

KRAJSKÝ ÚŘAD JIHOMORAVSKÉHO KRAJE

Odbor životního prostředí
Žerotínovo náměstí 3, 601 82 Brno

Č. j.:
JMK 46260/2026

Sp. zn.:
S – JMK 8245/2026 OŽP/Rich

Vyřizuje/linka
Mgr. Richterová/2684

Brno
dle data podpisu

KUJMXOQG8NHQ



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 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

„Tramvaj v nové čtvrti Trnitá“,

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

Identifikační údaje:

Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č. 1 zákona:

Tramvaj v nové čtvrti Trnitá

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 s délkou od stanoveného limitu (1 km).

Kapacita (rozsah) záměru:

Záměrem je umístění tramvajové tratě do komunikací po jejich vybudování v rámci přípravy komunikační sítě nové čtvrtě Trnitá v Brně. Tramvajová trať bude sloužit k obsluze hromadnou dopravou pro rezidenty a návštěvníky nové čtvrtě Trnitá a současně je dimenzována na zajištění hromadné dopravy pro budoucí provoz Nového hlavního nádraží Brno (dále také NHNB) a budoucí

tramvajové sítě města Brna. Tramvajová trať bude vkládána do dokončené komunikační sítě. Bude se jednat o pojižděnou tramvajovou trať s asfaltovým krytem, aby byl umožněn pojezd např. složkám záchranného systému a nočním autobusům po tramvajové trati. Součástí záměru je vybudování zastávky na ulici Bulvár, realizace tramvajového terminálu a zastávky zajišťující přestup cestujících mezi železniční dopravou a městskou hromadnou dopravou v přednádražním prostoru na ulici Rosická. Celkově bude do území vloženo cca 2 130 m nových tramvajových tratí.

Umístění záměru:

kraj	Jihomoravský
okres	Brno-město
obec	Statutární město Brno, MČ Brno-střed
k. ú.	Trnitá, Staré Brno, Město Brno.

Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry:

Záměrem je umístění tramvajové tratě do komunikací po jejich vybudování v rámci přípravy komunikační sítě nové čtvrtě Trnitá v Brně. Řešení je v souladu s územním plánem města Brna. Převážná část trasy je v plochách komunikací, které již mají vydané územní rozhodnutí. Část úseku Bulvár sever má již vydané stavební povolení a v roce 2026 bude zahájena jeho stavba.

Trasu lze rozdělit na 3 úseky.

- Trasa od napojení v prostoru tramvajové smyčky na ulicích Nádražní – Hybešova k jihu přes ulici Hybešova do nově budovaného Bulváru po křižovatku s budoucí ulicí Rosická před budoucím hlavním vstupem do budovy nového brněnského hlavního nádraží. Tato část bude o délce cca 1 090 m.
- Trasa po ulici Rosická od křižovatky s ulicí Bulvár JZ směrem. Trať bude ukončena úvratí na tramvajovém mostě přes řeku Svratku na jejím pravém břehu. Tato část bude o délce cca 490 m.
Původní ukončení tramvajové tratě smyčkou na pravém břehu Svratky, které bylo posuzováno v rámci záměru „Přestavba železničního uzlu Brno, studie souboru staveb“ a bylo povoleno v územním rozhodnutí č. j. KUJCK 145531/2018 ze dne 10.12.2018, nelze realizovat, neboť se dostalo do kolize s připravovaným projektem protipovodňových opatření, který v místě původní tramvajové smyčky předpokládá vybudování povodňového parku.
- Trasa po ulici Rosická od křižovatky s ulicí Bulvár V směrem. Trať bude ukončena na budoucí křižovatce s ulicí Plotní a zde bude na napojena na stávající tramvajovou trať z centra města do Komárova. Tato část bude o délce cca 550 m.

Součástí záměru je vybudování tramvajové zastávky na ulici Bulvár, zastávky před konečnou na ulici Rosická jihozápadně od hlavního vstupu do NHNB a realizace tramvajového čtyřkolejného terminálu východně od nádražní budovy, ozelenění oddělovacích pásů a výsadba dřevin.

Tramvajová trať bude realizována postupně s rozvojem zástavby nové čtvrti Trnitá. Konečný stav z hlediska dopravní zátěže bude dosažen po plném zprovoznění budoucího NHNB. Tento maximální stav byl hodnocen v rámci hodnoceného záměru.

V souladu s platnou územně plánovací dokumentací se předpokládá příprava samostatného projektu pokračování tramvajové tratě jihozápadním směrem do plánované nové zástavby na pravém břehu Svratky (oblast ulice Heršpická). Ve směru východním se pak v souladu s územním plánem města Brna předpokládá příprava samostatného projektu pokračování tramvajové tratě po křížení s ulicí Plotní do budoucí nové ulice ve směru k ulici Hladíkové, po ulici Masné až po ulici Křenovou s napojením na stávající tramvajovou trať.

Vzhledem k dimenzování dopravních vazeb a propustnosti tramvajových tratí a křižovatek tratí jsou v prostoru záměru zahrnuty i budoucí spoje z těchto směrů. Pro navrhovaný záměr byly kumulativně vyhodnoceny jízdy tramvají i z budoucích v územním plánu předpokládaných záměrů k roku 2035.

Stručný popis technického a technologického řešení záměru:

Pozice kolejí je zakotvena v územním plánu města Brna, územní studii Jižní čtvrti a detailně v podrobnější architektonické studii přednádražního prostoru. Její zatížení vyplývá ze změny koncepce hromadné dopravy ve městě Brně, která zejména souvisí s budoucím provozem NHNB a tím i vznikem nejvýznamnějšího přestupního uzlu v Brně.

V rámci připravované zástavby nové čtvrti Trnitá a ve vazbě na nové Hlavní nádraží v Brně bude v území realizována nová komunikační síť. Osou území ve směru S-J bude komunikace „Bulvár“ a v přednádražním prostoru ulice „Rosická“. Tyto komunikace budou vybudovány a stavebně připraveny na umístění tramvajové tratě, která se bude realizovat následně.

Ulice Bulvár bude páteří nové čtvrtě Trnitá. Jedná se o osově symetrický 50 m široký bulvár, který bude kombinovat všechny druhy dopravy s důrazem na chodce a cyklisty, s chodníky, cyklostezkami, 2 jízdními pruhy a středovým pásem vyčleněným pro městskou hromadnou dopravu.

Bulvár bude budován v 2 etapách. V první etapě budou vybudovány chodníky oddělené zeleným pásem se stromořadím (platan) od cyklostezky a jízdních pruhů. Střední pás bulváru o šířce 15 m bude dočasně nezpevněný a osetý lučním porostem. V druhé etapě bude střední pás o šířce 7 m nahrazen tramvajovou tratí se zpevněným povrchem, mezi tramvajovou tratí a jízdními pruhy bude realizován 4 m široký pás zeleně se stromořadím (dub). Pro umístění dřevin v blízkosti venkovního trakčního vedení platí podmínka zajištění minimální 1 m vzdálenosti větví (i za větru) od živých částí trakčního vedení nebo od obrysu nástavce průjezdného průřezu pro pantograf.

Obdobným principem bude pro umístění tramvajové tratě připravena i ulice Rosická, která bude budována jako veřejné prostranství. I zde budou realizovány komunikace a prostranství s dočasnými povrchy s ohledem na budoucí vedení tramvajové tratě. Po realizaci tramvajových kolejí budou do konečné podoby realizovány jak zpevněné povrchy, tak i zatím nerealizovaná zeleň (dosadba dřevin, ozelenění ploch).

V přednádražním prostoru východně od vstupu do hlavní nádražní haly je navržen čtyřkolejný tramvajový terminál s nástupišti. Nástupiště v terminálu jsou navržena o délkách 80 m umožňujících zastavení velkokapacitní soupravy délky 42–47 m a klasických dvouvozových souprav o délce cca 30 m. Umístění je řešeno s ohledem na co nejpohodlnější přístup cestujících z odbavovací haly. Nejbližší nástupiště je od vestibulu vzdáleno 50 m, nejvzdálenější pak 70 m.

Další nástupní hrany se nachází před nádražní budovou v jihovýchodním směru. Jedná se o čtyři nástupiště o délkách 50 m na zastávce směřující k úvrati na tramvajovém mostě.

Další oboustranná zastávka bude vybudována na trati v severní části Bulváru (mezi ulicemi Opuštěnou a Úzkou). Zastávky budou zároveň sloužit i autobusové dopravě, jejichž linky budou před Nové hlavní nádraží Brno zajíždět. Na nástupištích budou instalovány přístřešky dle požadavků a standardů DPmB.

Konstrukce tratě bude řešena jako pojížděná silniční dopravou s uzavřeným svrškem. Povrch trati bude umožňovat jízdu např. vozidlům s právem přednostní jízdy, náhradní dopravě, noční dopravě nebo linkám, které budou mít s tramvajemi souběh.

Budou použity tramvajové výhybky schválené na síti DPmB. Konstrukční rychlost tratí bude maximálně 50 km/h. Jako protihluková opatření bude realizováno pružné upevnění kolejnic, pryžové bokovnice kolejnic a použití antivibračních rohoží v tramvajovém spodku.

Odvodnění tratí bude řešeno mírným sklonem k pruhům zeleně se stromořadími s dostatečně rozměrným prokořenitelným prostorem. Pruh zeleně bude sloužit v rámci modrozelené infrastruktury jako vsakovací pás.

Přebytky srážkové vody po naplnění retenčních schopností zeleně budou odváděny v době realizace záměru již vybudovanou kanalizací srážkových vod.

Nad nově zbudovanými kolejemi bude zřízeno nové trakční vedení dle standardů DPmB. Bude osazen nový trolejový vodič, který bude zavěšen na trakční sloupy. Nové trakční stožáry budou dle potřeby v provedení kombinovaném, s možností současného využití pro účely veřejného osvětlení. V maximální míře bude využito kotvení k novým objektům, v koordinaci s vlastníky těchto objektů. Napěťová soustava bude použita 600 V DC s celkovým stejnosměrným výkonem 4 MW. Napájení bude zajištěno z měničny umístěné v přednádraží. Technologické vybavení měčiny slouží k převodu střídavého napětí z distribučního rozvodu vysokého napětí 22kV na stejnosměrné napětí pro napájení jednotlivých trakčních úseků MHD. Měnična je navrhována podle požadavků DPMB a.s.

S realizací NHNB a dalších rozvojových projektů ve městě Brně dojde do roku 2035 ke změnám v linkování některých tramvajů. Z hlediska dopravní obsluhy záměru bude dotčené území obsluhováno koncepčně nově, nejedná se o tranzit z přestupního uzlu od dnešního Hlavního nádraží do dalšího území města. Do území záměru bude zavedeno 5 tramvajových linek (4 stávající + 1 nová).

Dvě linky

zde budou končit, 3 budou projíždějí.

Trasování tramvajů, které budou projíždět územím nové čtvrti Trnitá, se přepokládá následující:

- Řečkovice – Dornych – NHNB (průjezd) - Bulvár – Kamechy (dnes číslo 1)
- Lesná – Bulvár – NHNB (průjezd) – Komárov (dnes číslo 9)
- Líšeň – Masná – NHNB (průjezd) - Bulvár – Starý Lískovec (nově zavedená č. 13)
- Lesná – Masná – NHNB konečná (dnes číslo 7)
- Technologický park – Dornych – NHNB konečná (dnes číslo 12).

Trasování tramvajových linek (dnes číslo 2, 3, 4, 5, 6, 8, 10) zůstává beze změny. Linka 11 územím neprojíždí.

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

Společnost Brněnské komunikace a.s., se sídlem Renneská třída 787/1a, 639 00 Brno, IČ 60733098.

Zpracovatel oznámení:

Ing. Stanislav Postbiegl, Amentum Clean Energy s.r.o., se sídlem Křenová 58, 602 00 Brno – autorizovaná osoba.

Odůvodnění

1. Průběh řízení

Dne 15.01.2026 obdržel krajský úřad od společnosti Brněnské komunikace a.s., se sídlem Renneská třída 787/1a, 639 00 Brno, IČ 60733098 (dále jen „oznamovatel“) oznámení záměru „Tramvaj v nové čtvrti Trnitá“, v k. ú. Trnitá, Staré Brno, Město Brno, okr. Brno-město. Zpracovatelem oznámení je Ing. Stanislav Postbiegl (autorizovaná osoba).

Krajský úřad předložené oznámení posoudil a konstatoval, že splňuje náležitosti dle § 6 odst. 2 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 11087/2026 ze dne 21.01.2026 a rozeslal v souladu s § 6 odst. 5 zákona informaci o zahájení zjišťovacího řízení spolu s kopií oznámení záměru dotčeným orgánům a dotčeným územně samosprávným celkům s informací o možnosti vyjádřit se k ní dle § 6 odst. 6 zákona. Dále zajistil zveřejnění informace o zjišťovacím řízení na úřední desce Jihomoravského kraje, v informačním systému EIA a na úřední desce Statutárního města Brna, MČ Brno-střed, přičemž za den zveřejnění se považuje zveřejnění informace o zjišťovacím řízení na úřední desce kraje. Současně požádal Statutární město Brno, MČ Brno-střed 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 21.01.2026 a zveřejnil ji na úřední desce dne 21.01.2026;
Statutární město Brno, MČ Brno-střed – informaci obdržela dne 21.01.2026 a zveřejnila ji na úřední desce dne 22.01.2026.

Dotčenými orgány byly:

Magistrát města Brna, odbor životního prostředí – informaci obdržel dne 21.01.2026;
Krajská hygienická stanice Jihomoravského kraje – informaci obdržela dne 21.01.2026;

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

- Statutární město Brno, MČ Brno-střed – č. j. MCBS/2026/0019315/SEVD ze dne 28.01.2026
- Krajská hygienická stanice Jihomoravského kraje – č. j. KHSJM 06975/2026/BM/HOK ze dne 09.02.2026;
- Magistrát města Brna, odbor životního prostředí, oddělení životního prostředí – MMB/0098012/2006/Zah ze dne 21.01.2026;
- pan V. Ř. – vyjádření zde dne 11.02.2026;
- Spolek Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu – vyjádření ze dne 20.02.2026.

3. Vypořádání vyjádření obdržených v průběhu zjišťovacího řízení:

Statutární město Brno, MČ Brno-střed, Krajská hygienická stanice Jihomoravského kraje a nemají k záměru připomínky a nepožadují jeho další posuzování ve smyslu zákona.

Magistrát města Brna, odbor životního prostředí, oddělení životního prostředí uvádí požadavky vyplývající ze složkových zákonů na úseku životního prostředí, jejichž splněním je realizace záměru podmíněna.

Připomínky pana V. Ř. se týkají celkové koncepce městské hromadné dopravy v Brně, kterou nelze v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí řešit. Vzhledem k tomu, že s plným provozem tramvajové trati v lokalitě Trnitá se uvažuje až v roce 2035, je zřejmé, že do té doby mohou návrhy vedení městské hromadné dopravy (v souvislosti s rozvojem lokality NHNB) doznat změn.

Spolek Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu (dále jen spolek) ve svém vyjádření uplatnil zejména tyto připomínky:

1. Námitka nepřipustného věcného štěpení záměru („salámová metoda“)

Spolek namítá, že posuzovaný záměr tvoří nedílnou součást rozsáhlého záměru „Přestavba železničního uzlu Brno“ (ŽUB 2005) a „Železniční uzel Brno“ (ŽUB 2024), a jeho oddělení do samostatného procesu EIA představuje nepřipustné věcné dělení. Podle spolku nelze tramvajovou

trať posuzovat izolovaně, neboť je funkčně a dopravně podmíněna realizací hlavního železničního uzlu. Spolek poukazuje na judikaturu NSS, která salámovou metodu zakazuje.

2. Námitka nepřipustného časového štěpení záměru

Spolek tvrdí, že oznamovatel argumentuje časovým oddělením etap výstavby tak, že škodlivé vlivy „velkého záměru“ údajně nastanou dříve a tím se odůvodňuje bezproblémovost tramvajové tratě. Spolek považuje takové odůvodnění za účelové – škodlivé vlivy je podle nich nutné posuzovat kumulativně v rámci celého záměru.

3. Argumentace k vlivům na životní prostředí

Spolek uvádí, že oznámení přisuzuje posuzovanému záměru minimální nebo žádné přímé vlivy, protože tyto zásahy mají údajně vzniknout či již vznikly v rámci jiných staveb (např. kácení dřevin, protipovodňová opatření, hlukové vlivy). Spolek namítá, že takový postup znovu vyplývá z nepřipustného rozdělení rozsáhlého záměru na dílčí části, a že vlivy je nutné posuzovat v jejich celku.

4. Požadavek na postup krajského úřadu

V závěru svého vyjádření spolek žádá, aby krajský úřad vydal zamítavé rozhodnutí, neboť podle jeho názoru je záměr posuzován v rozporu s judikaturou správních soudů, která zakazuje věcné i časové štěpení záměrů při posuzování vlivů na životní prostředí.

Vypořádání:

Dle ustanovení § 7 a v souladu s přílohou č. 2 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí bylo provedeno zjišťovací řízení, jehož cílem bylo zjistit, zda uvedený záměr bude posuzován v celém rozsahu zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Odbor životního prostředí ve zjišťovacím řízení hodnotil informace obsažené v oznámení záměru a v doručených vyjádřeních, přihlédl rovněž k umístění záměru.

Dotčené orgány vyslovily souhlas s realizací záměru bez požadavku na jeho další posouzení dle zákona.

K vyjádření spolku krajský úřad sděluje následující:

Krajský úřad posuzuje záměr v podobě, v jaké mu byl oznamovatelem předložen. Z úřední činnosti je mu současně znám složitý a časově náročný vývoj projednávání záměru Železničního uzlu Brno a s ním souvisejících staveb. Z tohoto důvodu požádal oznamovatele o upřesnění důvodů samostatného předložení záměru tramvajové trati v nové čtvrti a případně o stanovisko k připomínkám spolku.

Oznamovatel uvádí, že námitka spolku týkající se údajného nepřipustného použití „salámové metody“ není důvodná. Předložený záměr je samostatnou stavbou městské hromadné dopravy, jejíž realizace ani funkce není technicky ani provozně podmíněna realizací záměru Železniční uzel Brno. Záměr je navržen tak, aby plnil dopravní obsluhu nové čtvrti Trnitá nezávisle na harmonogramu i výsledném řešení ŽUB. Proto i v případě, že by nové hlavní nádraží bylo realizováno až po výstavbě a zprovoznění tramvajové dráhy, bude záměr tramvajové dráhy realizován v totožném rozsahu (případně pouze s úpravou počtu zastávek) a bude sloužit k obsluze nově vznikající čtvrti.

Dle rozsudku Nejvyššího správního soudu č. j. 6 As 139/2017–73 ze dne 13.12.2018 platí, že „O nepřipustnou salámovou metodu se jedná zejména tehdy, pokud etapizace výstavby umožní stavebníkovi vyhnout se určitým zákonným požadavkům či dosáhnout pro sebe příznivějšího výsledku (a například pro životní prostředí méně příznivého výsledku). V každém případě je vždy

nutné v případě rozdělení stavby na jednotlivé etapy zohlednit jejich společnou existenci a společný dopad na zákonem chráněné zájmy. Je však třeba zároveň vzít v úvahu nutnou a logickou etapizaci výstavby, kdy zejména u rozsáhlejší výstavby zpravidla nebude z objektivních důvodů možné realizovat všechny stavby v časově blízce souvisejícím termínu. Je možné přihlídnout též k vzájemné podmíněnosti jednotlivých částí výstavby. Pokud by například nebylo možné očekávat rozumné využití první části bez částí navazujících nebo by byly všechny stavby podmíněny novým společným řešením dopravní obslužnosti, je třeba důsledně trvat na vyhodnocení společného vlivu všech etap již v první fázi výstavby. Naopak méně rigidně je možné posuzovat případy, kdy jednotlivé etapy výstavby mohou v území plnit svoji funkci zcela samostatně a ani ve vzájemném spojení nelze očekávat výrazný negativní vliv na životní prostředí. Ani v takovém případě však není možné vyhnout se posuzování tzv. kumulativních a synergických vlivů, které může vyústit až v závěr, že navazující výstavba není s ohledem na kumulativní zátěž území přípustná.“

Oznamovatel zdůrazňuje, že oddělené projednání je dáno odlišnými investory, předmětem staveb i rozdílným procesním postupem. Nejde tedy o účelové dělení jedné stavby s cílem obejít zákonné povinnosti. Kumulativní a synergické vlivy s ostatními záměry v území, včetně ŽUB, jsou v oznámení záměru řádně zohledněny, přičemž posuzování vychází z cílového stavu roku 2035.

Z výsledků hlukové studie a dalších podkladů vyplývá, že záměr nepředstavuje významný negativní vliv na životní prostředí. Identifikované vlivy nepřekračují již posouzené hodnoty v rámci EIA k ŽUB a hygienické limity nejsou překročeny. Nová zástavba bude projektována s ohledem na budoucí provoz tramvajové trati.

Krajský úřad se s názorem oznamovatele ztotožňuje. Záměr představuje pouze dílčí stavbu umístovanou do území, které projde významnou přeměnou. Hodnocení vlivů výstavby a zejména provozu na tramvajové trati vychází z cílového stavu roku 2035, tedy doby, kdy by již mělo být v provozu NHNB a vybudovány i další stavby v lokalitě.

Spolek ve svém vyjádření neuvádí žádné konkrétní právní ani věcné nedostatky oznámení záměru, které by odůvodňovaly potřebu provedení celého procesu posuzování za účasti dalších autorizovaných osob. Krajský úřad současně podotýká, že spolek dlouhodobě působí v oblasti ochrany životního prostředí a je dobře obeznámen s právní úpravou procesů EIA; lze proto očekávat, že by případné zásadní či konkrétní nedostatky oznámení záměru byl schopen ve svém vyjádření jednoznačně formulovat. Přesto spolek své připomínky omezil pouze na obecný nesouhlas se samostatným projednáváním záměru a současně požadoval vydání zamítavého rozhodnutí, ačkoliv vzhledem ke své zkušenosti a znalosti právních postupů by měl vědět, že takový procesní návrh neodpovídá právní úpravě zjišťovacího řízení. Návrh spolku na vydání zamítavého rozhodnutí tedy není z hlediska procesu posuzování vlivů záměru na životní prostředí relevantní. Podle § 7 odst. 5 zákona „dojde-li příslušný úřad k závěru, že záměr podle odstavce 2 podléhá posouzení vlivů záměru na životní prostředí podle tohoto zákona, vydá o tom odůvodněný písemný závěr...“, oproti tomu odstavec 6 téhož paragrafu stanoví, že „dojde-li příslušný úřad k závěru, že záměr podle odstavce 2 nepodléhá posouzení vlivů záměru na životní prostředí podle tohoto zákona, vydá o tom rozhodnutí...“.

Předložené oznámení záměru včetně příloh poskytlo dostatečné podklady k posouzení možných vlivů záměru v rozsahu požadovaném pro zjišťovací řízení podle § 7 zákona a přílohy č. 2 zákona. Na základě vyhodnocení těchto kritérií krajský úřad neshledal, že by záměr mohl mít významné negativní vlivy na životní prostředí, které by odůvodňovaly další posuzování v plném rozsahu procesu EIA.

Spolek nesouhlasí s hodnocením záměru v rámci samostatného zjišťovacího řízení. K závěrům vyhodnocení vlivů záměru v předloženém oznámení se však nevyjádřil a neuplatnil ani žádné požadavky na jeho doplnění.

Krajský úřad proto konstatuje, že záměr ve své předložené podobě nevyžaduje další posuzování podle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

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

I. Charakteristika záměru

Záměrem je realizace a provoz tramvajové tratě v nové čtvrti Trnitá v Brně. Tramvajová trať bude sloužit k obsluze rezidentů a návštěvníků čtvrtě a současně je dimenzována na zajištění hromadné dopravy pro budoucí provoz NHNB a budoucí tramvajové sítě města Brna. Tramvajová trať bude vkládána do dokončené komunikační sítě. Bude se jednat o pojižděnou tramvajovou trať s asfaltovým krytem, který umožní pojezd např. složkám záchranného systému a nočním autobusům po tramvajové trati. Do území bude vloženo cca 2 130 m nových tramvajových tratí.

II. Umístění záměru

Záměr je situován v jihovýchodní části města Brna, v MČ Brno-střed. Umístění je v souladu s platným územním plánem města Brna a převážná část trasy je umístěna do komunikací ploch, které již mají vydané územní rozhodnutí. Část úseku Bulvár sever má již vydané stavební povolení a v roce 2026 se předpokládá zahájení stavby.

Lokalita, v níž je tramvajová trať navržena leží v současnosti v záplavovém území řeky Svratky. V území budou v předstihu realizována protipovodňová opatření. Úprava toku Svratky již byla zahájena, protipovodňová opatření jsou dokončena v sousedství záměru proti toku Svratky, další etapou je realizace v prostoru čtvrtě Trnitá a NHNB. Tramvajová trať bude v době své realizace umísťována mimo záplavové území.

Zájmová lokalita se není součástí žádného národního parku, chráněné krajinné oblasti či některého maloplošného zvláště chráněného území a nezasahuje ani do ochranného pásma výše uvedených zvláště chráněných území.

III. Charakteristika předpokládaných vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí

• Vlivy hluku, vlivy na kvalitu ovzduší, zdravotní vlivy a rizika

Vzhledem k charakteru záměru lze z hlediska jeho potencionálního ovlivnění obyvatelstva konstatovat možné krátkodobé negativní vlivy při výstavbě, za provozu pak vliv zejména na hlukovou situaci.

V průběhu výstavby budou do jisté míry dotčeni obyvatelé obytných domů, které leží, či budou ležet v těsné blízkosti stavby. Vliv na obyvatelstvo se bude projevovat jednak v důsledku dopravy materiálu z/na staveniště a vlastními pracemi na stavbě. Půjde především o negativní vlivy hluku vyvolané dopravou a stavebními pracemi.

Vzhledem ke vzdálenosti hranice plánovaného záměru od nejbližších hlukově chráněných objektů je hluk ze stavební činnosti spolehlivě řešitelný a nezpůsobí překročení hygienických limitů.

Venkovní stavební práce v dosahu obytných objektů spojené se zvýšenou hlučností v (např. při odstraňování povrchů, navážení a hutnění podkladových materiálů apod.) nebudou realizovány ve dnech pracovního klidu, ve státem uznávaných svátcích a v nočních hodinách. Noční práce nejsou uvažovány, nasazení těžké mechanizace bude probíhat v období mezi 7:00 – 21:00.

Pro vyhodnocení hlukové zátěže při provozu záměru v území byla vypracována hluková studie, která je přílohou č. 2 oznámení záměru.

Tramvajová trať bude vedena skrze novou městskou čtvrt Trnitá, která se začíná postupně budovat. Zástavba v okolí tratě (ulice Bulvár a Rosická) by mohla být dokončena v roce 2035 a v té době by měla být zprovozněna i předložená trať. V území se připravuje výstavba zejména rezidenčních

a kancelářských objektů s funkčním využitím smíšené plochy pro bydlení, obchod, administrativu a služby, provoz NHNB. V případě některých nově vznikajících objektů ve čtvrti Trnitá je předpokládán hlukový příspěvek nad úroveň hygienických limitů. Tyto objekty však budou mít zajištěno větrání jiným způsobem než přirozeným větráním okny. Fasády těchto exponovaných místností tak již nebudou chráněným venkovním prostorem stavby ve smyslu zákona č. 258/2000 Sb. Plnění hygienických limitů platných pro chráněné vnitřní prostory stavby bude zajištěno vhodným návrhem konstrukce obvodového pláště.

Z hlediska možného působení na obyvatelstvo se záměr může projevit u stávajících objektů, které jsou v blízkosti napojení záměru na stávající tramvajovou síť. Nejbližšími obytnými objekty v prostoru křižovatky ulic Hybešova – Nové sady – Nádražní jsou objekty k bydlení Hybešova č. p. 218/11 a Nové sady č. p. 1019/21 a v prostoru křižovatky s ulicí Plotní bytový dům Plotní č. p. 72/31. Z provedených výpočtů však vyplývá, že po realizaci nových tramvajových tratí posuzovaného záměru bude hlukový příspěvek z provozu na těchto tratích u stávající obytné zástavby spolehlivě pod úroveň hygienických limitů.

Dočasným negativním působením v průběhu výstavby bude zvýšená prašnost v bezprostředním okolí staveniště při realizaci zemních prací a emisemi ze spalovacích motorů stavební a automobilové dopravy. Tyto negativní vlivy budou snižovány v souladu se požadavky vyplývajícími z přílohy č. 10 zákona č. 201/2012 Sb., zákona o ochraně ovzduší a 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). Samotná tramvajová trať a provoz tramvají na ní není zdrojem emisí škodlivin negativně ovlivňujících kvalitu ovzduší. Nepřímo působí pozitivně díky nabídce bezemisní dopravy.

- Vlivy na povrchové a podzemní vody

Vzhledem k tomu, že záměr je umístován do komunikačních ploch, které již budou mít vyřešené odvodnění, nedojde realizací záměru ke změně budoucího stavu z hlediska způsobu odvodnění. Srážková voda zachycená na tělese kolejíšť bude odváděna v rámci modrozelené infrastruktury do zelených pásů podél tratě a bude sloužit k doplňování zásob vody pro dřeviny a travnaté plochy. Po dokončení záměru tak nedojde při běžných srážkách ke zvýšení, či zrychlení odtoku vody z území oproti stavu před realizací.

Za běžného provozu nebude záměr významně ovlivňovat podzemní vody. Záměr nebude zasahovat pod hladinu podzemních vod a nebude bránit v jejich přirozeném toku.

- Vlivy na půdu

Pozemky určené pro realizaci záměru nejsou součástí zemědělského půdního fondu.

- Vlivy na biologickou rozmanitost (fauna, flóra, ekosystémy)

Záměr je umístován do vysoce urbanizovaného prostředí města Brna do rozvíjející se nové čtvrti Trnitá. Záměrem nejsou dotčeny přírodní prvky, zejména zvláště chráněná území, významné krajinné prvky a ÚSES. Přírodní charakteristiky na lokalitě záměru bude zastupovat dočasná zeleň v tělese trati již vysazená městská zeleň.

Zpracovatel oznámení konstatuje, že prevence nebo vyloučení nepříznivých vlivů vyplývá zejména z dodržování platných zákonů, norem, předpisů a povolovacích rozhodnutí.

Krajský úřad ve zjišťovacím řízení vyhodnotil tyto podklady:

1. Oznámení záměru dle přílohy č. 3 zákona vč. příloh:
 - Situace záměru
 - Hluková studie (Ing. Lukáš dokulil, Amentum Clean Energy s.r.o., prosinec 2025)

- 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 87904/2025 ze dne 16.06.2025 – vzato na vědomí
2. Vyjádření uvedená v bodě 3. odůvodnění tohoto rozhodnutí

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

Krajský úřad Jihomoravského kraje 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.

Dotčené Statutární město Brno, MČ Brno-střed žádáme ve smyslu ustanovení § 16 odst. 2 zákona o zveřejnění závěru zjišťovacího řízení, na úřední desce. Doba zveřejnění je nejméně 15 dní. **Dotčené Statutární město Brno, MČ Brno-střed žádáme o zaslání písemného vyrozumění o dni vyvěšení závěru zjišťovacího řízení na úřední desce Krajskému úřadu Jihomoravského kraje.**

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/detail/EIA_JHM1896.

P o u č e n í

Proti tomuto rozhodnutí mohou podat do 15 dnů ode dne jeho doručení oznamovatel a dotčená veřejnost uvedená v § 3 písm. i) bodě 2 zákona a dotčené územní samosprávné celky 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 podle § 3 písm. i) bodu 2 zákona doloží dotčená veřejnost v odvolání. Z odvolání musí být patrné, kdo je činí, které věci se týká, co se navrhuje a musí obsahovat údaje o tom, proti kterému rozhodnutí směřuje, v jakém rozsahu ho odvolatel napadá a v čem je spatřován rozpor s právními předpisy nebo nesprávnost rozhodnutí nebo řízení, jež mu předcházelo.

Ing. Mojmír Pehal
vedoucí odboru

Rozdělovník

Účastník řízení (oznamovatel) vč. obdržných vyjádření:

- Brněnské komunikace a.s., Renneská třída 787/1a, 639 00 Brno – **DS**

Obdrží dotčené územní samosprávné celky se žádostí o zveřejnění na úřední desce (v případě Jihomoravského kraje se též jedná o doručení veřejnou vyhláškou), o zpřístupnění textu závěru zjišťovacího řízení pro veřejnost a o zpětné vyrozumění o dni vyvěšení na úřední desce:

- Statutární město Brno, k rukám starosty, Dominikánská 2, 601 69 Brno – **DS**
- Jihomoravský kraj, Žerotínovo nám. 3, 601 82 Brno – zde

Obdrží na vědomí:

- Magistrát města Brna, odbor životního prostředí, Kounicova 67, 601 67 Brno – **DS**
- Krajská hygienická stanice Jihomoravského kraje, Jeřábkova 4, 602 00 Brno – **DS**
- Amentum Clean Energy s.r.o., Křenová 58, 602 00 Brno - **DS**

Potvrzení o zveřejnění (provedou Statutární město Brno, MČ Brno-střed a Jihomoravský kraj)

Vyvěšeno na úřední desce dne:

razítko a podpis