o k.ú. Chomutov II (aktuální verze)
- dosud zpracovaná územně plánovací dokumentace a územní studie obce:
  - o Územní plán Chomutov (změny po nabytí účinnosti)
- strategické a koncepční dokumenty města:
  - o Rámcová strategie rozvoje statutárního města Chomutova pro období 2014-2024 (web města)
  - o Strategie území správního obvodu ORP Chomutov pro období 2015-2024 (web města)
  - o Sociologický průzkum kvality života ve městě 2016 (web města)
  - o Koncepce proseniorské politiky Statutárního města Chomutova na období 2019-2023 (web města)
  - o Dopravní model města Chomutova
- další dokumenty rozvoje města:
  - o Integrovaná územní investice Ústecko-Chomutovské aglomerace (web města)
- dosud zpracovaná územně plánovací dokumentace kraje:
  - o úplné znění Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje po vydání 1. a 3. aktualizace (pdf)
- dosud zpracované dokumentace záměrů:
  - o záměr Rekonstrukce ŽST Chomutov od SŽDC (v další rozpracovanosti)
  - o vydaná územní rozhodnutí (pokud byla vydána)
- další mapové podklady (pokud jsou k dispozici)
- letecké fotografie (perspektivy a záběry z dronů, pokud jsou k dispozici)
- archivní a předchozí průzkumy k řešenému území např. archeologický, hydrogeologický, biologický, dendrologický, dopravní a jiné archivní materiály a rešerše (pokud jsou k dispozici)
- archivní a předchozí odborné studie a rozborů např. urbanistické, hlukové, emise, dopravní, zeleně (pokud jsou k dispozici)
- geodetické zaměření (pokud je k dispozici) - dgn/dwg (JTSK)
- pasport/generel zeleně města, veřejného osvětlení města, komunikací, popřípadě další pasporty/generely, které jsou k dispozici - živé elektronické verze dgn/dwg (JTSK) (pokud jsou k dispozici)
- informace o dalších podkladech, které mají být zapracovány, pokud takové existují
- podněty k řešení ze strany objednatele - zpřesněné zadání