87. ZMĚNA ÚZEMNÍHO PLÁNU MĚSTA LIBEREC

ODŮVODNĚNÍ NÁVRHU PRO SPOLEČNÉ JEDNÁNÍ

ZÁŘÍ 2017

C - TEXTOVÁ ČÁST	
Objednatel: **Statutární město Liberec**	Pořizovatel: **Magistrát města Liberec**
Zhotovitel: **Institut regionálních informací, s.r.o.** IRI Osoba oprávněná podle zvláštního právního předpisu k projektové činnosti ve výstavbě: **Ing. arch. Michal Hadlač** Číslo autorizace: **03 497** Projektant: **Mgr. Barbora Necidová**	*Autorizační razítko*

Textová část

1. POSTUP POŘÍZENÍ ZMĚNY ÚZEMNÍHO PLÁNU 3

2. SOULAD S POLITIKOU ÚZEMNÍHO ROZVOJE A ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACÍ VYDANOU KRAJEM 3

2.1. SOULAD S POLITIKOU ÚZEMNÍHO ROZVOJE 3
2.2. SOULAD S ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACÍ VYDANOU KRAJEM 4

3. SOULAD S CÍLY A ÚKOLY ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ, ZEJMÉNA S POŽADAVKY NA OCHRANU ARCHITEKTONICKÝCH A URBANISTICKÝCH HODNOT 5

4. SOULAD S POŽADAVKY STAVEBNÍHO ZÁKONA A JEHO PROVÁDĚCÍCH PŘEDPISŮ 9

5. SOULAD S POŽADAVKY ZVLÁŠTNÍCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ A STANOVISKY DOTČENÝCH ORGÁNŮ PODLE ZVLÁŠTNÍCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ, POPŘÍPADĚ S VÝSLEDKEM ŘEŠENÍ ROZPORŮ 9

5.1. SOULAD S POŽADAVKY ZVLÁŠTNÍCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ 9
5.2. SOULAD SE STANOVISKY DOTČENÝCH ORGÁNŮ PODLE ZVLÁŠTNÍCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ, POPŘÍPADĚ S VÝSLEDKY ŘEŠENÍ ROZPORŮ 10

6. ZPRÁVA O VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ OBSAHUJÍCÍ ZÁKLADNÍ INFORMACE O VÝSLEDCÍCH TOHOTO VYHODNOCENÍ VČETNĚ VÝSLEDKŮ VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ 11

7. STANOVISKO KRAJSKÉHO ÚŘADU PODLE § 50 ODST. 5 STAVEBNÍHO ZÁKONA 12

8. SDĚLENÍ, JAK BYLO STANOVISKO PODLE § 50 ODST. 5 STAVEBNÍHO ZÁKONA ZOHLEDNĚNO, S UVEDENÍM ZÁVAŽNÝCH DŮVODŮ, POKUD NĚKTERÉ POŽADAVKY NEBO PODMÍNKY ZOHLEDNĚNY NEBYLY 12

9. KOMPLEXNÍ ZDŮVODNĚNÍ PŘIJATÉHO ŘEŠENÍ 12

9.1. ZDŮVODNĚNÍ NAVRŽENÝCH ZMĚN OBECNĚ ZÁVAZNÉ VYHLÁŠKY STATUTÁRNÍHO MĚSTA LIBEREC Č. 2/2002 O VYHLÁŠENÍ ZÁVAZNÉ ČÁSTI ÚZEMNÍHO PLÁNU MĚSTA LIBEREC A JEJÍ PŘÍLOHY Č. 1, KTEROU JSOU REGULATIVY FUNKČNÍHO A PROSTOROVÉHO USPOŘÁDÁNÍ ÚZEMÍ. 12
9.2. PODROBNÉ ZDŮVODNĚNÍ VYMEZENÍ KORIDORU TRAMVAJOVÉ TRATĚ 13
9.2.1. VZTAH K ZÁKLADNÍ KONCEPCI ROZVOJE ÚZEMÍ MĚSTA 13
9.2.2. NÁVRH VARIANT A JEJICH VYHODNOCENÍ 14
9.2.3. VZTAH K URBANISTICKÉ KONCEPCI 18
9.2.4. STŘETY S LIMITY ROZVOJE ÚZEMÍ 20
9.2.5. ZMĚNY V KONCEPCI VEŘEJNÉ INFRASTRUKTURY 20
9.3. VYMEZENÍ VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÝCH STAVEB 22

10. VYHODNOCENÍ KOORDINACE VYUŽÍVÁNÍ ÚZEMÍ Z HLEDISKA ŠIRŠÍCH ÚZEMNÍCH VZTAHŮ 24

11. VYHODNOCENÍ SPLNĚNÍ POŽADAVKŮ ZADÁNÍ 24

A. POŽADAVKY NA ZÁKLADNÍ KONCEPCI ROZVOJE ÚZEMÍ 24
1. POŽADAVKY NA URBANISTICKOU KONCEPCI 24
2. POŽADAVKY NA KONCEPCI VEŘEJNÉ INFRASTRUKTURY 25
3. POŽADAVKY NA KONCEPCI USPOŘÁDÁNÍ KRAJINY 25
B. POŽADAVKY NA VYMEZENÍ PLOCH A KORIDORŮ ÚZEMNÍCH REZERV 26
C. POŽADAVKY NA PROVĚŘENÍ VYMEZENÍ VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÝCH STAVEB, VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÝCH OPATŘENÍ A ASANACÍ, PRO KTERÉ BUDE MOŽNÉ UPLATNIT VYVLASTNĚNÍ NEBO PŘEDKUPNÍ PRÁVO 26
D. POŽADAVKY NA PROVĚŘENÍ VYMEZENÍ PLOCH A KORIDORŮ, VE KTERÝCH BUDE ROZHODOVÁNÍ O ZMĚNÁCH V ÚZEMÍ PODMÍNĚNO VYDÁNÍM REGULAČNÍHO PLÁNU, ZPRACOVÁNÍM ÚZEMNÍ STUDIE NEBO UZAVŘENÍM DOHODY O PARCELACI ... 26

E. PŘÍPADNÝ POŽADAVEK NA ZPRACOVÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ 27
F. POŽADAVKY NA USPOŘÁDÁNÍ OBSAHU NÁVRHU ÚZEMNÍHO PLÁNU A NA USPOŘÁDÁNÍ OBSAHU JEHO ODŮVODNĚNÍ 27
G. POŽADAVKY NA VYHODNOCENÍ PŘEDPOKLÁDANÝCH VLIVŮ ÚZEMNÍHO PLÁNU NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ 27

12. VÝČET ZÁLEŽITOSTÍ NADMÍSTNÍHO VÝZNAMU, KTERÉ NEJSOU ŘEŠENY V ZÁSADÁCH ÚZEMNÍHO ROZVOJE (§ 43 ODST. 1 STAVEBNÍHO ZÁKONA), S ODŮVODNĚNÍM POTŘEBY JEJICH VYMEZENÍ 28

13. VYHODNOCENÍ PŘEDPOKLÁDANÝCH DŮSLEDKŮ NAVRHOVANÉHO ŘEŠENÍ NA ZEMĚDĚLSKÝ PŮDNÍ FOND A POZEMKY URČENÉ K PLNĚNÍ FUNKCÍ LESA 28

14. ROZHODNUTÍ O NÁMITKÁCH VČETNĚ SAMOSTATNÉHO ODŮVODNĚNÍ 29

15. VYHODNOCENÍ PŘIPOMÍNEK 29

Grafická část

- 1a – Koordinační výkres (1 : 5 000)
- 12 – Výkres předpokládaných záborů půdního fondu (1 : 5 000)

1. Postup pořízení změny územního plánu

Bude doplněno pořizovatelem.

2. Soulad s politikou územního rozvoje a územně plánovací dokumentací vydanou krajem

2.1. Soulad s politikou územního rozvoje

Aktualizace č. 1 Politiky územního rozvoje České republiky byla schválena usnesením vlády ČR č 276 ze dne 15. 4. 2015. Dle Politiky územního rozvoje ve znění aktualizace č. 1 (dále jen PÚR ČR) je Liberec začleněn do rozvojové oblasti OB7 Liberec. Jedná se o území s koncentrací obyvatelstva a ekonomických činností se silnou rozvojovou dynamikou krajského města. Úkolem pro územní plánování je zde řešení napojení rozvojové oblasti na modernizované železniční trati ve směru na Prahu, což se netýká 87. změny územního plánu. Navržený dopravní koridor S11 pro kapacitní silnici D8 – Děčín – Česká Lípa – Bílý Kostel nad Nisou – Liberec – R35 a dopravní koridor železniční dopravy ŽD8 – Hranice Polsko/ČR – Liberec – Mladá Boleslav – Praha jsou vymezeny mimo řešené území 87. změny.

87. změna naplňuje v rámci svého rozsahu kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách v území v rámci rozvojových oblastí a os:

a) rozvoj veřejné infrastruktury mezinárodního a republikového významu při současném zachování respektování hodnot území **– není předmětem změny územního plánu, protože řešená tramvajová trať nenabývá mezinárodního nebo republikového významu,**

b) rozvoj bydlení při upřednostnění rozvoje uvnitř zastavěného území a předcházení prostorově sociální segregaci, fragmentaci a záborům ploch veřejně přístupné zeleně **– rozvoj bydlení není předmětem změny územního plánu,**

c) nové využití nevyužívaných průmyslových, skladových, dopravních a jiných ploch **– nové využití nevyužívaných průmyslových, skladových, dopravních a jiných ploch není předmětem změny, nicméně nové vedení tramvajové tratě podpoří případné změny ve využití výrobních a skladovacích ploch podél ulice Dr. Milady Horákové,**

d) řešení rekultivace a revitalizace opuštěných areálů a ploch (např. předcházející těžbou, průmyslovým využitím, armádou apod.), účelnou organizaci materiálových toků a nakládání s odpady **– řešení rekultivace a revitalizace opuštěných areálů a ploch není předmětem změny územního plánu,**

e) zachování a rozvoj společenské funkce tradičních městských center **– změnou územního plánu není narušena funkčnost obce jako tradičního centra osídlení,**

f) ochrana a využití rekreačního potenciálu krajiny **– změnou územního plánu není narušen rekreační potenciál krajiny vzhledem k tomu, že řešený koridor je vymezen v zastavěném území.**

Z politiky územního rozvoje vyplývají z hlediska udržitelného rozvoje území tyto požadavky:

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

formy dopravy (např. železniční, cyklistickou) **– podmínky pro zlepšování dostupnosti území byly podpořeny vymezením koridoru tramvajové tratě mezi centrem města Liberce a hustě osídleným sídlištěm Rochlice; požadavky ochrany veřejného zdraví byly splněny vymezením dostatečně širokého koridoru, který umožní realizaci potřebných protihlukových opatření; podmínky pro zvyšování bezpečnosti a plynulosti dopravy byly zlepšeny vymezením koridoru umožňujícího výstavbu plně segregované tramvajové tratě, která nezatěžuje okolí škodlivými emisemi.**

- *republiková priorita (26):* Vymezovat zastavitelné plochy v záplavových územích a umisťovat do nich veřejnou infrastrukturu jen ve zcela výjimečných a zvlášť odůvodněných případech. Vymezovat a chránit zastavitelné plochy pro přemístění zástavby z území s vysokou mírou rizika vzniku povodňových škod **– koridor tramvajové tratě zasahuje do záplavového území Lužické Nisy, a to jak do aktivní, tak i do pasivní zóny; v případě vedení po estakádě nebude trať do záplavového území zasahovat vůbec, neboť místo v ulici U Nisy, kde se trať napojí na stávající tratě, se nachází mimo záplavové území; v případě podúrovňové varianty bude nutné řešit ochranu této části tratě před zaplavením, to se týká i případného úrovňového vedení podél ulice Dr. Milady Horákové, více v kap. 9.2.4.**

2.2. Soulad s územně plánovací dokumentací vydanou krajem

Zásady územního rozvoje Libereckého kraje (dále jen ZÚR LK) byly vydány Zastupitelstvem Libereckého kraje dne 13. 12. 2011 usnesením č. 466/11/ZK.

Liberec leží v rozvojové oblasti ROB1 Rozvojová oblast Liberec. V rozvojové oblasti jsou pro územní plánování stanoveny mimo jiné tyto úkoly:

d) Vytvářet územní podmínky pro vstup strategických investorů a rozvoj nových ekonomických aktivit v rámci restrukturalizace výrobního potenciálu po zániku tradičních odvětví, upřednostňovat využití zainvestovaných a připravených lokalit. Prověřit možnosti využitelnosti vazby dopravních koridorů na strategické rozvojové plochy na území významných center osídlení **– vymezením koridoru tramvajové tratě v návaznosti na stávající plochy výroby a skladování podél ulice Dr. Milady Horákové byly zlepšeny podmínky pro jejich případnou přestavbu a nové využití; dále byly vytvořeny podmínky pro kvalitní napojení nejhustěji osídlené části města, přičemž dojde ke zrychlení a zkapacitnění spojení s centrem města, terminálu MHD a zlepšení dostupnost meziměstských linek.**

Koridor tramvajové tratě zasahuje do těchto koridorů nadmístního významu:

- **Multifunkční turistický koridor D40 Lužická Nisa, Hrádek nad Nisou – Chrastava – Liberec – Jablonec nad Nisou – Nová Ves nad Nisou**

  Vybrané úkoly pro územní plánování:

  a) V rámci koridorů vyhledat konkrétní vedení turistických, cyklistických, lyžařských a vodních tras, na území se zvláštní ochranou přírody vést trasy v maximální možné míře po stávající dopravní síti **– součástí multifunkčního koridoru je páteřní cyklotrasa č. 20 Odra Nisa; trasa je v současné době vedena podél Lužické Nisy přes park Na Rybníčku a dále ulicí U Nisy až k mostu přes řeku a dál parkem ke křižovatce ulic Košické a Dr. Milady Horákové; koridor je v tomto úseku vymezen v dostatečné šířce, aby mohla být cyklistická doprava vedena v souběhu s tramvajovou tratí.**

c) Koordinovat vazby jednotlivých druhů dopravy, preferovat segregaci tras dle jednotlivých aktivit pro zmenšení kumulace negativních vlivů na chráněná území **– předpokládá se, že v rámci koridoru tramvajové tratě bude cyklotrasa vedena po samostatném segregovaném tělese, v prostoru křižovatky ulic Košické a Dr. Milady Horákové bude vedení dořešeno v podrobné dokumentaci v návaznosti na nové vedení cyklotrasy po pravém břehu Nisy.**

- **Koridor pro umístění staveb a opatření pro snižování ohrožení území povodněmi P09 Lužická Nisa, úsek Jablonec nad Nisou – Hrádek nad Nisou**

  Vybrané úkoly pro územní plánování:

  a) Zabránit další urbanizaci inundačních území a maximálně tyto prostory údolních niv uvolňovat a ve zdůvodněných případech posoudit ekonomické a sociální dopady redislokace riskantně umístěných objektů, přehodnotit urbanistické záměry v těchto územích.

  Vymezovat zastavitelné plochy v záplavových územích a umisťovat do nich veřejnou infrastrukturu jen ve zcela výjimečných a zvlášť odůvodněných případech. Vymezovat a chránit zastavitelné plochy pro přemístění zástavby z území s vysokou mírou rizika vzniku povodňových škod **– koridor tramvajové tratě zasahuje do záplavového území Lužické Nisy, a to jak do aktivní, tak i do pasivní zóny; v případě vedení po estakádě nebude trať do záplavového území zasahovat vůbec, neboť místo v ulici U Nisy, kde se trať napojí na stávající tratě, se nachází mimo záplavové území; v případě podúrovňové varianty bude nutné řešit ochranu této části tratě před zaplavením, to se týká i případného úrovňového vedení podél ulice Dr. Milady Horákové, více v kap. 9.2.4.**

Krajské priority jsou 87. změnou územního plánu přiměřeně naplňovány, jedná se především o tyto priority:

P26 Podle místních podmínek vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní a technické infrastruktury; dopravní a technickou infrastrukturu umísťovat s ohledem na prostupnost krajiny a minimalizaci fragmentace krajiny - jeli to účelné, do společných koridorů **– vymezením koridoru pro tramvajovou trať do Rochlice jsou vytvořeny předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní infrastruktury,**

P29 Vymezovat zastavitelné plochy v záplavových územích a umisťovat v nich veřejnou infrastrukturu jen ve výjimečných a zvlášť odůvodněných případech **– koridor tramvajové tratě zasahuje do záplavového území Lužické Nisy, a to jak do aktivní, tak i do pasivní zóny; v případě vedení po estakádě nebude trať do záplavového území zasahovat vůbec, neboť místo v ulici U Nisy, kde se trať napojí na stávající tratě, se nachází mimo záplavové území; v případě podúrovňové varianty bude nutné řešit ochranu této části tratě před zaplavením, to se týká i případného úrovňového vedení podél ulice Dr. Milady Horákové, více v kap. 9.2.4.**

3. Soulad s cíly a úkoly územního plánování, zejména s požadavky na ochranu architektonických a urbanistických hodnot

Soulad s cíli územního plánování dle § 18 stavebního zákona:

(1) Cílem územního plánování je vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území a který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích **– změna územního plánu má na vyváženost vztahu**

územních podmínek kladný vliv. Především jsou posilovány podmínky pro soudržnost společenství obyvatel území vzhledem k vymezení koridoru pro tramvajovou trať, která posílí, zrychlí a zlepší dostupnost nejhustěji osídlené části města.

(2) Územní plánování zajišťuje předpoklady pro udržitelný rozvoj území soustavným a komplexním řešením účelného využití a prostorového uspořádání území s cílem dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území. Za tím účelem sleduje společenský a hospodářský potenciál rozvoje koridor **– změna územního plánu vymezením koridoru tramvajové trati zlepšila účelnost využití a prostorového uspořádání území, soulad veřejných a soukromých zájmů byl zajištěn přiměřeným vymezením ploch pro veřejně prospěšné stavby (více v kap. 9.3.)**

(3) Orgány územního plánování postupem podle tohoto zákona koordinují veřejné i soukromé záměry změn v území, výstavbu a jiné činnosti ovlivňující rozvoj území a konkretizují ochranu veřejných zájmů vyplývajících ze zvláštních právních předpisů **– – změna územního plánu zkoordinovala veřejné i soukromé zájmy v souladu se zadáním, vyvážený dopad na soukromé vlastnictví pozemků a staveb byl zajištěn přiměřeným vymezením ploch pro veřejně prospěšné stavby (více v kap. 9.3.), soulad s ochranou veřejných zájmů vyplývající ze zvláštních právních předpisů je popsán v kap. 5.1.**

(4) Územní plánování ve veřejném zájmu chrání a rozvíjí přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví. Přitom chrání krajinu jako podstatnou složku prostředí života obyvatel a základ jejich totožnosti. S ohledem na to určuje podmínky pro hospodárné využívání zastavěného území a zajišťuje ochranu nezastavěného území a nezastavitelných pozemků. Zastavitelné plochy se vymezují s ohledem na potenciál rozvoje území a míru využití zastavěného území **– změna územního plánu není v rozporu s ochranou přírodních, kulturních a civilizačních hodnot; koridor je vymezen uvnitř zastavěného území, není v konfliktu s krajinou, ve vymezeném koridoru se nenacházejí žádné evidované památkově chráněné objekty, vymezený koridor zasahuje pouze do lokálního biokoridoru BK 9, který je v platném územním plánu vymezen v rozsahu vodního toku Lužická Nisa, přičemž biokoridor nebude žádnou předpokládanou variantou vedení tramvajové tratě narušen, předmětem změny územního plánu není vymezování nových zastavitelných ploch ani ploch změn v krajině**.

(5) V nezastavěném území lze v souladu s jeho charakterem umisťovat stavby, zařízení, a jiná opatření pouze pro zemědělství, lesnictví, vodní hospodářství, těžbu nerostů, pro ochranu přírody a krajiny, pro veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu, pro snižování nebezpečí ekologických a přírodních katastrof a pro odstraňování jejich důsledků, a dále taková technická opatření a stavby, které zlepší podmínky jeho využití pro účely rekreace a cestovního ruchu, například cyklistické stezky, hygienická zařízení, ekologická a informační centra. Uvedené stavby, zařízení a jiná opatření včetně staveb, které s nimi bezprostředně souvisejí včetně oplocení, lze v nezastavěném území umisťovat v případech, pokud je územně plánovací dokumentace výslovně nevylučuje **– změna územního plánu neřeší výstavbu v nezastavěném území.**

(6) Na nezastavitelných pozemcích lze výjimečně umístit technickou infrastrukturu způsobem, který neznemožní jejich dosavadní užívání **– nezastavitelné pozemky nejsou předmětem změny územního plánu.**

Soulad s úkoly územního plánování dle § 19 stavebního zákona:

a) Zjišťovat a posuzovat stav území, jeho přírodní, kulturní a civilizační hodnoty **– změna územního plánu není v rozporu s přírodními, kulturními a civilizačními hodnotami území; koridor je vymezen uvnitř zastavěného území, není v konfliktu s krajinou, ve vymezeném koridoru se nenacházejí žádné evidované památkově chráněné objekty, vymezený koridor zasahuje pouze do lokálního biokoridoru BK 9, který je v platném územním plánu vymezen v rozsahu vodního toku Lužická Nisa, přičemž biokoridor nebude žádnou předpokládanou variantou vedení tramvajové tratě narušen, koridor nezasahuje do parku Na Rybníčku, který je významným krajinným prvkem.**

b) Stanovovat koncepci rozvoje území, včetně urbanistické koncepce s ohledem na hodnoty a podmínky území **– změna vychází z koncepce platného územního plánu, koridor byl vymezen na základě výsledků studie proveditelnosti Tramvajová trať Liberec Dolní centrum („Rybníček“) – Rochlice, ve které byly varianty řešení prověřeny mj. i z hlediska vlivů na hodnoty a podmínky území ve vymezeném koridoru se nenacházejí žádné evidované památkově chráněné objekty, vymezený koridor zasahuje pouze do lokálního biokoridoru BK 9, který je v platném územním plánu vymezen v rozsahu vodního toku Lužická Nisa, přičemž biokoridor nebude žádnou předpokládanou variantou vedení tramvajové tratě narušen, koridor nezasahuje do parku Na Rybníčku, který je významným krajinným prvkem.**

c) Prověřovat a posuzovat potřebu změn v území, veřejný zájem na jejich provedení, jejich přínosy, problémy, rizika s ohledem například na veřejné zdraví, životní prostředí, geologickou stavbu území, vliv na veřejnou infrastrukturu a na její hospodárné využívání **– při návrhu koridoru tramvajové tratě byly zohledněny požadavky na veřejné zdraví, životní prostředí a přírodní podmínky území; požadavky ochrany veřejného zdraví byly splněny vymezením dostatečně širokého koridoru, který umožní realizaci potřebných protihlukových opatření; podmínky pro zvyšování bezpečnosti a plynulosti dopravy byly zlepšeny vymezením koridoru umožňujícího výstavbu plně segregované tramvajové tratě, která nezatěžuje okolí škodlivými emisemi; výsledky vyhodnocení vlivů změny územního plánu na životní prostředí jsou uvedeny v kap. 6, koridor nemá negativní vliv na veřejnou infrastrukturu, více v kap. 9.2.5.**

d) Stanovit urbanistické, architektonické a estetické požadavky na využívání a prostorové uspořádání území a na jeho změny, zejména na umístění, uspořádání a řešení staveb **– umístění a ztvárnění jednotlivých staveb není v kompetenci územního plánu, který dle § 43 odst. 3 stavebního zákona nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem regulačnímu plánu nebo územnímu rozhodnutím, což stanovení architektonických a estetických požadavků je.**

e) Stanovovat podmínky pro provedení změn v území, zejména pak pro umístění a uspořádání staveb s ohledem na stávající charakter a hodnoty území **– podmínky pro provedení změn ve vymezeném koridoru byly doplněny do přílohy č. 1 obecně závazné vyhlášky statutárního města Liberec č. 2/2002, více v kap. 9.1.**

f) Stanovovat pořadí změn v území (etapizaci) **– navržené řešení neumožňuje etapizaci.**

g) Vytvářet v území podmínky pro snižování nebezpečí ekologických a přírodních katastrof a pro odstraňování jejich důsledků, a to přírodě blízkým způsobem **– změna územního plánu nezhoršila podmínky pro snižování nebezpečí ekologických a přírodních katastrof a pro odstraňování jejich důsledků; koridor tramvajové**

tratě zasahuje do záplavového území Lužické Nisy, a to jak do aktivní, tak i do pasivní zóny; v případě vedení po estakádě nebude trať do záplavového území zasahovat vůbec, neboť místo v ulici U Nisy, kde se trať napojí na stávající tratě, se nachází mimo záplavové území; v případě podúrovňové varianty bude nutné řešit ochranu této části tratě před zaplavením, to se týká i případného úrovňového vedení podél ulice Dr. Milady Horákové, více v kap. 9.2.4.

h) Vytvářet v území podmínky pro odstraňování důsledků náhlých hospodářských změn **– předmětem změny ÚP nebylo řešit podmínky pro odstraňování důsledků náhlých hospodářských změn, město se navíc nenachází v hospodářsky problémovém regionu.**

i) Stanovovat podmínky pro obnovu a rozvoj sídelní struktury a pro kvalitní bydlení **– současná urbanistická struktura je respektována, změnou územního plánu byl vymezen pouze koridor pro tramvajovou trať, čímž byly zlepšeny podmínky pro posílení a zrychlení dostupnosti lokality Rochlice, čímž byly zlepšeny podmínky pro kvalitní bydlení v této části města.**

j) Prověřovat a vytvářet v území podmínky pro hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů na změny v území **– koridor pro tramvajovou trať je vymezen na základě výsledků studie proveditelnosti Tramvajová trať Liberec Dolní centrum („Rybníček“) – Rochlice, jejíž součástí bylo srovnání efektivnosti jednotlivých variant, tj. byly porovnány přínosy a náklady; koridor byl vymezen tak, aby v něm bylo možné umístit varianty, které se ukázaly jako nejefektivnější.**

k) Vytvářet v území podmínky pro zajištění civilní ochrany **– předmětem změny územního plánu není tvorba podmínek pro zajištění civilní ochrany.**

l) Určovat nutné asanační, rekonstrukční a rekultivační zásahy do území **– vymezením koridoru pro tramvajovou trať by došlo k případné demolici a přestavbě dotčených ploch, určení konkrétních asanačních, rekonstrukčních a rekultivačních zásahů nebylo předmětem změny územního plánu.**

m) Vytvářet podmínky pro ochranu území podle zvláštních právních předpisů před negativními vlivy záměrů na území a navrhnout kompenzační opatření, pokud zvláštní právní předpisy nestanoví jinak **– změna územního plánu respektuje podmínky pro ochranu území stanovené ve zvláštních právních předpisech, viz kapitolu 5.1.**

n) Regulovat rozsah ploch pro využití přírodních zdrojů **– změna územního plánu nenavrhuje plochy pro využívání přírodních zdrojů a nenarušuje žádná jejich ochranná pásma.**

o) Uplatňovat poznatky zejména z oborů architektury, urbanismu, územního plánování a ekologie a památkové péče **– zpracovatelský tým je tvořen zástupci uvedených oborů, kteří uplatnili a zkoordinovali své poznatky.**

4. Soulad s požadavky stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů

Změna územního plánu byla zpracována v souladu se zákonem č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) v platném znění, a jeho prováděcích předpisů, vyhlášky č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti, ve znění vyhlášky č. 458/2012 Sb. a vyhláškou č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území, ve znění vyhlášky č. 431/2012 Sb.

Jedná se především o soulad s těmito ustanoveními:

- Věcný obsah změny územního plánu odpovídá požadavkům § 43 zákona č. 183/2006 Sb., v platném znění, a je obsahově a formálně v souladu s § 13 a 14 vyhlášky č. 500/2006 Sb., v platném znění.
- Věcný i formální obsah změny územního plánu je v souladu s přílohou č. 7 k vyhlášce č. 500/2006 Sb., v platném znění.
- Koridor veřejné dopravní infrastruktury byl vymezen v souladu s § 43 zákona č. 183/2006 Sb., v platném znění,
- Veřejně prospěšné stavby byly vymezeny v souladu s § 170 zákona č. 183/2006 Sb., v platném znění

5. Soulad s požadavky zvláštních právních předpisů a stanovisky dotčených orgánů podle zvláštních právních předpisů, popřípadě s výsledkem řešení rozporů

5.1. Soulad s požadavky zvláštních právních předpisů

87. změna územního plánu je v souladu s požadavky zvláštních právních předpisů:

- Zákon č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů **- změna územního plánu svým řešením zachovává a nezhoršuje podmínky pro ochranu povrchových a podzemních vod, není v konfliktu s ochrannými pásmy vodních zdrojů; koridor tramvajové tratě zasahuje do záplavového území Lužické Nisy, a to jak do aktivní, tak i do pasivní zóny; v případě vedení po estakádě nebude trať do záplavového území zasahovat vůbec, neboť místo v ulici U Nisy, kde se trať napojí na stávající tratě, se nachází mimo záplavové území; v případě podúrovňové varianty bude nutné řešit ochranu této části tratě před zaplavením, to se týká i případného úrovňového vedení podél ulice Dr. Milady Horákové, více v kap. 9.2.4.**
- Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů **– změna územního plánu svým řešením respektuje zájmy ochrany přírody a krajiny, řešené území se nachází v zastavěném území, takže nemá přímý vliv na krajinu, výsledky vyhodnocení vlivů změny územního plánu na životní prostředí jsou uvedeny v kap. 6**
- Zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší a o změně některých dalších zákonů (zákon o ochraně ovzduší), ve znění pozdějších předpisů **– změna územního plánu nevymezila žádné plochy pro vyjmenované stacionární zdroje dle přílohy č. 2 k zákonu č. 201/2012 Sb.**
- Zákon č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů **– změna územního plánu respektuje zásady ochrany zemědělského půdního fondu, řešení změny územního plánu bylo zpracováno v souladu s ust. § 5 odst. 2 zák. č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu (ZPF), v platném znění, více v kap. 13.**

- Zákon č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů **– ve vymezeném koridoru se nenacházejí žádné evidované památkově chráněné objekty.**
- Zákon č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon), ve znění pozdějších předpisů **– změna územního plánu lesní zákon respektuje, vymezený koridor zasahuje do PUPFL, vyhodnocení záboru je obsaženo v kap. 13.**
- Zákon č. 133/1985 Sb., o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů **– změna územního plánu není v rozporu se zájmy požární ochrany, způsob zajištění požární ochrany se nemění.**
- Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů **– koridor tramvajové tratě umožňuje umísťování pozemních komunikací; koridor je vymezen v dostatečné šířce, aby bylo možné tyto komunikace realizovat v požadovaných parametrech, konkrétní řešení bude obsaženo v navazující podrobné dokumentaci (viz také kap. 9.2.5).**
- Zákon č. 44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon), ve znění pozdějších předpisů **– ve vymezeném koridoru se nevyskytují výhradní či jiná ložiska nerostných surovin a nejsou evidována žádná chráněná ložisková území ani dobývací prostory.**
- Zákon č. 164/2001 Sb., o přírodních léčivých zdrojích, zdrojích přírodních minerálních vod, přírodních léčebných lázních a lázeňských místech a o změně některých souvisejících zákonů (lázeňský zákon), ve znění pozdějších předpisů **– ve vymezeném koridoru se nenacházejí přírodní léčivé zdroje, zdroje přírodních minerálních vod, přírodní léčebné lázně nebo lázeňská místa.**
- Zákon č. 62/1988 Sb., o geologických pracích, ve znění pozdějších předpisů **– změna územního plánu respektuje zákon o geologických pracích a svým řešením neznemožňuje především zkoumání, hodnocení, dokumentování a zobrazování vývoje a složení geologické stavby území s dále zjišťování a ověřování inženýrskogeologických a hydrogeologických poměrů území, zejména pro účely územního plánování, dokumentace a provádění staveb včetně stabilizace sesuvných území. V řešeném území se nevyskytuje žádné průzkumné území stanovené v souladu se zákonem č. 62/1988 Sb.**
- Zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů **– změna územního plánu respektuje požadavky, týkající se chráněného vnitřního prostoru staveb a chráněného venkovního prostoru staveb charakterizovaných §30 odst. 3 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, v platném znění a prováděcího předpisu nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Koridor tramvajové tratě byl vymezen s předpokladem splnění povinností stanovených právními předpisy v oblasti ochrany veřejného zdraví na úseku hluku případně vibrací. Nejpozději v rámci územního řízení pro stavby umisťované v koridoru musí být prokázáno, že hluková zátěž nepřekročí hodnoty hygienických limitů hluku stanovených pro chráněný venkovní prostor a chráněný venkovní prostor staveb, případně včetně doložení reálnosti provedení protihlukových opatření.**

5.2. Soulad se stanovisky dotčených orgánů podle zvláštních právních předpisů, popřípadě s výsledky řešení rozporů

Vyhodnocení souladu se stanovisky dotčených orgánů podle zvláštních právních předpisů, popřípadě s výsledky řešení rozporů bude doplněno pořizovatelem.

6. Zpráva o vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území obsahující základní informace o výsledcích tohoto vyhodnocení včetně výsledků vyhodnocení vlivů na životní prostředí

Vyhodnocení vlivů 87. změny územního plánu na udržitelný rozvoj území bylo zpracováno Institutem regionálních informací, s.r.o., autorka Mgr. Barbora Necidová, vyhodnocení vlivů na životní prostředí bylo zpracováno Ing. arch. Stanislavem Kovářem, CSc., držitelem oprávnění pro posuzování vlivů na životní prostředí, osvědčení č.j. 2019/314/OPV/93 ze dne 1.6.1993, prodloužení č.j. 35125/ENV/06 ze dne 6.6.2006, č.j. 97800/ENV/11 zde dne 11.1.2012 a č.j. 43278/ENV/16 ze dne 3. 8. 2016.

Z vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území vyplynuly tyto výsledky:

Podmínky pro příznivé životní prostředí nejsou změnou územního plánu zhoršeny. Dle vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) nebude mít vymezený koridor dopravní infrastruktury významný negativní vliv na životní prostředí. Pokud bude v rámci dalších projekčních činností navržena dostatečně šetrná varianta, nepředpokládá se významně negativní dopad na současný stav přírody a krajiny. Návrh koridoru nevytváří ani významné negativní vlivy na veřejné zdraví, kvalitu ovzduší či zhoršení hluku, neboť v rámci výsledného řešení tratě se počítá s opatřeními pro minimalizaci těchto vlivů. Nahrazením autobusové dopravy tramvajovou dojde i ke zlepšení stavu ovzduší, především vzhledem ke snížení prašnosti.

Podmínky pro hospodářský rozvoj jsou změnou územního plánu ovlivněny pozitivně. Nová tramvajová trať zlepší podmínky dostupnosti do centra, k terminálu MHD a zlepšení dostupnosti meziměstských linek, což zjednoduší dojíždku do zaměstnání. Zároveň nové vedení tramvajové tratě podpoří případné změny ve využití výrobních a skladovacích ploch podél ulice Dr. Milady Horákové.

Výrazně pozitivní vliv změny územního plánu se předpokládá také v podmínkách soudržnosti společenství obyvatel území. Nová tramvajová trať zvýší přepravní kapacitu z centra města na sídliště Rochlice, což je nejhustěji osídlená část města, ale aktuálně s nedostatečným spojením do centra.

Závěrem lze konstatovat, že 87. změna územního plánu města Liberec má na vyváženost podmínek udržitelného rozvoje území kladný vliv. Podmínky pro příznivé životní prostředí nejsou zhoršeny a zároveň jsou vytvořeny podmínky pro zlepšení soudržnosti společenství obyvatel a pro hospodářský rozvoj.

Z vyhodnocení vlivů na životní prostředí vyplynuly tyto výsledky:
Předložené „Vyhodnocení vlivů návrhu 87. změny územního plánu města Liberec na životní prostředí“ odpovídá požadavkům přílohy zákona 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, v platném znění, a požadavkům § 10i zákona 100/2001 Sb., o posuzování vliv na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů.

Vymezený koridor není ve střetu s místy potenciálních geologických rizik (sesuvy půdy, poddolovaná území apod.), zasahuje však do záplavového území Q100 řeky Lužická Nisa. Konflikt se záplavovým územím bude řešen v navazující dokumentaci, např. využitím vedení tratě po estakádě. Takové řešení rovněž eliminuje střet s lokálním biokoridorem vedeným tokem řeky. Vedením tratě dojede k narušení ploch zeleně především v parku za krajským úřadem a v lesoparku u ulice Melantrichovy. Zmírnění konfliktu bude řešeno výsadbou zeleně v plochách u řeky Nisy v souladu s platným územním plánem a vedením tratě po okraji lesoparku. Vzhledem k umístění koridoru v zastavěném území se nepředpokládají negativní vlivy na krajinu a její ráz. Významný vliv na evropsky významné lokality a ptačí oblasti byl vyloučen ve stanovisku k zadání změny územního plánu, neboť se tato území v řešeném území nenachází. Pokud bude v rámci dalších projekčních činností navržena

dostatečně šetrná varianta, nepředpokládá se významně negativní dopad na současný stav přírody a krajiny.

Návrh koridoru nevytváří ani významné negativní vlivy na veřejné zdraví, kvalitu ovzduší či zhoršení hluku, neboť v rámci výsledného řešení tratě se počítá s opatřeními pro minimalizaci těchto vlivů. Nahrazením autobusové dopravy tramvajovou dojde i ke zlepšení stavu ovzduší, především vzhledem ke snížení prašnosti.

Změna územního plánu vymezuje pouze koridor pro umístění stavby, k plnému posouzení vlivů tramvajové tratě plochy dojde až v rámci procesu EIA. Pro snížení možných vlivů výsledného vedení tratě se jeví jako vhodná tato opatření:

- maximální míra segregace trasy od ostatních druhů dopravy
- trasování tratě s co největšími poloměry směrových oblouků, aby nedocházelo k akustickým projevům při průjezdu tramvajových souprav těmito oblouky,
- uplatnění moderních konstrukčních prvků tramvajové tratě (antivibrační rohože, bokovnice, pružné upevnění kolejnic apod.),
- vyžití tzv. zelené koleje, která umožňuje nižší zatížení hlukem a vibracemi,
- návrh protihlukových opatření,
- výsadba nových ploch zeleně podél Lužické Nisy
- minimalizace zásahu do lesoparku u ulice Melantrichovy vedením tratě p jeho okraji.

Na základě vyhodnocení významnosti vlivů územního plánu na jednotlivé složky životního prostředí je možno konstatovat, že předmětná koncepce **nemá** z hlediska identifikovaných vlivů **významný negativní vliv na životní prostředí.**

7. Stanovisko krajského úřadu podle § 50 odst. 5 stavebního zákona

Stanovisko krajského úřadu bude doplněno po jeho vydání.

8. Sdělení, jak bylo stanovisko podle § 50 odst. 5 stavebního zákona zohledněno, s uvedením závažných důvodů, pokud některé požadavky nebo podmínky zohledněny nebyly

Sdělení bude doplněno po vydání stanoviska.

9. Komplexní zdůvodnění přijatého řešení

9.1. Zdůvodnění navržených změn obecně závazné vyhlášky statutárního města Liberec č. 2/2002 o vyhlášení závazné části územního plánu města Liberec a její přílohy č. 1, kterou jsou regulativy funkčního a prostorového uspořádání území.

Změna obecně závazné vyhlášky se týká článku 6, který obsahuje vymezení veřejně prospěšných staveb. Vzhledem k tomu, že stavbu tramvajové tratě lze v souladu s § 170, odst. 1, písm. a) stavebního zákona považovat za veřejně prospěšnou stavbu dopravní infrastruktury, pro kterou je možné práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit, byla tato stavba doplněna do článku 6 jako veřejně prospěšná stavba s označením D 46.

Koncepce dopravní infrastruktury je obsažena v příloze č. 1 obecně závazné vyhlášky, hromadná osobní doprava je konkrétně řešena v článku 6.2. Bod č. 5. obsahuje koncepční záměr „Rozšíření tramvajových tratí o tratě do Rochlice a Ruprechtic“. Zmíněné rozšíření tratě do Rochlice je však v platném územním plánu řešeno odbočkou z ulice Jablonecké a dále po ulicích Broumovské, Krejčího a Dobiášově až k zastávce u školy na této ulici.

Vzhledem k tomu, že nově vymezený koridor je veden jiným způsobem, byl do uvedené kapitoly doplněn nový bod č. 11 „Síť tramvajových tratí se doplňuje o koridor pro propojení Dolní Centrum („Rybníček“) – Rochlice“.

Základní regulační podmínky jsou obsaženy v příloze č. 1 obecně závazné vyhlášky, plochy dopravy a dopravní vybavenosti jsou konkrétně řešeny v článku 3.3.20. Pro tramvajové tratě vymezené formou koridoru nejsou v tomto článku uvedeny žádné konkrétní podmínky. Z tohoto důvodu byly doplněny v pro koridor tramvajové trati takové stavby přípustné, aby bylo možné v rámci koridoru:

- vybudovat tramvajovou trať včetně doprovodných staveb, zařízení a opatření,
- zajistit výstavbu pozemních komunikací pro automobilovou a cyklistickou dopravu,
- umísťovat objekty občanského vybavení jako jsou např. novinové stánky, prodejny s občerstvením apod.,
- řešit související i slučitelnou technickou infrastrukturu včetně protipovodňových opatření, ať už pevných, či mobilních,
- umísťovat veřejná prostranství včetně pěších komunikací, ploch zeleně, drobných staveb a uličního mobiliáře.

Pro všechny stavby realizované uvnitř koridoru je stanovena logická podmínka, že i v případě, že jsou přípustné, tak nesmí omezit hlavní činnost, tedy stavbu tramvajové tratě.

9.2. Podrobné zdůvodnění vymezení koridoru tramvajové tratě

9.2.1. Vztah k základní koncepci rozvoje území města

Koncepce spojení sídliště Rochlice s centrem města tramvajovou tratí je dlouhodobě sledovaná v územně plánovací dokumentaci města Liberce, a to jak v platném územním plánu, tak i v rozpracovaném územním plánu novém. Uvedená koncepce byla prověřena i v dokumentaci „Studie tramvajové trati v Liberci centrum (Rybníček) – sídliště Rochlice II“, zpracovanou firmou Valbek, spol. s r.o., v roce 2002.

Platný územní plán řeší tramvajovou trať do sídliště Rochlice jako odbočku z trasy do Jablonce – linky č. 5 a 11. Nová trasa začíná na křižovatce ulic Jablonecké a Broumovské a pokračuje do kopce po ulici Broumovská. V této části jednostranně obsluhuje sídliště Broumovská. Od křižovatky ulic Broumovské a Krejčího pokračuje trasa po ulici Krejčího, přičemž opět jednostranně obsluhuje zástavbu u ulice Krejčího. Na křižovatce ulic Krejčího a Dobiášova se stáčí směrem k základní škole a zajišťuje obsluhu sídliště Rochlice, nicméně opět pouze z jedné strany. Trasa končí u základní školy Dobiášova.

Výhodou navržené trasy je její vedení poměrně volným prostorem, takže nedochází k demolicím staveb, navíc lze dosáhnout kvalitních parametrů trasy z hlediska podélného profilu i z hlediska poloměrů oblouků. Nevýhodou je většinou jednostranná spádovost bydlících k zastávkám i poměrně velké docházkové vzdálenosti. Výjimkou je konečná stanice u školy Dobiášova, která se nachází uprostřed obytné zóny a která obsluhuje i přilehlou základní školu.

Vzhledem k napojení trasy na již stávající trať však dochází k vytvoření poměrně velkého závleku a dobou jízdy z nejdůležitější zastávky Dobiášova tramvaj nemůže konkurovat autobusům, které z této zastávky směřují přímo dolů do centra města. Došlo by rovněž k zahuštění dopravy v ulici Jablonecké. Trasa navíc neumožňuje prodloužení směrem na Vesec a Doubí.

Rozpracovaný územní plán (návrh pro veřejné projednání z roku 2013) přebírá řešení z platného územního plánu a doplňuje je novou trasou od zastávky Dobiášova směrem dolů

po ulici Na Žižkově, na jejímž konci trasa prudce zahýbá na ulici U Močálu. Trať dále vede přes park u ulice Melantrichovy podél ulice Dr. Milady Horákové, kde prudce zatáčí přes areál Teplárny Liberec k zábavním centrům Babylon a IQLandia – ulice Nitranská a U Nisy, po které pokračuje až do lokality Rybníček, kde se napojuje na stávající tratě. V návaznosti na popsanou trasu je v rozpracovaném územním plánu navrženo i pokračování tratě od křižovatky ulic Dobiášovy a Krejčího směrem do Zeleného údolí a dál na Vesec, resp. Doubí.

Výhodou uvedeného řešení je především zkrácení dojížďkové doby ze zastávky Dobiášova do centra, takže tramvaj již může konkurovat v této trase autobusům. Výhodou je i napojení obou zmíněných zábavních center. Nevýhodou je vedení trasy ulicí Na Žižkově a také ulicí U Močálu, které nejsou dostatečně široké, aby zde mohla být vedena dvoukolejná trať a zároveň aby byla zachována automobilová doprava.

Problematické je rovněž vedení tramvajové tratě přes areál Teplárny, na trase jsou na více místech navrženy malé oblouky, které by snižovaly dopravní rychlost, a navíc je nutné řešit křížení s dopravně zatíženými ulicemi Dr. Milady Horákové a Košické, která slouží jako přivaděč od silnice I/35.

Ve studii společnosti Valbek je tramvajová trať vedena od ul. U Nisy v niveletě stávající komunikace, po překročení řeky se zahlubuje pod terén a mimoúrovňově křižuje ulici Dr. Milady Horákové. Poté se tramvajová trať vynořuje na povrch a sleduje zleva ulici Dr. Milady Horákové až k ulici Melantrichově, kterou stoupá podél parku do ulice Na Močálu. Trať zde využívá stávající uliční profil, ve kterém pokračuje i ulicí Na Žižkově, kde jsou velice omezené prostorové poměry (šířka). Trať pak navazuje na ulici Dobiášovu, po které pokračuje až do Zeleného údolí.

Problémy výše popsané trasy lze najít ve výškovém řešení, neboť v místech mimoúrovňového křížení s ulicí Dr. Milady Horákové, resp. Košickou je trať umístěna v záplavovém území řeky Lužická Nisa. V ulici U Močálu je trať sice vedena po samostatném tramvajovém tělese, nicméně v ulici Na Žižkově využívá stávající uliční profil v kombinaci s IAD a ostatní MHD, čímž vzniká z hlediska prostorového uspořádání výrazné omezující dopravní hrdlo. Navíc zde mohou vzniknout problémy z důvodů vlivu hluku a vibrací na okolní zástavbu.

V ulici Dobiášově je trasa vedena nejprve v uličním profilu, což přináší obdobné dopravně-organizační problémy jako vedení v ulici Na Žižkově. Od křižovatky s ulicí Krejčího je trasa vedena po obou stranách ulice na samostatných drážních tělesech. Toto uspořádání lze považovat za nepříliš šťastné z důvodů oddělení dopravních proudů resp. přístupových tras. Navíc je pokračování takto uspořádané (rozdělené) trasy např. směrem na Vesec technicky prakticky nerealizovatelné.

9.2.2. Návrh variant a jejich vyhodnocení

Jak bylo v předchozí kapitole ukázáno, žádné z výše uvedených řešení nevykazuje jednoznačně pozitivní přínosy ke zlepšení dopravního napojení sídliště Rochlice, případně dalších lokalit. Z toho důvod byla statutárním městem Liberec v roce 2016 zadána studie proveditelnosti „Tramvajová trať „Liberec Dolní Centrum („Rybníček“) – Rochlice“, zpracovatelé Institut regionálních informací, s.r.o., a KOLEJCONSULT & servis, spol. s r.o. Uvedená studie měla prověřit další varianty vedení tramvajové tratě a porovnat je s řešením v rozpracovaném územním plánu a ve studii společnosti Valbek.

Návrh variant byl ve studii proveden ve čtyřech fázích. Po každé fázi bylo provedeno vyhodnocení variant a byly stanoveny podmínky pro návrh varianty další.

Fáze I.

V této fázi byla tramvajová trať rozdělena do tří základních úseků:

- Úsek A – ulice U Nisy a Dr. Milady Horákové až ke křižovatce s ulicí Melantrichovou (park)
- Úsek B – park podél ulice Melantrichovy, ulice U Močálu, Na Žižkově a Dobiášova až po křižovatku s ulicí Krejčího
- Úsek C – od křižovatky ulic Dobiášovy a Krejčího do jihovýchodní části sídliště Rochlice

Úsek A

- **Varianta A1**

V úseku A byla navržena pouze jedna varianta, která optimalizuje polohu nivelety tramvajové tratě s ohledem na záplavové území Lužické Nisy, a dále řeší mimoúrovňové křížení s kapacitními komunikacemi, jako je ul. Košická, resp. ul. Dr. Milady Horákové. Trasa je v této variantě napojena na stávající tramvajovou síť v křížení ulic Tatranské a U Nisy a pokračuje v úrovni terénu až ke Krajskému úřadu, odkud stoupá na estakádu, kříží řeku, ulici Košickou a posléze i ulici Dr. Milady Horákové a nakonec stoupá po obvodu parku (zářez a násyp) do oblasti křížení ulic Melantrichovy a U Močálu.

Varianta nezasahuje výrazně do urbanistické struktury města, neboť je vedená v souběhu s existujícím dopravním koridorem, ulicí Dr. Milady Horákové. Specifickým zásahem do tohoto dopravního koridoru však je vedení tratě na estakádě, což je výhodné z hlediska překonání záplavového území Lužické Nisy a také ulice Košické. Trasa je vedena po pravé straně směrem od centra, takže dojde k demolici pouze několika objektů na této straně. Estakáda je rovněž výhodná z hlediska přemostění ulice Dr. Milady Horákové při přechodu do parku u ulice Melantrichovy. Díky zvýšené úrovni nebude nutné v parku řešit příliš hluboký zářez.

Úsek B

- **Varianta B1**

Varianta je vedena od lokality ulic Melantrichovy a U Močálu údolnicovou trasou, kříží komunikaci v ulici Pod Sadem míru a okolo obytné zóny (ul. Horní Kopečná a Na Žižkově) stoupá v hlubokém zářezu do souběhu s ulicí Krejčího, podél které pokračuje až do oblasti křížení ulic Krejčího a Dobiášovy.

Varianta prochází většinou volným prostorem, takže k zásadnímu narušení urbanistické struktury města nedochází. Problematickým může být narušení zahrádkářské lokality u ulice Ševčíkovy, spíš však z hlediska majetkových vztahů, než z hlediska uspořádání města. Trať se zde sice dostává do blízkosti obytné zástavby, nicméně zatížení hlukem je zmenšeno vzhledem k vedení trasy v zářezu. Hlavním problémem této varianty se však jeví průchod trasy rozsáhlými plochami zeleně u ulic Melantrichovy a Pod Sadem míru, které jsou tímto řešením poměrně značně narušeny.

- **Varianta B2**

Varianta je vedena od lokality ulic Melantrichovy a U Močálu trasou v uličním profilu ulice U Močálu. Prochází přes stávající tenisové kurty a sportovní zařízení základní školy a končí v oblasti křížení ulic Krejčího a Dobiášovy.

Varianta B2 je na rozdíl od varianty B1 k plochám zeleně šetrnější, prochází pouze parkem u ulice Melantrichovy. Vedení tratě v souběhu s ulicí U Močálu nenarušuje urbanistickou strukturu města, nicméně k jejímu narušení dochází při průchodu obytným územím kolem tenisových kurtů, čímž dochází k rozbití této obytné lokality na dvě části. Vedení tratě po okraji pozemku ZŠ se naopak problematickým nejeví.

Úsek C

- **Varianta C1**

Varianta je navržena od křížení ulic Krejčího a Dobiášovy a je vedena v uličním profilu ulice Dobiášovy směrem ke křížení s ulicí Vratislavickou a Rochlickou. Tramvajová trať může být trasována vlevo i vpravo od osy ul. Dobiášovy.

Varianta nezasahuje výrazně do urbanistické struktury města, neboť trasa je vedená volným prostorem v souběhu s existujícím dopravním koridorem, ulicí Dobiášovou. Dostatek místa je i pro umístění tramvajové smyčky – konečné stanice Zelené údolí.

- **Varianta C2**

Varianta je navržena od křížení ulic Krejčího a Dobiášovy a řeší variantní ukončení tramvajové tratě v sídlišti Rochlice, v prostoru ulic Pazderkovy a Halasovy.

Varianta C2 představuje výraznější zásah do urbanistické struktury města než varianta C1. U křižovatky ulic Dobiášovy a Krejčího protíná lokalitu se sportovišti u základní školy a dále vniká přímo do sídliště Rochlice prostorem ulice Pazderkovy, který není primárně pro vedení tramvajové tratě nijak uzpůsoben. Smyčka by byla umístěna ve stísněném prostoru mezi ulicemi Pazderkovou a Burianovou. Výhodou této varianty je přiblížení dopravní trasy většímu množství obyvatel sídliště, jedná se však o razantní zásah do jinak klidné obytné lokality.

Vyhodnocení variant

Varianty byly ve studii proveditelnosti vyhodnoceny z hlediska obslužnosti území, z hlediska zásahu do urbanistické struktury města a do ploch zeleně, z hlediska vlivu na životní prostředí a z hlediska ekonomie a organizace provozu.

V úseku A bylo kladně hodnoceno vedení tramvajově tratě po estakádě, čímž by se odstranil střet se záplavovým územím Lužické Nisy a byl by eliminován případný konflikt s navrženými protipovodňovými opatřeními. Varianta B1 byla upřednostněna před variantou B2 především vzhledem k tomu, že nezasahuje do obytného území, ale pouze do zahrádkářské lokality. Varianta C2 sice končí uvnitř obytného území, takže by obsloužila větší počet obyvatel, zásah do obytné čtvrti je však příliš razantní. Varianta C1 naopak vede volným územím, vzdaluje se však obytným lokalitám. Výhodou je možnost pokračování směrem na Vesec, resp. Doubí.

Největší nevýhodou všech navržených variant se však ukázalo vynechání zastávky Dobiášova, která je v současnosti sice autobusovou zastávkou, ale obsluhuje velké množství pasažérů. Autobusová linka spojující Zelené údolí a zastávku Košická přepraví aktuálně víc potenciálních uživatelů než by přepravily všechny navržené linky, což je dáno právě vedením přes zastávky Dobiášova a Horní Kopečná.

Z vyhodnocení variant vedení tramvajové tratě v jednotlivých úsecích nakonec vyplynul požadavek na doplnění kladně hodnocených variant A1 a B1 o novou variantu v úseku C, která by vedla na zastávku Dobiášova a zároveň by byla propojená s variantou Broumovská, která je obsažena v platném územním plánu.

- **Varianta C3**

Varianta je navržena závlekem od křížení ulic Krejčího a Dobiášovy a končí úvratí (případně i smyčkou) před ZŠ Dobiášova. Varianta nezasahuje negativně do urbanistické struktury města vzhledem k vedení tramvajové tratě v souběhu s ulicí Dobiášovou, přičemž šířkový profil je zde dostačující.

Fáze II

Z kladně hodnocených variant vedení tramvajové tratě v jednotlivých úsecích, tedy variant A1, B1 a C3, byla sestavena nová varianta vedení celé tratě, která byla označena jako **„Optimalizovaná varianta“.**

Optimalizovaná varianta byla opět vyhodnocena ze všech výše uvedených hledisek. Celkově se ukázalo, že varianta uchránila zástavbu v ulici Na Žižkově před případnou demolicí a zároveň zajistila i dopravu osob z nejdůležitější zastávky Dobiášova. To vše však za cenu poměrně velkého závleku, který prodlužuje dojížďkovou dobu do centra města, přičemž zastávky Horní Kopečná a Ševčíkova svým umístěním zvětšují docházkové vzdálenosti z okolních obytných lokalit. Varianta navíc nepodporuje prodloužení tramvajové tratě do Zeleného údolí a případně dál ve směru na Vesec, resp. Doubí. Nepříliš vhodné se ukázalo i využití úvratě na konečné stanici a nikoliv smyčky.

Fáze III

Návrh optimalizované varianty byl předložen na výrobním výboru č. 2, při kterém byl porovnán s variantou v rozpracovaném územním plánu, resp. s variantou ze studie společnosti Valbek. Optimalizovaná varianta byla v zásadě, kromě úseku A, odmítnuta. Při porovnání variant se ukázalo, že požadavek zahrnout do nové trasy zastávku Dobiášova, která má klíčový význam z hlediska obsluhy území, nelze skombinovat s jinými variantami vedení tratě, než ulicemi Na Žižkově a Dobiášovou.

V úseku B bylo řešení optimalizované varianty odmítnuto především z důvodu nedostatečné obslužnosti území a zásahu do zahrádek v lokalitě ulice Ševčíkovy. Z hlediska vedení tramvajové tratě v úseku B byl vyřčen požadavek, aby byla v tomto úseku převzata varianta Valbek, která vede trať v souběhu s ulicí U Močálu a ulicí Na Žižkově. Úzký průjezdní profil v ulici Na Žižkově by byl řešen případnou demolicí domů na levé straně ulice. Z tohoto důvodu bylo však nutné navrhnout další variantu B3, která vychází z uvedených předpokladů.

V úseku C bylo řešení optimalizované varianty odmítnuto zcela. Ukončení úvratí u školy na ulici Dobiášově není možné, neboť dopravní podnik nedisponuje obousměrnými tramvajemi. Navíc trať nelze prodloužit směrem na Vesec, resp. Doubí. Pro úsek C byla tudíž akceptována původně navržená varianta C1, respektive je možné i řešení podle varianty Valbek. Otázkou však zůstává, zda bude trať vedena po levé či pravé straně ulice Dobiášovy, resp. kde bude umístěna tramvajová smyčka (v příloze č. 1 k odůvodnění zobrazeno jako varianta C1a). Pro úsek A byl navíc vyřčen nový požadavek, aby bylo doplněno i vedení tratě v zářezu do svahu na levé straně ul. Dr. Milady Horákové ve směru od centra.

Na základě výše uvedených požadavků byly navrženy další dvě varianty vedení tramvajové tratě v jednotlivých úsecích:

- **Varianta A2**

Varianta A2 obdobně jako varianta A1 optimalizuje polohu nivelety tramvajové tratě s ohledem na záplavové území Lužické Nisy a dále řeší mimoúrovňové křížení s kapacitními komunikacemi, jako jsou ulice Košická, resp. ulice. Dr. Milady Horákové. Na rozdíl od varianty A1 však po překonání ulice Dr. Milady Horákové trať pokračuje v zářezu do svahu, přičemž mimoúrovňově překonává vjezdovou a výjezdovou komunikaci k čerpací stanici pohonných hmot. Na svém konci pak trasa opět stoupá po obvodu parku, kde zářezem a násypem prochází v souběhu s ulicí Melantrichovou až do oblasti křížení ulic Melantrichovy a U Močálu.

Varianta nezasahuje výrazně do urbanistické struktury města, neboť je vedená v souběhu s existujícím dopravním koridorem, ulicí Dr. Milady Horákové. Specifickým zásahem do tohoto dopravního koridoru však je vedení TT v zářezu do svahu na levé straně ulice, což je výhodné z hlediska překonání záplavového území Lužické Nisy i ostatních komunikací.

Nicméně vzhledem k tomu, že trasa je vedena po více obestavěné straně ulice Dr. Milady Horákové, dojde k demolici cca 7 domů, což lze považovat za poměrně výrazný zásah do prostorového uspořádání dané lokality. Zářez je na rozdíl od estakády výhodný vzhledem k tomu, že nedojde k vložení nové stavební struktury do již existujícího uličního profilu, nicméně trasa se více přimyká k parku u ulice Melantrichovy, takže zřejmě bude potřebné budovat větší zářez u zatáčky k ulici U Močálu.

- **Varianta B3**

V úseku B byly původně navrženy dvě varianty B1 a B2, vzhledem k požadavkům na výsledné řešení však byla navržena další varianta označená B3. Nová varianta navazuje na úsek A v oblasti křížení ulic Melantrichovy a U Močálu a sleduje dále osu ulice U Močálu k ulici Na Žižkově, po které se stáčí do JZ směru do sídliště Rochlice. V ulici Na Žižkově se navrhuje demolice objektů vlevo od navrhovaného úseku. Úsek dále pokračuje v uličním profilu ul. Dobiášova až do oblasti křížení s ulicí Krejčího.

Varianta B3 znamená výrazný zásah do urbanistické struktury města, především vzhledem k předpokládané demolici objektů na jedné straně ulice Na Žižkově, čímž vznikne nový dopravní koridor sdružující dopravu tramvajovou i automobilovou. Demolicí objektů dojde k otevření stávajícího bloku mezi ulicemi Na Žižkově a Boleslavovou, takže původně klidové zahrady budou otevřeny negativnímu vlivu dopravy. Případná demolice objektu umývárny aut v lokalitě U Močálu má na urbanistickou strukturu města spíše kladný vliv.

Fáze IV

Varianty A2 a B3 byly stejně jako všechny předchozí zpracované varianty podrobně vyhodnoceny. Ukázalo se, že z jednotlivých variant nejde v úrovni podrobnosti územního plánu sestavit jednoznačně nejlepší variantu vedení tramvajové tratě, protože všechny varianty mají své kladné i záporné stránky. **Proto byly ty varianty, které se na základě jednotlivých hodnocení jevily jako nejlepší, vloženy do obalové plochy – koridoru, který bude vložen do územního plánu, přičemž výsledné řešení bude řešeno až podrobným projektem ve fázi územního řízení.** Koridor zahrnuje jak kladně vyhodnocené varianta A1, A2 , B3 a C1, ale i původní variantu společnosti Valbek, čím se neuzavírá možnost použít i jiná řešení než jen ta, která byla ve studii proveditelnosti prověřována.

Závěrem je možné konstatovat, že ve studii proveditelnosti byly prověřeny všechny technicky možné varianty řešení tramvajové tratě mezi centrem města a sídlištěm Rochlice a tyto varianty byly porovnány s jinými již známými variantami. Na základě vyhodnocení variant byl vymezen koridor tramvajové tratě v jediné možné variantě, jiné varianty vedení koridoru, jak bylo ve studii proveditelnosti prokázáno, možné nejsou. Proto nebylo nutné ve změně územního plánu navrhovat variantní řešení koridoru tramvajové tratě, neboť všechna ostatní řešení již byla ve studii proveditelnosti prověřena.

9.2.3. Vztah k urbanistické koncepci

Plochy s rozdílným způsobem využití

Vymezení koridoru tramvajové trati nepřináší výrazné změny do urbanistické koncepce města, neboť trať je vedena převážně v dopravním prostoru stávajících ulic. Trať začíná v oblasti Dolního centra napojením na stávající trať v ulici u Nisy, přičemž první zastávka by byla u krajského úřad, který je zařazen do ploch smíšených městských. Zastávka bude obsluhovat jak tyto plochy stabilizované, včetně nedalekého Science center IQLANDIA, tak i další plochy přestavbové určené pro stejné využití. Centrum IQLANDIA je rovněž dobře dostupné z další zastávky, která by mohla být nedaleko křižovatky ulic Košické a Dr. Milady Horákové a která by rovněž zajišťovala dostupnost kulturního, obchodního a společenského centra Babylon.

V úseku podél ulice Dr. Milady Horákové ve směru od křižovatky s ulicí Košickou se předpokládá demolice stávajících staveb, buď na levé straně, pokud by byla trať vedená v zářezu do svahu, nebo na straně pravé v případě vedení po estakádě, resp. v tunelu. Rozsah těchto zásahů bude určen až v podrobnější dokumentaci. Uvedená zastávka rovněž podpoří případné změny v areálu kovošrotu a v navazujících plochách.

Podél ulice U Močálu koridor zasahuje do ploch smíšených ostatních s nepříliš kvalitní rozptýlenou zástavbou, míru zasažení určí až podrobná dokumentace.

Výraznější změny v urbanistické koncepci by mohlo přinést vedení tratě v ulici Na Žižkově, která je natolik úzká, že v ní nelze vést souběžně dvoukolejnou tramvajovou trať a automobilovou dopravu. Otázkou je i ochrana proti hluku a vibracím z tramvajové dopravy. Proto byl v této části koridor vymezen ve větším rozsahu, byla do něj zařazena i zástavba rodinnými domy na levé straně ulice. Zda bude demolice domů nutná, ukáže až podrobnější dokumentace, která vyřeší jak souběh jednotlivých druhů dopravy, tak i protihlukovou ochranu. Stávající zástavba by mohla být nahrazena novými stavbami s bariérovým řešením, které by rovněž ochránily před vlivem dopravy domy podél souběžné ulice Boleslavovy.

V prostoru ulice Dobiášovy až po křižovatku s ulicí Krejčího nepřináší vymezený koridor žádné výrazné změny. Pro urbanistickou koncepci je důležité rozhodnutí, zda bude trať vedena po levé straně (ve směru od centra), tedy plochami zeleně, které jsou však v platném územním plánu vymezeny jako plochy smíšené ostatní, nebo zda bude trať vedená po straně pravé v blízkosti bytových domů. Vedení po levé straně by bylo logicky ukončené smyčkou – tato konečná zastávka by vhodně obsloužila oblast Zeleného údolí, případně i rozvojovou plochu u silnice I/14. Vedení po straně pravé by mohlo být ukončené smyčkou u křižovatky ulic Dobiášovy a Vratislavické, trať by mohla pokračovat dál do Vesce. Výsledné řešení bude obsaženo v navazující podrobné dokumentaci a bude závislé na rozhodnutí, zda bude i nadále podporováno pokračování tratě do Vesce, jak je rovněž navrženo v rozpracovaném územním plánu.

Sídlení zeleň

Vymezený koridor zasahuje do systému sídelní zeleně na těchto místech:

- Park Na Rybníčku – koridor je veden ulicí U Nisy po okraji parku – k negativnímu zásahu nedochází.
- Park u Nisy za krajským úřadem – plochy je koridorem i tramvajovou tratí ve všech variantách poměrně výrazně zasažen – kompenzačním opatřením by mohlo být rozšíření ploch zeleně v místě parkoviště před krajským úřadem a realizace zeleně rekreační podél Lužické Nisy namísto současných ploch skladování (záměr v platném územním plánu).
- Lesopark u ulice Melantrichovy – jedná se o významnou plochu zeleně, která bude zasažena zářezem u všech variant vedení tramvajové tratě, míra zasažení bude záviset na výsledném návrhu, který bude obsažen v navazující podrobné dokumentaci – cílem je, aby trať byla vedena co nejblíže k ulici Melantrichově při zachování potřebných dopravně technických parametrů.
- Plochy zeleně podél ulice Dobiášovy, které jsou v platném územním plánu vymezeny jako plochy smíšené ostatní, resp. jako plochy pro hromadné garáže a parkoviště v objektech – zda budou plochy tramvajovou tratí zasaženy, bude záviset na tom, po které straně ulice Dobiášovy bude trať vedená. I v případě vedení po pravé straně budou plochy zeleně pravděpodobně zastavěny.

Z hlediska územního systému ekologické stability zasahuje vymezený koridor pouze do lokálního biokoridoru BK 9, který je v platném územním plánu vymezen v rozsahu vodního toku Lužická Nisa. Biokoridor nebude žádnou předpokládanou variantou vedení tramvajové tratě narušen.

9.2.4. Střety s limity rozvoje území

Záplavové území

Koridor tramvajové tratě zasahuje do záplavového území Lužické Nisy, a to jak do aktivní, tak i do pasivní zóny. Jaký bude však skutečný konflikt se záplavovým územím, bude záviset na tom, jak bude trať nakonec vedena. V případě vedení po estakádě nebude trať do záplavového území zasahovat vůbec, neboť místo v ulici U Nisy, kde se trať napojí na stávající tratě, se nachází mimo záplavové území. V případě podúrovňové varianty bude nutné řešit ochranu této části tratě před zaplavením, to se týká i případného úrovňového vedení podél ulice Dr. Milady Horákové.

Umístění tramvajové tratě do záplavového území není obecně zakázáno, ale nedoporučuje se z hlediska ochrany majetku, zajištění provozuschopnosti tratě, problematiky pojištění apod. Navíc lze vedení tratě v záplavovém území chápat jako „zdroj ohrožení dráhy“ dle § 10, odst. 2 zákona č. 266/1994 Sb., zákon o drahách.

Podél Lužické Nisy jsou navržena protipovodňová opatření – projektová dokumentace „Protipovodňová ochrana dolního centra města Liberce“, Hydroprojekt CZ a.s., 2002, která výrazně sníží nebezpečí zaplavení území. Jedná se především o hráze podél ulice U Nisy na levém břehu a hráz kolem krajského úřadu na straně pravé. Koridor tramvajové tratě je v obou těchto úsecích vymezen tak, že do něj spadá jak tok Lužické Nisy, tak i obě hráze. Koordinace tratě bude provedena v následné podrobné dokumentaci. Obecně lze konstatovat, že v případě estakády bude koordinace jednodušší, neboť drážní těleso se bude nacházet nad navrženými protipovodňovými opatřeními. V případě podpovrchové varianty bude nutné zkoordinovat ochranu tunelového úseku s již navrženou ochranou okolního území.

Významný krajinný prvek

Jedná se o park Na Rybníčku, Koridor tramvajové tratě je veden ulicí U Nisy po okraji parku – k negativnímu zásahu do významného krajinného prvku tudíž nedochází.

9.2.5. Změny v koncepci veřejné infrastruktury

Nově vymezený koridor tramvajové trati přináší změny v koncepci dopravní infrastruktury, což se týká především automobilové dopravy v ulici Na Žižkově, a změny v systému autobusové hromadné dopravy. Navržená tramvajová trať dále vytváří potenciální limit pro řešení technické infrastruktury, především pro výstavbu přeložky horkovodu a nových protipovodňových opatření. Koridor rovněž zasahuje do některých zastavitelných ploch občanského vybavení (ulice U Močálu a Zelené údolí). Míra možných konfliktů bude však zjištěna až ve fázi zpracování podrobné navazující dokumentace, což se týká i rozsahu změn ve vymezení veřejných prostranství.

Městská hromadná doprava

Dopravní obsluhu sídliště Rochlice a Zeleného údolí v současné době zajišťuje autobusová doprava (linky č. 12, 23 a 33), která je vedená v ulici Dobiášově (s pokračování v ulicích Na Žižkově, U Močálu, Melantrichova a Dr. Milady Horákové) do terminálu Fügnerova v centru města, resp. linkou č. 35 v ulici Krejčího se stejným cílem.

Navržená tramvajová trať do sídliště Rochlice vytváří nové směrové i kapacitní poměry v městské hromadné dopravě. Především dojde k zániku autobusové dopravy v ulicích Dobiášově (od křižovatky s ulicí Krejčího), Na Žižkově, U Močálu a Melantrichova – zde bude autobusová doprava (především linka č. 12) nahrazena novou tramvajovou tratí. Autobusová doprava může být nadále provozována v ulici Dobiášově (od Zeleného údolí po křižovatku s ulicí Krejčího) i v ulici Dr. Milady Horákové.

V případě pokračování tratě do sídliště Vesec, resp. Doubí by mohlo dojít ke zrušení dalších autobusových linek (č. 13, 24, a 26), což by výrazně přispělo ke zklidnění především ulice Dr. Milady Horákové.

Snížení počtu autobusových linek do uzlu Fügnerova prospěje k jeho propustnosti a zvýšení kultury cestování v MHD. Zároveň je však nutné upozornit na potřebu vytvoření protipólu nové linky do Rochlice (případně i dál do Vesce a Doubí), aby byla kapacita tramvajové tratě rentabilní v obratovém režimu.

Automobilová doprava

Nově vymezený koridor umožňuje výstavbu plně segregované tramvajové tratě s omezeným počtem úrovňových křížení. Mimoúrovňové křížení se týká především ulice Košické, v případě estakádových variant lze zajistit mimoúrovňové křížení i s ulicí Dr. Milady Horákové. Další křížení budou úrovňová, v navazující dokumentaci je nutné vyřešit především průchod křižovatkou ulic Dobiášovy a Krejčího v případě vedení tratě po levé straně Dobiášovy ulice ve směru od centra.

Významnou otázkou je zachování automobilové dopravy v ulici Na Žižkově. Současná šířka této ulice, cca 11 m, neumožňuje vest v souběhu tramvajovou trať i automobilovou dopravu a zároveň řešit i případná protihluková opatření. Proto byl v tomto úseku koridor vymezen v takové šířce, aby bylo možné zajistit průchodnost územím pro oba druhy dopravy. Pokud by bylo následně přijato jiné řešení a automobilová doprava by byla z ulice Na Žižkově vymístěna, bylo by to možné pouze po zpracování analýzy dopadů tohoto vymístění jak na okolní zástavbu, tak i na celkový dopravní systém v této části města.

Cyklistická doprava

Řešeným územím prochází páteřní cyklotrasa č. 20 Odra Nisa. Trasa je v současné době vedena podél Lužické Nisy přes park Na Rybníčku a dále ulicí U Nisy až k mostu přes řeku a dál parkem ke křižovatce ulic Košické a Dr. Milady Horákové. V tomto úseku dochází k nejvýraznějšímu střetu této trasy s navrženou tramvajovou tratí. Koridor je však v tomto úseku vymezen v dostatečné šířce, aby mohla být cyklistická doprava vedena v souběhu s tramvajovou tratí. Koordinace obou druhů dopravy bude dořešena až v navazující podrobné dokumentaci, ve které již bude známo, zda bude tramvajová trať vedena po estakádě, či naopak podpovrchově. Důležitá bude i koordinace s protipovodňovými opatřeními. Cyklotrasa musí být dořešena i v prostoru křižovatky ulic Košické a Dr. Milady Horákové v návaznosti na nové vedení cyklotrasy po pravém břehu Nisy, které vhodným způsobem odklání cyklistickou dopravu z ulice Dr. Milady Horákové.

Z hlediska lokální cyklistické dopravy je však vhodné, aby v ulici Dr. Milady Horákové zůstala zachována, neboť nová tramvajová trasa v úseku od ulice Melantrichovy až do Zeleného údolí vytváří prostor pro realizaci nových úseků cyklostezek v souběhu s touto tratí. V případě vypuštění automobilové dopravy z ulice Na Žižkově by bylo možné v této ulici rozšířit právě dopravu cyklistickou.

Negativní vlivy tramvajové dopravy

Vedení tramvajové tratě zastavěným území přináší zatížení hlukem a vibracemi. Vymezený koridor umožňuje trasování tratě s co největšími poloměry směrových oblouků, aby nedocházelo k akustickým projevům při průjezdu tramvajových souprav těmito oblouky.

Umístění tratě na samostatné drážní těleso vytváří podmínky pro snížení intenzity emisí hluku a vibrací. V návrhu tramvajové tratě je možné uplatnit moderní konstrukční prvky (antivibrační rohože, bokovnice, pružné upevnění kolejnic apod.), lze zřídit i tzv. zelenou kolej, která umožňuje nižší zatížení hlukem a vibracemi, než umístění kolejí v komunikaci se zádlažbou. V případě vedení na estakádě bude zatížení hlukem sníženo použitím antivibračních prvků upevnění kolejové jízdní dráhy včetně vystrojení bokovnicemi.

Potenciální nebezpečí z hlediska hluku vytváří vedení trasy ulicí Na Žižkově. V případě demolice nejvíce ohrožených domů se otevřou dosud klidové zóny zahrad u domů v ulici Boleslavově. Negativní vliv hluku bude nutné řešit protihlukovými stěnami nebo novou bariérovou zástavbou na zbytcích pozemků po demolovaných domech.

V případě vedené tratě po levé straně ulice Dobiášovy by hluk mohl negativně působit na budovu ŽS Dobiášova, což by pravděpodobně vyžadovalo instalaci dalších protihlukových opatření. V případě vedení po pravé straně, především v případě demolice garáží, by se zhoršily podmínky ochrany proti hluku přiléhající obytné zástavy.

Skutečný rozsah zatížení okolí tramvajové tratě hlukem a vibracemi bude známo až po zpracování návrhu jejího definitivního vedení. Zpracování hlukové studie bude součástí navazující projektové dokumentace, včetně návrhu nutných protihlukových opatření. Koridor tramvajové tratě je vymezen v dostatečném rozsahu, aby bylo možné navržené ochranné prvky v území realizovat.

Přeložky sítí technické infrastruktury

Nově vymezený koridor tramvajové tratě zasahuje do páteřních i místních sítí technické infrastruktury. Jedná se především o horkovod, který je dnes veden korytem Lužické Nisy a dále v souběhu s ulicí Melantrichovou. I když v současnosti probíhají projekční práce na přeložkách horkovodu v ulicích U Nisy a Dr. Milady Horákové, je nutné novou trasu horkovodu zkoordinovat s konečným vedením tramvajové trasy, které bude známo až v navazující projektové dokumentaci. Obecně je vhodné vést obě trasy souběžně, avšak odděleně. Uložení horkovodu pod povrch komunikace s tramvajovou tratí je z hlediska případné poruchy vedení problematické, otřesy od tramvajové dopravy navíc mohou vyvolávat negativní účinky na toto vedení. Pro vedení horkovodu by bylo možné využít i estakádu, pokud by tato varianta byla přijata.

Koridor tramvajové trati se v lokalitě u teplárny kříží s vedením VVN 110 kV. V případě povrchového vedení tramvaje by nedošlo k žádným střetům, v případě vedení na estakádě by bylo nutné prověřit prostorové parametry tohoto křížení, případně navrhnout potřebná opatření.

V případě vedení tramvajové tratě po levé straně ulice Dobiášovy se trať v krátkém úseku dostává do střetu s VTL plynovodem. Případná koordinace těchto vedení bude řešena v navazující projektové dokumentaci stejně jako přeložky všech ostatních sítí, vyvolané stavbou tramvajově tratě.

9.3. Vymezení veřejně prospěšných staveb

Stavbu tramvajové tratě lze v souladu s § 170, odst. 1, písm. a) stavebního zákona považovat za veřejně prospěšnou stavbu dopravní infrastruktury, pro kterou je možné práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit. Koridor tramvajové tratě byl vymezen v rozsahu ploch potřebných k zajištění její výstavby a řádného užívání.

Koridor byl vymezen na základě vyhodnocení variant vedení tramvajové tratě, které bylo provedeno ve studii proveditelnosti „Tramvajová trať „Liberec Dolní Centrum („Rybníček“) – Rochlice“, zpracovatelé Institut regionálních informací, s.r.o., a KOLEJCONSULT & servis, spol. s r.o., 2016 – více v kap. 9.2.2. Varianty byly komplexně vyhodnoceny jak z hlediska možných přínosů k zlepšení dopravní dostupnosti sídliště Rochlice a dalších částí města Liberce, tak i z hlediska dopadů na stávající zástavbu, na vlastníky pozemků a staveb a na životní prostředí a zdraví lidu.

Výsledný koridor je možné považovat za řešení, které je z hlediska skloubení veřejných a soukromých zájmů za nejvýhodnější. Koridor se z většiny své plochy rozkládá na pozemcích ve veřejném vlastnictví, zásah do pozemků v soukromém vlastnictví je podstatně menší a byl vyvolán buď technickými požadavky na vedení trasy, nebo nároky na ochranu životního prostředí a zdraví lidu.

Vzhledem k tomu, že pozemky a stavby ve veřejném vlastnictví není možné vyvlastnit, byly do výkresu veřejně prospěšných staveb zařazeny pouze pozemky (a stavby) v soukromém vlastnictví, které by případně mohly být vyvlastněny, pokud by se na základě podrobné projektové dokumentace jednalo o plochy potřebné nezbytně pro výstavbu a řádné užívání

tramvajové trati. Z hlediska přehlednosti byly pozemky rozděleny do 11 lokalit, přehled zasažených pozemků je v příloze č. 2.

Lokalita 1

Zábor pozemků je vyvolán potřebou dodržet technické parametry tratě (směrový oblouk a stoupání) při estakádové variantě při přechodu přes Lužickou Nisu.

Lokalita 2

Zábor pozemků včetně případné demolice staveb je vyvolán vedením tratě po pravé straně ulice Dr. Milady Horákové, a to v případě podpovrchové, resp. povrchové varianty i varianty estakádové. V případě vedení tratě po levé straně k záboru nedojde

Lokalita 3

Zábor pozemků včetně případné demolice staveb je vyvolán vedením tratě po levé straně ulice Dr. Milady Horákové v případě vedení tratě na estakádě v zářezu do přilehlého svahu. V případě vedení tratě po pravé straně k záboru nedojde.

Lokalita 4

Zábor pozemků je vyvolán potřebou dodržet technické parametry tratě (směrový oblouk a stoupání) při estakádové variantě při přechodu přes ulici Milady Horákové.

Lokalita 5

Zábor pozemků včetně případné demolice stavby je vyvolán potřebou dodržet technické parametry tratě (směrový oblouk) při odbočení z ulice Melantrichovy do ulice U Močálu (při snaze o minimalizaci zásahu do přilehlého parku).

Lokalita 6

Zábor pozemků včetně případné demolice stavby je vyvolán potřebou rozšíření průjezdného profilu ulice U Močálu, aby bylo možné ponechat v souběhu s tramvajovou tratí i automobilovou dopravu.

Lokalita 7

Zábor pozemků včetně případné demolice staveb je vyvolán potřebou rozšíření průjezdného profilu ulice Na Žižkově, aby bylo možné ponechat v souběhu s tramvajovou tratí i automobilovou dopravu a zároveň aby bylo možné realizovat protihluková opatření. Zmenšení záboru by bylo možné v případě vymístění automobilové dopravy z této ulice, nicméně pouze za dodržení hygienických podmínek.

Lokalita 8

Zábor pozemků včetně případné demolice staveb (garáží) je vyvolán vedením tratě po pravé straně ulice Dobiášovy. V případě vedení tratě po levé straně k záboru nedojde.

Lokalita 9

Zábor pozemků je vyvolán vedením tratě po levé straně ulice Dobiášovy. V případě vedení tratě po pravé straně k záboru nedojde.

Lokalita 10

Zábor pozemků je vyvolán vedením tratě po levé straně ulice Dobiášovy a výstavbou smyčky v Zeleném údolí. V případě vedení tratě po pravé straně k záboru nedojde.

Lokalita 11

Zábor pozemků je vyvolán vedením tratě po levé straně ulice Dobiášovy a výstavbou tramvajové smyčky u křižovatky ulic Vratislavické a Dobiášovy. V případě vedení tratě po levé straně ulice Dobiášovy s výstavbou smyčky v Zeleném údolí k záboru nedojde.

10. Vyhodnocení koordinace využívání území z hlediska širších územních vztahů

Řešení změny územního plánu nevyvolává žádné nároky na koordinaci využívání území z hlediska širších vztahů.

11. Vyhodnocení splnění požadavků zadání

Změna územního plánu byla zpracována na základě zadání, které bylo schváleno zastupitelstvem města dne 29. 6. 2017.

A. Požadavky na základní koncepci rozvoje území

Základní koncepce rozvoje území je v souladu s politikou územního rozvoje, naplnění vybraných priorit udržitelného rozvoje území je uvedeno v kap. 2.1.

Základní koncepce rozvoje území je v souladu se Zásadami územního rozvoje Libereckého kraje, splnění požadavků plynoucích z umístění Liberce v rozvojové oblasti ROB1 je uvedeno v kap. 2.2.

Návrh změny územního plánu splnil požadavek „změna územního plánu vytvoří kvalitní napojení nejhustěji osídlené části města a zároveň zrychlí a zkapacitnění spojení s centrem města, terminálu MHD a zlepší dostupnost meziměstských linek“ vymezením koridoru tramvajové trati pro propojení Dolní Centrum („Rybníček“) – Rochlice. Zdůvodnění vymezení koridoru je podrobně popsáno v kap. 9. Komplexní zdůvodnění navrženého řešení.

1. Požadavky na urbanistickou koncepci

Jedná se o tyto požadavky

- 87. změna prověří možnost změny funkčního využití ploch přiléhajících k budoucí tramvajové trati, tak aby došlo k citlivému zasazení tramvajové trati do urbanisticky složité struktury města **– změny funkčního využití ploch přiléhajících k budoucí tramvajové trati nebyly navrženy, protože přilehlé plochy nejsou koridorem ovlivněny natolik, aby se musel měnit jejich způsob využití. Koridor zasahuje do některých zastavitelných ploch občanského vybavení (ulice U Močálu a Zelené údolí). Míra možných konfliktů bude však zjištěna až ve fázi zpracování podrobné navazující dokumentace.**
- Dle požadavku dotčeného orgánu „je třeba respektovat ust. § 14 lesního zákona a zábory PUPFL (pozemků určených k plnění lesa) navrhovat pouze v nevyhnutelných případech V daném případě se bude pravděpodobně jednat pouze o zábor na p.č. 3817/1 v k.ú. Liberec. V tomto případě je nutné vypracovat tabulkový a grafický přehled záboru s uvedením účelu, výměry a charakteru záboru **– grafický zákres záboru PUPFL obsažen ve výkresu č. 12 – Výkres předpokládaných záborů půdního fondu, tabulkový přehled záboru PUPFL je uveden v kap. 13.**
- U ploch s rozdílným způsobem využitím, s ohledem na negativní ovlivnění zdravotního stavu obyvatelstva a po zhodnocení zdravotních rizik, nelze souhlasit s umístěním stavby nebo zařízení pro tyto funkční plochy bez doložení dodržení hygienických limitů hluku v chráněných prostorech **– dodržení hygienických limitů bude v souladu s požadavky zákona č. 258/2000 Sb., v platném znění, doloženo v rámci územního řízení – viz kap. 5.1.**

2. Požadavky na koncepci veřejné infrastruktury

Požadavky na dopravní infrastrukturu

87. změnou budou vytvořeny podmínky pro vymezení plochy nebo koridoru pro umístění tramvajové trati do Rochlice **– ve změně územního plánu byl vymezen koridor tramvajové trati, který vytvořil podmínky pro umístění tramvajové trati do Rochlic.**

V rámci 87. změny se vyřeší střety s dalšími druhy dopravy a případně se upraví plochy pro dopravu, tak aby docházelo k minimálnímu ovlivnění hlavního cíle a to kapacitního a rychlého propojení tramvajové trati z centra města na sídliště Rochlice **– vymezený koridor umožňuje výstavbu plně segregované tramvajové tratě s omezeným počtem úrovňových křížení. Mimoúrovňové křížení se týká především ulice Košické, v případě estakádových variant lze zajistit mimoúrovňové křížení i s ulicí Dr. Milady Horákové. Další křížení budou úrovňová, v navazující dokumentaci je nutné vyřešit především průchod křižovatkou ulic Dobiášovy a Krejčího v případě vedení tratě po levé straně Dobiášovy ulice ve směru od centra.**

Dle požadavku dotčeného orgánu navrhovat koridor tak, aby nebyla ovlivněna propustnost křižovatky ul. Dr. Milady Horákové a Košické **– vymezený koridor umožňuje realizaci mimoúrovňového křížení ulic Dr. Milady Horákové a Košické vedením tramvajové trasy po estakádě nebo pod úrovní těchto ulic – výsledné řešení bude obsaženo v navazující podrobné dokumentaci.**

Požadavky na technickou infrastrukturu

V rámci 87. změny bude prověřeno trasování technické infrastruktury a budou řešeny střety s technickou infrastrukturou. Budou prověřeny kapacity systému technické infrastruktury, případně bude navrženo jejich posílení **– vymezený koridor tramvajové tratě zasahuje do páteřních i místních sítí technické infrastruktury. Jedná se především o horkovod, vedení VVN 110 kV a VTL plynovod. Novou trasu horkovodu je nutné zkoordinovat s konečným vedením tramvajové trasy, které bude známo až v navazující projektové dokumentaci, ve které bude rovněž zajištěna koordinace s ostatními vedeními technické infrastruktury, více v kap. 9.2.5. Posílení sítí technické infrastruktury, např. výstavbu nové měnírny, je možné realizovat v rámci nově vymezené koridoru.**

Požadavky na občanské vybavení

V rámci změny se prověří možnost vymezení občanského vybavení napojené na tramvajovou trať a jeho vhodné umístění do struktury města **– koridor zasahuje do některých zastavitelných ploch občanského vybavení (ulice U Močálu a Zelené údolí), míra možných konfliktů bude zjištěna až ve fázi zpracování podrobné navazující dokumentace. Občanské vybavení napojené na tramvajovou trať je možné realizovat v rámci vymezeného koridoru jako jeho přípustné využití.**

Požadavky na veřejná prostranství

Veřejná prostranství budou nedílnou součástí řešených ploch a měly by být vytvořeny podmínky pro jejich umístění **– míra změn ve vymezení veřejných prostranství bude zjištěna až ve fázi zpracování podrobné navazující dokumentace. Nová veřejná prostranství je možné realizovat v rámci vymezeného koridoru jako jeho přípustné využití.**

3. Požadavky na koncepci uspořádání krajiny

S ohledem na polohu lokality v centrální části města nemá vliv na koncepci uspořádání krajiny a uspořádání nezastavěného území.

Dle požadavku dotčeného orgánu:

- respektovat ustanovení § 67 vodního zákona omezení v záplavovém území dle zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů a podmínky stanoveného záplavového území Lužické Nisy **– koridor tramvajové tratě zasahuje do záplavového území Lužické Nisy, a to jak do aktivní, tak i do pasivní zóny. V případě vedení po estakádě nebude trať do záplavového území zasahovat vůbec, neboť místo v ulici U Nisy, kde se trať napojí na stávající tratě, se nachází mimo záplavové území. V případě podúrovňové varianty by došlo k výraznému konfliktu, neboť by bylo nutné řešit ochranu této části tratě před zaplavením, to se týká i případného úrovňového vedení podél ulice Dr. Milady Horákové, více v kap. 9.2.4.**

- respektovat Plán pro zvládání povodňových rizik v povodí Odry vydaný opatřením obecné povahy č.j. 90988/ENV/15 ze dne 22. prosince 2015 **– změna územního plánu je v souladu s přílohou č. 1 Plánu pro zvládání povodňových rizik v povodí Odry, především s cílem 1 – zabránění vzniku nového rizika a snížení rozsahu ploch v nepřijatelném riziku. Vymezený koridor umožňuje tramvajovou trať umístit tak, aby nebyla v konfliktu se záplavovým územím (vedení na estakádě) a zároveň umožňuje realizaci protipovodňových opatření podél toku Lužické Nisy, více v kap. 9.2.4.**

- respektovat, aby v řešeném území při odvádění srážkových vod nedocházelo ke zhoršení odtokových poměrů **– návrh způsobu odvádění dešťových vod bude řešen v navazující podrobné dokumentaci, obecně by mělo být podpořeno využití tzv. zelené koleje – zatravněním kolejového svršku se zlepší podmínky území z hlediska vsaku.**

- v rámci změny č. 87 bude respektována památková ochrana, umístění koridoru a způsob využití lokality nebude negativně ovlivňovat prostředí kulturní památky **– ve vymezeném koridoru ani v jeho blízkosti se nenacházejí žádné kulturní památky, které by byly způsobem využití lokality negativně ovlivněny.**

B. Požadavky na vymezení ploch a koridorů územních rezerv

Nejsou stanoveny **– v procesu zpracování změny územního plánu nenastala nutnost vymezit plochy nebo koridory územních rezerv.**

C. Požadavky na prověření vymezení veřejně prospěšných staveb, veřejně prospěšných opatření a asanací, pro které bude možné uplatnit vyvlastnění nebo předkupní právo

Vzhledem k charakteru změny územního plánu je nutné vymezit dostatečný rozsah veřejně prospěšných staveb potřebných pro realizaci záměru **– stavbu tramvajové tratě lze v souladu s § 170, odst. 1, písm. a) stavebního zákona považovat za veřejně prospěšnou stavbu dopravní infrastruktury, pro kterou je možné práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit. Koridor tramvajové tratě byl vymezen v rozsahu ploch potřebných k zajištění její výstavby a řádného užívání – více v kap. 9.3.**

D. Požadavky na prověření vymezení ploch a koridorů, ve kterých bude rozhodování o změnách v území podmíněno vydáním regulačního plánu, zpracováním územní studie nebo uzavřením dohody o parcelaci

Nejsou stanoveny **– v procesu zpracování změny územního plánu nenastala nutnost vymezit plochy nebo koridory, ve kterých by rozhodování o změnách v území bylo podmíněno vydáním regulačního plánu, zpracováním územní studie nebo uzavřením dohody o parcelaci.**

E. Případný požadavek na zpracování variant řešení

Není požadováno zpracování variantního řešení **– varianty vedení tramvajové trati byly prověřeny v rámci studie proveditelnosti „Tramvajová trať „Liberec Dolní Centrum („Rybníček“) – Rochlice“, zpracovatelé Institut regionálních informací, s.r.o., a KOLEJCONSULT & servis, spol. s r.o., 2016 – více v kap. 9.2.2.**

F. Požadavky na uspořádání obsahu návrhu územního plánu a na uspořádání obsahu jeho odůvodnění

Zpracování návrhu dokumentace 87. změny včetně odůvodnění, bylo provedeno v rozsahu měněných skutečností a se všemi náležitostmi stanovenými zákonem č. 183/2006 Sb. v platném znění a jeho prováděcími právními předpisy, vyhláškou č. 500/2006 Sb., a vyhláškou č. 501/2006 Sb. Návrh 87. změny byl proveden v obsahovém členění ve smyslu přílohy č. 7 vyhlášky č. 500/2006 Sb.

Návrh 87. změny bude obsahovat textovou a grafickou část, bude proveden v obsahovém členění ve smyslu přílohy č. 7 vyhlášky č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti v platném znění a bude vycházet ze schváleného zadání pro zpracování návrhu 87. změny.

Dokumentace změny územního plánu byla zpracována s přihlédnutím ke struktuře platného územního plánu v tomto rozsahu:

Návrh:

- **A – Textová část**
- **B – Grafická část**
  - **1 – Hlavní výkres (1: 5000)**
  - **10 – Výkres veřejně prospěšných staveb, opatření a asanací (1: 5000)**

Odůvodnění:

- **C – Textová část**
- **D – Grafická část**
  - **1a – Koordinační výkres (1: 5000)**
  - **12 – Výkres předpokládaných záborů půdního fondu**

Regulace v území budou odpovídat měřítku územního plánu **– regulace v území se týkají vymezeného koridoru tramvajové tratě, regulační podmínky jsou stanoveny v souladu s měřítkem a podrobností platného územního plánu v textové části návrhu v kap. 3. Základní regulační podmínky.**

G. Požadavky na vyhodnocení předpokládaných vlivů územního plánu na udržitelný rozvoj území

Návrhem zadání 87. změny není dotčeno území Natura 2000. Dotčený orgán požaduje zpracování vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území, protože se jedná o záměr, který dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivu na životní prostředí) v platném znění spadá dle přílohy č. 1 do kategorie II (záměry vyžadující posouzení), bod 9.3 Tramvajové, pozemní nebo speciální dráhy včetně lanovek. Součástí bude vyhodnocení hlukové zátěže. Dále bude posouzena navržená trasa s ohledem na stávající plochy zeleně (parky, zeleň v okolí krajského úřadu), vzhledem k tomu, že se jedná o centrum města, které je dopravně vytížené, je zde nutné v maximální míře chránit zeleň **– vyhodnocení vlivů změny územního plánu na udržitelný rozvoj území bylo zpracováno Institutem regionálních informací, s.r.o., autorka Mgr. Barbora Necidová, vyhodnocení vlivů na životní**

prostředí bylo zpracováno Ing. arch. Stanislavem Kovářem, CSc., držitelem oprávnění pro posuzování vlivů na životní prostředí – výsledky vyhodnocení jsou obsaženy v kap. 6.

12. Výčet záležitostí nadmístního významu, které nejsou řešeny v zásadách územního rozvoje (§ 43 odst. 1 stavebního zákona), s odůvodněním potřeby jejich vymezení

Ve změně územního plánu nebyly řešeny žádné záležitosti nadmístního významu, které nejsou řešeny v zásadách územního rozvoje.

13. Vyhodnocení předpokládaných důsledků navrhovaného řešení na zemědělský půdní fond a pozemky určené k plnění funkcí lesa

Změna územního plánu byla zpracována v souladu s ust. § 5 odst. 1 a 2 zák. č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu (ZPF), v platném znění. Vyhodnocení požadavků na zábor ZPF bylo provedeno v souladu s platnými provádějícími předpisy o ochraně ZPF, především podle vyhlášky č. 13/1994 Sb. Zvýšená ochrana je zajištěna u pozemků, které jsou dle kvality půdy zařazeny do I. a II. třídy ochrany dle metodického pokynu č. j. OOLP/1067/96.

Vyhodnocení záborů pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL) bylo zpracováno v souladu s § 14, odst. 1, zákona č. 289/1995 Sb. o lesích a o změně některých zákonů (lesní zákon).

Vymezený koridor tramvajové tratě zasahuje do těchto pozemků ZPF a PUPFL:

plocha celkem (ha)	zábor ZPF celkem (ha)	z toho (ha)			zábor PUPFL (ha)
		orná půda	trvalý travní porost	zahrady	
12,20	1,28	0,05	0,73	0,49	1,52

Odhad předpokládaného záboru půdního fondu (přesné hodnoty budou stanoveny až v podrobné navazující dokumentaci):

zábor půdního fondu		délka tratě (m)	šířka tratě (m)	odhadovaný zábor (ha)
třídy ochrany ZPF	I.	497	8	0,46
	II.	16	8	0,01
	III.	0	0	0
	IV.	0	0	0
	V.	98	8	0,05
PUPFL (zábor tratě)		370	8	0,30
PUPFL (zábor tratě vč. ochr. pásma)		370	65	1,39

Koridor byl vymezen na základě studie proveditelnosti „Tramvajová trať Liberec Dolní centrum („Rybníček“) – Rochlice“. V rámci studie byly prověřeny různé varianty vedení tramvajové tratě, nový koridor byl vymezen na základě vyhodnocené jednotlivých variant a lze konstatovat, že jiné vhodné řešení v daném území neexistuje.

Koridor tramvajové trati se nachází v zastavěném území. Dopad na zemědělský půdní fond je minimální, jedná se o především o případný zábor zahrad u domů v ulici Na Žižkově. Plochy s trvalým travním porostem budou zabrány pro trať a smyčku v Zeleném údolí, přičemž plochy severně od ulice Dobiášovy jsou v platném územním plánu vymezeny jako plochy dopravní a jako plochy smíšené ostatní (občanské vybavení). Pozemky jsou zatravněné, nepoužívají se pro zemědělskou produkci.

Dopad řešení na lesní pozemky (PUPFL) je výraznější, jedná se o lesopark u ulice Melantrichovy, kterým bude veden zářez pro tramvajovou trať prakticky ve všech variantách.

Míra zásahu do lesních pozemků bude záviset od konkrétního vedení tramvajové tratě, které bude navrženo v navazující podrobné dokumentaci.

Vyhodnocení předpokládaných důsledků navrhovaného řešení:

V prostoru určeném pro tramvajovou trať dojde k vykácení vzrostlých stromů a vzniku bezlesí v šíři ochranného pásma tramvajové dráhy, tj. 30 m od osy krajní koleje. Zábor výstavbou tratě bude výrazně menší, protože šířka samotné tratě je cca. 8 m. Ostatní pozemky budou převedeny na travní porost, což znamená, že se stále bude jednat o přírodě blízké plochy.

Návrh alternativního řešení:

Alternativní řešení není možné, neboť koridor byl vymezen na základě studie proveditelnosti, ve které byly vyhodnoceny různé varianty vedení tramvajové tratě. Konkrétní vedení tratě bude řešeno až v navazující podrobné dokumentaci

Způsob následné rekultivace a uspořádání území po dokončení stavby:

Aby byl minimalizován negativní dopad na stabilitu okolního lesa, je nutné především:

- provést zapláštění nově vzniklých porostních okrajů s maximálním využitím zpevňujících dřevin přirozené druhové skladby,
- minimalizovat provádění terénních úprav a výkopů inženýrských sítí, které by mohly narušit vodní režim,
- nově vzniklé plochy s travními porosty oset pokud možno semenem z místních druhů.

Výstavbou tramvajové tratě dojde ke zlepšení napojení nejhustěji osídlené části města a zároveň ke zrychlení a zkapacitnění spojení s centrem města, terminálu MHD a ke zlepšení dostupnosti meziměstských linek. Jedná se tedy o veřejný zájem, který výrazně převyšuje ochranu zemědělského půdního fondu i ochrany PUPFL. Koridor pro tramvajovou trať je navíc vymezen v takovém rozsahu, aby pojal různé varianty vedení. Konečný zábor půdního fondu bude stanoven až v navazující podrobné dokumentaci.

14. Rozhodnutí o námitkách včetně samostatného odůvodnění

Bude doplněno pořizovatelem.

15. Vyhodnocení připomínek

Bude doplněno pořizovatelem.