

KRAJSKÝ ÚŘAD JIHOMORAVSKÉHO KRAJE

Odbor životního prostředí
Žerotínovo náměstí 3, 601 82 Brno

Č. j.:
JMK 160637/2020

Sp. Zn.:
S-JMK 136354/2020 OŽP/ZIv

Vyřizuje/linka
Mgr. Wernhartová/2682

Brno
23.11.2020

ROZHODNUTÍ

doručované veřejnou vyhláškou

Krajský úřad Jihomoravského kraje, odbor životního prostředí (dále jen „krajský úřad“) jako věcně a místně příslušný správní úřad dle § 29 zákona č. 129/2000 Sb., o krajích (krajské zřízení), ve znění pozdějších předpisů, dle § 20 písm. b) a § 22 písm. a) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů a § 10 a 11 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů vydává

ZÁVĚR ZJIŠŤOVACÍHO ŘÍZENÍ

dle § 7 odst. 6 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“),

že záměr

„Prodloužení tramvajové trati Bystrc – Kamechy“,

k. ú. Bystrc, Žebětín, okr. Brno-město,

nemůže mít významný vliv na životní prostředí a **nebude** posuzován podle zákona.

Identifikační údaje:

Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č. 1 zákona

Prodloužení tramvajové trati Bystrc – Kamechy

Záměr naplňuje dikci bodu uvedeného v příloze č. 1 zákona v kategorii II (zjišťovací řízení) pod číslem 46 – Tramvajové, trolejbusové, nadzemní a podzemní dráhy, visuté dráhy nebo podobné dráhy zvláštního typu sloužící výhradně nebo zvláště k přepravě lidí. Limit je 1 km.

Kapacita (rozsah) záměru:

Tramvajová dráha sloužící k přepravě lidí a o celkové délce cca 1,4 km.

Umístění záměru

kraj: Jihomoravský

okres: Brno-město

ORP: Brno

Město: statutární město Brno

k. ú.: 611778 Bystrc, 795674 Žebětín

parc. č.:

k. ú. Bystrc:

8260/1, 8260/2, 8326/3, 8267/3, 8326/2, 8267/2, 8267/1, 8269, 8270, 8272, 2518/2, 8294, 2518/11, 8289/6, 8289/7, 8275, 8289/5, 8268/2, 8268/1, 8295, 8296, 8297, 2515/1, 8286/1, 8304, 8276, 8277, 8305, 8286/2, 8274, 8312, 8291, 8287, 2513/2, 2512/1, 2510, 8280, 2517/3, 8290, 2511, 2517/5, 2517/4, 8288, 8279, 2509/1, 8281, 2507/2, 2506/3, 2517/6, 2509/2, 2517/7, 2507/1, 8282, 2517/8, 8283, 2503/2, 2506/2, 2504, 2501, 2502/4, 2506/1, 2502/3, 339/38, 2502/2, 2505, 2500/4, 2498/2, 2503/1, 2502/1, 2497/26, 2500/1, 2479/7, 2479/34, 2498/1, 2497/7, 2497/25, 2497/28, 2499, 2497/10, 2497/11, 2497/23, 2497/24, 2497/27, 2479/33, 2497/15, 7972/1, 7971/5, 7971/6, 7966/2, 7971/4, 7965/2, 2497/8, 7934/1, 7965/1, 7966/3, 7966/1, 2497/16, 7976/28, 7976/27, 2497/1, 7931/1, 339/49, 7976/22, 7976/25, 2497/9, 7976/23, 339/42, 2488/2, 2487/1, 7976/1, 2487/9, 2487/21, 2483/2, 2487/23, 2483/58, 2483/128, 2480/54, 2483/64, 339/35, 2483/127, 1938/3, 2483/42, 2483/34, 2483/124, 2483/129, 1938/724, 2483/113, 1938/722, 2483/130, 2483/52, 2483/95, 6165/70, 2483/56, 1939/29, 6165/69, 2483/57, 2483/46, 2483/8, 1939/30, 1938/424, 6165/68, 2483/85, 2483/9, 1939/31, 2341/5, 2483/49, 6165/67, 1938/425, 2341/2, 2483/55, 2342/2, 1939/32, 2342/3, 2342/1, 2341/6, 1938/426, 2483/18, 6165/66, 6164/6, 8250/12, 2342/4, 2334/3, 2334/6, 1939/33, 2334/5, 6165/65, 1938/427, 6164/5, 2483/19, 2340/1, 6164/13, 2334/7, 2340/3, 2483/16, 6165/64, 1938/428, 6164/4, 1939/34, 8250/10, 2338/4, 8250/11, 2483/22, 6165/63, 6164/1, 1938/429, 8247/47, 2340/4, 2483/25, 6164/2, 6165/62, 6164/3, 2338/3, 2483/17, 6165/61, 2483/20, 2093/138, 6165/28, 2483/21, 8250/8, 8250/9, 1938/217, 6165/18, 8247/44, 2339/3, 2483/1, 2093/153, 2339/16, 2483/23, 2339/4, 6165/60, 2339/17, 1938/227, 8247/48, 2339/5, 2339/15, 2339/20, 2339/6, 6165/59, 8247/49, 2339/10, 2093/109, 1938/226, 2483/77, 2339/13, 6165/58, 2339/9, 8250/7, 8247/50, 1938/225, 2093/212, 8247/43, 8250/6, 2483/4, 2093/213, 1938/218, 8247/56, 2339/2, 1938/224, 8250/13, 2483/5, 1938/222, 2093/214, 8250/14, 8247/39, 2093/114, 8250/3, 8247/38, 1938/386, 8247/51, 1938/387, 8247/36, 2093/115, 2093/118, 8251/8, 8247/53, 2093/113, 8250/2, 2093/116, 2093/99, 2093/100, 8250/1, 2093/89, 8247/33, 8251/1, 2093/122, 8247/32, 2093/104, 2093/123, 8247/31, 2093/85, 2093/126, 8247/30,

k. ú. Žebětín:

2087/9, 2084/2, 2087/6, 2953/21, 2084/3, 2084/4, 2085/2, 2087/5, 2084/1, 2087/1, 2086/2, 2083/4, 2087/11, 2086/4, 1847/25, 2083/1, 1847/22, 2083/6, 1847/21, 2083/19, 2087/22, 2083/7, 1847/18, 2082/11, 1847/17, 2082/12, 1847/27, 1847/5, 2083/8, 1847/12, 1847/4, 2083/10, 1847/11, 1847/3, 2083/11, 2083/12, 2083/14, 2083/13, 1854, 1855/4, 1855/6, 1855/2, 1855/1, 2082/10, 1859/2, 2082/9, 1859/1, 1860/1, 1862, 2082/8, 1864, 1861, 1863, 2082/7, 1882/1, 2082/1, 1881/1, 2082/20, 2082/25, 1886/1, 1886/2, 2082/5, 1885, 2082/21, 2080/3, 1888/1, 1888/8, 1889, 2082/2, 2080/2, 1888/4, 1891, 1892, 2082/3, 2079/1, 1893, 1894, 2064, 2063, 2062, 1896/2, 1897, 2060, 2029, 2030, 2028/1, 1903, 1904, 2026, 2025/1, 2021/1, 2020, 2019, 1907, 2016/1, 1923/1, 2010, 2006, 2007, 1920/38, 2003/1, 2001/24, 1934/1, 1998/2, 2083/5, 2086/5

Záměr se nachází v Jihomoravském kraji a je situován do západní části statutárního města Brna (městské části Brno-Bystrc a Brno-Žebětín). Navrhované prodloužení tramvajové tratě je vedeno

podél ulice Vejrostovy až do prostoru ulice Teyschlovy, dále tunelovým úsekem pod přilehlým kopcem do prostoru sídliště Kamechy, přibližně 250 m paralelně od ulice Vejrostovy s ukončením u křižovatky ulic Hostislavova – Kamechy. Plánovaná trať je vedena v nové stopě, která si vyžádá zábor pozemků vedených v katastru nemovitostí jako ostatní plocha. Realizace nepředpokládá zábor pozemků ZPF a PUPFL.

Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry:

Předmětem záměru je prodloužení tramvajové tratě z dnešní konečné stanice Ečerova v Brně – Bystrci na sídliště Kamechy tak, aby byla zajištěna přímá dostupnost tramvaje pro obyvatele této oblasti. Trasa tramvajové tratě je v platném Územním plánu města Brna vedena podél ulice Vejrostovy až do prostoru ulice Teyschlovy, dále tunelovým úsekem pod přilehlým kopcem do prostoru sídliště Kamechy, přibližně 250 m paralelně od ulice Vejrostovy s ukončením u křižovatky ulic Hostislavova – Kamechy. Pro tunelové řešení byla vybrána varianta raženého tunelu délky celkem 320 m, kde budou na obou portálech vytvořeny otevřené stavební jámy s vybudováním tunelové konstrukce a následným přesypáním v délkách cca 45 m a 33 m. Vlastní ražený tunel bude v délce 242 m. Stávající tramvajová trať, na kterou bezprostředně navazuje plánovaná stavba, představuje důležité dopravní spojení do vzdálenějších oblastí sídliště Bystrc a na sídliště Kamechy. Součástí stavby jsou tři tramvajové zastávky: Ruda, Říčanská a Kamechy.

Možné kumulace vlivů

Jiné záměry zamýšlené v dotčené lokalitě nebyly v době zpracování oznámení záměru známy. Kumulace s jinými záměry se tudíž nepředpokládá.

Stručný popis technického a technologického řešení záměru:

Předmětem oznamovaného záměru je úprava stávající tratě, která vychází ze stávajícího složeného směrového oblouku u tramvajové smyčky a současné konečné zastávky Ečerova. Za tímto obloukem ve směru staničení bude do 1. koleje vložena tramvajová výměna odbočující do smyčky. Tímto se obrátí směr jízdy ve smyčce. Pro připojení kolejí v obratišti zpět do 2. koleje jsou opět využity kolejové výměny R50 m. Ve smyčce Ečerova budou zřízena tři nástupiště – dvě nástupní v traťových kolejích, umístěna vstřícně, a jeden ostrůvek pouze pro výstup při skončení jízdy ve smyčce.

Délka nástupiště 51 m byla navržena s ohledem na největší předpokládanou soupravu. Základní osová vzdálenost kolejí na trati je 4 m (se sloupy trakčního vedení umístěnými mezi kolejemi), v oblouku na začátku úseku zvětšená na cca 4,3 m. Podélný profil trati je shodný se stávajícím stavem.

Nová tramvajová trať se za stávající smyčkou (ta zůstane zachována) napojuje pravým obloukem o poloměru 130 m s přechodnicemi zhruba v km 0,4. V oblouku dojde ke změně osové vzdálenosti na 3,2 m, dále bude trakční vedení umístěno po stranách trati. Od konce oblouku se prodlužovaná trať zařezává hluboko do země, aby bylo možné převést křižující komunikace mimoúrovňově. Svahy budou zabezpečeny zárubními zdmi s proměnnou výškou.

Podél trati bude po obou stranách zachován průchodný prostor šířky 1,1 m. Trať stoupá ve sklonu 60 ‰ přibližně 300 m. Zároveň koleje prochází táhlým levým obloukem o poloměru cca 222 m s krajními přechodnicemi. Osová vzdálenost kolejí se v oblouku zmenšuje z 3,2 m na 3,1 m. Následuje lom sklonu a zastávka s čely nástupiště k sobě a s délkou nástupiště 40 m. Poloha zastávky Ruda je v km 0,93 a leží ve sklonu 12 ‰. Od km 1,03 je navržena pevná jízdní dráha. Trať dále pokračuje ve sklonu 12 ‰ a od km cca 1,1 se nachází v tunelu. Pro vjezd vozidel integrovaného

záchranného systému (IZS) do tunelu bude po pravé straně před portálem tunelu zřízena zpevněná plocha a povrch pevné jízdní dráhy (PJD) opatřen zákrytovou konstrukcí z betonové dlažby. Zastávka Říčanská v km 1,42 bude umístěna z větší části v tunelu. Konstrukce PJD bude ukončena cca 15 m za portálem tunelu, který se nachází v km 1,45. Za zastávkou Říčanská v km 1,46 trať klesá strmějším sklonem 70 ‰. Směrově je vedena levým obloukem o poloměru cca 162 m s krajními přechodnicemi. Za obloukem je do 1. koleje vložena výměna s levým odbočením o poloměru R50 m. Zde se kolej rozvětňuje do 1. a 3. koleje a následuje výstupní konečná zastávka Kamechy se dvěma nástupištními ostrůvky. Jejich délka je 50 m.

Tramvajová trať je ukončena smyčkou. Za výstupním nástupištěm a přechodem přes koleje se z 1. koleje odpojuje 2. odstavná kolej. Obratiště je navrženo jako tříkolejné ve spádu 20 ‰. Užitečné délky kolejí ve smyčce jsou 1. kolej 95 m, 2. kolej 79 m a 3. kolej 84 m. Poloměr oblouku v použitých výměnách je 50 m. Nástupní zastávka je z důvodu stísněných poměrů navržena pouze jako jednokolejná a leží částečně v oblouku s poloměrem R60 m. Délka nástupiště je 40 m.

Návrhová rychlost tramvajové trati je 50 km/h. Ve směrových obloucích bude navrženo převýšení odpovídající nevyrovnanému příčnému zrychlení $0,65 \text{ m/s}^2$. Zakružovací oblouky lomů sklonů prodlužované tramvajové trati jsou navrženy s poloměrem R1500 m.

Celková délka navržené trasy je cca 1,4 km.

Podrobný popis je uveden v oznámení záměru.

OPATŘENÍ K OMEZOVÁNÍ EMISÍ ZNEČIŠŤUJÍCÍCH LÁTEK

Organizace výstavby

V souvislosti s maximální možnou ochranou životního prostředí při realizaci stavby budou dodrženy následující podmínky, které budou převzaty do technického řešení projektové dokumentace (Plán organizace výstavby, případně Havarijní, Povodňový plán apod.):

- Venkovní stavební práce spojené se zvýšenou hlučností (např. terénní úpravy apod.) nebudou realizovány ve dnech pracovního klidu, ve státem uznávaných svátcích a v nočních hodinách. Veškeré stavební práce spojené s návozem stavebního a technologického materiálu přes okolní obytnou zástavbu budou uskutečňovány v denní dobu.
- Dodavatel stavby bude zodpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových cest ke staveništi po celou dobu probíhajících stavebních prací.
- Na plochách staveniště nebudou skladovány látky závadné vodám ani pohonné hmoty s výjimkou množství pro jednodenní potřebu, ať již z důvodu použití látek pro výstavbu či jako PHM do ručního náradí (motorové pily apod.).
- Plochy zařízení staveniště budou situovány mimo záplavové území pro Q_{100} a skladebné části ÚSES.
- Na zařízeních staveniště budou minimalizovány zásoby sypkých stavebních materiálů a ostatních potenciálních zdrojů prašnosti; vlastní zemní práce budou prováděny po etapách vždy v rozsahu nezbytně nutném.
- Nákladní automobily převážející zeminu a stavební materiál budou řádně zaplachtovány.
- Používané komunikace a zařízení staveniště budou pravidelně skrápěny a stavební mechanismy a nákladní automobily vyjíždějící ze stavby budou důsledně čištěny.

- Případné mezideponie výkopových zemin budou udržovány v bezplevelném stavu. Ty, které nebudou bezprostředně využity do 6 týdnů od vlastní skrývky, budou osety travinami.
- Při terénních pracích bude používán materiál vlhčen z důvodu snížení prašnosti z výstavby.
- V průběhu krátkodobé odstávky mechanismů budou tyto podloženy záchytnými vanami pro zachycení případných úkapů ropných látek.
- Látky závadné vodám budou skladovány v k tomuto účelu vyhrazených prostorách, zabezpečených proti úniku znečištění do půdy nebo vod.
- Plnění pohonnými hmotami v areálu stavby bude prováděno pouze v nezbytných případech, kdy by plnění mimo areál bylo organizačně neschůdné nebo technicky nerealizovatelné.
- Zařízení staveniště a případné sklady sypkých hmot by bylo vhodné umístit mimo obytnou zástavbu, s ohledem na minimalizaci plošného rozsahu zařízení stavenišť.
- Na staveništi nebude prováděna údržba mechanismů s výjimkou běžné denní údržby.
- Terénní úpravy okolí stavby samotné a pojezdy stavební a dopravní techniky po lokalitě budou minimalizovány, přednostně budou využívány již existující a zejména zpevněné cesty.
- Čerpání pohonných hmot nesmí být prováděno v korytě vodních toků ani v jejich těsné blízkosti. Technika pohybující se v blízkosti vodních toků musí být v takovém technickém stavu, aby nedocházelo k úniku provozních kapalin během stavební činnosti. V případě, že nebude v provozu, bude umístěna mimo koryta vodních toků a podložena vanami. Na březích nesmí být skladovány žádné nebezpečné chemické látky.
- Z důvodu prevence ruderalizace území budou v rámci konečných terénních úprav rekultivovány všechny plochy zasažené stavebními pracemi.
- Veškerá zařízení stavenišť v rámci stavby budou po ukončení stavebních prací uvedena do původního stavu.
- Během stavebních prací provádět kontrolu případného šíření invazních druhů (trnovník akát, turanka kanadská, turan roční, lebeda lesklá) a dále na případné zavlečení nových invazních druhů v souvislosti s pohyby objemů stavebních materiálů a zeminy (např. křídlatky). V případě vzniku nových ložisek výskytu tyto druhy okamžitě odstraňovat.
- Dbát na prevenci havarijních stavů spojených s únikem nebezpečných chemických látek do vodních toků.
- Budou dodržována opatření pro zamezení emisí tuhých znečišťujících látek ze stavby, která vycházejí z dokumentu „Program zlepšování kvality ovzduší – Aglomerace Brno – CZ06A“ (Ministerstvo životního prostředí 2016). Konkrétně pak budou aplikována opatření BD1 Zpřísnování/stanovování podmínek provozu a BD3 Omezování prašnosti ze stavební činnosti. Dále bude dodržován Metodický pokyn odboru ochrany ovzduší MŽP ČR ke stanovování podmínek k omezení emisí ze stavebních strojů a z dalších stavebních činností (2019) a Metodika pro stanovení opatření ke snížení vlivů stavební činnosti na imisní zatížení částicemi PM10 (2015).
- S ohledem na hygienické limity je vhodné provádět nejhlučnější fáze prací (plný pracovní výkon těžké mechanizace) až po 7. hodině ranní, aby nedocházelo k překročení nejvyšších přípustných hodnot.

- Je doporučeno nezkracovat doby činnosti strojů pro dodržení hygienických limitů, protože neúměrně prodlužují celkové trvání stavby, a to je většinou obyvatel vnímáno negativněji než krátkodobé ovlivnění hlukem.
- Noční práce nejsou uvažovány a je doporučeno nasazení těžké mechanizace během časového pásma 7:00 – 21:00 hodin.
- Kácení dřevin rostoucích mimo les, vč. odstraňování křovin provádět mimo vegetační období, tj. kácet je možné pouze v období od 1. listopadu do 31. března. V případě nutnosti kácení ve vegetačním období je nutná přítomnost odborně způsobilé osoby, která vyloučí případné hnízdění ptáků v kácených dřevinách.
- Skrývku zeminy provést s ohledem na vyskytující se druhy živočichů (především obojživelníků, plazů a ptáků) mimo vegetační období od září do března.
- Případné protihlukové stěny doporučujeme zbudovat buď z neprůhledného materiálu nebo průhledného, ale zabezpečeného polepem či pískováním minimálně 2,5 cm širokými neprůhlednými vertikálními pruhy o rozteči maximálně 12 cm.

Oznamovatel – účastník řízení dle § 27 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád:

Statutární město Brno, se sídlem Dominikánské nám. 1, 601 67 Brno, IČ 44992785, zastoupené na základě plné moci ze dne 10.08.2020 společností PK OSSENDORF s.r.o., se sídlem Tomešova 503/1, 602 00 Brno, IČ 25564901

Zpracovatel oznámení:

RNDr. Petr Blahník, držitel autorizace k posuzování vlivů na životní prostředí, osvědčení odborné způsobilosti: MŽP ČR č. j. MZP/2018/710/481 ze dne 22.02.2018, platné do 05.03.2023.

Odůvodnění

1. Průběh řízení

Krajský úřad Jihomoravského kraje (dále jen „krajský úřad“) jako věcně a místně příslušný správní úřad ve smyslu ustanovení § 20 písm. b) a § 22 písm. a) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“) obdržel dne 30.09.2020 oznámení Statutárního města Brna, se sídlem Dominikánské nám. 1, 601 67 Brno, IČ 44992785, zastoupeného na základě plné moci ze dne 10.08.2020 společností PK OSSENDORF s.r.o., se sídlem Tomešova 503/1, 602 00 Brno, IČ 25564901, o záměru „Prodloužení tramvajové trati Bystrc – Kamechy“, k. ú. Bystrc, Žebětín, okr. Brno-město (dále jen „oznámení záměru“).

Krajský úřad předložené oznámení posoudil a konstatoval, že splňuje náležitosti dle § 6 odst. 4 zákona umožňující zahájení zjišťovacího řízení dle § 7 zákona, a v souladu s § 7 a přílohou č. 2 zákona provedl zjišťovací řízení, jehož cílem bylo zjistit, zda uvedený záměr bude posuzován v celém rozsahu zákona.

Zjišťovací řízení krajský úřad zahájil dopisem č. j. JMK 137824/2020 ze dne 02.10.2020 a rozeslal v souladu s § 6 odst. 7 zákona informaci o zahájení zjišťovacího řízení spolu s kopií oznámení záměru dotčeným orgánům a dotčeným územním samosprávným celkům s informací o možnosti vyjádřit se k ní dle § 6 odst. 8 zákona. Dále zajistil zveřejnění informace o zjišťovacím řízení na úřední desce Jihomoravského kraje dne 06.10.2020, v informačním systému EIA a na úřední desce statutárního města Brna, městské části Brno-Bystrc a statutárního města Brna, městské části Brno-Žebětín. Za den zveřejnění se považuje zveřejnění informace o zjišťovacím řízení na úřední desce kraje.

Současně požádal dotčené územně samosprávné celky o zaslání písemného vyrozumění o dni vyvěšení informace o probíhajícím zjišťovacím řízení na své úřední desce.

Dotčenými územně samosprávnými celky byly:

- Jihomoravský kraj – informaci obdržel dne 06.10.2020 a zveřejnil na úřední desce dne 06.10.2020.
- Statutární město Brno, městská část Brno-Bystrc – informaci obdržela dne 09.10.2020 a zveřejnila na své úřední desce dne 06.10.2020,
- Statutární město Brno, městská část Brno-Žebětín – informaci obdržela dne 09.10.2020 a zveřejnila na své úřední desce dne 05.10.2020.

Dotčenými orgány byly:

- Magistrát města Brna, odbor životního prostředí, Kounicova 67, 602 00 Brno – informaci obdržel dne 05.10.2020.
- Krajská hygienická stanice Jihomoravského kraje se sídlem v Brně – informaci obdržela dne 05.10.2020.
- Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Brno – informaci obdržela dne 05.10.2020.

2. Seznam subjektů, jejichž vyjádření krajský úřad obdržel v průběhu zjišťovacího řízení:

- Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Brno – zn. ČIŽP/47/2020/9963 ze dne 27.10.2020, které je bez připomínek,
- Interní sdělení odboru územního plánování a stavebního řádu Krajského úřadu Jihomoravského kraje, bez č. j., ze dne 15.10.2020, které je bez připomínek,
- Magistrát města Brna, odbor životního prostředí, č. j. MMB/0421435/2020/Zah, ze dne 03.11.2020, které obsahuje připomínky uvedené níže,
- Magistrát města Brna, odbor vodního a lesního hospodářství a zemědělství, č. j. MMB/0445764/2020, ze dne 22.10.2020, které je bez připomínek,
- Krajský úřad Jihomoravského kraje, odbor životního prostředí, č. j. JMK 153405/2020, ze dne 04.11.2020, které obsahuje připomínky uvedené níže,
- Vyjádření pana H., ze dne 04.11.2020, které obsahuje připomínky uvedené níže,
- Krajská hygienická stanice Jihomoravského kraje se sídlem v Brně – č. j. KHSJM 62323/2020/BM/HOK ze dne 09.11.2020, které obsahuje připomínky uvedené níže.

3. Vypořádání vyjádření obdržených v průběhu zjišťovacího řízení:

- **Magistrát města Brna, odbor životního prostředí, č. j. MMB/0421435/2020/Zah, ze dne 03.11.2020,**

- z hlediska ochrany ovzduší (zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění)

Rozsáhlá stavební činnost spojená s realizací této akce bude znamenat především zvýšenou prašnost, která negativně ovlivní dotčenou lokalitu v době výstavby. V průběhu výstavby bude proto bezpodmínečně nutné dodržovat opatření k omezení prašnosti dle Metodického pokynu odboru ochrany ovzduší MŽP ČR ke stanovení podmínek k omezení emisí ze stavebních strojů a z další

stavební činnosti (2019) a dle Metodiky pro stanovení opatření ke snížení vlivů stavební činnosti na imisní zatížení částicemi PM10 (2015).

- z hlediska odpadového hospodářství (zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech, v platném znění)

V rámci realizace této liniové stavby lze předpokládat vznik vysoké množství výkopové zeminy (ražba tunelu, zářezy). Na nakládání s neznečištěnou zeminou, která bude využita v rámci této stavby (zásypy, násypy apod.) se nevztahuje zákon o odpadech, a tato zemina není odpadem. Na nakládání se zeminou, která nebude využita v rámci stavby se vztahuje zákon o odpadech a tuto zeminu je nutno posuzovat v intencích zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech. Do dokumentace pro územní řízení uvést množství zeminy se kterou bude nakládáno jako s odpadem (orientačně v závislosti na stupni zpracování projektové dokumentace). Doporučujeme zpracovat orientačně bilanci nakládání se vzniklými zeminami, ze které bude patrné množství zemin, které budou odpadem. OŽP MMB nepožaduje další posuzování záměru „Prodloužení tramvajové trati Bystrc – Kamechy“, k. ú. Bystrc, Žebětín, dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů.

Vypořádání úřadu: Vzato na vědomí.

- **Krajský úřad Jihomoravského kraje, odbor životního prostředí, č. j. JMK 117465/2020, ze dne 21.08.2020**

Z hlediska zákona č. 201/2012 Sb. o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů („zákon č. 201/2012 Sb.“):

Uvedený záměr oznamovatele spočívající v prodloužení stávající tramvajové trati Bystrc – Kamechy je potenciálně významným zdrojem znečišťování ovzduší, a to zejména ve fázi výstavby. Zdrojem znečištění ovzduší bude ve fázi realizace stavby zejména manipulace se sypkými materiály, stavební práce jako takové a přesuny hmot na stavbu a za stavby. Kvalita ovzduší dané lokality je klasifikována jako mírně znečištěná, imisní limit pro denní i roční imisní limity nejsou překročeny.

Po výstavbě uvedeného záměru lze důvodně očekávat zlepšení kvality ovzduší v dané lokalitě z důvodu nahrazení části dopravních výkonů autobusové a individuální automobilové dopravy. Základním předpokladem pro únosné řešení dopravní situace na území města Brna (a tím i pro splnění cílů v ochraně ovzduší) je ucelený funkční systém veřejné hromadné dopravy. Přirozenou podmínkou fungování tohoto systému je dostatečné prostorové pokrytí města kvalitním a kapacitním dopravním spojením. Investice do nových tramvajových tratí mají za cíl zejména:

- snížit objem individuální automobilové dopravy na hlavních komunikacích, směřujících k významným cílům dopravy či do obytných oblastí
- odlehčit stávajícím přetíženým linkám veřejné hromadné dopravy a tím zvýšit komfort cestování veřejnou hromadnou dopravou
- nahradit nejvíce vytížené autobusové spoje stavebně oddělenou kolejovou dopravou a tím jednak zvýšit komfort cestování, jednak odstranit autobusy jako zdroj emisí
- vytvořit nové přestupní možnosti v místech hlavních přepravních tras (ať již individuální či veřejné hromadné dopravy), včetně možnosti přestupu v místech odstavných parkovišť

Posuzovaný záměr je souladu s koncepčním dokumentem v oblasti ochrany ovzduší, kterým je Program zlepšování kvality ovzduší Aglomerace Brno CZ06A – kód opatření AB5 – Výstavba a rekonstrukce tramvajových a trolejbusových tratí – doporučená aktivita – realizovat klíčové investice do tramvajových tratí: Prodloužení tramvajové trati Bystrc – Kamechy.

Při realizaci záměru požadujeme realizovat účinná opatření pro snižování prašnosti v okolí záměru: projektovat stavební práce podle zásad efektivního stavebního provozu. Navrhovat procesy tak, aby byla minimalizována produkce částic polévatého prachu, např.: – umístit výjezd ze staveniště, přístupovou cestu, skladovací plochy, skládku sypkých materiálů, parkování a obratiště strojů a vozidel tak, aby byly minimalizovány pojezdy po nezpevněné ploše stavby a aby byl v maximální možné míře redukován vliv na nejbližší chráněnou zástavbu – optimalizovat výběr strojní techniky (dle velikosti, výkonu strojů, počtu a součinnost v rámci jednoho pracovního dne),

- minimalizovat vlivy na dopravní provoz na veřejných komunikacích – využívat účelové komunikace, vjezdy a výjezdy ze staveniště volit tak, aby byl co nejméně omezen provoz na komunikacích,
- neodkrývat celý povrch najednou, ale provádět skrývku půdy a zemní práce postupně v závislosti na výstavbě objektů, obecně platí pravidlo ponechat po co nejdelší dobu rostlý terén bez narušení, aby nedocházelo ke zbytečnému uvolňování prachových částic do okolí,
- dodavatel stavby bude v případě nutnosti eliminovat sekundární prašnost kropením prostoru staveniště, deponií zemin a stavebních komunikací; minimalizovat zásoby sypkých stavebních materiálů a ostatních potenciálních zdrojů prašnosti,
- důsledně dodržovat zásadu čištění vozidel vyjíždějících na vozovku. Používat vibrační rohože, vodní lázně s tlakovým čištěním nebo kombinace omytí a přejezdů přes retardéry. Pokud se znečištění hromadí na komunikacích v okolí staveniště, je třeba je pravidelně čistit, a to v závěru dne po ukončení prací, respektive odjezdu strojních zařízení a nákladních vozů, a to minimálně jednou za 24 hodin. V intravilánu je nutné čistit veřejné komunikace průběžně po znečištění.

Součástí záměru není vyjmenovaný stacionární zdroj znečišťování ovzduší, který by byl v působnosti orgánů ochrany ovzduší podle § 11 odst. 2 a 3. Pokud stavba neobsahuje stacionární zdroj znečišťování ovzduší, musí následně řešit podmínky provádění stavby projektant podle vyhlášky č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška č. 499/2006 Sb.“), a to tak, že zohlední opatření k minimalizaci dopadů stavebních prací na životní prostředí a dle metodického pokynu Ministerstva životního prostředí, odboru ochrany ovzduší, ke stanovování podmínek k omezení emisí ze stavebních strojů a z dalších stavebních činností.

V případě součtu očekávaného imisního vlivu hodnocených zdrojů a předpokládaných hodnot stávající imisní zátěže lze vyvodit, že realizací navrhované stavby nedojde k nadlimitnímu nárůstu imisní zátěže v okolí záměru, tedy k dosažení či překročení hodnot imisního limitu pro průměrné roční ani maximální hodinové či denní koncentrace vlivem záměru. S ohledem na tyto skutečnosti je možno důvodně předpokládat, že v průběhu stavby nedojde k dlouhodobé nepřijatelné zátěži obyvatel. Na základě zjištěných imisních koncentrací znečišťujících látek lze konstatovat, že nebude docházet k překračování imisních limitů pro ochranu zdraví lidí. Vlivy na ovzduší jsou charakterizovány jako středně významné, z hlediska frekvence stálé, v plné míře vratné, co do rozsahu lokální.

Současně zdejší orgán ochrany ovzduší konstatuje, že mu nejsou známy žádné zájmy ochrany ovzduší, které by mohly být dotčeny tímto záměrem a k jejichž uplatnění je příslušný zdejší krajský úřad.

Z hlediska zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů:

Bez připomínek.

Z hlediska zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů a prováděcích předpisů k tomuto zákonu:

Zdejší orgán ochrany přírody příslušný podle § 77a zákona o ochraně přírody a krajiny sděluje, že předložená dokumentace bude dostatečným podkladem pro potřeby vydávání závazných stanovisek, výjimek či rozhodnutí vydávaných z hlediska výše uvedeného zákona v navazujících stupních procesu povolení stavby.

Současně orgán ochrany přírody konstatuje, že podle § 77a odst. 4 písm. n) a x) zákona o ochraně přírody a krajiny vydal k předmětnému záměru stanovisko k možnosti existence významného vlivu záměru na evropsky významnou lokalitu nebo ptačí oblast pod č.j. JMK 104670/2020, ze dne 27.07.2020, jehož závěrem bylo vyloučení významného vlivu záměru.

Závěrem orgán ochrany přírody sděluje, že mu nejsou známy žádné další zájmy ochrany přírody a krajiny, které by mohly být dotčeny tímto záměrem a k jejichž uplatnění je příslušný zdejší krajský úřad. Z tohoto důvodu nemá k předloženému oznámení připomínky.

OŽP jako dotčený správní úřad vydává na základě výše uvedených skutečností a ve smyslu ust. § 6 odst. 8 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, toto vyjádření:

Odbor životního prostředí krajského úřadu Jihomoravského kraje má k oznámení záměru „Prodloužení tramvajové trati Bystrc – Kamechy“, k. ú. Bystrc, Žebětín, okr. Brno-město, připomínky uvedené výše a nepožaduje záměr dále posuzovat. Uvedené připomínky budou respektovány v následných řízeních.“, k. ú. Boskovice, okr. Blansko, připomínky uvedené výše a nepožaduje záměr dále posuzovat. Uvedené připomínky budou respektovány v následných řízeních.“

Vypořádání úřadu: Vzato na vědomí. Připomínky se vztahují k požadavkům platných právních předpisů, případně opatření, která jsou uvedena ve výroku tohoto rozhodnutí a jsou tedy součástí záměru anebo budou řešeny v následných řízeních.

• **Pan H., vyjádření ze dne 04.11.2020**

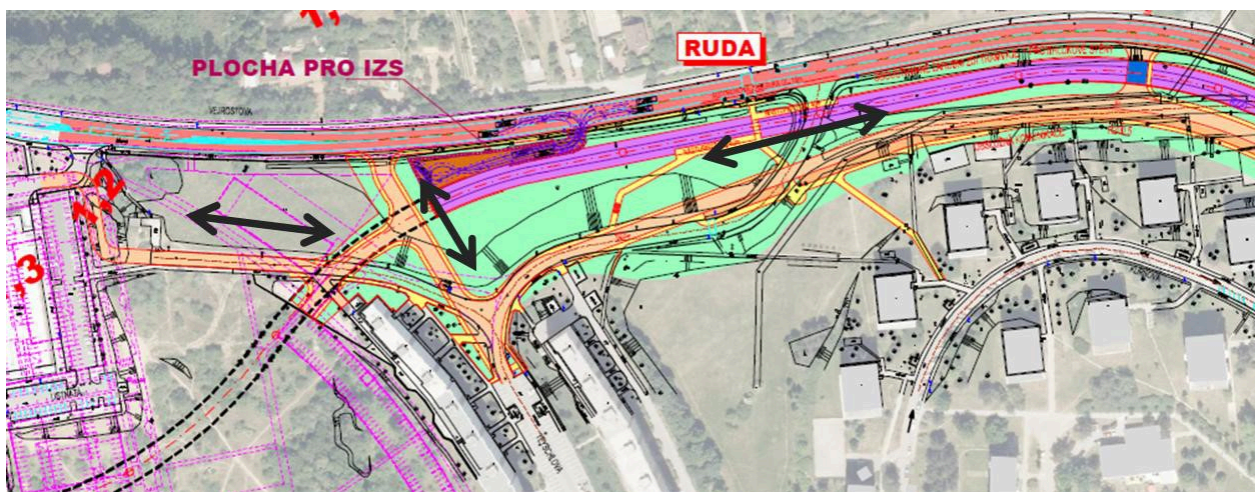
1. V oznámení se často používá argumentace o zlepšení dopravní dostupnosti a blízkém umístění zastávek. Z ulice Teyschlova (příklad použitý jako modelový) je přitom nejbližší plánovaná zastávka umístěna 630 m od domu, oproti současnému stavu vzdálenosti tramvajové zastávky žádná změna. Docházková doba na zastávku spolu s cestou tramvají je rozhodně delší variantou, než docházka 100 m na autobusovou zastávku Kavčí a jízda autobusem na přestup. Současná chodníková síť v okolí sídliště Kamechy s trasou tramvaje nepočítala a příchod je komplikovaný do kopce. Umístění stavby k tomu žádným způsobem nepřispěje. Umístění tramvajového pásu je samo o sobě obtížně překročitelnou překážkou pro pěší a nebezpečným přechodem pro zvířata. Zrušení autobusové linky 54 znamená zhoršení dopravní dostupnosti pošty Bystrc 35 a zhoršení přístupu do rekreační oblasti Přístaviště. Zpracovatel tyto vlivy žádným způsobem nevyhodnotil.

2. Vedení trasy podél ulice Vejrostova znemožňuje v oblasti zastávky Ruda stávající využití území jako výběhu pro psy, pro účely sáňkování a pouštění draků. Po realizaci stavby nebude tento způsob využití možný, náhradní řešení není realizováno. Zpracovatel tyto vlivy žádným způsobem nevyhodnotil.

3. Smyčka Kamechy – nástup je v oblouku, což je nevhodné pro nástup do nízkopodlažních tramvají, které mají nízkopodlažní část ve středu vozidla. Ten bude ve velké vzdálenosti od kraje nástupiště. Zpracovatel tento stav nijak nevyhodnocuje. Jedná se přitom o zhoršení dopravní obslužnosti pro lidi s horšími pohybovými schopnostmi a lidi s dětským kočárkem nebo doprovázející malé děti.

4. Lesní porost mezi ulicemi Listnatá a Přírodní je jediná souvislá plocha zeleně na sídlišti Kamechy. Zpracovatel studie žádným způsobem neargumentoval, jak bude ztráta této jedinečnosti kompenzována, aby měla jen malý vliv na své okolí. Chybí metodika tohoto hodnocení. Vrt J-811, nacházející se v této lokalitě, obsahuje vodu, která po realizaci výstavby tramvajové tratě bude otevřena k povrchu a její přirozený odtok směřuje k PP Žebětínský rybník. Studie tuto skutečnost žádným způsobem nezohledňuje a nevyhodnocuje.

5. Dopravní řešení zmiňuje vznik nových dopravních komunikací spolu se změnou dopravního uspořádání provozu, v hlukové studii se nově koncipovaný automobilový provoz žádným způsobem nevyhodnocuje. Není znám současný stav hlukové zátěže. Neprovedlo se žádné kontrolní měření, chybí kalkulace budoucí hlukové zátěže z automobilového provozu. Chybí vyhodnocení, zda je možné toto dopravní uspořádání umístit do stávajícího území s ohledem na současné hlukové zatížení lokality. Podle hlukové studie ze záměru EIA JHM1107 docházelo již v roce 2013 k překračování hlukového limitu na adrese Teyschlova 1112/2.



Obr. 1 Černé šipky vyznačují nové směry automobilové dopravy, které nejsou v hlukové studii zahrnuty

6. Při realizaci dojde ke zničení dětského hřiště za domem Teyschlova 1112/2, zpracovatel tuto situaci žádným způsobem nevyhodnocuje.

7. Po realizaci záměru nebude dále možné parkování na slepém zakončení ulice Teyschlova a ubude 50 parkovacích stání v oblasti s jejich nedostatkem. Na plánované oboustranné komunikaci mezi ulicemi Vejrostova-Kuršova nebude možné parkování ve stávající podobě a ubude několik desítek parkovacích stání. Zpracovatel tyto vlivy stavby žádným způsobem nevyhodnocuje.

8. Část B.II.6 Nároky na a jinou infrastrukturu Doprava obsahuje vyjádření: "Je pravděpodobné, že rozsah automobilové dopravy podmíněný realizací plánovaného záměru bude v určitých měsících představovat určitou zátěž (hlukovou i emisní) pro obyvatelstvo." B.III. - údaje o výstupech, část B.III.1 - Období výstavby uvádí délku zátěže na 7 měsíců, přitom v části B.III.4 je jako období výstavby tunelu zmíněna délka 2 roky. Protože při výstavbě tunelu dochází k pohybu mechanizace a odvozu materiálu, je zřejmé, že správnější údaj by měl být minimálně 2 roky a všechny kalkulace výstupů musí být s tímto časovým údajem v souladu, ale nejsou. Výpočty dopadů jsou tedy věcně nesprávné.

9. Pro účely rozptylové studie a rozptylové studie pro výstavbu a provoz nebyl jako referenční bod vybrán dům Teyschlova č. p. 1112/2, který je přitom od plánované stavby vzdálen asi 10 m, je tedy výrazně závažněji zasažen než jakýkoliv vybraný referenční bod. Zpracovatel tedy neprovádí vyhodnocení pro nejhorší možnou variantu. Nemovitost se nachází v bezprostřední blízkosti stavby a budoucí tratě. Zpracovatel přitom opakovaně používá argumentaci, že v bezprostřední blízkosti stavby se žádná budova nenachází.

10. Objem veřejné dopravy a její podoba je realizován formou smlouvy mezi DPMB a.s. a Statutárním městem Brno na základě Smlouvy o závazku veřejné služby a kompenzaci z veřejné přepravy cestujících, kdy město Brno do 31. března písemně specifikuje požadavek k zajištění veřejné přepravy cestujících ve vymezené zájmové oblasti. Je tedy zřejmé, že není možné v Oznámení záměru kalkulovat s omezením dopravy na lince č. 54 nebo jakékoliv jiné úpravě, protože nemá přímou spojitost s výstavbou tramvajové tratě. Je specifikována jinou smlouvou, na kterou zpracovatel oznámení ani objednatel zpracování nemají žádný vliv. Všechny části oznámení by tedy měly být přepracovány, protože soukromé subjekty na sebe nemůžou přebírat činnost státní správy, volených orgánů města a jeho dceřiných firem.

11. Místa vybraná pro kontrolní měření hluku tramvajové dopravy žádným způsobem neodpovídají profilu plánované tratě, vzdálenosti od obydlí, nezahrnují jízdu v oblouku, jízdu v tunelu apod. s odpovídajícími zdroji hluku – hluk valivý a hluk podvozku, hluk motorů trakčních vozidel, aerodynamický hluk a hluk sběrače, kvílivý hluk, jiný hluk - např. hluk při brzdění, dopravní hlášení. První tři zdroje se vyskytují po celé délce tratě, kvílivý hluk se projevuje při jízdě v zatáčkách a při pohybu ve smyčce, hluk brzdění se projevuje v blízkosti zastávek a v částech trati vedoucí ve sklonu. Na další šíření hluku mají vliv další faktory jako odraz od překážek, lom na přechodu mezi prostředními (např. vzduch/stavba) a ohyb na překážkách. Vliv na další šíření má také odrazivost prostředí. Zpracovatel studie žádným způsobem neprovedl vyhodnocení zdrojů a jejich rozdělení. Měření hluku kolejových vozidel má probíhat podle normy ČSN EN ISO 3095 (280350) - Měření hluku vyzařovaného kolejovými vozidly, zpracovatel se daného postupu při měření nedržel. Měřicí přístroje nebyly umístěny v souladu s požadavkem normy. Chybí údaje, jak dlouho se měřilo a za jakých povětrnostních podmínek, chybí údaje o konkrétních dnech, počtech zaznamenaných průjezdů, chybí údaje o průjezdech na bližší/vzdálenější koleji. Chybí informace o skutečně naměřených hodnotách a započítání korekce dle norem a započítání chyby měření. Naměřené výsledky se výrazně o několik řádů odlišují od měření v souladu s normou např. ve smyčce Starý Lískovec (BP Analýza kvílivého hluku od tramvajové dopravy a jeho vliv na okolí, autorka Tereza Prokopová, VUT Brno, FAST, 2013).

Příloha č. 9 – tabulky skutečných naměřených krátkodobých ekvivalentních hladin hluku

Krátkodobé ekvivalentní hladiny hluku v oblouku

Typ tramvaje	KT8	K2	2xT3	K2	KT8	Škoda 13T	K2	KT8	KT8	KT8	Škoda 13T
Hladina hluku dB (A)	79	85	83	84	84	68	85	84	80	67	70
	KT8	K2	KT8	Škoda 13T	Anitra	KT8	KT8	Škoda 13T	K2	Škoda 13T	Pozadí
	66	84	79	72	76	80	67	70	88	74	57

Krátkodobé ekvivalentní hladiny hluku v přímé

Typ tramvaje	KT8	Škoda 13T	KT8	KT8	KT8	Škoda 13T	KT8	K2	KT8
Hladina hluku dB (A)	66	69	66	67	62	66	66	69	67
	Škoda 13T	KT8	KT8	Škoda 13T	KT8	K2	KT8	Škoda 13T	KT8
	65	68	67	69	70	68	67	65	68
	2xT3	KT8	Škoda 13T	KT8	K2	KT8	Škoda 13T	KT8	Pozadí
	69	65	69	66	69	74	70	69	58

Obr. 2 Hluk tramvajových vozů změřených ve smyčce Starý Lískovec

V případě, že na mikrofon nebo sluchový orgán současně působí více zdrojů hluku (zvukových vln) o hladinách intenzity L1 až Ln, tak se jejich akustické energie sčítají. V případě provozu na tramvajové trati k současnému provozu více zdrojů dochází. Zpracovatel to žádným způsobem nevyhodnotil. Chybí také součet současného hlukového zatížení a nově zavedené tramvajové a automobilové dopravy. Zpracovatel opomenul vyhodnotit vliv hluku na PP Žebětínský rybník, která se nachází 250 m od smyčky Kamechy. Výpočtová metodika Schall 03 - nezahrnuje vlastnosti prostředí, zpracovatel není schopen doložit, jaký je vliv hluku na okolní zástavbu např. při velké odrazivosti okolí. Zpracovatel tedy nemůže věrohodně stanovit, že v určitých částech roku nebude k překračování hlukových limitů docházet. Ve studii chybí hlukový model, kde by bylo doložené zapracování skutečného provozu tramvají a aut, profilu tratě, různých druhů hluku, jejich vzájemná kombinace včetně automobilové dopravy (současné, budoucí i nově vzniklé z důvodu realizace navrhovaného dopravního řešení) a celkový dopad na okolí, včetně započítání všech korekcí a chyb měření. Výsledky studie nejsou v současné podobě reprodukovatelné kvůli chybějícím vstupním datům, nejsou ověřitelné. Nepříznivé účinky hluku od tramvajové dopravy se projevují až po delší době jeho působení na lidský organismus. (www.szu.cz - vliv hluku na lidský organismus). Nemusí se jednat o neustálé působení hluku, stačí, když se bude v pravidelných intervalech opakovat. Zpracovatel tento nepříznivý vliv ve své studii nevyhodnotil.

12. Porovnání variant řešení záměru porovnává tři varianty řešení, které se liší způsobem stavby tunelu, není mezi nimi reálně žádný rozdíl ve vlivu stavby a provozování tramvajové tratě na životní prostředí. Nikdy nebyla uvedena metodika výběru nejdražší varianty a její ekonomické zdůvodnění. Původní návrhy realizace počítali s nákladem cca 1,1 mld Kč. Chybí alternativní řešení dopravy.

13. Zpracovatel oznámení používá několikrát argumentaci o snížení automobilové zátěže díky zprovoznění tramvajové tratě. Není to však doloženo. Podle data.brno.cz sekce doprava dochází naopak celkově ke snížení podílu veřejné dopravy na koláči dopravy mimo jiné v neprospěch automobilové individuální dopravy. Od roku 2010 klesl podíl MHD o 11,7 % bodů a individuální doprava autem narostla z 24,6 % na 31 %. Porovnání dojezdové doby autem vs použití MHD v rámci nové tramvajové trasy je výrazným způsobem nakloněno ve prospěch individuální automobilové dopravy. Zpracovatel by tedy své tvrzení měl doložit nebo výrokově upravit.

14. Panelový dům Teyschlova 1112/2, 1113/4 a 1114/6 byly v souladu s ČSN 73 0035 - Zatížení stavebních konstrukcí – seismické účinky, naprojektovány a postaveny s předpokladem, že se nejedná o seizmicky aktivní oblast. Výstavba tunelu a umístění tramvajové tratě na stejném skalní podloží jako jsou základy domu s následným denním provozem povede k neúměrnému seizmickému zatížení konstrukce. Dle <https://www.scmbd.cz/pusobeni-seismickeho-zatizeni> při otřesech konstrukce panelového domu dochází k překročení mezních únosností styků mezi stěnovými dílci a nadpražím s následným vznikem trhlin a výrazným snížením prostorové tuhosti nebo dokonce způsobit zřícení budovy a ohrozit životy a zdraví obyvatel. Tato problematika není zpracovatelem žádným způsobem vyhodnocena, přestože je tramvaj trasována v bezprostřední blízkosti panelového domu.

Vypořádání úřadu: OŽP požádal e-mailem oznamovatele o vyjádření k tomuto vyjádření. Toto vyjádření OŽP obdržel a plně se s ním ztotožňuje (viz níže).

Vypořádání připomínek:

Ad 1. Výstavbou tramvajové trati dojde ve zmiňované oblasti Kamechy k realizaci dvou nových tramvajových zastávek (z celkového počtu tří nových), a to Říčanská a konečná smyčka Kamechy. Zejména Říčanská může suplovat pozici Kavčí. I tak ovšem po zrušení již linky č. 54 (Bystrc, Kamechy – Bystrc, Přístaviště), kterou nahradí kvalitnější tramvajová linka, která rychlejší formou a bez nutnosti přestupu propojí Kamechy do a z centra Brna, bude autobusová doprava zajišťována linkou č. 52 (Mendlovo náměstí – Bystrc, Zoologická zahrada) a doplňkovou linkou „e50“ (Kamechy –

Slatina, závod). Linka 54 v současné době supluje prodlouženou tramvajovou trať, jelikož lidi naváží na tramvajovou zastávku Zoologická zahrada, proto při vybudování tram. trati je zachování této linky zbytečné. Docházková vzdálenost na okraji města dosahující max. 400 metrů je akceptovatelná. Pokud tedy cestující využije novou tramvaj (i za cenu větší docházkové vzdálenosti pro některé oblasti Kamech), může uspořit čas na čekání na spoj (tramvaj jezdí častěji jak autobus), uspoří čas na samotné jízdě, a především na přestupu. Pokud cestující musí přestoupit, tak tento přestup vede k výraznému nárůstu vnímané cestovní doby. Tato úspora času a komfort jízdy mu „vyváží“ delší docházkovou vzdálenost na zastávku, a proto využije raději tramvaj. Z výsledků dopravního modelu vyplývá, že prodloužení tratě je z hlediska celkových časových úspor všech cestujících jednoznačně přínosné. Z hlediska ekonomiky provozu MHD je samozřejmě výstavba tramvajové tratě a současně zachování autobusové dopravy v současném rozsahu značně kontraproduktivní.

Ad 2. Tato plocha je definována pro výstavbu dopravní stavby uzemním plánem z roku 1994, který je podkladem pro projektovou přípravu.

Ad. 3. Střední část nástupní hrany se nachází již v přímém úseku.

Ad 4. Městské části Bystrc a Žebětín se nacházejí v bezprostřední blízkosti přírodního parku Podkomorské lesy. V rámci zpracování PD pro územní řízení bude řešena náhradní výsadba, kterou bude ztráta porostu kompenzována. Náhradní výsadba bude řešena v souladu s platnou legislativou a bude předmětem následné podrobnější projektové přípravy.

Ad 5. Koncepce vodohospodářského řešení byla zpracována v rozsahu a podrobnosti odpovídající danému stupni PD „Studie“ a byla projednána s provozovatelem vodovodů a stok oddílného kanalizačního systému v zájmovém území. Základní požadavky BVK byly do dokumentace zapracovány. Je nutné upozornit, že nejsou podrobněji řešeny technické parametry přilehlých ploch k tramvajové trati ani obslužných komunikací a chodníků. Studie vodohospodářského řešení bude sloužit jako výchozí podklad pro zpracování navazující dokumentace pro územní rozhodnutí (DÚR). Pro podrobnější návrh se předpokládá zpracování inženýrsko-geologického a hydrologického průzkumu. Vzhledem k poloze komunikací (nová je v podstatě pouze spojnice ulice Javůrecká a Teyschlova, ostatní jsou pouze přesunutě) a k jejich využití zde nebyla předpokládána žádná změna oproti současnému stavu. Komunikací umožňují pouze příjezd obyvatel k jejich domům. Nejedná se o tranzitní nebo sběrné komunikace a úprava nemá vliv na zvýšení dopravy v lokalitě. Předpokládá se zanedbatelný akustický příspěvek oproti příspěvku z dopravy na hlavní ulici Vejrostova. Smyslem zamýšleného stavebního záměru je umožnit obyvatelům využití městské hromadné dopravy (tramvají) místo individuální automobilové dopravy, proto lze očekávat i nižší využití automobilů.

Ad. 6. Náhrada za dětské hřiště bude předmětem další projektové přípravy. Plocha je definována pro výstavbu dopravní stavby platným uzemním plánem.

Ad. 7. Statická doprava bude řešena v širším kontextu v navazujícím projektovém stupni, a to i ve vazbě na plánovaný parkovací dům, pro něhož je vymezena funkční plocha v platném ÚPMB v místě budoucího tramvajového portálu tunelu u ulice Teyschlova. ÚPMB také definuje v této lokalitě více takovýchto ploch s funkcí parkování. Lze také očekávat, že prodloužení tramvajové linky zvýší atraktivitu MHD, což by se mohlo pozitivně projevit i na potřebách parkování.

Ad. 8. Předpokládá se, že období výstavby celého záměru bude v délce cca 2 roky, avšak uváděná délka zátěže v rozsahu 7 měsíců, která je zmiňována v části B.III.1 se vztahuje pouze k jedné stavební sezóně, tedy k výpočtovému roku 2022 (viz Rozptylová studie). Výpočtový rok reprezentuje období výstavby, kdy je uvažováno s největším zatížením lokality z hlediska kvality ovzduší v rámci jedné stavební sezóny, neboť výpočet emisí je vztažen právě k jedné stavební sezóně.

Ad. 9. Připomínka, která je vytýkána zpracovateli rozptylové studie, že opakovaně ve své studii používá argumentaci, že v bezprostřední blízkosti stavby se žádná budova nenachází, je

bezpředmětná, neboť tato argumentace není ve studii vůbec uvedena. Co se týká výběru referenčních bodů, domníváme se, že byl vybrán dostatečný počet reprezentativních referenčních bodů, které jsou schopny dobře zachytit a reprezentovat modelovou situaci pro období výstavby i pro samotné období provozu posuzovaného záměru. Výběr navrhovaného referenčního bodu v podobě bytového domu Teyschlova č. p. 1112/2 nemá zásadní vliv na objektivní výsledek a vyhodnocení lokality z hlediska kvality ovzduší.

Ad. 10. Z hlediska ekonomiky provozu MHD je samozřejmě výstavba tramvajové tratě a současně zachování autobusové dopravy v plném rozsahu jako nyní značně kontraproduktivní. Projekty jsou vždy založeny na predikcích budoucího stavu.

Ad. 11. Měřicí místa byla vybrána dle různých situací kolejiště – M1 v blízkosti zastávky pro zjištění brzdění a rozjezdu souprav, M2 na širé trati a M3 v blízkosti smyčky pro zjištění situace při samotném průjezdu smyčkou. Pohltivost prostředí a obecně parametry modelu jsou nastaveny právě dle provedeného měření v těchto bodech, tak aby šíření hluku odpovídalo reálné situaci. Uvedená norma ČSN EN ISO 3095 (280350) slouží ke stanovení hlučnosti jednotek a jejich porovnání na určitém traťovém úseku. Hluková studie určuje ovlivnění chráněného venkovního prostoru a chráněného venkovního prostoru staveb. Nastavovací měření hluku a jeho vyhodnocení je v souladu s ČSN ISO 1996: Popis a měření hluku prostředí – Část 1 a Část 2 a Metodickým návodem pro měření a hodnocení hluku v mimopracovním prostředí. Věstník MZ ČR, částka 11/2017. Detailní údaje o průběhu měření jsou obsaženy v protokolu o měření hluku č. 19/23 (Ecological Consulting a. s. 2019). Vliv hluku na PP Žebětínský rybník nemohl být posouzen, neboť legislativa nedefinuje limitní hodnotu pro přírodní památky. 3D výpočtový model v hlukové studii byl nastaven dle provedeného nastavovacího měření a zohledňuje všechny podstatné parametry, jak zdroje hluku (tramvaje), tak prostředí (pohltivosti, odrazivosti, ...). Výpočty jsou provedeny dle platné metodiky. Případný rozdíl pohltivostí a odrazivostí v různých částech roku se nehodnotí. Hluková studie obsahuje veškeré potřebné vstupní údaje (intenzity dopravy, umístění úseků, grafické přílohy) pro interpretaci výsledků. Dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb. se různé zdroje (silnice, tramvajová dráha) neposuzují v kumulaci (každý zdroj může mít jiný hygienický limit), pouze v případě, že tramvajová dráha je součástí jízdní dráhy automobilové dopravy.

Ad. 12. Alternativní řešení dopravy nebylo předmětem technické studie. Ta měla souhrnně porovnat vedení prodloužení tram. trati jejíž trasa je pevně zakotvena v ÚP města Brna. Z hlediska hluku je nejvýhodnější varianta č. 2 ražený tunel délky 320 m, jelikož je hlukem zasaženo minimum objektů z důvodu nejdelšího tunelu. Toto platí i při hlukového zatížení v období realizace tramvajové trati. Z provozního hlediska lze také preferovat niveletu s menšími podélnými sklony tedy variantu č.2.

Ad. 13. Dopravní analýza byla zpracována pomocí multimodálního dopravního modelu města Brna pro záměr „Prodloužení tramvajové trati Bystrc – Kamechy. Dopravní model byl zpracován pro časové horizonty let 2023, 2025 a 2053. Hlavním výstupem modelu jsou pentlogramy intenzit IAD a VHD a dopravní výkony VHD (osobokilometry a osobohodiny pro jednotlivé dopravní prostředky a vozové kilometry pro tramvaj a autobus) a IAD (vozokilometr, vozohodina) pro zvolené časové horizonty. Jednotlivé pentlogramy jsou přiloženy v Ekonomické (CBA) hodnocení, které je zpracováno v intencích Rezortní metodiky pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb. Ačkoliv v porovnání s rokem 2010 klesl podíl MHD ve prospěch individuální automobilové dopravy jako způsob přepravy obyvatel (data.brno.cz), zároveň lze od roku 2014 pozorovat pozitivní trend ve využití MHD jakožto dopravního prostředku. Současně se zvyšuje podíl využití alternativních způsobů přepravy (chůze, kolo, koloběžka). Individuální automobilová doprava za těchto posledních šest let klesla o 6 %. Zprovoznění tramvajové linky do oblasti sídliště Kamechy tak může podpořit tento pozitivní trend i do budoucna.

Ad. 14. Tazatel se odkazuje na článek, zmiňující nedostatečné seismické odolnosti panelové výstavby, který se však týká nejstarších systémů panelových domů cca do roku 1970 (systém G57 a T 06B, používané zejména na severní Moravě). To však není případ panelové výstavby na ul. Teyschlova, která byla stavěna v 80. letech. Novější panelové systémy (pravděpodobně systém B 70/R, nebo B 70/RZ) mají jinak řešené styky nosných panelů, tzn. mimo jiné výrazně vyšší vodorovné ztužení, což je předpoklad seismické odolnosti, resp. odolnosti vůči dynamickému zatížení. Článek rovněž zmiňuje seismické zatížení až 7°MSK-64 dle ČSN 73 0036 (dnes ČSN EN 1998-1 až 5), které ony staré panelové systémy může ohrožovat, ale který v Brně nepřichází vůbec v úvahu.

Srovnávat normové seismické zatížení s účinky kolejové dopravy je rovněž poněkud nemístné. Obě mají společné pouze "dynamické účinky", ale diametrálně zcela odlišné. V budoucím tramvajovém tunelu se již nyní předpokládá pevná jízdní dráha (PJD) s pružným upevněním kolejnic a uložení bloku PJD do betonové vany s antivibrační vložkou. Analogicky je navržen i tramvajový tunel v Žabovřeskách, který se právě začíná stavět. Dynamické účinky kolejového provozu (vibrace a hluk, nikoliv seismické zatížení ve smyslu uváděné ČSN) tak budou s největší pravděpodobností sotva měřitelné a už vůbec ne jakkoliv ohrožující panelovou zástavbu. Tato měření účinků stavby jsou standardní záležitost a jejich návrh bude obsažen v dalších stupních projektové dokumentace.

- **Krajská hygienická stanice Jihomoravského kraje se sídlem v Brně – č. j. KHSJM 62323/2020/BM/HOK ze dne 09.11.2020**

Souhlasné vyjádření, nepožaduje záměr dále posuzovat, za podmínky, že v dalším stupni řízení podle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, bude doložena precizovaná hluková studie, jejíž součástí bude vyhodnocení hluku z provozu navržené tramvajové trati s návrhem max. možných protihlukových opatření tak, aby bylo zajištěno nepřekročení hygienických limitů hluku dle NV č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů, příp. max. možné snížení hlukové zátěže z tohoto zdroje v obytné zástavbě v dotčeném území..

Vypořádání úřadu: Ve vyjádření je uvedeno, že cit. „*Na základě údajů obsažených v oznámení a po jejich zhodnocení je z hlediska zájmů ochrany veřejného zdraví záměr akceptovatelný a lze s ním souhlasit. Lze konstatovat, že realizací záměru v rozsahu oznámení nedojde k významnějším vlivům na složky prostředí a zdraví lidí.*“ Přesto platné právní předpisy stanovují zpracovat precizovanou hlukovou studii v dalších fázích povolování stavby a provozu záměru. Tuto zákonnou podmínku nebylo tedy nutné stanovovat tímto rozhodnutím o závěru zjišťovacího řízení.

4. Odůvodnění vydání rozhodnutí a úvahy, kterými se příslušný úřad řídil při hodnocení zásad uvedených v příloze č. 2 k tomuto zákonu

I. Charakteristika záměru

Záměr má charakter novostavby tramvajové trati, která zajistí dopravní obslužnost části města Brna v městských částech Brno-Bystrc a Brno-Žebětín a umožní dopravu osob k životnímu prostředí šetrnější, než je automobilová doprava v oblasti sídliště Kamechy. Nová trať bude mít délku 1,4 km, což představuje délku vyšší, než je stanovena v příloze č. 1 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, proto byl záměr podroben zjišťovacímu řízení, aby byly zjištěny všechny předpokládané vlivy přípravy, realizace a provozu záměru na životní prostředí a zdraví obyvatel. Opatření proti prašnosti a další opatření uvedená ve výrokové části tohoto rozhodnutí vytvoří takový charakter zařízení, jehož provoz bude mít minimální vlivy na životní prostředí a zdraví obyvatel.

II. Umístění záměru

Tramvajová trať je výsledkem navrhovaného prodloužení stávající trati s konečnou stanicí situovanou do prostoru ulice Ečerova. Autobusová doprava je běžně zajišťována linkou č. 52 (Mendlovo náměstí – Bystrc, Zoologická zahrada), linkou č. 54 (Bystrc, Kamechy – Bystrc, Přístaviště) a linkou e50 (Kamechy – Slatina, závod), která slouží pouze v ranní a odpolední špičce pro odvoz zaměstnanců do výrobní zóny ve Slatině. Plánovaná stavba představuje důležité dopravní propojení, které zkrátí docházkovou vzdálenost od stávající stanice Ečerova po nejzazší část ulice Teyschlova o 650 m s výškovým rozdílem cca 35 m., Prodloužením tramvajové tratě bude poskytnut spádové oblasti velmi vysoký standard dopravy. Dostupnost MHD bude zvýšena s minimálními vlivy a dopady na životní prostředí a vytvoří se trvale udržitelná záruka velmi dobré dostupnosti celé oblasti bez použití osobních automobilů. Spolehlivá doprava kapacitními tramvajemi povede k vyšší dělbě přepravní práce ve prospěch hromadné dopravy. Realizací projektu dojde v řešené oblasti k rychlejší, komfortnější, bezpečnější a v neposlední řadě též environmentálně šetrnější přepravě cestujících. Záměr byl ve Studii proveditelnosti navržen a hodnocen celkem ve třech variantách. Jednotlivé varianty byly posuzovány z hlediska vlivů na životní prostředí a zdraví obyvatel, ekonomické efektivity a technologické náročnosti výstavby. Vybraná varianta V2 má jako jediná varianta příznivý sklon méně jak 2 %, včetně zastávek na obou stranách tunelu, minimální ztracený spád a možnost překrytí zastávky Říčanská, kde dojde k eliminaci hluku v této části sídliště a využití prostoru nad překrytou zastávkou. Na závěr je nutné zmínit, že tramvajová doprava patří obecně k environmentálně nejšetrnějším způsobům dopravy s nízkou energetickou náročností. OŽP přihlédl také ke skutečnosti, že umístění záměru je dle vyjádření Magistrátu města Brna, odboru územního plánování a rozvoje, č. j. MMB/0303752/2020/Gom, ze dne 20.08.2020, v souladu s platným územním plánem statutárního města Brna. Umístění záměru je z hlediska vlivů na životní prostředí víceméně vhodné.

III. **Charakteristika předpokládaných vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí**

Vlivy na veřejné zdraví, hlukovou situaci, vlivy vibrací a záření

Součástí oznámení je Hluková studie, kterou zpracoval Ing. Jaromír Cápál v září 2020 (dále jen „hluková studie“).

Hluková studie počítá s předpokladem, že ve výpočtovém modelu je uvažováno s nasazením pracovní mechanizace během denní doby. Práce v noci nejsou uvažovány. Výsledné hladiny akustického tlaku jsou porovnávány s hygienickým limitem 65,0 dB pro denní dobu (7:00 – 21:00). V bezprostřední blízkosti stavby se nenachází žádný chráněný venkovní prostor stavby, proto se nepředpokládá překračování hygienického limitu. Odvoz materiálu znamená, při 70 průjezdech nákladních automobilů (35+35 průjezdů) během pracovních dní, ekvivalentní hladinu akustického tlaku 51,7 dB v denní době, v referenční vzdálenosti 7,5 od osy komunikace. V okolí stavby není předpokládáno překročení příslušného hygienického limitu ve venkovním chráněném prostoru staveb. Při provádění prací je doporučeno zvolit mechanizaci s nižším akustickým výkonem.

Předkládaná hluková studie hodnotí vliv záměru „Prodloužení tramvajové trati Bystrc – Kamechy“ na okolní obytnou zástavbu. Z hlediska hluku se jedná o novostavbu, proto jsou použity hygienické limity pro hluk z tramvajové dopravy v/mimo ochranné pásmo dráhy. Záměr navazuje na stávající tramvajovou trať, která je v současné době ukončena smyčkou Ečerova. Navazující část bude vedena převážně v zářezu. Následně navazuje tunelem, který je veden až k sídlišti Kamechy, kde je trať zakončena smyčkou. V oblasti samotného sídliště Kamechy jsou výpočtové body umístěny také v místech, kde se v současné době obytné objekty nenacházejí, ale jsou ve výstavbě anebo jsou zakresleny v Územním plánu města Brna.

Z výsledků hodnocení vyplývá, že ve stávajícím rozsahu zástavby je jediným problematickým objektem dokončovaný objekt Přírodní 1061/7 (V30), kde nejvyšší patra budou ovlivněny hlukem na hranici hygienického limitu pro noční dobu. Po dokončení obytné zástavby podle územního plánu budou v noční době některé objekty ovlivněny hlučností přesahující 45 dB (V14, V15, V30 a V33). Pokud má „prioritu v území“ tramvajová trať, tak stavebníci bytových domů měli povinnost tuto skutečnost zohlednit a není potřeba realizace dalších protihlukových opatření. Pokud bylo vydáno územní rozhodnutí pro rozestavěnou/plánovanou zástavbu před umístěním záměru prodloužení tramvajové trati do územně plánovací dokumentace, tak bude potřeba zajistit, aby provozem nedocházelo k překračování hygienického limitu. Předpokládané hlukové ovlivnění je na hranici hygienického limitu pro noční dobu. Výstavba protihlukových clon v této lokalitě není efektivní, protože okolní objekty jsou vícepodlažní a horní patra clony nedokážou ochránit. Nejvhodnějším řešením, v případě překročení hygienického limitu, je použití kolejových absorbérů. V dalších fázích pořizování dokumentace pro územní a stavební řízení bude zpracována precizovaná hluková studie.

Vibrace budou vznikat především při hutnění materiálu. Rozsah prací, a tedy i vlivy vibrací, budou časově omezené na dobu výstavby záměru. Záměr nebude zdrojem záření, které by mohlo mít vliv na životní prostředí nebo zdraví obyvatel.

Vlivy na kvalitu ovzduší a klima

Součástí oznámení je příspěvková rozptylová studie „(doprava z rušené autobusové linky č. 54), kterou zpracoval Mgr. Bc. Rudolf Polášek v srpnu 2020.

V rámci zpracování rozptylové studie byly na základě metodiky SYMOS '97 stanoveny imisní příspěvky hlavních znečišťujících látek z provozu (dopravy) stávající autobusové linky č. 54 do ovzduší. Výpočet imisních příspěvků pro hlavní znečišťující látky byl vztažen pro intenzity dopravy, které odpovídají stavu pro rok 2020. Výpočet byl proveden pro území o rozloze 1930 x 1080 metrů. V lokalitě stavebního záměru jsou v současné době dodrženy všechny imisní limity sledovaných znečišťujících látek řešené v rámci rozptylové studie. Z výsledků rozptylové studie vyplývá, že imisní příspěvek z dopravy autobusové linky č. 54 je velmi nízký, a tedy k ovlivnění imisního pozadí hodnocené lokality prakticky nedochází. Vzhledem k tomu, že se uvažuje o zrušení autobusové linky č. 54, a to kvůli prodloužení tramvajové trati až do lokality Kamechy (dostatečná dopravní obslužnost lokality hromadnou městskou dopravou), je nutné brát vypočtené přírůstky koncentrací sledovaných znečišťujících látek jako hodnoty, o které bude poníženo stávající imisní pozadí hodnocené lokality (zrušení autobusové linky). V rámci srovnání vypočtených hodnot imisního příspěvku v místě vybraných dotčených obytných objektů s imisními limity a stanoveným imisním pozadím vyplývá, že ani u jednoho vybraného bodu nedojde k překračování limitních hodnot u průměrných ročních koncentrací, ale ani u denních koncentrací sledovaných znečišťujících látek, neboť vypočtené hodnoty imisních příspěvků představují hodnoty, o které bude poníženo stávající imisní pozadí hodnocené lokality.

Dalším faktem, který vylučuje, aby došlo k překračování imisních limitů v hodnocené lokalitě, jsou stávající hodnoty imisního pozadí, které jsou v současné době pod hranicí těchto zákonem daných imisních limitů, a to u všech sledovaných znečišťujících látek řešených v rámci rozptylové studie. Celkově lze konstatovat, že provoz stávající autobusové linky č. 54 představuje pro hodnocenou lokalitu pouze minimální zátěž z hlediska ovlivnění kvality ovzduší a celkového příspěvku sledovaných znečišťujících látek k imisnímu pozadí. Nicméně vzhledem k tomu, že se uvažuje o zrušení linky č. 54, která bude nahrazena ekologičtější tramvajovou dopravou, je nutné brát vypočtené imisní příspěvky jako hodnoty, které budou odečteny od stávajícího imisního pozadí. Z toho plyne, že vybudováním (prodloužením) tramvajové trati do části Kamechy dojde ke snížení hodnot imisního pozadí v hodnocené lokalitě, a tím ke zlepšení kvality ovzduší. V celkovém kontextu

bude mít realizace stavebního záměru akceptovatelný vliv na ovzduší a v širším pohledu i pozitivní vliv na zdraví obyvatel. Dle rozptylové studie není nutné navrhovat kompenzační opatření.

Součástí oznámení je také příspěvková rozptylová studie pro výstavbu, kterou zpracoval Mgr. Bc. Rudolf Polášek v srpnu 2020.

Dle rozptylové studie lze konstatovat, že proces výstavby bude představovat období se zhoršenou kvalitou ovzduší v hodnocené lokalitě, a to zejména TZL pocházejícími z přesunu a manipulace se sypkým materiálem. Nicméně lze tvrdit, že realizací (výstavbou) stavebního záměru nedojde k překračování zákonem stanovených imisních limitů. Dále je nutné uvést, že se jedná pouze o časově omezené negativní působení (trvajících pouze po dobu výstavby), z tohoto důvodu lze tvrdit, že negativní vliv na ovzduší, respektive zdraví obyvatel bude akceptovatelný. K maximálnímu zmírnění negativních vlivů na ovzduší, resp. zdraví obyvatel budou dodržována výše uvedená opatření vedoucí ke snížení imisní zátěže tuhými znečišťujícími látkami. Na základě výše uvedeného lze konstatovat, že záměr je v dané lokalitě možné realizovat. Dle rozptylové studie není nutné navrhovat kompenzační opatření.

Záměr lze z hlediska vlivů na ovzduší a klima považovat za akceptovatelný.

Vlivy na půdu a horninové prostředí

Záměr je bez nároku na zábor zemědělské půdy. Plochy, na kterých bude záměr umístován patří mezi ostatní plochy dle katastru nemovitostí a nepatří do ploch zemědělského půdního fondu ani do ploch určených pro plnění funkcí lesa. Vlivy na horninové prostředí lze tedy považovat za zanedbatelné.

Vlivy na povrchovou a podzemní vodu

Realizací záměru nebude dotčen žádný vodní tok. Nejblíže se posuzovanému záměru nachází vodní tok Rakovec, který je vzdálen cca 220 m severně od předmětného záměru, a Vrbovec vzdálený cca 250 m jižně od předmětného záměru. Řeka Svratka teče ve vzdálenosti cca 1,6 km východně od zájmové lokality. Předmětná trasa záměru nezasahuje do záplavového území stanoveného při průtoku Q_{100} , do chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV) ani žádného ochranného pásma vodního zdroje či přírodního léčivého zdroje.

Vlivy na faunu a flóru a ekosystémy

Realizace posuzovaného záměru nebude představovat významné ovlivnění nebo ohrožení žádného z chráněných rostlinných či živočišných druhů, případně jejich biotopů.

Součástí oznámení záměru je Biologický průzkum, který zpracoval Mgr. Michal Hykel, Ph.D. v srpnu 2020 (dále jen „biologický průzkum“). Z uvedeného biologického průzkumu vyplývá, že lokalita navržené stavby zahrnuje zejména udržované trávníky a ruderalizované porosty náletových dřevin. Zvláště chráněné rostliny se zde nevyskytují. Na disturbovaných plochách (navážky zeminy) byly nalezeny ohrožené druhy z Červeného seznamu, významné dotčení jejich populací při realizaci stavby však není předpokládáno. Lokality výskytu navíc zahrnují biotopy podmíněné stavební činností v území. Na lokalitě záměru se vyskytují převážně běžné a biotopově nevyhraněné druhy živočichů. Nalezení však byli i zástupci z Červeného seznamu ohrožených druhů a zvláště chránění živočichové. Jedná se však o taxony v dotčeném území široce rozšířené. Jejich ovlivnění výstavbou záměru bude okrajové a týká se především potravních biotopů.

Autor biologického průzkumu navrhuje některá opatření k vyloučení či zmírnění negativních vlivů záměru na flóru a faunu. Ve vztahu k ochraně živočichů a jejich biotopů je navrženo s ohledem na ochranu ptáků provádět kácení dřevin od 1. října do 31. března. Ve vztahu k ochraně dřevin je

navrženo, aby při kácení dřevin a výstavbě bylo postupováno v souladu s ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích. Pro zlepšení biotopových poměrů na lokalitě po ukončení výstavby lze doporučit pro založení trávníků a výsadbu dřevin zvolit regionálně původní osevní směsi a druhy dřevin. Biologický průzkum navrhuje projednat žádosti o výjimku dle ust. § 56 by proveden pro druhy čmeláci rodu *Bombus*, mravenci rodu *Formica*, zlatohlávek huňatý (*Tropinota hirta*), zlatohlávek tmavý (*Oxythyrea funesta*) z důvodu zásahu do biotopu, poškození a ničení vývojových stádií a sídel při stavbě, s kompetentním orgánem ochrany přírody a krajiny, což bude provedeno v následném řízení v souladu se zákonem.

Součástí oznámení je také Dendrologický průzkum, který zpracoval Ing. Vladimír Maňák, v srpnu 2020. V době průzkumu nebyl v lokalitách zjištěn památný strom ani dřevina zvláště chráněná dle platné legislativy.

Vlivy na krajinu

Součástí oznámení je Hodnocení vlivů záměru na krajinný ráz, které zpracoval Mgr. Michal Hykel, Ph.D., v srpnu 2020 (dále jen „hodnocení vlivů na krajinný ráz“). Hodnocení vlivů na krajinný ráz vychází z předpokladu, že záměr je navržen na hranici vysoce urbanizovaného prostředí. Rozhodně se nejedná o řídkou zástavbu či území, v němž by byly významnou měrou zastoupeny přírodní prvky (zvláště chráněná území, významné krajinné prvky a ústřední systém ekologické stability). Přírodní charakteristiky krajinného rázu na lokalitě stavby zastupují hlavně opuštěné plochy, městská zeleň či zvláště chránění živočichové. Jedná se však stále o městskou zástavbu, přičemž tyto přírodní prvky jsou přítomny i na těch nejvíce urbanizovaných místech. Záměr je sice zamýšlen v bezprostřední blízkosti přírodního parku Podkomorské lesy a přírodní památky Žebětínský rybník, nicméně doplnění další infrastruktury v zástavbě nebude mít na jejich funkci z hlediska formování krajiny významný dopad. Z hlediska dotčení kulturně-historické charakteristiky území lze vznik významných negativních dopadů záměru vyloučit. Vzhledem k charakteru a rozsahu záměru nemohou být významně ovlivněna širší krajinná panoramata. Dotčeny mohou být pouze dílčí pohledy z polní krajiny za Bystrcí, a to zejména při odstranění lesíku mezi ulicemi Přírodní a Listnatá. Tento vliv však lze vzhledem k charakteru území považovat za akceptovatelný. Na základě posouzení je možno konstatovat, že realizace záměru „Prodloužení tramvajové trati Bystrc – Kamechy“ bude představovat únosný zásah do zákonných kritérií a znaků krajinného rázu dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny.

Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky

Zájmová lokalita se nachází v území kategorie UAN III, tj. území, na němž nebyl dosud rozpoznán a pozitivně prokázán výskyt archeologických nálezů a ani tomu nenasvědčují žádné indicie, ale jelikož předmětné území mohlo být osídleno či jinak využito člověkem, existuje 50 % pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů. V těsné blízkosti na jih od předmětného záměru se nachází lokalita ve stupni UAN I (poř. č. SAS 24-32-23/5), kde byly nalezeny pozůstatky neolitického osídlení. V případě pozitivního archeologického nálezu je zhotovitel povinen informovat Archeologický ústav AV ČR a umožnit jemu nebo organizaci oprávněné k archeologickým výzkumům provést na dotčeném území záchranný archeologický výzkum. Paleontologické nálezy (dle zákona ČNR č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny) se v zájmovém území nepředpokládají. Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky jsou tedy minimální.

Z celkového hodnocení možných významných vlivů záměru vyplývá, že tyto vlivy budou pouze dočasné a z dlouhodobého hlediska zanedbatelné. Realizací záměru nebude narušen krajinný ráz, ani významně dotčena chráněná fauna ani flora, záměr se nedotkne historických ani kulturních památek, ani archeologicky významných lokalit. Realizací terénních úprav nedojde k dotčení existujících prvků systému ekologické stability.

Kumulativní a synergické vlivy

V okolí posuzovaného záměru vedou komunikace, které jsou zatíženy intenzitou dopravy. Kumulace vlivů hluku s jinými záměry se projeví v oblasti kumulace zejména související vyvolanou dopravou. Kumulativní vlivy se záměry podobného charakteru nejsou předpokládány. V okolí záměru se nenachází záměr, ať už realizovaný nebo uvažovaný, podobného charakteru.

Záměr vyvolá synergický vliv zatížení území hlukem a emisemi do ovzduší ovšem pouze po časově omezenou dobu stavby trati. Tyto vlivy budou zmírněny opatřeními technologické kázně deklarovanými v oznámení záměru a uvedenými ve výrokové části tohoto rozhodnutí.

Krajský úřad ve zjišťovacím řízení vyhodnotil tyto podklady

1. Oznámení záměru dle přílohy č. 3 zákona vč. příloh
 - Vyjádření Magistrátu města Brna, odboru územního plánování a rozvoje, č. j. MMB/0303752/2020/Gom, ze dne 20.08.2020,
 - Stanovisko Krajského úřadu Jihomoravského kraje, odboru životního prostředí, orgánu ochrany přírody dle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů (č. j. JMK 104670/2020 ze dne 27.07.2020),
 - Biologický průzkum, zpracoval Mgr. Michal Hykel, Ph.D., srpen 2020,
 - Hodnocení vlivů záměru na krajinný ráz, zpracoval Mgr. Michal Hykel, Ph.D., srpen 2020,
 - Hluková studie, zpracoval Ing. Jaromír Cápál, září 2020,
 - Rozptylová studie (doprava z rušené autobusové linky č. 54), zpracoval Mgr. Bc. Rudolf Polášek, srpen 2020,
 - Rozptylová studie pro výstavbu, zpracoval Mgr. Bc. Rudolf Polášek, srpen 2020
 - Dendrologický průzkum, zpracoval Ing. Vladimír Maňák, srpen 2020,
2. Vyjádření uvedená v bodě č. 2 odůvodnění tohoto rozhodnutí.

Na základě informací uvedených v oznámení záměru a v jeho přílohách, písemných vyjádření dotčených orgánů, dotčených územních samosprávných celků a zjišťovacího řízení, provedeného podle zásad uvedených v příloze č. 2 k zákonu, rozhodl krajský úřad tak, jak je uvedeno ve výroku tohoto rozhodnutí.

Krajský úřad zasílá ve smyslu ustanovení § 7 odst. 6 zákona rozhodnutí o závěru zjišťovacího řízení oznamovateli a dále dotčeným územním samosprávným celkům a na vědomí dotčeným orgánům.

Krajský úřad upozorňuje **dotčené statutární město Brno, městskou část Brno-Bystrc a dotčené statutární město Brno, městskou část Brno-Žebětín** na povinnost dle ust. § 16 odst. 2 zákona vyvěsit informaci o tomto závěru zjišťovacího řízení a o tom, kdy a kde je možné do něj nahlížet, neprodleně po jeho obdržení na své úřední desce, a to po dobu nejméně 15 dnů.

Dotčené statutární město Brno, městskou část Brno-Bystrc a dotčené statutární město Brno, městskou část Brno-Žebětín v souladu s ust. § 16 odst. 2 zákona neprodleně zašle písemné vyrozumění o dni vyvěšení krajskému úřadu.

Rozhodnutí o závěru zjišťovacího řízení bude v souladu s § 7 odst. 6 zákona č. 100/2001 Sb. doručeno veřejnou vyhláškou zveřejněnou na úřední desce Jihomoravského kraje. Do rozhodnutí lze také nahlédnout na internetu na adrese http://portal.cenia.cz/eiasea/view/eia100_cr (kód záměru JHM1543).

Poučení

Proti tomuto rozhodnutí mohou podat ve lhůtě 15 dnů ode dne jeho doručení oznamovatel a dotčená veřejnost, uvedená v § 3 písm. i) bodě 2 zákona, odvolání k Ministerstvu životního prostředí podáním učiněným u Krajského úřadu Jihomoravského kraje, odboru životního prostředí, Žerotínovo nám. 3, 601 82 Brno (§ 81 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád). Splnění podmínek dle § 3 písm. i) bodu 2 zákona doloží dotčená veřejnost v odvolání.

Ing. Mojmír Pehal
vedoucí odboru

v z. **Ing. Jiří Hájek**, v. r.
vedoucí oddělení
posuzování vlivů na životní prostředí

Za správnost vyhotovení: Mgr. Bc. Vendula Wernhartová

Rozdělovník

Účastník řízení (oznamovatel-zástupce) vč. obdržených vyjádření:

- PK OSSENDORF s.r.o., se sídlem Tomešova 503/1, 602 00 Brno

Obdrží dotčené územní samosprávné celky s upozorněním na povinnost vyvěšení informace o tomto závěru zjišťovacího řízení na své úřední desce (v případě Jihomoravského kraje se též jedná o doručení veřejnou vyhláškou) a zpětného vyrozumění o dni vyvěšení na úřední desce:

- Statutární město Brno, MČ Brno-Bystrc, k rukám starosty, Nám. 28. dubna 60, 635 00 Brno
- Statutární město Brno, MČ Brno-Žebětín, k rukám starosty, Křivánkovo nám. 35, 641 00 Brno
- Jihomoravský kraj, Žerotínovo nám. 3, 601 82 Brno

Obdrží na vědomí:

- Magistrát města Brna, odbor životního prostředí, Kounicova 67, 602 00 Brno
- Krajská hygienická stanice Jihomoravského kraje se sídlem v Brně, Jeřábkova 4, 602 00 Brno
- Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Brno, Lieberzeitova 14, 614 00 Brno
- Magistrát města Brna, odbor dopravy, Kounicova 67, 601 67 Brno
- Úřad MČ města Brna, Brno-Bystrc, stavební úřad, Nám. 28. dubna 60, 635 00 Brno
- Úřad MČ města Brna, Brno-Žebětín, stavební úřad, Křivánkovo nám. 35, 641 00 Brno
- Drážní úřad, pracoviště Olomouc, Nerudova 1, 779 00 Olomouc
- Ecological Consulting a.s., RNDr. Petr Blahník, Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc

Potvrzení o vyvěšení (provede statutární město Brno, MČ Brno-Bystrc a statutární město Brno, MČ Brno-Žebětín a Jihomoravský kraj)

Vyvěšeno na úřední desce dne:

razítko a podpis