ATELIER EKOLOGICKÝCH MODELŮ

VYHODNOCENÍ VLIVŮ ZMĚNY Č. 2B ÚZEMNÍHO PLÁNU OBCE TROUBSKO NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ

podle § 40 zák. 283/2021 Sb.

Září 2026

Vyhodnocení vlivů změny č. 2b územního plánu obce Troubsko na udržitelný rozvoj území

podle § 40 zák. 283/2021 Sb.

ZADAL:

Obec Troubsko
Zámecká 150/8
664 41 Troubsko

ZPRACOVAL:

ATEM – Ateliér ekologických modelů, s. r. o.
Roztylská 1860/1
148 00 Praha 4

VEDOUCÍ PROJEKTU:

Mgr. Radek Jareš
osoba autorizovaná ke zpracování dokumentace a posudku dle zák. č. 100/2001 Sb.,
Č. j. rozhodnutí o udělení autorizace: 112632/ENV/10
Č. j. rozhodnutí o prodloužení autorizace: MZP/2025/710/4369

ŘEŠITELSKÝ TÝM:

Mgr. Jan Karel
držitel autorizace ke zpracování dokumentace a posudku dle zák. č. 100/2001; č. j. rozhodnutí o udělení autorizace: 88948/ENV/14
č. j. rozhodnutí o prodloužení autorizace: MZP/2024/710/5115

Ing. Josef Martinovský
Vedoucí laboratoře autorizované dle zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví. Osvědčení o autorizaci č. A0110100224

Mgr. Robert Polák
osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví MZd, č. osvědčení 10/2019

Mgr. Markéta Marková

Ing. Kateřina Dunovská

Září 2026

O B S A H

ÚVOD 5

A. VYHODNOCENÍ VLIVŮ ÚZEMNÍHO PLÁNU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ PODLE PŘÍLOHY STAVEBNÍHO ZÁKONA 6

A.1. Stručné shrnutí obsahu a hlavních cílů změny územního plánu, Změna navrhuje plochu všeobecně smíšenou vztah k jiným koncepcím. 6

A.1.1. Stručné shrnutí obsahu změny 6

A.1.2. Vztah k jiným koncepcím 10

A.2. Zhodnocení vztahu změny územního plánu k cílům ochrany životního prostředí přijatým na mezistátní, unijní a vnitrostátní úrovni 13

A.3. Údaje o současném stavu životního prostředí v řešeném území a jeho předpokládaném vývoji, pokud by nebyla uplatněna změna územního plánu 20

A.3.1. Klimatické charakteristiky 20

A.3.2. Kvalita ovzduší 25

A.3.3. Hluk 28

A.3.4. Půda 31

A.3.5. Povrchové vody 31

A.3.6. Geologické poměry 32

A.3.7. Hydrogeologické poměry 32

A.3.8. Chráněná území přírody 33

A.3.9. Fauna, flóra, ekosystémy 34

A.3.10. Krajinný ráz 35

A.3.11. Obyvatelstvo a osídlení, území hustě zalidněná 36

A.3.12. Kulturní a archeologické památky 36

A.4. Charakteristiky životního prostředí, které by mohly být změnou územního plánu významně ovlivněny 38

A.5. Současné problémy a jevy životního prostředí, které by mohly být změnou územního plánu významně ovlivněny, zejména s ohledem na zvláště chráněná území a ptačí oblasti 39

A.6. Zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů navrhovaných variant změny územního plánu, včetně vlivů sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných 39

A.6.1. Rozšíření plochy ochranné a izolační zeleně ZO (Z.18) 40

A.6.2. Vymezení koridoru CNZ.DZN13 pro dopravní infrastrukturu (VRT) 41

A.6.3. Vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů 46

A.7. Porovnání zjištěných nebo předpokládaných kladných a záporných vlivů podle jednotlivých variant řešení a jejich zhodnocení. Srozumitelný popis použitých metod vyhodnocení včetně jejich omezení 46

A.7.1. Porovnání zjištěných nebo předpokládaných kladných a záporných vlivů podle jednotlivých variant řešení a jejich zhodnocení 46

A.7.2. Popis použitých metod 47

A.8. Popis navrhovaných opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí 50

A.9. Zhodnocení způsobu zapracování vnitrostátních cílů ochrany životního prostředí do změny územního plánu a jejich zohlednění při výběru variant řešení 52
A.10. Vyhodnocení možných přeshraničních vlivů na životní prostředí 54
A.11. Souhrnné vypořádání požadavků uplatněných ve stanovisku příslušného úřadu k návrhu zadání změny územně plánovací dokumentace 54
A.12. Návrh ukazatelů pro sledování vlivu změny územního plánu na životní prostředí 57
A.13. Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí 57
A.14. Netechnické shrnutí výše uvedených údajů 58

B. VYHODNOCENÍ VLIVŮ ÚZEMNÍHO PLÁNU NA PŘEDMĚT OCHRANY NEBO CELISTVOST EVROPSKY VÝZNAMNÉ LOKALITY NEBO PTAČÍ OBLASTI 61

C. VYHODNOCENÍ VLIVŮ ZMĚNY ÚZEMNÍHO PLÁNU NA HOSPODÁŘSKÝ ROZVOJ A SOUDRŽNOST SPOLEČENSTVÍ OBYVATEL ÚZEMÍ 62

D. VYHODNOCENÍ VLIVŮ ZMĚNY ÚZEMNÍHO PLÁNU NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ 65

E. NÁVRH POŽADAVKŮ NA ROZHODOVÁNÍ VE VYMEZENÝCH PLOCHÁCH A KORIDORECH Z HLEDISKA ZAJIŠTĚNÍ ÚZEMNÍCH PODMÍNEK UDRŽITELNÉHO ROZVOJE ÚZEMÍ 72

NÁVRH STANOVISKA PŘÍSLUŠNÉHO ORGÁNU 73

Úvod

Vyhodnocení vlivů změny č. 2b územního plánu katastrálního území Troubsko na udržitelný rozvoj území je provedeno v rozsahu a s obsahem podle přílohy č. 4 zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon. V souladu s ustanovením příl. č 4. zákona se hodnotí vlivy, které lze rozumně předpokládat, a to v rozsahu, podrobnosti a míře konkrétnosti, jakou má pořizovaná změna územního plánu. Vlivy se stanoví odborným odhadem. Obsah hodnocení je členěn podle přílohy č. 4 zákona. Tato příloha stanovuje strukturu vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj:

1. Vyhodnocení vlivů změny územního plánu na životní prostředí
2. Vyhodnocení vlivů změny na evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti, pokud orgán ochrany přírody nevyloučil významný vliv na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí.
3. Vyhodnocení vlivů změny územního plánu na hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel území.
4. Vyhodnocení vlivů změny územního plánu na udržitelný rozvoj území, které spočívá v posouzení vztahu a zlepšování podmínek pro příznivé životní prostředí, hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel území a posouzení naplnění priorit územního plánování.
5. Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska vyváženosti vlivů na životní prostředí, hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel území (udržitelný rozvoj území).

A. Vyhodnocení vlivů územního plánu na životní prostředí podle přílohy stavebního zákona

A.1. Stručné shrnutí obsahu a hlavních cílů změny územního plánu, Změna navrhuje plochu všeobecně smíšenou vztah k jiným koncepcím.

A.1.1. Stručné shrnutí obsahu změny

Obsahem změny je vymezení a zpřesnění záměru „DZ 13 VRT hranice kraje - Brno (veřejně prospěšná stavba)“ ve správním území obce Troubsko a řešení rozsahu záměru Z.16, odpočívka u dálnice D1, požadovaného nadřazenou územně plánovací dokumentací, včetně řešení koordinace obou záměrů.

Změna rozšiřuje stávající plochu ochranné a izolační zeleně (ZO) Z.18 na úkor plochy silniční dopravy (DS). Zároveň mění způsob využití plochy silniční dopravy Z.16 na plochy dopravy kombinované. Změna dále vymezuje a zpřesňuje nové vedení veřejně prospěšné stavby CNZ.DZ13 (koridor vysokorychlostní tratě) a ruší koridor území rezervy R.1-CNZ-RDZ02 v souladu s nadřazenou dokumentací.

Změna č. 2b, má návaznost i vliv na sousední obce. Požadavky na koordinaci využívání území z hlediska širších vztahů byly řešeny a vyhodnoceny v platném ÚP. Návrh koridoru pro dopravní infrastrukturu CNZ.DZ13 – koridor vysokorychlostní tratě (VRT) hranice kraje je koordinován.

Doprava

Koncepce dopravní infrastruktury, stanovená v platném ÚP, zůstává beze změny.

Změnou č. 2b se ruší původní návrh koridoru územní rezervy vysokorychlostní tratě (VRT) R.1 CNZ RDZ02-A a nově se vymezuje záměr CNZ.DZ13 VRT hranice kraje – Brno, řeší se rozsah záměru Z.16 (odpočívka u dálnice D1), požadovaného nadřazenou územně plánovací dokumentací, včetně koordinace obou záměrů.

Technická infrastruktura

Koncepce technické infrastruktury, stanovená v platném ÚP, zůstává zachována.

Územní systém ekologické stability

Do správního území Troubska zasahuje regionální biocentrum RBC.216. Vymezeny jsou také lokální biokoridory LBK.1, LBK.2, LBK.3, LBK.4 a LBK.5 a lokální biocentra LBC.1 a LBC.2.

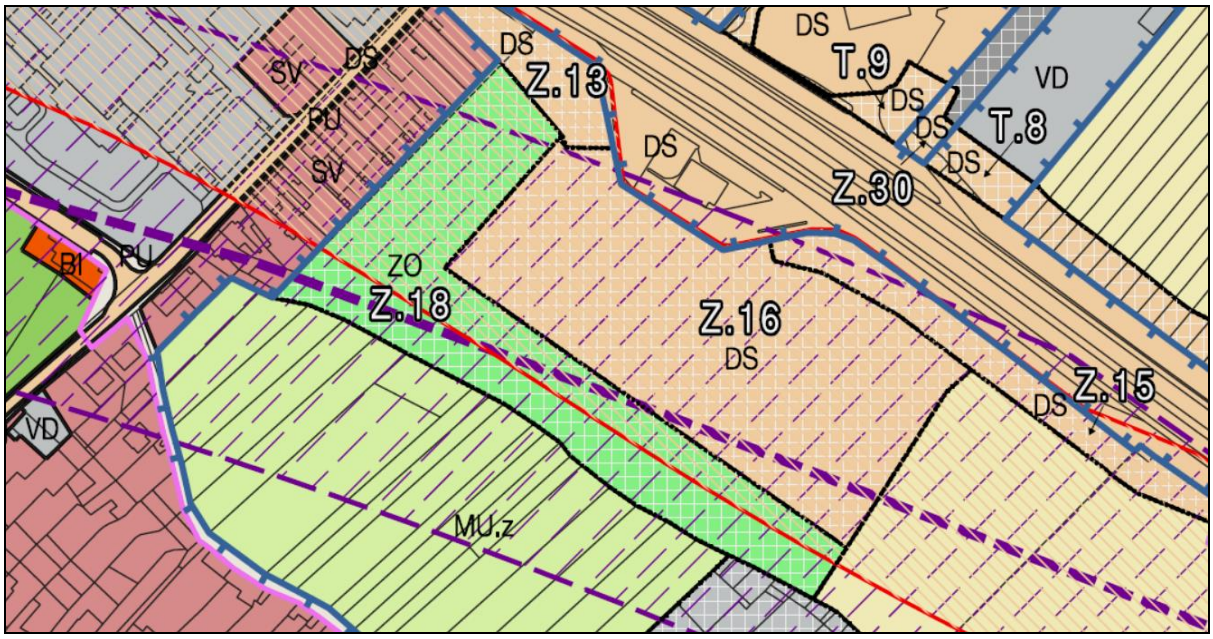
Změna č. 2b nenavrhuje opatření nebo plochy, které by měly vliv na změnu ekologické stability území.

Veřejně prospěšné stavby

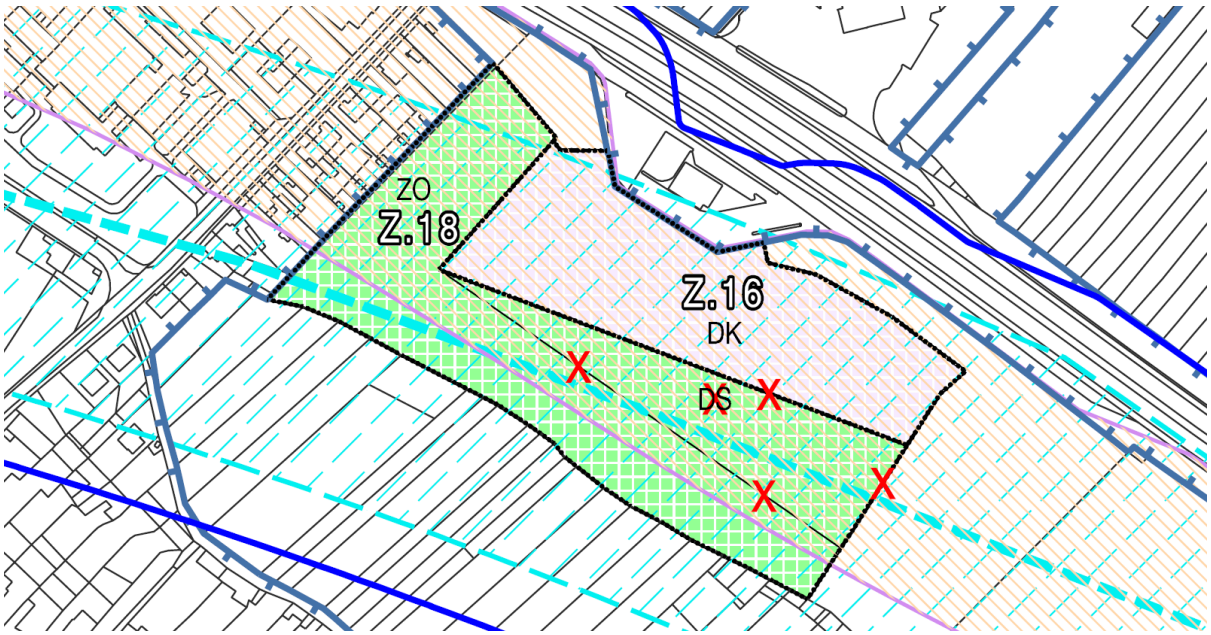
Pro vytvoření podmínek realizace vysokorychlostní tratě (DZ13 ze ZÚR JMK) je vymezena nová VPS VD.15.

Veřejně prospěšné stavby (VPS) a veřejně prospěšná opatření (VPO), vymezené v platném ÚP, zůstávají zachovány.

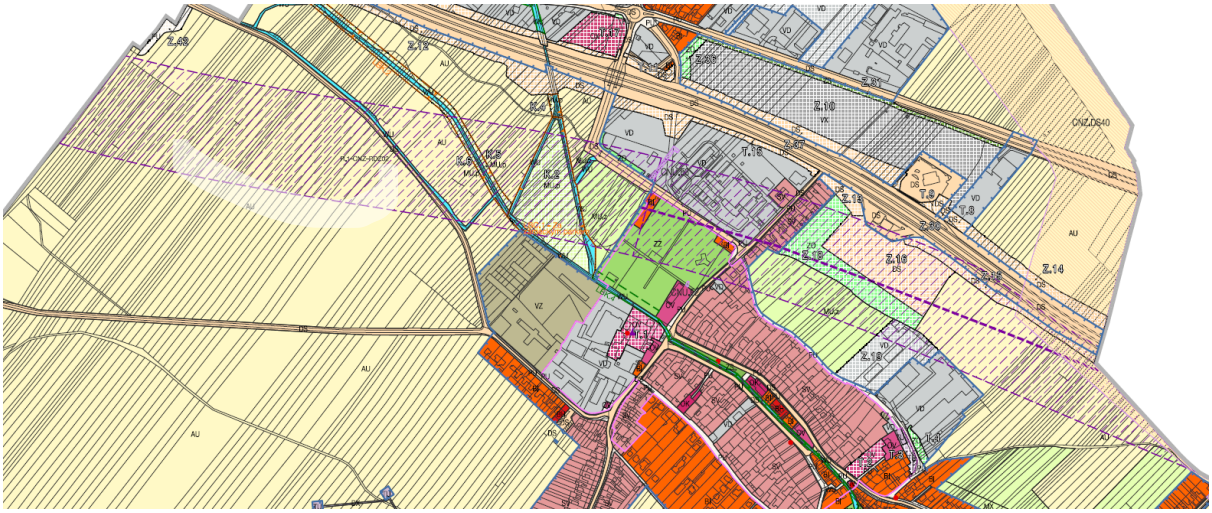
Obr. 1. Výřez č. 1 z platného územního plánu



Obr. 2. Výřez č. 1 ze zákresu návrhu na pořízení změny 2b



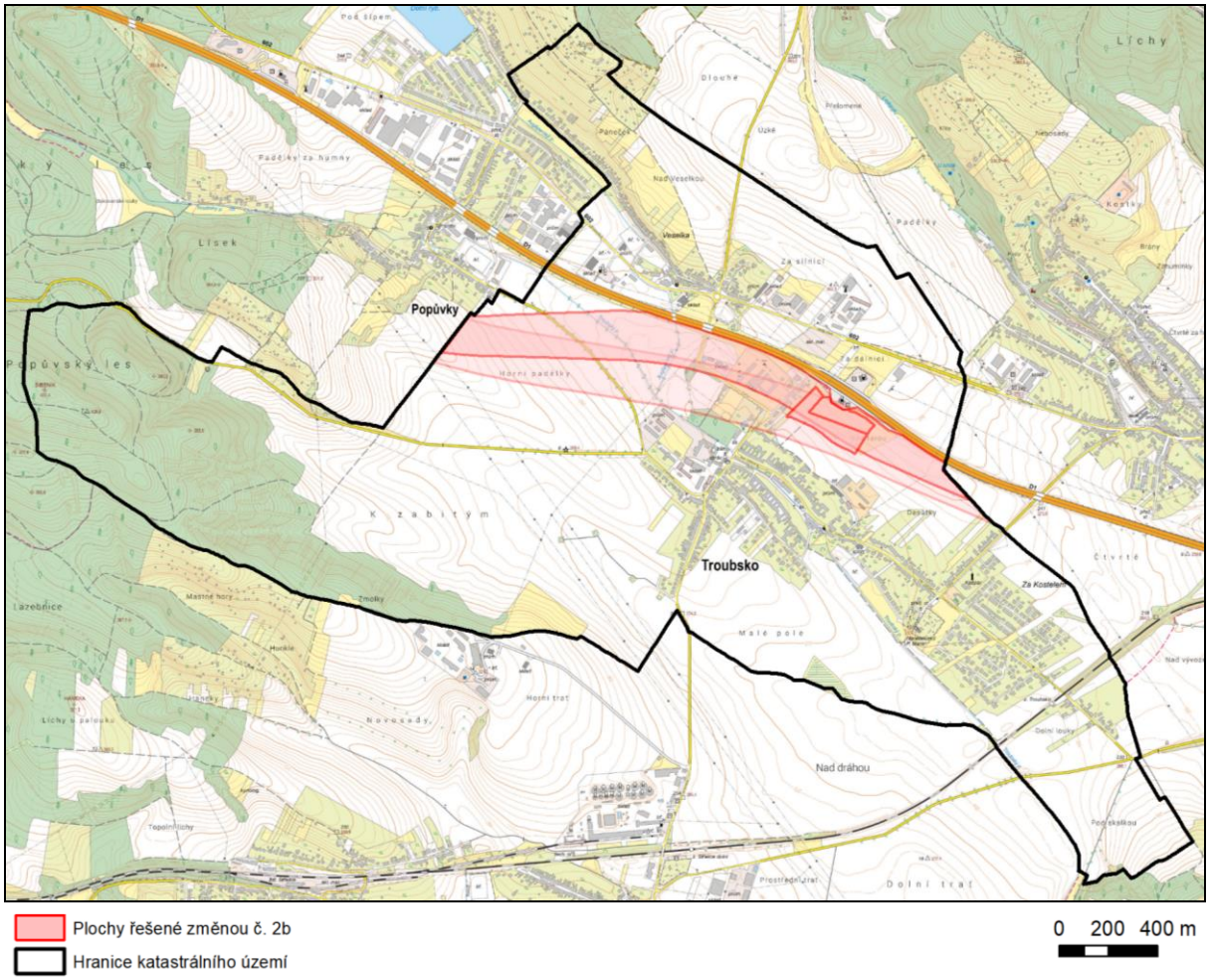
Obr. 3. Výřez č. 2 z platného územního plánu



Obr. 4. Výřez č. 2 ze zákresu návrhu na pořízení změny 2b



Obr. 5. Vymezení ploch řešených změnou č. 2b



A.1.2. Vztah k jiným koncepcím

Návrh změny ÚP vychází z nadřazených dokumentů, zejména ze Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, s nimiž je v souladu. Nadřazené dokumenty jsou v souladu s koncepcemi na mezinárodní a evropské úrovni, proto další posuzování vlivu navrhovaných změn na koncepce na nadnárodní úrovni není účelné.

Národní strategické dokumenty v oblasti životního prostředí lze rozdělit podle úrovně na národní koncepce a strategické dokumenty přijaté na úrovni kraje.

Přehled zahrnutých koncepcí na národní úrovni:

- Politika územního rozvoje (2024)
- Státní politika životního prostředí 2030 s výhledem do 2050 (2021)
- Zásady urbánní politiky (2023)

- Koncepce bydlení ČR 2021+ (2021)
- Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+ (2019)
- Strategický rámec udržitelného rozvoje ČR 2030 (2017, aktualizace 2024)
- Státní program ochrany přírody a krajiny ČR pro období 2020–2025 (2020)
- Strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR 2016–2025 (2016)
- Politika ochrany klimatu v ČR (2017)
- Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR (2015, aktualizace 2021)
- Národní akční plán adaptace na změnu klimatu (2021)
- Státní energetická koncepce České republiky (2015)
- Surovinová politika ČR v oblasti nerostných surovin a jejich zdrojů (2017)
- Politika druhotných surovin ČR 2019–2022 (2019)
- Plán odpadového hospodářství ČR pro období 2015–2024 (2015, aktualizace 2022)
- Aktualizace národního programu snižování emisí ČR (2019)
- Národní plán povodí Dunaje 2021–2027 (2022)
- Plán pro zvládání povodňových rizik v povodí Dunaje (2022)
- Koncepce řešení problematiky ochrany před povodněmi v České republice s využitím technických a přírodě blízkých opatření (2010)
- Zdraví 2030 – Strategický rámec rozvoje péče o zdraví v České republice do roku 2030 (2020)
- Dopravní politika ČR pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050 (2021)
- Národní implementační plán Stockholmské úmluvy v České republice (2004, aktualizace 2023)
- Národní program čistší produkce (2003)
- Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013 - 2020 (2013)
- Dlouhodobý program zlepšování zdravotního stavu obyvatelstva ČR Zdraví pro všechny v 21. století (2002)

Přehled zahrnutých koncepcí na regionální a městské úrovni:

- Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje (2025)
- Strategie rozvoje Jihomoravského kraje 2021+ (2022)
- Koncepce ochrany přírody Jihomoravského kraje (2005, aktualizace 2010)
- Povodňový plán Jihomoravského kraje (2014, aktualizace 2022)
- Plán dílčího povodí Moravy a přítoků Váhu 2021–2027
- Plán pro zvládání sucha a stavu nedostatku vody Jihomoravského kraje (2023)
- Klimatický akční plán Jihomoravského kraje (2025)

- Územní energetická koncepce Jihomoravského kraje 2018–2043 (2019)
- Plán odpadového hospodářství Jihomoravského kraje 2016–2025 s výhledem do roku 2035 (2015)
- Akční plán snižování hluku pro pozemní komunikace ve vlastnictví Jihomoravského kraje (2025)
- Generel dopravy Jihomoravského kraje (2006)
- Koncepce rozvoje cyklistiky Jihomoravského kraje do roku 2030
- Plán rozvoje vodovodů a kanalizací Jihomoravského kraje k roku 2017 s výhledem do roku 2050 (aktualizace 2019)
- Program zlepšování kvality ovzduší zóna Jihovýchod – CZ06Z (2016, aktualizace 2020)
- Strategie rozvoje cestovního ruchu Jihomoravského kraje 2021–2027

V následující tabulce je uveden souhrnný přehled identifikovaných vazeb mezi posuzovanou změnou územního plánu a koncepčními dokumenty podle Manuálu SEA – Vyhodnocení vlivů ÚPD na životní prostředí a další souvislosti (2025), který formou tabelárního přehledu a jednoduché symboliky vyjadřuje, do jaké míry tato ÚPD (v rámci svých kompetencí definovaných stavebním zákonem) reflektuje (nebo může reflektovat) problematiku řešenou předmětnými koncepcemi.

V tabulce jsou rozlišeny tři úrovně intenzity vztahu:

0 – Bez vztahu – Strategický dokument neobsahuje podněty, požadavky nebo cíle, které vyžadují řešení v rámci ÚPD.

1 – Slabý nebo nepřímý vztah – Strategický dokument obsahuje podněty, požadavky, cíle bez přímé vazby na ÚPD, které však mohou přeneseně k naplňování ÚPD přispívat.

2 – Silný (přímý vztah) – Strategický dokument ve vztahu k navrhovanému ÚPD obsahuje podněty, požadavky, priority nebo cíle bez definovaných územních nároků, které jsou do ÚPD promítnuty ve formě priorit, požadavků nebo podmínek (verbální výroky).

3 – Velmi silný (přímý) vztah – Strategický dokument ve vztahu k navrhovanému ÚPD obsahuje podněty, požadavky, priority nebo cíle s konkrétně definovaným územním nárokem, který vyžaduje řešení v rámci posuzované koncepce vymezením ploch.

Tab. 1. Vazba mezi koncepcí a změnou ÚP obce Troubsko

Národní koncepce	Vztah
Politika územního rozvoje	1
Státní politika životního prostředí 2030 s výhledem do 2050	2
Zásady urbánní politiky	0
Koncepce bydlení ČR 2021+	1
Strategie regionálního rozvoje ČR 2021 +	2
Strategický rámec udržitelného rozvoje ČR 2030	2
Státní program ochrany přírody a krajiny ČR pro období 2020–2025	1

Národní koncepce	**Vztah**
Strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR 2016–2025	1
Politika ochrany klimatu v České republice	0
Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR	0
Státní energetická koncepce České republiky	0
Surovinová politika ČR v oblasti nerostných surovin a jejich zdrojů	0
Politika druhotných surovin ČR 2019–2022	0
Plán odpadového hospodářství ČR pro období 2015–2024	0
Aktualizace národního programu snižování emisí ČR	1
Národní plán povodí Dunaje	0
Plán pro zvládání povodňových rizik v povodí Dunaje	0
Koncepce řešení problematiky ochrany před povodněmi v České republice s využitím technických a přírodě blízkých opatření	0
Zdraví 2030 – Strategický rámec rozvoje péče o zdraví v České republice do roku 2030	0
Dopravní politika ČR pro období 2021–2027, s výhledem do roku 2050	2
Strategie dopravy jako nevyhnutelná součást rozvoje České republiky do roku 2025	0
Národní implementační plán Stockholmské úmluvy v České republice	0
Národní program čistší produkce	0
Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013–2020	0
Dlouhodobý program zlepšování zdravotního stavu obyvatelstva ČR – Zdraví pro všechny v 21. století	0
Strategické dokumenty na úrovni kraje	**Vztah**
Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje	2
Strategie rozvoje Jihomoravského kraje 2021+	2
Koncepce ochrany přírody Jihomoravského kraje	2
Povodňový plán Jihomoravského kraje	0
Plán dílčího povodí Moravy a přítoků Váhu	0
Plán pro zvládání sucha a stavu nedostatku vody Jihomoravského kraje	0
Klimatický akční plán Jihomoravského kraje	0
Územní energetická koncepce Jihomoravského kraje 2018–2043	0
Plán odpadového hospodářství Jihomoravského kraje 2016–2025 s výhledem do roku 2035	0
Akční plán snižování hluku pro pozemní komunikace ve vlastnictví Jihomoravského kraje	1
Generel dopravy Jihomoravského kraje	1
Koncepce rozvoje cyklistiky Jihomoravského kraje do roku 2030	0
Plán rozvoje vodovodů a kanalizací Jihomoravského kraje k roku 2017 s výhledem do roku 2050	0
Program zlepšování kvality ovzduší zóna Jihovýchod – CZ06Z	0
Strategie rozvoje cestovního ruchu Jihomoravského kraje 2021–2027	0

A.2. Zhodnocení vztahu změny územního plánu k cílům ochrany životního prostředí přijatým na mezistátní, unijní a vnitrostátní úrovni

Změna řeší vymezení koridoru dopravní infrastruktury a úpravu jedné plochy s ní spojené. Potenciální dopady jsou z hlediska mezistátních a unijních cílů jsou řešeny již v rámci nadřazených dokumentů a nepředstavují relevantní rozpor s environmentálními prioritami.

Na národní úrovni a na krajské úrovni v oblasti životního prostředí a regionálního rozvoje byl proveden podrobnější rozbor jednotlivých cílů a zhodnocení vztahu hodnocené změny ÚP obce k těmto dokumentům.

Hodnocení bylo provedeno podle následující stupnice:

1 Návrh řešení změny ÚP může ovlivnit dosažení cíle (relevantní vztah)
0 Návrh řešení změny ÚP nemá na dosažení cíle žádný vliv (nerelevantní vztah)

a) Dokumenty na národní úrovni

- Státní politika životního prostředí 2030 s výhledem do 2050 (2021)
- Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+ (2019)
- Dopravní politika ČR pro období 2021–2027, s výhledem do roku 2050

b) Dokumenty na úrovni kraje

- Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje (2025)
- Strategie rozvoje Jihomoravského kraje 2021+ (2022)
- Koncepce ochrany přírody Jihomoravského kraje (2005, aktualizace 2010)
- Územní energetická koncepce Jihomoravského kraje 2018–2043 (2019)

V následujících tabulkách je vyhodnocena vazba změny k vybraným strategickým dokumentům.

Tab. 2. Státní politika životního prostředí 2030 s výhledem do 2050

Cíle, priority, hlavní okruhy řešení	Vztah
1. ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A ZDRAVÍ	
1.1 Dostupnost vody je zajištěna a její jakost se zlepšuje	0
1.2 Kvalita ovzduší se zlepšuje	
1.2.1 Emise znečišťujících látek do ovzduší se snižují	1
1.2.2 Imisní limity znečišťujících látek jsou dodržovány	1
1.2.3 Přeshraniční přenos znečišťujících látek se snižuje	0
1.3 Expozice obyvatel a životního prostředí nebezpečným chemickým látkám se snižuje	0
1.4 Hluková zátěž a světelné znečištění se snižují	
1.4.1 Hluková zátěž obyvatelstva a ekosystémů se snižuje	1
1.5 Připravenost a resilience společnosti vůči mimořádným událostem a krizovým situacím se zvyšuje	0
1.6 Adaptovaná sídla umožňují kvalitní a bezpečný život obyvatel	0
2. PŘECHOD KE KLIMATICKÉ NEUTRALIOTĚ A OBĚHOVÉMU HOSPODÁŘSTVÍ	
2.1 Emise skleníkových plynů jsou snižovány	

Cíle, priority, hlavní okruhy řešení	Vztah
2.1.1 Emise skleníkových plynů klesají	1
2.1.2 Energetická účinnost se zvyšuje	0
2.1.3 Využívání obnovitelných zdrojů energie se zvyšuje	0
2.2 Oběhové hospodářství zaručuje hospodárné nakládání se surovinami, výrobky a odpady v ČR	0
3. PŘÍRODA A KRAJINA	
3.1 Ekologická stabilita krajiny je obnovena, hospodaření v krajině je dlouhodobě udržitelné a reaguje na změnu klimatu	
3.1.1 Retence vody v krajině se zvyšuje prostřednictvím ekosystémových řešení a udržitelného hospodaření	1
3.1.2 Degradace půd, vč. zrychlené eroze, a plošný úbytek zemědělské půdy se snižuje	1
3.1.3 Mimoprodukční funkce a ekosystémové služby krajiny, zejména zemědělsky obhospodařovaných ploch, rybníků a lesů, jsou posíleny	1
3.2 Biologická rozmanitost je zachovávána v mezích tlaku změny klimatu	
3.2.1 Stav přírodních stanovišť se zlepšuje a ochrana druhů je zajištěna	1
3.2.2 Ochrana a péče o nejcennější části přírody a krajiny je zajištěna	0
3.2.3 Negativní vliv invazních nepůvodních druhů je omezen	1
3.2.4 Ochrana volně žijících živočichů v lidské péči je zajištěna	0

Tab. 3. Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+

Cíle, priority, hlavní okruhy řešení	Vztah
1. Mezinárodně konkurenceschopná metropolitní území adaptovaná na ekonomický, prostorový a populační růst	
1.1 Napomáhat transformaci metropolitních ekonomik směrem k činnostem s vyšší přidanou hodnotou a k ekonomice založené na znalostech, vytvářet podmínky pro významnější a intenzivnější zapojení firem do evropské a světové ekonomiky a pro posílení postavení metropolitních území ve střední Evropě v konkurenci podobných území.	0
1.2: Zlepšit dopravní spojení mezi metropolemi a významnými středoevropskými centry osídlení, posílit kvalitní dopravní spojení mezi metropolemi a jejich zázemím, zvyšovat atraktivitu jiných způsobů dopravy než individuální automobilové dopravy a zlepšovat propojení různých módů dopravy.	1
1.3 Zajistit občanskou vybavenost v dostatečném rozsahu a dostupnosti v jádrech metropolitních oblastí, suburbiích i v širším zázemí a omezit riziko vzniku sociální polarizace a segregovaných či vyloučených lokalit.	0
1.4 Efektivně využívat zastavěné území, omezit zastavování volné krajiny vyvolávané růstem metropolitních území, rozšiřovat a propojovat plochy a hmoty zeleně v intravilánech a zefektivnit hospodaření s vodou a energií v metropolitních územích.	0
2. Aglomerace využívající svůj růstový potenciál a plnící úlohu významných krajských hospodářských, kulturních a akademických center	
2.1 Zlepšovat podmínky pro posun domácích i zahraničních firem od nákladově orientované konkurenceschopnosti směrem ke konkurenceschopnosti založené na znalostech a rozvíjet inteligentní specializaci v aglomeracích a jejich zázemí.	0
2.2 Zlepšit či dobudovat napojení aglomerací na blízká, velká sídla za hranicemi a na sousední aglomerace nebo metropole, zlepšit dopravu mezi jádry aglomerací a jejich zázemím a zlepšovat podmínky pro atraktivitu jiných způsobů dopravy než individuální automobilové dopravy.	1

Cíle, priority, hlavní okruhy řešení	Vztah
2.3 Zajištění dostatečného rozsahu služeb a předcházení vzniku a prohlubování sociálního vyloučení	0
2.4 Efektivně řešit problémy životního prostředí spojené s koncentrací velkého množství obyvatel a adaptovat aglomerace na změnu klimatu	0
3. Hospodářsky stabilizovaná regionální centra představují snadno dostupná centra kultury, zaměstnanosti a obslužnosti příslušných funkčních regionů, jejich venkovské zázemí je na regionální centra dobře dopravně napojeno, disponuje dostatečnou sítí služeb a jsou v něm uplatňována inovativní řešení	
3.1 Vytvořit vhodné podmínky pro diverzifikaci ekonomické základny regionálních center a jejich venkovského zázemí a využití jejich potenciálu a podpořit propojení podnikatelských subjektů ve vztahu k potřebám trhu práce.	0
3.2 Zlepšit dopravní dostupnost v rámci regionů.	1
3.3 Zlepšit dostupnost služeb v regionálních centrech i v jejich venkovském zázemí s důrazem na kulturní dědictví, péči o památky a místní specifika a reagovat na problémy spojené se stárnutím a existencí či vznikem sociálně vyloučených lokalit	0
3.4 Pečovat o prostředí obce a stabilizovat dlouhodobé využívání krajiny a zamezit její degradaci	1
3.5 Umožnit energetickou transformaci venkovského zázemí regionálních center	0
4. Revitalizované a hospodářsky restrukturalizované regiony, přizpůsobené a flexibilně reagující na potřeby trhu	0
5. Dobrá kvalita života v hospodářsky a sociálně ohrožených územích	0
6. Kvalitní plánování regionálního rozvoje přispívající k plnění cílů regionální politiky	0

Tab. 4. Strategický rámec udržitelného rozvoje ČR 2030

Název koncepce, cíle, priority, hlavní okruhy řešení	Vztah
LIDÉ A SPOLEČNOST	0
HOSPODÁŘSKÝ MODEL	0
ODOLNÉ EKOSYSTÉMY	
12. Krajina ČR je pojímána jako komplexní ekosystém a ekosystémové služby poskytují vhodný rámec pro rozvoj lidské společnosti	
12.1 Optimalizuje se podíl orné půdy, zvyšuje se podíl krajinných prvků a trvalých travních porostů na zemědělském půdním fondu.	1
12.2 Zvyšuje se ekologická stabilita lesních porostů.	0
12.3 Snižuje se zábor zemědělské půdy ve městech i volné krajině.	1
12.4 Hodnocení ekosystémových služeb je začleněno do rozhodovacích procesů.	0
13. Česká krajina je pestrá a dochází k obnově biologické rozmanitosti	0
14. Krajina je adaptována na změnu klimatu a její struktura napomáhá zadržování vody	0
15. Půdy jsou chráněny před degradací a potenciál krajiny je v maximální možné míře využíván k zachycování a ukládání uhlíku	0
OBCE A REGIONY	
16. Veřejné služby v území jsou pro všechny obyvatele lépe dostupné	0
17. Růst kvality života v jednotlivých municipalitách snižuje regionální nerovnosti	0
18. Udržitelný rozvoj sídelních útvarů je zajištěn	0
19. Města a obce omezily emise skleníkových plynů a adaptovaly se na negativní dopady změny klimatu	

Název koncepce, cíle, priority, hlavní okruhy řešení	Vztah
19.1 Města a obce předcházejí dopadům změny klimatu a jsou schopny se jim přizpůsobit	0
19.2 Snižuje se počet a intenzita městských tepelných ostrovů	0
19.3 Zvyšuje se tempo renovací všech budov, tak aby bylo dosaženo bezemisního fondu budov	0
19. Zvyšuje se počet veřejně přístupných prvků modrozelené infrastruktury v městských aglomeracích a vzrůstá jejich propojenost	0
19.5 Významně se rozvíjí infrastruktura umožňující aktivní mobilitu	0
19.6 Zvyšuje se počet bezemisních a nízkoemisních vozidel a úměrně s tím se rozvíjí příslušná infrastruktura	1
19.7 Klesá množství komunálního odpadu ukládaného na skládky. Stoupá množství separátně vytříděného a využitého biologického odpadu	0
20. Územní veřejná správa cíleně využívá nástroje pro udržitelný rozvoj municipalit	0
GLOBÁLNÍ ROZVOJ	0
DOBRÉ VLÁDNUTÍ	0

Tab. 5. Dopravní politika ČR pro období 2021–2027, s výhledem do roku 2050

Název koncepce, cíle, priority, hlavní okruhy řešení	Vztah
Udržitelná mobilita	
Ovlivňování mobility	0
Multimodální přístup	0
Optimalizace jednotlivých druhů dopravy	1
Územní soudržnost	
Vyvážené vybavení regionů dopravní infrastrukturou	0
Celostátní úroveň, propojení ČR na zahraničí	1
Doprava v metropolích a aglomeracích, PUMM	1
Doprava ve venkovském prostoru	0
Doprava v periferních oblastech	0
Doprava v citlivých oblastech a cestovní ruch	0
Rovné podmínky a příležitosti k dostupnosti v dopravě	0
Zajištění kvalifikované síly v dopravě	0
Společnost 4.0 v dopravě	
Telematika v dopravě	0
Autonomní řízení ve všech druzích dopravy	0
Podpora výzkumu, vývoje a inovací v dopravě	0
Kosmické aktivity	0
Prostorová data a informace v dopravě	0
Dlouhodobý výhled	0

Tab. 6. Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje

Název koncepce, cíle, priority, hlavní okruhy řešení	Vztah
1. Vytvářet územní předpoklady pro další rozvoj ekonomických aktivit v oblasti pokročilých služeb, znalostní a vzdělanostní ekonomiky a to především v jádrovém území metropolitní rozvojové oblasti (Brno, Modřice, Šlapanice).	0
2. Podporovat vzájemnou koordinaci rozvoje města Brna a okolních sídel, zejména z hlediska	0

Název koncepce, cíle, priority, hlavní okruhy řešení	Vztah
vyváženosti rezidenčních a pracovních funkcí.	
3. Podporovat posílení polycentrického rozvoje metropolitní rozvojové oblasti prostřednictvím podpory sekundárních center osídlení (Kuřim, Modřice, Rosice, Zastávka, Šlapanice, Veverská Bítýška, dále Pohořelice, Rajhrad, Slavkov u Brna, Tišnov, Židlochovice); vytvářet zde územní podmínky pro stabilizaci a rozvoj veřejné infrastruktury.	0
4. Podporovat směřování rozvoje bydlení do center osídlení (Brno, Adamov, Kuřim, Modřice, Pohořelice, Rajhrad, Rosice, Zastávka, Slavkov u Brna, Šlapanice, Tišnov, Veverská Bítýška, Zastávka, Židlochovice) a sídel s odpovídající veřejnou infrastrukturou.	0
5. U vybraných center osídlení (Adamov, Rajhrad, Rosice, Zastávka, Šlapanice) vytvářet územní podmínky pro posílení funkční komplexity (nabídku pracovních míst a občanské vybavenosti).	0
6. Podporovat rozvoj ekonomických aktivit především v plochách brownfields a plochách s vazbou na silnice nadřazené sítě a železnice.	0
7. Posuzovat lokalizaci aktivit a ploch nadmístního významu, především komerčních, výrobních a obchodních aktivit, vždy z hlediska širšího územního kontextu metropolitní rozvojové oblasti.	0
8. Podporovat rozvoj sídel obsloužených železniční dopravou v rámci IDS a současně napojených na silniční síť schopnou přenést dopravní zatížení mimo zastavěné území okolních sídel.	0
9. Podporovat realizaci dopravní infrastruktury.	
9.1 Zkapacitnění dálnice D1 Kývalka – Slatina – Holubice, včetně přestavby MÚK a souvisejících staveb.	0
9.2 silnice I/73 včetně souvisejících staveb.	0
9.3 dálnice D52 s napojením na dálnici D2 (D52/JT Rajhrad – Chrlice II).	0
9.4 přestavba železničního uzlu Brno.	0
9.5 zvýšení efektivity regionální železniční dopravy (Brno – Zastávka u Brna – hranice kraje, Hrušovany u Brna – Židlochovice, Křenovice – Slavkov u Brna.	0
9.6 prodloužení II/152 Chrlice – Tuřany v návaznosti na D2 a D52 (D52/JT) jižně od dálnice D1.	0
9.7 vysokorychlostní trať Praha – Brno.	1
9.8 vysokorychlostní trať Brno – Břeclav.	0
9.9 „Modernizace trati Brno – Přerov“ v úseku Brno – Vyškov – hranice kraje.	0
9.10 terminály IDS.	0
9.11 modernizace veřejného mezinárodního letiště Brno-Tuřany.	0

Tab. 7. Strategie rozvoje Jihomoravského kraje 2021+

Název koncepce, cíle, priority, hlavní okruhy řešení	Vztah
1. ROZVOJ INFRASTRUKTURY A SYSTÉMOVÁ PODPORA	**0**
2. NOVÉ PŘÍSTUPY VE ZDRAVOTNICTVÍ A SOCIÁLNÍCH SLUŽBÁCH	**0**
3. DOKONČENÍ DOPRAVNÍ SÍTĚ A MODERNIZACE	
3.1 Výstavba plánovaných úseků dálnic a obchvatů měst a obcí	0
3.2 Rekonstrukce silnic II. a III. třídy včetně mostů.	0
3.3 Plné využití potenciálu mezinárodního letiště Brno-Tuřany.	0
3.4 Modernizace a rozvoj sítě železniční dopravy (vysokorychlostní tratě, modernizace zastávek a nádraží atd.).	1
3.5 Podpora ekologicky šetrných forem dopravy a vyššího využívání veřejné hromadné dopravy.	0

Název koncepce, cíle, priority, hlavní okruhy řešení	Vztah
3.6 Rozvoj návaznosti integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje na sousední regiony.	0
3.7 Dobudování sítě cyklostezek a cyklotras.	0
4. MODERNÍ A ŠETRNÉ PŘÍSTUPY V ZEMĚDĚLSTVÍ	0
5. MODERNIZACE VEŘEJNÉ SPRÁVY A VYVÁŽENÝ RŮST	0

Tab. 8. Koncepce ochrany přírody Jihomoravského kraje

Název koncepce, cíle, priority, hlavní okruhy řešení	Vztah
1. ÚZEMNÍ SYSTÉM EKOLOGICKÉ STABILITY KRAJINY (ÚSES)	**0**
2. LESNÍ EKOSYSTÉMY	**0**
3. ZEMĚDĚLSKÉ EKOSYSTÉMY	
3.1 Postupný přechod k environmentálně zodpovědnému zemědělskému využívání venkovské krajiny.	0
3.2 Zabezpečení rozvoje a údržby segmentů venkovské krajiny sloužících ke zvýšení biodiverzity krajiny.	1
4. VODNÍ EKOSYSTÉMY	0
5. EKOSYSTÉMY ANTROPOGENNĚ PODMÍNĚNÝCH STANOVIŠŤ OSTATNÍCH PLOCH	0
6. OBECNÁ OCHRANA DRUHŮ VOLNĚ ŽIJÍCÍCH ŽIVOČICHŮ A PLANĚ ROSTOUCÍCH ROSTLIN	
6.1 Zachování druhové rozmanitosti živočichů a rostlin.	0
6.2 Zachování a ochrana biotopů volně žijících druhů živočichů a planě rostoucích rostlin.	1
6.3 Minimalizace přímých ztrát živočichů v důsledku lidských aktivit.	1
6.4 Zajištění odpovídající péče o handicapované živočichy.	0
6.5 Průběžná eliminace výskytu a rozšiřování invazních druhů rostlin.	0
7. KRAJINNÝ RÁZ	
7.1 Účinné uplatňování ochrany krajinného rázu	1
7.2 Optimalizace sítě přírodních parků.	0
7.3 Optimalizace soustavy registrovaných významných krajinných prvků.	0
8. ZVLÁŠTĚ CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ (ZCHÚ)	0
9. ZVLÁŠTĚ CHRÁNĚNÉ DRUHY ŽIVOČICHŮ A ROSTLIN	0
10. PAMÁTNÉ STROMY	0
11. ÚKOLY V OBLASTI EKONOMICKÝCH NÁSTROJŮ	0
12. INFORMAČNÍ NÁSTROJE	0
13. MEZINÁRODNÍ A MEZIREGIONÁLNÍ SPOLUPRÁCE	

Tab. 9. Územní energetická koncepce Jihomoravského kraje 2018–2043

Název koncepce, cíle, priority, hlavní okruhy řešení	Vztah
1. Provozování a rozvoj soustav zásobování tepelnou energií – Dlouhodobě udržet na území JMK co největší ekonomicky udržitelný rozsah soustav zásobování teplem.	0

Název koncepce, cíle, priority, hlavní okruhy řešení	Vztah
2. Realizace energetických úspor – Využít na území JMK ekonomický potenciál energetických úspor ve všech sektorech.	0
3. Využívání obnovitelných a druhotných zdrojů energie včetně energetického využívání odpadů – Dále rozvíjet OZE a DZE na území JMK v souladu s ostatními strategickými dokumenty JMK a SEK ČR.	0
4. Výroba elektřiny z kombinované výroby elektřiny a tepla – Zvyšovat množství elektřiny vyráběné na území JMK v režimu KVET (kombinovaná výroba elektřiny a tepla).	0
5. Snižování emisí znečišťujících látek a skleníkových plynů – Dále snižovat množství emisí škodlivin produkovaných zdroji znečištění na území JMK.	1
6. Rozvoj energetické infrastruktury – Zvyšovat dostupnost a spolehlivost zásobování území JMK el. energií a zemním plynem.	0
7. Ostrov elektrizační soustavy – Udržet zásobování el. energií u hlavních metropolitních oblastí a vybraných odběrných míst na území JMK i v případě dlouhodobého výpadku dodávek elektřiny z přenosové/distribuční soustavy.	0
8. Inteligentní síť – Napomáhat v zavádění inteligentních sítí na území JMK.	0
9. Využití alternativních paliv v dopravě – Zvyšovat podíl vozidel na alternativní paliva a pohony v souladu s národními strategiemi.	0

A.3. Údaje o současném stavu životního prostředí v řešeném území a jeho předpokládaném vývoji, pokud by nebyla uplatněna změna územního plánu

A.3.1. Klimatické charakteristiky

Charakteristika klimatu území obce Troubsko vychází z dostupných mapování klimatu – klimatologických regionalizací, map rozložení klimatologických veličin a z údajů meteorologických stanic v blízkosti území. Údaje o klimatu jsou standardně hodnoceny na základě dlouhodobých průměrů sledovaných veličin (řádově desítky let). Historicky nejpoužívanějším zdrojem je klimatologická regionalizace podle Quitta, která vychází z dat 1901–1950, v současnosti se však již jedná o zdroj s omezenou platností. Po roce 2000 byly provedeny dva přepočty Quittovy klasifikace s použitím aktuálnějších dat, a to dle Atlasu podnebí Česka z roku 2007, který ji přepočítal s použitím dat z let 1961–2000, a dále dle Atlasu krajiny ČR z roku 2009, který uvádí přepočet na základě stoleté řady 1901–2000.

Podle klimatologické regionalizace Quitta se zájmové území nachází v mírně teplé oblasti T2 (Quitt, 1971), resp. W2 (Tolasz, 2007). Následující dvě tabulky uvádějí základní klimatologické charakteristiky podle uvedených rajonizací, přehled dalších vybraných informací o klimatu zájmového území dle Atlasu podnebí Česka (Tolasz, 2007) uvádí tabulka 12. V souhrnu lze konstatovat, že řešené území se v rámci ČR nachází v teplejší oblasti s nižším úhrnem srážek a nižším počtem dnů se sněhovou pokrývkou.

Tab. 10. Klimatické charakteristiky oblastí T2/W2 dle Quitta (Quitt, 1971, Tolasz, 2007)

Charakteristika	Označení	T2/W2
Počet letních dnů	LetD	50–60
Počet dnů s teplotou 10 °C a více	HVO	160–170
Počet mrazových dnů	MD	100–110
Počet ledových dnů	LD	30–40
Průměrná teplota v lednu (°C)	t I	-2 až -3
Průměrná teplota v červenci (°C)	t VII	18–19
Průměrná teplota v dubnu (°C)	t IV	8–9
Průměrná teplota v říjnu (°C)	t X	7–9
Počet dnů se srážkami 1 mm a více	s >1 mm	90–100
Srážkový úhrn ve vegetačním období (mm)	s VO	350–400
Srážkový úhrn v zimním období (mm)	s VZ	200–300
Počet dnů se sněhovou pokrývkou	sp	40–50
Počet dnů zamračených	O> 0,8	120–140
Počet dnů jasných	O < 0,2	40–50

Zdroj: Quitt, E., & Geografický ústav ČSAV (Brno) (1971): Klimatické oblasti.
Brno: Geografický ústav ČSAV., Tolasz R., Míková T.,Valeriánová A., Voženílek V., (2007): Atlas podnebí Česka

Tab. 11. Klimatologické charakteristiky území dle Atlasu krajiny ČR

Klimatická oblast a podoblast	Léto	Přechodné období	Zima
Teplá na srážky chudá	dlouhé s 40–50 letními dny, teplé s průměrnou teplotou 15–16 °C, suché se srážkovým úhrnem <200 mm, <100 dny se srážkami >1 mm za den	krátké se 100–140 mrazovými dny, mírně teplým jarem s průměrnou teplotou 7–8 °C, teplým podzimem s průměrnou teplotou 8–9 °C	kratší s 50–60 ledovými dny, mírně teplá s průměrnou teplotou 0 až −2 °C, chudá na srážky s úhrnem 200–400 mm, spíše kratším trváním sněhově pokrývky 50 až 60 dnů

Zdroj: VÚKOZ: Atlas krajiny České republiky. Výzkumný ústav Silva Tarouc y pro krajinu a okrasné zahradnictví, Průhonice, 2009

Tab. 12. Vybrané klimatologické charakteristiky území dle Atlasu podnebí (Tolasz, 2007)

Charakteristika	Zájmové území
Průměrná roční teplota vzduchu (°C)	8–9
Průměrný počet tropických dní	7–10
Průměrný počet letních dní	40–50
Průměr ročních maxim (°C)	32–33
Počet dní s přechodem přes 0°C	60–80
Průměrný počet mrazových dní	100–120
Průměrný počet ledových dní	30–40
Průměrný počet arktických dní	0–1
Průměrný počet bouřkových dní	24–27
Průměrné roční srážkové úhrny (mm)	500–550
Průměrné roční jednodenní maxima srážkových úhrnů (mm)	35–40
Absolutní jednodenní maxima srážkových úhrnů (mm)	81–100
Počet dní s kroupami	1,5–2
Počet dní se sněhovou pokrývkou nad 10 cm	10–20
Průměrná rychlost větru (m/s)	3–4

Zdroj: Tolasz, R., Míková,T.,Valeriánová,A., Voženílek,V., (2007): Atlas podnebí Česka

Předpokládaný vývoj bez realizace navrhované změny

Klima se řešeném území stejně tak jako ve zbytku světa mění v důsledku probíhajících klimatických změn. Výzkumu projevů a dopadů změny klimatu v podmínkách ČR se věnuje zejména Ústav výzkumu globální změny Akademie věd České republiky (CzechGlobe). Tato veřejná instituce v rámci projektu „CzechAdapt – Systém pro výměnu informací o dopadech na změny klimatu, zranitelnosti území ČR“ vytvořila otevřenou a průběžně aktualizovanou on-line databázi shrnující informace o dopadech změny klimatu, rizicích, zranitelnosti a adaptačních opatření pro celou ČR, a to na základě nejlepších dostupných metod a ve spolupráci odborných týmů. V databázi lze nalézt zpracované klimatické ukazatele typické pro charakteristiku klimatických extrémů a zároveň dopady změny klimatu v oblasti zemědělství, vodního režimu, krajiny, lesnictví, a to ve čtyřech výhledových časových horizontech (2030, 2050, 2070 a 2085). Databáze zároveň znázorňuje i průměrné klimatické charakteristiky z let 1961–1990 a 1981–2010.

Z hlediska změn klimatu jsou nejcharakterističtější ukazatele teplota vzduchu a množství srážek. Dle výstupů výše uvedeného projektu lze říci, že se předpokládají následující změny ve vývoji klimatu.

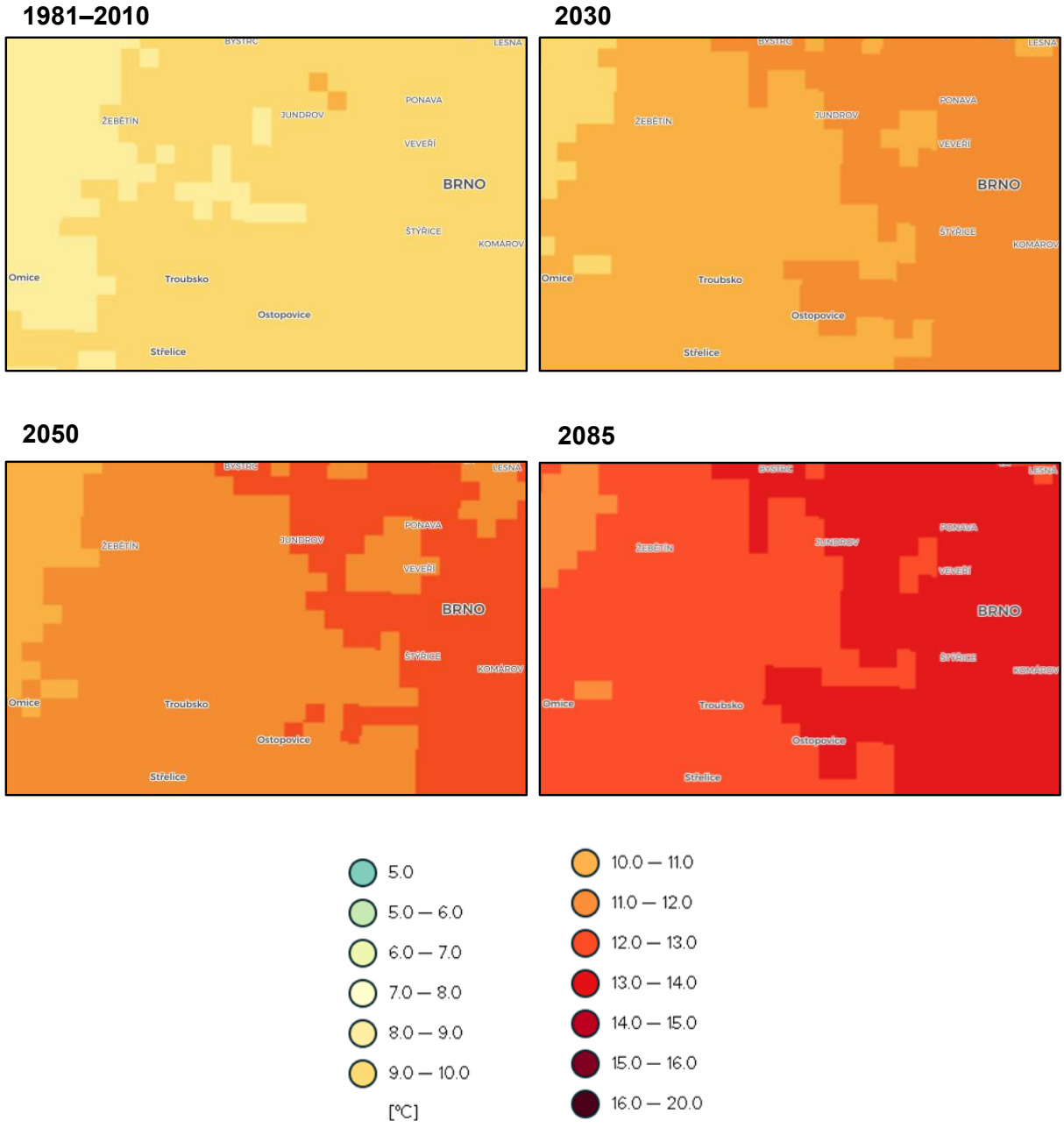
Z hlediska vývoje teploty vzduchu lze podle předpovědních scénářů očekávat postupný nárůst průměrné teploty vzduchu, a to ve všech sledovaných obdobích.

V zájmovém území lze předpokládat nárůst průměrné roční teploty vzduchu až o 2 °C, tedy až na 11 °C, do roku 2030 a až o 4 °C, tedy až na 13 °C, do roku 2085.

Z hlediska vývoje úhrnů srážek není předpovídaný trend tak jednoznačný jako v případě teploty vzduchu. Množství srážek bude v řešeném území pravděpodobně v průběhu jednotlivých let kolísat, celkové množství se výrazně v průběhu času nezmění, lze očekávat změny v rozložení srážek v průběhu roku.

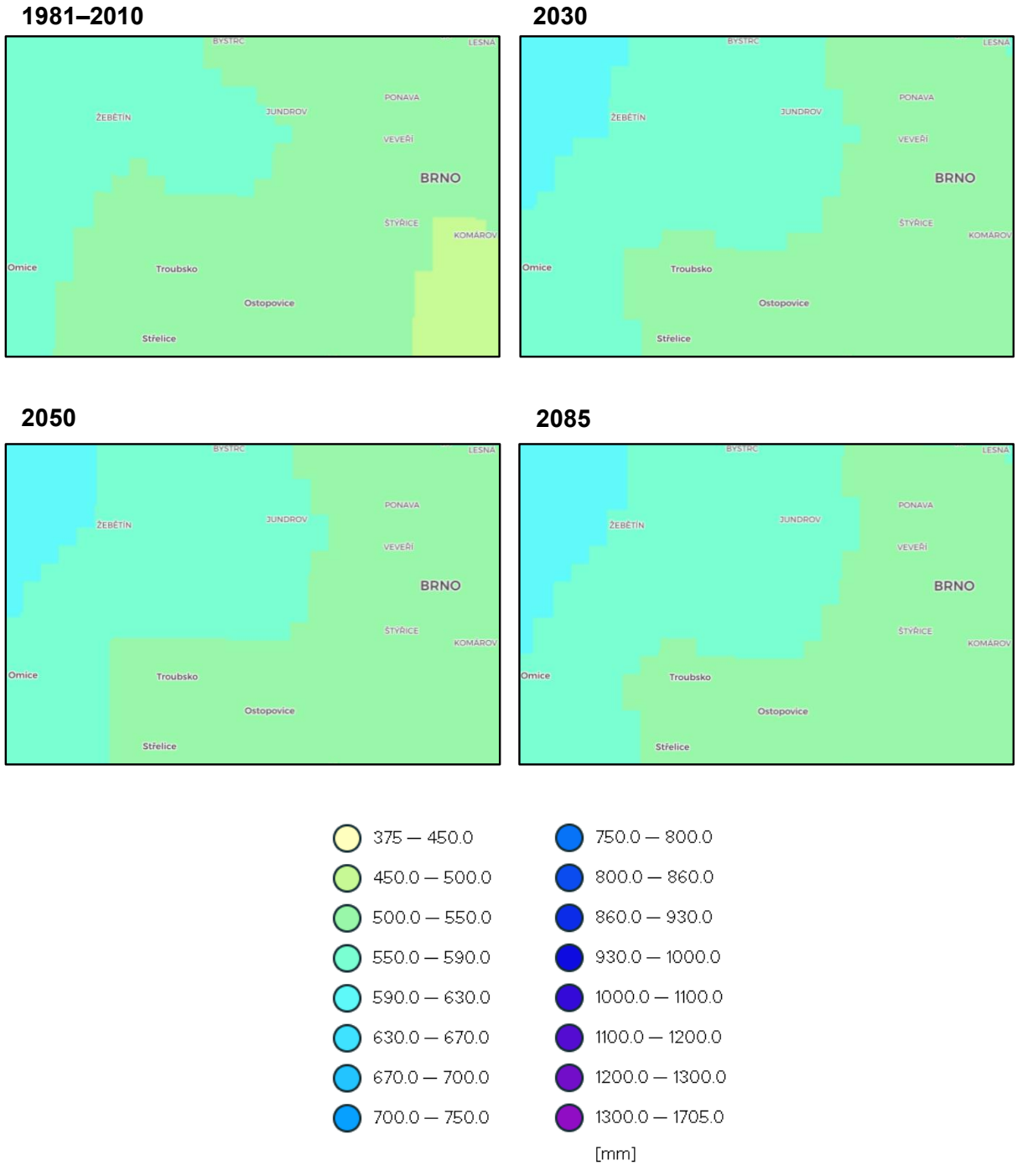
Území katastru obce je v současné době tvořeno přibližně z poloviny ornou půdou. Z velké části je také území zastavěno. Lesní porosty pokrývají pouze malou část na západě. Vzhledem k poloze blízko Brna lze i při nerealizaci navrhované změny očekávat další zastavování území, tedy rozšiřování území citlivého vzhledem k prognózám změn klimatu.

Obr. 6. Prognóza vývoje průměrné roční teploty vzduchu v okolí Brna (západ)



Zdroj: klimatickazmena.cz, CzechGlobe

Obr. 7. Prognóza vývoje průměrných ročních úhrnů srážek v okolí Brna (západ)



Zdroj: klimatickazmena.cz, CzechGlobe

A.3.2. Kvalita ovzduší

Na kvalitu ovzduší má vliv velké množství faktorů, zejména pak struktura, rozložení a velikost zdrojů znečišťování v obcích, blízkém městě a jejich okolí a

schopnost provětrávání, která je dána topografií terénu, využitím území a celkovou meteorologickou a klimatologickou charakteristikou území.

Kvalitu ovzduší lze posuzovat prostřednictvím koncentrací znečišťujících látek v ovzduší, přičemž se sleduje široká škála polutantů s účinky na lidské zdraví – nejčastěji suspendované částice frakcí PM_{10} a $PM_{2,5}$, oxid siřičitý, oxid dusičitý, oxid uhelnatý, těžké kovy, přízemní ozón, z organických látek zejména benzen a benzo[a]pyren.

Pro uvedené znečišťující látky jsou stanoveny imisní limity pro ochranu zdraví obyvatel. V současné době platí imisní limity stanovené v příloze č. 1 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší. Rozlišují se imisní limity vyhlášené pro ochranu zdraví lidí, imisní limity vyhlášené pro ochranu ekosystémů a vegetace, imisní limity pro celkový obsah znečišťující látky v částicích PM_{10} vyhlášené pro ochranu zdraví lidí a imisní limity pro troposférický ozón. U limitů, které mají dobu průměrování kratší než 1 rok, je v některých případech uveden přípustný počet překročení limitu během roku. Přehled imisních limitů pro ochranu zdraví obyvatel uvádí tabulka 13.

Tab. 13. Imisní limity pro ochranu zdraví

Znečišťující látka	Veličina	Imisní limit
Oxid dusičitý	19. nejvyšší hodinový průměr	200 $\mu g.m^{-3}$
Oxid dusičitý	roční průměr	40 $\mu g.m^{-3}$
Částice PM_{10}	36. nejvyšší denní průměr	50 $\mu g.m^{-3}$
Částice PM_{10}	roční průměr	40 $\mu g.m^{-3}$
Částice $PM_{2,5}$	roční průměr	20 $\mu g.m^{-3}$
Oxid siřičitý	25. nejvyšší hodinový průměr	350 $\mu g.m^{-3}$
Oxid siřičitý	4. nejvyšší denní průměr	125 $\mu g.m^{-3}$
Oxid uhelnatý	max. denní 8hod průměr	10 $mg.m^{-3}$
Benzen	roční průměr	5 $\mu g.m^{-3}$
Benzo[a]pyren	roční průměr	1 $ng.m^{-3}$
Olovo	roční průměr	500 $ng.m^{-3}$
Arsen	roční průměr	6 $ng.m^{-3}$
Kadmium	roční průměr	5 $ng.m^{-3}$
Nikl	roční průměr	20 $ng.m^{-3}$

Plošné rozložení imisní zátěže na území ČR vyhodnocuje Český hydrometeorologický ústav, který v souladu se zákonem č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, vydává každoročně informace o průměrných hodnotách koncentrací znečišťujících látek za předchozích 5 let ve čtvercové síti 1×1 km. Výsledky mapování – pětileté průměry za roky 2020–2024 jsou pro sledované území uvedeny souhrnně v tabulce 14., z níž je patné, že v území jsou splněny všechny imisní limity.

Nejblíže limitu jsou denní koncentrace částic PM_{10} (66 % limitu) a průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu (70 % limitu).

Tab. 14. Průměrné hodnoty koncentrací za období 2020–2024

Znečišťující látka	Veličina	Jednotka	Hodnoty v zájmovém území	Imisní limit	Podíl na imisním limitu (%)
Oxid dusičitý	roční průměr	$\mu g.m^{-3}$	8,9–18,2	40	22–46
Oxid siřičitý	4. nejvyšší denní průměr	$\mu g.m^{-3}$	6,0–8,0	125	5–6
Částice PM_{10}	roční průměr	$\mu g.m^{-3}$	17,6–19,2	40	44–48
Částice PM_{10}	36. nejvyšší denní průměr	$\mu g.m^{-3}$	30,0–33,0	50	60–66
Částice $PM_{2,5}$	roční průměr	$\mu g.m^{-3}$	12,4–13,7	20	50–55
Benzen	roční průměr	$\mu g.m^{-3}$	0,7–0,9	5	14–18
Benzo[a]pyren	roční průměr	$ng.m^{-3}$	0,4–0,7	1	40–70
Arsen	roční průměr	$ng.m^{-3}$	0,7–0,9	6	12–15
Kadmium	roční průměr	$ng.m^{-3}$	0,1–0,2	5	2–4
Olovo	roční průměr	$ng.m^{-3}$	4,3–5,1	500	1
Nikl	roční průměr	$ng.m^{-3}$	0,3–0,7	20	2–4

Žádná hodnota nepřekračuje imisní limit. Zdroj: ČHMÚ: Pětileté průměrné koncentrace

Předpokládaný vývoj bez realizace navrhované změny

Dlouhodobý vývoj emisní a imisní situace na území ČR je příznivě ovlivňován zejména obměnou vozového parku a topných systémů, částečně též dálkovým přenosem, tzn. pozitivním vývojem emisí ve středoevropském regionu. Proti tomu působí trend nárůstu objemu automobilové dopravy. V souhrnu lze však očekávat v zásadě pokračování dosavadního trendu, tzn. pozvolný mírný pokles koncentrací s meziročními výkyvy na základě aktuální meteorologické situace daného roku.

Z hlediska plnění imisních limitů je možné předpokládat, že limity průměrných ročních koncentrací znečišťujících látek budou ve výhledu splněny. V některých nepříznivých letech mohou nastat smogové epizody, které budou spojeny s překročením krátkodobých limitů (24hod limit PM_{10}, případně 1hod limit NO_2) po větší než tolerovanou dobu. Tyto epizody nelze předvídat, jsou dány meteorologickou situací na regionální úrovni a nemají vazbu na hodnocenou změnu ÚP. Jejich četnost je však nízká, čemuž odpovídá i jejich vliv na zdraví a kvalitu života obyvatel.

A.3.3. Hluk

Základní požadavky na ochranu obyvatel před hlukem jsou stanoveny v zákoně č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, v ust. § 30. Tento zákon mj. ukládá vlastníkům, resp. správcům pozemních komunikací, železnic a dalších objektů, jejichž provozem vzniká hluk (zdroje hluku), povinnost zajistit technickými, organizačními a dalšími opatřeními, aby hluk nepřekračoval hygienické limity upravené prováděcím právním předpisem pro chráněný venkovní prostor, chráněné vnitřní prostory staveb a chráněné venkovní prostory staveb a aby bylo zabráněno nadlimitnímu přenosu vibrací na fyzické osoby v chráněném vnitřním prostoru stavby.

- Chráněným venkovním prostorem se rozumí nezastavěné pozemky, které jsou užívány k rekreaci, lázeňské léčebně rehabilitační péči a k výuce, s výjimkou lesních a zemědělských pozemků.
- Chráněným venkovním prostorem staveb se rozumí prostor do vzdálenosti 2 m před částí jejich obvodového pláště, významný z hlediska pronikání hluku zvenčí do chráněného vnitřního prostoru bytových domů, rodinných domů, staveb pro předškolní a školní výchovu a vzdělávání, staveb pro zdravotní a sociální účely, jakož i funkčně obdobných staveb. Co se považuje za prostor významný z hlediska pronikání hluku, stanoví prováděcí právní předpis.
- Chráněným vnitřním prostorem staveb se rozumí pobytové místnosti ve stavbách zařízení pro výchovu a vzdělávání, pro zdravotní a sociální účely a ve funkčně obdobných stavbách a obytné místnosti ve všech stavbách. Rekreace pro účely podle věty první zahrnuje i užívání pozemku na základě vlastnického, nájemního nebo podnájemního práva souvisejícího s vlastnictvím bytového nebo rodinného domu, nájmem nebo podnájmem bytu v nich.

Hlukové limity pro venkovní hluk stanovuje nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů. Limity ekvivalentních hladin akustického tlaku A ve venkovním prostředí se stanoví jako součet základní hladiny $L_{Aeq,T}$ = 50 dB a některé z korekcí uvedených v tabulce 15. (korekce se nesčítají). Pro noční dobu se pro chráněný venkovní prostor staveb přičítá další korekce −10 dB, s výjimkou hluku z dopravy na železničních dráhách, kde se použije korekce −5 dB.

Jde-li o souběh pozemních komunikací s různými hygienickými limity hluku, výsledný limit hluku se stanoví podle té komunikace, ze které je příspěvek hluku z dopravy na této komunikaci převažující. Aktuální znění nařízení vlády č. 272/2011 Sb. (ve znění nařízení vlády č. 433/2022 Sb.) je platné od 1. 7. 2023 a udává pro stanovení hygienického limitu korekce dle tabulky 15.

Tab. 15. Stanovení hlukových limitů dle NV č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů

Způsob využití území	Korekce [dB]		
	1)	2)	3)
Chráněný venkovní prostor staveb lůžkových zdravotnických zařízení včetně lázní	−5	+5	+13
Chráněný venkovní prostor lůžkových zdravotnických zařízení včetně lázní	0	+5	+13
Chráněné venkovní prostor ostatních staveb a chráněné ostatní venkovní prostory	0	+10	+18

1) Použije se pro hluk z provozu stacionárních zdrojů. Pro seřaďovací nádraží, která byla uvedena do provozu přede dnem 1. listopadu 2011, se přičítá pro noční dobu další korekce +5 dB.

2) Použije se pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích a dráhách, které byly umístěny a povoleny rozhodnutím nebo opatřením podle jiného právního předpisu po 31. prosinci 2000.

3) Použije se pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích a dráhách, které byly umístěny a povoleny rozhodnutím nebo opatřením podle jiného právního předpisu před 1. lednem 2001. Dále se použije pro hluk z dopravy, jde-li o činnost podle § 2 písm. p) nebo q) na těchto pozemních komunikacích a dráhách prováděnou po 1. lednu 2001.

V současné době jsou zvýšené hladiny hluku zejména v okolí dálnice D1. Zástavba v jejím okolí je chráněna protihlukovými stěnami, přesto je u objektů v těsné blízkosti nutné očekávat zvýšené hladiny hluku na hranici limitu. Ve vzdálenějších částech obce pak hluk z dopravy tvoří zvýšené akustické pozadí, zejména v místech, kde dálnice není kryta protihlukovou stěnou a hluk z ní se šíří směrem k obci.

Dalším zdrojem informací o hlukovém zatížení jsou výstupy ze Strategického hlukového mapování. Strategické hlukové mapování je proces výpočtu akustické situace v okolí hlavních významných zdrojů hluku za pomocí specializovaného výpočetního software. Tyto analýzy probíhají ve všech zemích Evropské unie v pravidelných pětiletých cyklech na základě směrnice 2002/49/ES (Environmental Noise Directive – END). Cílem směrnice je na základě stanovených priorit definovat společný přístup k prevenci a omezování škodlivých či obtěžujících účinků hluku ve venkovním prostředí. Aby byl zajištěn společný přístup členských zemí k hodnocení hluku ve venkovním prostředí, je nutné použít harmonizované ukazatele hluku. Mezní hodnoty těchto ukazatelů si členské státy stanovují individuálně s přihlédnutím k zásadám prevence a zachování tichých oblastí. Směrnice END definuje hlukové ukazatele:

- L_{dvn}, L_{den} (hlukový ukazatel pro den-večer-noc; day-evening-night) – hlukový ukazatel pro celkové obtěžování hlukem; v české legislativě je pro tento hlukový ukazatel používáno označení L_{dvn},
- L_d (hlukový ukazatel pro den) – hlukový ukazatel pro obtěžování hlukem během dne,
- L_v (hlukový ukazatel pro večer) – hlukový ukazatel pro obtěžování hlukem během večera,

- L_n (hlukový ukazatel pro noc) – hlukový ukazatel pro posouzení míry subjektivního rušení spánku.

Mezní hodnotou ukazatele se rozumí hodnota L_{dvn} nebo L_n, určená členským státem, při jejímž překročení příslušné orgány zvažují nebo zavádějí opatření ke snížení hluku. Mezní hodnoty se mohou lišit pro různé typy hluku (hluk ze silniční, železniční nebo letecké dopravy, průmyslové činnosti atd.), různá prostředí a různou citlivost obyvatel. Mohou být také odlišné pro stávající a pro nové situace (pokud dojde ke změně situace z hlediska zdroje hluku nebo využití daného prostředí). Mezní hodnoty definované v České republice jsou uvedeny v následující tabulce.

Tab. 16. Mezní hodnoty deskriptorů strategického hlukového mapování

Zdroj hluku	L_{dvn} [dB]	L_n [dB]
Silniční doprava	70	60
Železniční doprava	70	65
Letecká doprava	60	50
Průmyslová zařízení	50	40

Hluk z letecké dopravy není v území obce ani v jejím nejbližším okolí relevantní. V okolí obce se nenachází letiště. Jihozápadní část území obce, kudy prochází železnice, je vystavena hluku ze železniční dopravy. V této oblasti se ovšem nevyskytují žádné plochy řešené změnou č. 2b. Hlukové zatížení v řešených plochách je generováno zejména silniční dopravou. Největší podíl má doprava na dálnici D1, významně se projevují i silnice vyšších tříd, které k dálnici přivádějí dopravu z okolních obcí. Hladiny hluku v území je možné hodnotit na základě strategického hlukového mapování.

Hladiny ukazatele L_{dvn} v území jsou nejvyšší v okolí dálnice D1 a částečně silnic II/602 a II/3844. Na těchto komunikacích a v jejich těsném okolí se hodnoty hluku pohybují na úrovni nad 75 dB. Dále od zmíněných komunikací v místech nechráněných protihlukovými stěnami se hodnoty pohybují v rozmezí 60–75 dB. Obytná zástavba v blízkosti dálnici (cca 120 m) je zasažena hlukem L_{dvn} 60–70 dB. Stejným hladinám hluku jsou vystaveny i plochy řešené změnou (u koridoru více než tři čtvrtiny výměry).

Pro noční dobu se hladiny ukazatele L_n v okolí dálnice pohybují na úrovni 60–70 dB v těsném okolí dálnice i výše. Obytná zástavba nejblíže dálnici je zasažena nočním hlukem v hladinách 55–60 dB. Plochy řešené změnou jsou v noční době vystaveny hluku 45–60 dB. Nově vymezený koridor je částečně umístěn také do oblasti zasažené hlukem na úrovni 60–70 dB pro L_n.

Předpokládaný vývoj bez realizace navrhované změny

Stejně jako při posuzování imisní zátěže lze očekávat pouze mírné změny akustické zátěže. Do budoucna se nepředpokládá výrazné zvyšování intenzit dopravy, tedy ani růst hladin hluku v okolí stávajících komunikací; naopak díky aplikaci protihlukových opatření lze očekávat postupné snižování akustické zátěže.

A.3.4. Půda

Na většině ploch, které jsou řešeny změnou, je půda zařazena do ZPF.

Nové vedení koridoru je navrženo zejména na půdách s kódem BPEJ 2.10.10 a 2.10.00 (modální hnědozemě) zařazené do I. třídy ochrany. Částí trasy zasahuje koridor také do půd s BPEJ 2.58.00 (fluvizemě s třídou ochrany II), 2.01.00 (černozemě s třídou ochrany I), 2.22.10 (kambizemě, fluvizemě, nebo regozemě s třídou ochrany IV). Zbylé změnou řešené plochy se nacházejí na půdách s BPEJ 2.10.10 (modální hnědozemě).

Pozemky řešených změn jsou převážně vedené jako orná půda, méně jako ostatní plocha a zahrada, v malé míře také jako zastavěná plocha.

Předpokládaný vývoj bez realizace navrhované změny

V obci probíhá přiměřený stavební rozvoj, který je spojen s menšími zábory půdy. Při nerealizaci změny území zůstane víceméně ve stávajícím stavu, s postupným rozvojem nové zástavby sídla.

A.3.5. Povrchové vody

Územím obce protéká ze západu na jihovýchod Troubský potok. Ze severozápadu se do něj vlévá Augšperský potok. Z prodejního a skladovacího areálu poblíž Augšperského potoka vytéká z umělé vodní nádrže bezejmenný občasný vodní tok, který ústí do Troubského potoka asi 160 m po proudu od soutoku potoků. V území se vyskytují dvě veřejně nepřístupné umělé vodní nádrže, jiné vodní plochy se zde nenacházejí. Území změny ÚP ani jeho bezprostřední okolí nejsou součástí žádného ochranného pásma povrchových vodních zdrojů. Nejbližší ochranná pásma vodních zdrojů a doplňková technická infrastruktura jsou vymezeny ve vzdálenosti přes 700 m od nového vedení koridoru VRT.

Trasa koridoru VRT kříží koryta obou potoků (asi 520 m Troubského potoka a cca 320 m Augšperského potoka) i koryto bezejmenného toku (asi 40 m).

Dle mapy rizikových oblastí ohrožených přívalovými srážkami jsou na Troubském potoce vymezeny kritické body rozhodné z hlediska tvorby soustředěného povrchového odtoku z přívalových srážek. Na území obce Troubsko se nacházejí 2 body v zámeckém areálu, mezi budovou zámku a parkem.

Při případném naplnění kapacity půdy dešťovými srážkami stéká většina vod do Troubského potoka, ze severního a jižního okraje území stékají vody na území sousedních obcí.

Předpokládaný vývoj bez realizace navrhované změny

V budoucnu se nepředpokládá žádná výrazná změna rozložení vodních toků nebo vodních ploch.

A.3.6. Geologické poměry

Z regionálně-geologického hlediska spadá území obce do soustavy Českého masivu, konkrétně do jednotky brněnský masiv. Skalní podloží většiny ploch řešených změnou je tvořeno kvartérními eolickými nezpevněnými sedimenty, především sprašemi a sprašovými hlínami. Na křížení koridoru s potoky je podloží tvořeno nivními nezpevněnými sedimenty a z malé části sem zasahují také deluviální písčito-hlinité až hlinito-písčité sedimenty.

Území obce nezasahuje do vymezeného dobývacího prostoru, ložiska nerostných surovin, chráněného ložiskového území ani poddolovaného území nebo registrovaného sesuvného území.

Předpokládaný vývoj bez realizace navrhované změny

V geologickém vývoji se žádné změny v nejbližší budoucnosti nepředpokládají.

A.3.7. Hydrogeologické poměry

Celé území obce patří k hydrologickému rajónu 2241 Dyjsko-svratecký úval. Ten je tvořen terciérními a křídovými sedimenty pánví. Jedná se o 1. vrstevní kolektor, litologicky zastoupený štěrkopísky s volnou hladinou. Sedimenty karpatské předhlubně představují nepravidelné střídání izolátorů a průlinových kolektorů s hlubším oběhem podzemní vody. Neogenní jíly plní funkci hydrogeologických izolátorů, dle pozice ve vrstevním sledu stropních nebo počevních. Bazální klastika (písky, štěrky) představují hydrogeologický kolektor s dobrou průlinovou

propustností. Nadložní jíly způsobují napjatost podzemní vody. V případě jejich absence může dojít k propojení neogenních a kvartérních štěrkopísků v jeden kolektor. Mělká podzemní voda je vázána na propustné polohy kvartérního pokryvu, především fluviální sedimenty (písek, štěrk). Velmi rozšířené eolické a deluvioeolické sprašoidní sedimenty představují hydrogeologický poloizolátor. Kvartérní pokryv umožňuje infiltraci srážek do podloží. Transmisivita tohoto rajónu je střední $T = 1 \cdot 10^{-4}$ až $1 \cdot 10^{-3}$ $m^2 \cdot s^{-1}$ (třída transmisivity III). Z vodohospodářského hlediska to představuje větší odběry pro místní zásobování (menší obce); specifická vydatnost $q = 0{,}1–1{,}0$ $l \cdot s^{-1} \cdot m^{-1}$. Podzemní voda je chemického typu Ca-Mg-HCO3-SO4, s mineralizací 0,3 až 1,0 $g \cdot l^{-1}$. Území je odvodňováno směrem k jihovýchodu.

Předpokládaný vývoj bez realizace navrhované změny

Nerealizace navrhované změny pravděpodobně nebude mít vliv na hydrogeologické poměry lokality.

A.3.8. Chráněná území přírody

Zvláště chráněná území

Na území obce Troubsko není vymezeno žádné zvláště chráněné území. Hranice obce se na severu dotýká vymezené přírodní rezervace Bosonožský hájek, kde jsou předmětem ochrany zachovalé dubohabřiny výmladkového typu a lokality střevíčníku pantoflíčku. Žádná ze změnou řešených ploch nesousedí se zvláště chráněným územím, nezasahuje ani do ochranného pásma.

Lokality Natura 2000

Nejbližší lokalitou soustavy NATURA 2000 je evropsky významná lokalita Bosonožský hájek (CZ0624094), která je svým rozsahem totožná s územím stejnojmenné přírodní rezervace situované na severu KÚ. Od nejbližší plochy řešené změnou (koridor VRT) je tato EVL vzdálena přibližně 1 km.

Územní systém ekologické stability

Na západě zasahuje do katastrálního území obce funkční regionální biocentrum RBC.216. Na toto biocentrum navazuje při jihozápadní hranici území obce funkční lokální biokoridor LBK.1. Podél Troubského potoka je po soutok s Augšperským potokem vymezen nefunkční lokální biokoridor LBK.2. Podél Augšperského potoka je severně od dálnice vymezen funkční lokální biokoridor LBK.3. Od soutoku potoků

je v obci podél Troubského potoka vymezen funkční lokální biokoridor LBK.4 s délkou asi 900 m. Při jižní hranici území je vymezeno necelých 700 m funkčního lokálního biokoridoru LBK.5. Územní plán také vymezuje nefunkční lokální biocentrum LBC.1 v prostoru mezi Augšperským potokem a bezejmenným občasným vodním tokem a nefunkční lokální biocentrum LBC.2 při jižní hranici západně od LBK 5. V rámci KÚ nejsou vymezeny žádné nadregionální prvky ÚSES.

Koridor VRT je vymezen přes větší část biokoridoru LBK.2 a přes malou severní část biocentra LBC.1.

Přírodní parky

Nejbližší přírodní park Bobrava zasahuje do katastru obce v jeho jihozápadní části. Plochy řešené změnou do něj nezasahují.

Významné krajinné prvky

Plochy řešené změnou nejsou v konfliktu s žádným registrovaným významným krajinným prvkem. Plocha koridoru VRT přechází přes Troubský a Augšperský potok, tedy významné krajinné prvky ze zákona.

Předpokládaný vývoj bez realizace navrhované změny

U chráněných území se změny neočekávají, budou obhospodařována podle schválených plánů péče s cílem udržet a zlepšit jejich stav a stav bioty v nich.

A.3.9. Fauna, flóra, ekosystémy

Potenciální přirozenou vegetaci tvoří v celém rozsahu ploch řešených změnou háje černýšových dubohabřin (*Melampyro nemorosi-Carpinetum*). V území převažují umělé ekosystémy, většinou různě intenzivně obhospodařovaná půda a zástavby se zelení.

Nově navrhovaná trasa koridoru VRT ve východní části katastrálního území prochází přes intenzivně obdělávaná pole a polní a jiné komunikace. Přibližně uprostřed trasy prochází koridor přes méně zastavěnou oblast obce – průmyslový areál se zelení a rodinné domy se zahradami. V západní části území zasahuje koridoru i ostatní dvě plochy změn křovinami zarůstající travnatou plochou, malou částí zasahují také do intenzivně obdělávané orné půdy.

Plochy orné půdy bývají osázeny sezónními plodinami, některé plochy mohou být přechodně zatravněny. Vedle běžných trav, bylin a dřevin je častý výskyt

invazních druhů například ovsíku vyvýšeného, lebedy lesklé, pcháče osetu, javoru jasanolistého, turanky kanadské, ježatky kuří nohy, zlatobýlu kanadského apod. Ze zvláště chráněných druhů byla v minulosti v okolí pozorována přítomnost pouze sněženky podsněžník, ojediněle je zaznamenán výskyt kuřinky solné. Plochy přibližně uprostřed území obce jsou zastavěnými plochami s doprovodem zeleně (zejména zahrady a zeleň průmyslového areálu). Převažuje zde druhy synantropní a kulturní.

V území se vyskytují široce rozšířené euryekní druhy živočichů, jejichž ochranářský význam je malý (běžný hmyz, městské ptactvo, drobní pozemní obratlovci). Ze zvláště chráněných druhů byly v širším území v minulosti ve větších počtech pozorovány různé druhy letounů (vrápenec malý, netopýr velký, rezavý, večerní, vodní, ušatý ad.) a ptáků (vlaštovka obecná, strakapoud prostřední, lejsek šedý, rorýs obecný, krkavec velký, krutihlav obecný, ťuhýk obecný, žluva hajní). Letouni a většina ptáků jsou vázáni na stromové porosty a křoviny v okolí, a k plochám řešených změnou nemají úzký vztah. Druhy jako vlaštovka a rorýs mohou vyhledávat místa v blízkosti lidských obydlí, takových míst je ovšem dostatek i mimo plochy zasažené navrhovanou změnou. Dále byli v okolí v malém počtu zaznamenáni různí zvláště chránění zástupci hmyzu – lišaj pupalkový, otakárek ovocný, ohniváček černočárný, martináč hrušňový, kudlanka nábožná, roháč obecný nebo mravenci rodu *Formica*.

Předpokládaný vývoj bez realizace navrhované změny

V nejbližších letech se nepředpokládají žádné zřetelné změny ve vývoji flóry a fauny v území zasaženém na daných územích.

A.3.10. Krajinný ráz

Území obce a její okolí se nachází v příměstské oblasti velkého města, v krajině, kde výrazně převažuje zemědělský charakter. Lesní porosty, s převahou listnatých dřevin, se nacházejí pouze na západním výběžku území obce, kam zasahuje přírodní park Bobrava. Z mimolesní zeleně převažuje kulturní vegetace zahrad a dále vegetace podél potoků a komunikací. Plochy zeleně se vyskytují ojediněle, například dřevinami zarůstající travnaté plochy. Orná půda je uspořádána do podoby větších bloků půdy s pouze malým podílem přírodních prvků. V obytné zástavbě utvářející obec převažují řadové nebo rodinné domy se zahradou, charakter rodinných domů se zahradou. V blízkosti dálnice převažují rozsáhlejší průmyslové, výrobní a prodejní areály. Dálnice D1 tvoří výrazný liniový prvek, který prochází horní polovinou území v západovýchodním směru a významně ovlivňuje vnímání všech hodnot v krajině. Reliéf se svažuje od severního a jižního okraje území ke středu a mírný sklon je také

patrný od západu k východu. Pohledové horizonty jsou v dálkových pohledech tvořeny na většině území vzdálenějšími zalesněnými kopci, ve východní části území se otevírá pohled na městskou krajinu Brna. Na jihozápadě území je významnou pohledovou dominantou stávající vedení elektrické energie 220 kV vedoucí ve směru SZ-JV.

V územním plánu jsou vymezeny krajinné pohledové horizonty, a to na jihozápadě hřbet v rámci přírodního parku Bobrava a na severozápadě podél cesty na Veselce.

Předpokládaný vývoj bez realizace navrhované změny

Bez realizace navrhovaných změn bude území nadále využíváno jako zemědělsko lesní krajina s malým podílem rekreační a residenční zástavby. Možný je vývoj směřující k pozvolnému zastavování a přeměně rekreačních ploch na plochy obytné.

A.3.11. Obyvatelstvo a osídlení, území hustě zalidněná

Plochy řešené změnou zasahují většinou rozsahu do území nezastavěného a neobydleného. Plocha nové trasy koridoru dopravní infrastruktury (VRT) zasahuje na severu do území s rodinnými a řadovými domy a do výrobního a prodejního areálu (mezi ulicemi Polní a Zahradní).

Všechny plochy, kde jsou navrženy změny, jsou vymezeny v rámci základní sídelní jednotky Troubsko o rozloze 413,149 h, s obvyklým počtem obyvatel 1215 a hustotou zalidnění 2,94 obyv./ha.

Předpokládaný vývoj bez realizace navrhované změny

Bez realizace navrhované změny pravděpodobně počet obyvatel v obci mírně poroste díky výstavbě na již vymezených zastavitelných plochách.

A.3.12. Kulturní a archeologické památky

V území obce se nenachází žádná národní kulturní památka, památková zóna ani památková rezervace. V plochách řešených změnou se nenacházejí žádné kulturní památky, nicméně v obci Troubsko i okolních katastrálních územích se jich vyskytuje celá řada, některé i v blízkosti řešených ploch. Popis nejblíže situovaných kulturních památek uvádí následující tabulka.

Tab. 17. Kulturní památky v blízkosti řešeného území

Název	Umístění	Vzdálenost od řešeného území	Popis	Chráněno od roku	Rejstříkové číslo
Boží muka	Troubsko, Jihomoravský kraj	285 m SV	Prvek venkovské architektury 19. století.	2003	ÚSKP 100270
Kaple Všech Svatých	Troubsko, Jihomoravský kraj	285 m SV	Pozdně barokní kaple z roku 1795 umístěná ve středu obce.	1958	ÚSKP 25359/7-1061
Sloup se sousoším Nejsvětější Trojice	Troubsko, Jihomoravský kraj	264 m SV	Pozdně barokní sloup se sousoším Nejsvětější Trojice vytvořený r. 1787 umístěný ve středu obce	1958	ÚSKP 21733/7-1062
Kříž se sochami sv. Cyrila a Metoděje	Troubsko, Jihomoravský kraj	155 m S	Historizující kamenosochařská práce s reliéfní výzdobou na návsi obce. Sousoší vytvořené r. 1891 dokládá náboženské cítění obyvatel.	2000	ÚSKP 50704/7-8934
Zámek	Zámecká 1/6, Troubsko, Jihomoravský kraj	150 m S	Raně barokní zámek postaven roku 1660 na místě bývalé renesanční tvrze. Součástí zámeckého areálu je kromě budovy zámku také park, pavilon a hospodářská budova s věží.	1958	ÚSKP 32053/7-1054

Zdroj: Národní památkový ústav

Na území obce se nachází vícero lokalit zařazených do ÚAN I, území s jednoznačně prokázaným výskytem archeologických nálezů, a jedna lokalita zařazená do ÚAN II, území s důvodně předpokládaným výskytem archeologických nálezů. Tyto lokality se nacházejí převážně v zastavěné části obce, případně opodál na orné půdě. Všechny plochy řešené změnou zasahují do jedné z lokalit ÚAN I, trasa koridoru VRT se dále kříží s dalšími dvěma lokalitami ÚAN I.

Předpokládaný vývoj bez realizace navrhované změny

Žádné významné změny se v této oblasti v budoucnu nepředpokládají, může však dojít k vyhlášení nových kulturních památek nebo novým archeologickým objevům.

A.4. Charakteristiky životního prostředí, které by mohly být změnou územního plánu významně ovlivněny

Posuzovaná změna územního plánu zahrnuje několik dílčích změn. V následujících tabulkách je provedena identifikace složek a charakteristik životního prostředí, které mohou být jednotlivými dílčími změnami nebo jejich kategoriemi, ovlivněny. V kap. A.6 je pak provedeno podrobnější vyhodnocení vlivů na jednotlivé složky životního prostředí v případě, že byl identifikován významný potenciální vliv.

Dílčí změna nebo skupina změn	**Potenciální ovlivnění složek životního prostředí**
rozšíření plochy ochranné a izolační zeleně ZO (Z.18)	Rozšíření plochy, kde má být zachována zeleň, může v případě výstavby v okolí znamenat ovlivnění následujících složek – klima, ZPF a biota. Vzhledem k umístění a rozsahu rozšířené plochy (cca 2,61 ha) se nepředpokládají významné vlivy na imisní nebo akustickou situaci, povrchové a podzemní vody, PUPFL, chráněná území, významné krajinné prvky, ÚSES, krajinný ráz, horninové prostředí, obyvatelstvo nebo kulturní dědictví.
změna způsobu využití plochy silniční dopravy na plochu kombinované dopravy (Z.16)	Změna využití doplňuje možnost výstavby staveb železniční dopravy a mírně mění možné využití. Z hlediska vlivů na životní prostředí se jedná o nevýznamnou změnu, charakter možných záměrů se z hlediska vlivů na životní prostředí mění jen nevýznamně.
vymezení koridoru CNZ.DZN13 pro dopravní infrastrukturu (VRT)	Vymezení koridoru vysokorychlostní tratě může ovlivnit následující složky životního prostředí – klima, imisní a akustická situace, povrchové vody, podzemní vody, ZPF, biota, významné krajinné prvky, ÚSES, krajinný ráz, horninové prostředí, obyvatelstvo. Vzhledem k charakteru vlivů železniční dopravy a umístění koridoru se nepředpokládá významný vliv na následující složky – PUPFL, chráněná území, kulturní dědictví.

Ostatní změny textové části územního plánu jsou formální, bez vlivů na životní prostředí.

Prostorová analýza kumulativních a synergických jevů

V rámci analýzy potenciálních kumulativních a synergických jevů byla provedena analýza připravovaných změn územního plánu v blízkém okolí posuzované změny. Změny byly posouzeny a byly identifikovány ty změny, u nichž je vzhledem k umístění možné očekávat potenciál kumulace vlivů s posuzovanou změnou.

Vzhledem k rozsahu a umístění nově vymezených ploch ochranné a izolační zelně nejsou předpokládány kumulace nebo synergie s rozvojovými plochami okolních obcí.

Vymezený koridor VRT dopravní infrastruktury pokračuje na území sousedních obcí. Kumulativní a synergické vlivy na území jednotlivých obcí vyplývají z podstaty liniového vedení.

A.5. Současné problémy a jevy životního prostředí, které by mohly být změnou územního plánu významně ovlivněny, zejména s ohledem na zvláště chráněná území a ptačí oblasti

Změna nebude mít významné vlivy na zvláště chráněná území ani na oblasti soustavy Natura 2000 (EVL a ptačí oblasti). Změna se nedotýká žádného zvláště chráněného území, žádné zvláště chráněné území není v těsné blízkosti plochy změny.

V území je zvýšená zátěž zejména hlukem z automobilového provozu. U zástavby v blízkosti dálnice hrozí překračování limitů hluku, případně imisních limitů. To ovlivňuje zdravotní stav obyvatelstva.

Z problémů životního prostředí typických pro širší oblast je možné zmínit úbytky zemědělské půdy a její postupné zastavování. Dalším problémem může být nízká diverzita krajiny a s tím související redukovaná diverzita fauny a flóry.

A.6. Zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů navrhovaných variant změny územního plánu, včetně vlivů sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných

V následujícím textu je provedeno celkové vyhodnocení změny územního plánu na jednotlivé složky životního prostředí dle možných identifikovaných vlivů v kap. A.4. Předpokládané vlivy je možné vyhodnotit takto:

- **dlouhodobé –** změna bude mít převážně dlouhodobé vlivy. Jedná se o změny, které se promítnou do změn v území, které budou probíhat v následujících letech. Jednotlivé záměry a změny v území, které mohou být danou posuzovanou změnou umožněny, mohou mít vlivy krátkodobé (zejména při výstavbě), případě střednědobé. Vliv vlastní změny, jakožto změny pravidel pro uspořádání území, je nutné hodnotit pouze jako vlivy dlouhodobé.
- **sekundární** – vlastní změna nemá přímé vlivy na životní prostředí. Veškeré vlivy, které je možné očekávat, jsou vlivy sekundární, tj. vlivy vyvolané výstavbou a realizací investičních záměrů, které jsou nově umožněny v místech, kde to současný územní plán nedovoluje.
- **trvalé** – veškeré vlivy, které změna přináší, je možné označit za vlivy trvalé, resp. trvající v době platnosti dané úpravy regulace územním plánem. V případě změny územního plánu nebo přijetí územního plánu nového se vliv posuzovaných změn logicky ruší.

V následujících kapitolách je provedeno vyhodnocení vlivů jednotlivých dílčích změn na jednotlivé složky životního prostředí identifikované v kap. A.4. Pro každou

dílčí změnu a složku je podrobněji komentován potenciální vliv změny a případná možná mitigační nebo kompenzační opatření.

A.6.1. Rozšíření plochy ochranné a izolační zeleně ZO (Z.18)

Vlivy na klima

Rozšíření plochy ochranné a izolační zeleně znamená plán zachovat větší plochu zeleně v krajině. Oproti současnému stavu území nedojde rozšířením plochy zeleně k reálné změně vlivů na klima, zeleň se již v území nachází. Změna je tedy potenciálně pozitivní, kdy je odstraněn předpoklad změny nezastavěné zelené plochy na plochu zastavěnou. Tyto potenciální vlivy jsou z globálního hlediska nevýznamné, vzhledem k malému rozsahu plochy se jedná o lokální působení na úrovni mikroklimatické.

Vlivy na zemědělskou půdu

Plocha ochranné a izolační zeleně je rozšiřována na půdě vedené jako orná půda, ovšem v současnosti představuje plochu zarůstající náletovou zelení. Půda je zde zařazena do I. třídy ochrany, výměra plochy je asi 2,6 ha. Na této ploše Z.18 se předpokládá zachování zeleně, nebo dosadba a výsadba zeleně s větším ochranným potenciálem. Návrat k obdělávané půdě se neočekává.

Oproti současnému stavu území nedojde rozšířením plochy zeleně ke změně vlivů na půdu, potenciální vlivy na půdu je možné označit za pozitivní (zachování větší rozlohy půdy)

Vlivy na biotu

Plocha ochranné a izolační zeleně je vymezena v území spontánně zarůstajícím vegetací, tedy v ploše s vyšší biodiverzitou i hustotou populací. Rozšířením této plochy bude zachována větší výměra prostředí vhodného pro rostlinné i živočišné druhy, možné je očekávat dosadby izolačních a ochranných dřevin. V případě další výstavby v okolí budou zachované plochy zeleně představovat důležité biotopy.

Oproti současnému stavu, kdy je zeleň v území již přítomna, nedojde rozšířením plochy ochranné zeleně ke změně vlivů na biotu. Z dlouhodobějšího hlediska bude změna představovat pozitivní vliv na biotu, nicméně vzhledem k malému rozsahu plochy bude významněji ovlivněna pouze vlastní plocha a její nejbližší okolí.

A.6.2. Vymezení koridoru CNZ.DZN13 pro dopravní infrastrukturu (VRT)

Vlivy na klima

Vymezení koridoru dopravní infrastruktury bude znamenat možnost výstavby vysokorychlostní železnice. Z hlediska globálního klimatu je možné označit podporu výstavby železniční trati jako pozitivní, železniční doprava je z hlediska produkce skleníkových plynů efektivnější než ostatní druhy dopravy. Přesun části přepravních výkonů ze silniční dopravy na železnici povede ke snížení emisí skleníkových plynů, nicméně uhlíková stopa vlastní výstavby VRT je také nezanedbatelná.

Z hlediska mikroklimatu bude výstavba železniční trati znamenat nový prvek negativně ovlivňující mikroklima. Trať znamená nové zpevněné plochy, štěrkový násep nebo betonové lože, betonové konstrukce mostů a portálu tunelů. Lokální vliv je možné označit za významně negativní a bude třeba jej zmírnit minimalizačními a kompenzačními opatřeními.

Vlivy na imisní situaci

Z provozu železniční trati lokálně nevznikají primární emise. Významným emisním zdrojem může být zvíření prachových částic z území podél trati. S rostoucí rychlostí vlaku se účinky proudění výrazně zesilují, aerodynamické síly rostou přibližně se čtvercem rychlosti. U vysokorychlostních tratí turbulence pod vlakem zvedají částice prachu, a to nejen z kolejového lože, ale i z okolního prostředí, zejména v případě holé země (např. na polích po sklizni, orbě atd.). Tento efekt je u tratí s rychlostmi nad 250 km/h velmi výrazný. K omezení víření prachu je třeba zajistit výsadbu dostatečně širokých a diverzifikovaných zelených pásů podél trati, zejména v místě průchodu ornou půdou a přiměřeně ozelenit náspy a zářezy podél trati, případně preferovat vedení trati v zářezu.

Vlivy na akustickou situaci

Vymezení koridoru pro vysokorychlostní trať znamená výrazné zhoršení akustické situace v obci. V okolí vysokorychlostní trati je možné očekávat hladiny hluku z železniční dopravy dosahující až 70 dB v denním ekvivalentním průměru. Vzhledem k tomu, že koridor přechází přes stávající zástavbu, je nutné očekávat zvýšené hladiny hluku, u nejbližších objektů nad hranicí limitu, nebo v její těsné blízkosti.

Akustické vlivy nové vysokorychlostní tratě tak budou zásadní a významné, bez protihlukové ochrany by pravděpodobně došlo k překračování limitních hodnot u nejbližší zástavby. Ochrana musí být dimenzována minimálně tak, aby byly splněny

zákonné limity, a to včetně limitů pro hluk charakteru rázů z portálů tunelů. ZÚR JMK stanoví, že akustická opatření v území mají být nadstandardní.

I v případě splnění limitů pro ekvivalentní denní nebo noční hluk bude pro obyvatele obce významným vlivem okamžitá vysoká krátkodobá akustická zátěž z projíždějících souprav. Protihluková opatření musejí být dimenzována tak, aby byla redukována i krátkodobá zátěž a došlo ke snížení míry narušení faktorů pohody v obci. Koridor je veden v trase, která intenzivně ovlivňuje malou část zástavby (obytnou, prodejní a skladovací), vysokorychlostní trať však bude znamenat významný nárůst zátěže životního prostředí i pro obyvatele v širším okolí. Přestože ekvivalentní hladiny hluku plní limity, snížení kvality života vlivem zvýšeného hluku při průjezdu soupravy bude významné. V blízkosti obce je tedy třeba provést nadstandardní opatření, která ochrání zástavbu před nadměrným hlukem. Toto povinnost stanovují i ZÚR JMK.

Kromě hluku je nutno v případě železničních tratí brát v úvahu i aspekt vibrací. Projíždějící vlaky jsou zdrojem kmitání, které se přenáší půdním prostředím do okolí. Vzniklé vibrace mohou rovněž působit jako rušivý či obtěžující aspekt. Vliv vibrací výrazně klesá se vzdáleností od trati a významněji se projevuje pouze v řádu desítek metrů, a to i u vysokorychlostních tratí. V případě vedení trati v bezprostřední blízkosti obytné zástavby je pak nutno aplikovat technická opatření k minimalizaci vlivu vibrací na obyvatele. U nejbližších objektů může být vliv vibrací významný, resp. výrazně obtěžující.

Vlivy na povrchové vody

Koridor je vymezen v části trasy přes Troubský, Augšperský potok i občasný bezejmenný vodní tok. Realizace železniční trati se může dotknout vodotečí, může být nutná jejich přeložka. Vlivy budou záviset na konkrétním technickém řešení. Je třeba se vyhnout zatrubnění potoka, preferovat přechod dostatečně širokým mostem, při citlivém technickém řešení, které může zahrnovat i revitalizaci vodního toku, může být dotčení přijatelné. V rámci potoka jsou vymezeny rizikové kritické body z hlediska přívalových srážek. Vody z tratě musí být odváděny a zadržovány v dostatečně kapacitních retenčních prvcích přírodního charakteru, které zajistí též přirozenou atenuaci případného drobného znečištění odtékající vody.

Vlivy na podzemní vody

Při vedení trati blízko povrchu neznamená vymezení koridoru významný zásah do podzemních vod. Při realizaci tunelu nebo hlubšího zářezu dojde k ovlivnění hladiny podzemní vody, drenážnímu efektu nebo naopak zvýšení hladiny na návodní

straně a snížení na závodní straně konstrukce tunelu. Tunel tak může ovlivnit zdroje vody v okolí koridoru trasy. Pokud k tomu dojde, musí být vliv na vodní zdroje kompenzován.

Vlivy na zemědělskou půdu

Koridor je na území obce vymezen zejména na půdách zařazených do I. třídy ochrany, přibližně uprostřed řešené plochy jsou půdy zařazeny do II. a IV. třídy ochrany. Koridor je vymezen v šířce cca 200 m, vlastní stavba železniční trati v parametru VRT bude mít šířku cca 14 m. Další zábor budou představovat případné zářezy a náspy. Skrytá půda bude použita jednak na svazích některých zářezů nebo náspů, dále bude použita na jiných zemědělských pozemcích. Jako další vlivy je možné očekávat zhutnění půdy stavební technikou i mimo místa záboru, riziko úniku látek při výstavbě a znečištění půdy nebo fragmentaci obdělávaných bloků a vznik případných špatně přístupných částí. Tyto vlivy je třeba minimalizovat při projektování výstavby a dodržováním správné praxe při provádění stavby. Vzhledem k rozsahu se jedná o lokálně negativní, nikoliv zásadní vliv na půdu. V rámci výstavby je třeba zabránit erozi na dotčených plochách, před erozí chránit půdu v okolí a skrytou půdu využít na jiných pozemcích.

Vlivy na biotu

Koridor trati je vymezen převážně na zemědělské půdě, kde není pravděpodobná vyšší biodiverzita a hustota populací, ovšem zasahuje i do zeleně podél vodotečí a do větší plochy krajinné zeleně (sukcesně zarůstající orná půda). Výstavba trati se tak dotkne rostlinných i živočišných druhů. V místě stavby dojde k destrukci ekosystémů, ovlivněny budou i lokality podél nové trati. Pro živočichy bude trať znamenat významnou migrační překážku (trať bude nejspíše oplocená), prostorové omezení teritorií, pro ptáky a netopýry bude znamenat riziko kolize s projíždějícími vlaky. Jako další potenciální vlivy je možné očekávat dále může dojít k izolaci některých populací vlivem nově existující migrační bariéry, rušení živočichů během výstavby a provozu (hluk, světelné znečištění). Dojde k dotčení biotopů některých zvláště chráněných druhů živočichů a rostlin. Železniční koridory bývají též liniemi, jimiž se snáze šíří invazní druhy.

Vliv na biotu je nutné hodnotit jako významně negativní. Vlivy je třeba minimalizovat záchrannými přesuny zvláště chráněných organismů a kompenzovat realizací náhradních biotopů v blízkém okolí a dostatečně velkými migračními objekty. Realizací náhradních biotopů a jinými technologickými opatřeními bude podpořen rozvoj diverzity krajiny a ochrana proti šíření invazních druhů.

Vlivy na ÚSES

Koridor pro dopravní infrastrukturu se kříží s Troubským potokem, kde je vymezen lokální biokoridor. Dále zasahuje do malé části lokálního biocentra u Augšperského potoka.

Realizace trasy železnice ve vymezeném biokoridoru by prakticky znamenala jeho zničení, pokud by nebyl dostatečně nahrazen. Pokud k dotčení dojde, při realizaci vysokorychlostní tratě bude muset být dostatečně nahrazeno koryto vodního toku, musí být revitalizováno, upraveno do přírodě blízkého tvaru a jeho okolí upraveno tak, aby mohl sloužit jako migrační trasa. Vlivy na lokální biocentrum budou záviset na konkrétním rozsahu trasy, pravděpodobně bude ovlivněn jen severní okraj biocentra. Biocentrum je v současnosti nefunkční (tvoří je zejména obdělávané pole), dotčení biocentra a jeho případná plošná redukce by znamenala nutnost nového vymezení. Podobně by výstavba rychlostní trati jako kompenzační opatření měla zahrnovat založení funkčního biocentra.

Vlivy na významné krajinné prvky

Koridor přechází přes významné krajinné prvky ze zákona – vodní toky, tj. Troubský a Augšperský potok. Konkrétní vliv na VKP, tj. na ekostabilizační funkci vodních toků bude záviset na technickém provedení mostů přes ně, případně na provedení přeložek. Vodní toky jsou v současnosti přímé, lemované porosty. Citlivá revitalizace toků může i přes dotčení znamenat posílení jejich ekostabilizační funkce v krajině. Přechod trati přes vodní toky nesmí být řešen trubními propustky, které ekostabilizační funkci vodního toku významně narušuje.

Vlivy na krajinný ráz

Vymezení koridoru dopravní infrastruktury znamená možnost výstavby tělesa železniční trati. Zásah do krajiny, změna pohledových charakteristik, bude vzhledem k značnému rozsahu koridoru a terénu svažujícímu se k východu ovlivňovat i určité dálkové pohledy na území a hodnoty místní krajiny. Zásah do krajiny a jejího rázu bude negativní, neboť do převážně zemědělsky využívané krajiny bude zařazen prvek výrazně nepřírodního charakteru. Zásah do krajiny musí být redukován správným technickým a vhodným architektonickým řešením trati, portálů tunelů a konstrukcí estakád. Zmírnění zásahu je možné zejména optickým oddělením trati od okolní krajiny zelení.

Vlivy na horninové prostředí

Část trati může být vedena v tunelu nebo v zářezu, část na estakádách, které budou muset být poměrně hluboko založeny vzhledem k rychlostem vlakových souprav a tedy předpokládanému namáhání konstrukcí. Dojde k dotčení horninového prostředí. Vzhledem k absenci ložisek nerostných surovin nebo významných geologických jevů je možné tento vliv považovat za málo významný.

Vlivy na obyvatelstvo

Vymezení koridoru dopravní infrastruktury bude znamenat významné ovlivnění obyvatelstva obce. Vysokorychlostní trať přinese zvýšenou hladinu hluku jak do míst, která jsou v současnosti zasažena hlukem z automobilové dopravy (dálnice), tak i do míst, která jsou v současnosti bez výraznějšího hlukového zatížení. Obec bude akusticky zatížena jak hlukem z automobilové dopravy na dálnici, tak hlukem z VRT. To přinese zhoršení kvality života v obci a teoretický nárůst výskytu civilizačních chorob spojených s hlukovou zátěží. Tento nárůst pravděpodobně nebude vzhledem k počtu obyvatel prokazatelný a bude překryt běžnou statistickou chybou. Po upřesnění technického řešení a vlivů trati na akustickou situaci je nutné míru vlivů na veřejné zdraví objektivně posoudit. Míra negativního ovlivnění obyvatel bude závislá na míře protihlukové ochrany realizované kolem trati. Hluk nové tratě bude ovlivňovat území celé obce, ve vzdálenějších částech jen jako pozaďový.

Plánovaný koridor tratě přechází přes několik rodinných domů. Realizace železnice bude pro dotčené vlastníky a obyvatele domů znamenat nutnost přesídlení. Dojde tak k narušení sousedských a sociálních vazeb, možný je také pocit frustrace, v ideálním případě dočasný. Tento vliv je možné kompenzovat například dostatečnou finanční náhradou. Zasažena bude také oblast dvou výrobních, průmyslových a skladovacích areálů. Negativním dopadem pravděpodobně bude zánik menšího množství pracovních míst a určitému oslabení ekonomického potenciálu území.

Koridor dopravní infrastruktury je vymezen poměrně široce, omezuje tak případné využití území i v místech, kde trať nebude nakonec realizována, dotýká se i objektů, které nemusí být výstavbou zasaženy. Návrh koridoru by bylo vhodné zpřesnit a zúžit, aby území nebylo zbytečně zatížené omezením plynoucím z vymezení koridoru. Stejně tak v rámci koridoru by bylo vhodné doplnit využití území, které sníží vliv nové trati na obyvatelstvo, ale také podpoří diverzitu krajiny a sníží rizika šíření invazních druhů podél tratě, což může přispět ke zlepšení podmínek pro život obyvatel obce. To se týká zejména ploch s využitím jako orná půda, které by v okolí budoucí tratě měly být vymezeny jako ochranné pásy zeleně o dostatečné šířce.

A.6.3. Vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů

Posuzovaná změna zahrnuje plošně omezené dílčí změny využití území. Tyto změny nemají významné vlivy na životní prostředí, které by se mohly kumulovat nebo synergicky působit s vlivy rozvoje v okolních obcích.

Kumulativní a synergické vlivy koridoru dopravní infrastruktury spočívají zejména ve společném působení s hlukem z automobilové dopravy. Spolu bude akustické působení obou zdrojů přispívat ke zvýšenému pozaďovému hluku, který má hlavně obtěžující charakter. Další kumulativní a synergické vlivy mohou nastat například ovlivněním hladiny podzemní vody, které bude mít za následek změny v hydrických podmínkách bioty a dojde k narušení stávajících ekosystémů, omezení zemědělského využití území apod. Spolu se stávající dálnicí bude podpořena fragmentace krajiny. Konkrétní vlivy a jejich rozsah vyplynou z technického řešení trati.

A.7. Porovnání zjištěných nebo předpokládaných kladných a záporných vlivů podle jednotlivých variant řešení a jejich zhodnocení. Srozumitelný popis použitých metod vyhodnocení včetně jejich omezení

A.7.1. Porovnání zjištěných nebo předpokládaných kladných a záporných vlivů podle jednotlivých variant řešení a jejich zhodnocení

Předkládaná změna územního plánu obce není uvažována ve variantách. Při hodnocení je vždy porovnáván stav při neprovedení změny se stavem po případném provedení změny územního plánu v jedné variantě. Hodnocení variant řešení změny je v tomto případě bezpředmětné. Provedení změny je tak porovnáváno s variantou nulovou, tj. zachování územního plánu ve stávající podobě. Tabulka shrnuje hodnocení provedená v kap. A.4, A.5 a A.6.

Tab. 18. Porovnání variant – srovnání s nulovou variantou

Složka ŽP	Vliv provedení změny	Porovnání variant (nulová vs. aktivní)
klima	globálně velmi mírně pozitivní vliv lokálně negativní vliv	globálně aktivní varianta vhodnější lokálně aktivní varianta přijatelná při realizaci opatření
kvalita ovzduší	bez významných rozdílů	obě varianty přijatelné
akustická situace	významně negativní vliv	aktivní varianta přijatelná při realizaci opatření a kompenzaci vlivů
půda	mírně negativní vliv	obě varianty přijatelné

Složka ŽP	Vliv provedení změny	Porovnání variant (nulová vs. aktivní)
povrchová voda	mírně negativní vliv	aktivní varianta přijatelná při realizaci opatření
geologické poměry a přírodní zdroje	bez významných rozdílů	obě varianty přijatelné
podzemní voda	mírně negativní vliv	aktivní varianta přijatelná při realizaci opatření a kompenzaci vlivů
zvláště chráněná území a citlivé ekosystémy	bez významných rozdílů	obě varianty přijatelné
lesy	bez významných rozdílů	obě varianty přijatelné
ÚSES	mírně negativní vliv	aktivní varianta přijatelná při realizaci opatření
VKP	mírně negativní vliv	aktivní varianta přijatelná při realizaci opatření
flora	významný negativní vliv	aktivní varianta přijatelná při realizaci opatření
fauna	významný negativní vliv	aktivní varianta přijatelná při realizaci opatření
biodiverzita	bez významných rozdílů	obě varianty přijatelné
krajina a krajinný ráz	významný negativní vliv	aktivní varianta přijatelná při realizaci opatření
obyvatelstvo a lidské zdraví	významný negativní vliv, zlepšení socioekonomické situace v rámci širší populace	aktivní varianta přijatelná při realizaci opatření
kulturní památky	bez významných rozdílů	obě varianty přijatelné
hmotný majetek	mírně negativní vliv	aktivní varianta přijatelná při kompenzací vlivů

V rámci změny ÚP č. 2B jsou navrženy dílčí změny s minimálním vlivem na životní prostředí (rozšíření plochy zeleně, změna způsobu využití plochy dopravy). Dále je vymezen koridor technické infrastruktury s potenciálně významnějšími vlivy na životní prostředí, které lze příslušnými opatřeními zmírnit na nižší úroveň. Tyto vlivy jsou přijatelné pouze za předpokladu jejich minimalizace na technicky dosažitelnou úroveň a zároveň kompenzaci zhoršené kvality životního prostředí obyvatelům obce.

A.7.2. Popis použitých metod

Postup použitý při zpracování předkládaného hodnocení vychází z platné legislativy. Posuzování změn územně plánovací dokumentace bylo provedeno podle přílohy stavebního zákona č. 283/2021 Sb., ve znění pozdějších předpisů, osobou autorizovanou k posuzování vlivů na životní prostředí podle zák. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Údaje o stávajícím stavu a posuzovaných vlivech na životní prostředí v území vycházejí z dostupných podkladů, mezi hlavní zdroje poté patří:

- Územně plánovací příprava, tj. Územně analytické podklady, Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje, další územně plánovací podklady
- Dokumenty koncepcí a politik
- Informace o stavu životního prostředí v lokalitě dostupné z veřejných informačních zdrojů
- Terénní průzkumy

Pro posuzovanou změnu územního plánu byla provedena analýza, která hodnotí vliv návrhů na všechny složky životního prostředí i obyvatelstvo. V případě negativních dopadů byla navržena opatření pro snížení, případně eliminaci možných problémů a rizik.

Příloha stavebního zákona ukládá zpracovateli SEA hodnotit stávající a předpokládané vlivy včetně vlivů sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných. Z důvodu absence definic sledovaných vlivů v legislativních normách a metodických materiálech byly zpracovatelským kolektivem pro potřeby tohoto vyhodnocení vytvořeny níže uvedené definice vycházející z principů strategického plánování a strategického hodnocení koncepcí z hlediska vlivů na životní prostředí (procesu SEA).

- **Přímý vliv** je vliv přímo působící na danou složku životního prostředí.
- **Sekundární vliv** je vliv působící na danou složku životního prostředí nepřímo, ovlivněním možností realizace záměrů v území. Také představuje působení přes jinou (druhou) složku životního prostředí (např. ovlivnění zdravotního stavu dřevin v důsledku ovlivnění kvality půd).
- **Synergický vliv** vzniká působením vlivů různého druhu (např. současné působení více zdrojů různých emisí) na danou složku životního prostředí.
- **Kumulativní vliv** je dán součtem vlivů stejného druhu (např. emise oxidů dusíku) z různých zdrojů, přičemž při posuzování jednotlivých zdrojů izolovaně by takový vliv nemusel být identifikován.
- **Krátkodobý vliv** je vliv působící na danou složku životního prostředí po dobu provádění realizace záměru.
- **Střednědobý vliv** je vliv působící na danou složku životního prostředí, jenž není spojen výhradně s realizací záměru, ale nastane v případě realizace záměru v etapách, při nekompletní realizaci záměru či nerealizování doprovodných částí záměru, případně nastane po dobu zkušebního provozu.
- **Dlouhodobý vliv** je vliv působící na danou složku životního prostředí po dobu provozu (užívání) zrealizovaného záměru.

- **Trvalý vliv** je vliv působící na danou složku životního prostředí, jehož působení je při zachování realizovaného záměru nevratné.
- **Přechodný vliv** je vliv, jehož působení je dáno časově omezenými poměry v území.
- **Kladný vliv** je vliv vyvolávající zlepšení dané složky životního prostředí.
- **Záporný vliv** je vliv narušující danou složku životního prostředí.

Vzhledem k povaze dílčích změn územního plánu jsou potenciální identifikované vlivy na životní prostředí hodnoceny slovně, komentářem. U nejdůležitějších vlivů je posléze provedeno podrobnější vyhodnocení, se zohledněním možných kvantitativních změn.

Hodnocení změny bylo provedeno v rozsahu, který odpovídá rozloze a povaze dílčích změn a podrobnosti územního plánu. Pro rámcové určení nejvýznamnějších zásahů do životního prostředí a na zdraví obyvatel a odhadu jejich velikosti a významnosti jsou podkladové údaje dostatečné. Pro hodnocení vlivů byly použity jak odborné odhady, tak zveřejněné oznámení EIA pro záměr výstavby vysokorychlostní tratě. V rámci této SEA je hodnoceno především, zda je změna územního plánu přijatelná z hlediska výsledného stavu životního prostředí, tj. zda budou realizaci záměrů dle územního plánu po této změně splněny stanovené limity a nedojde k nepřijatelnému zhoršení stavu životního prostředí nebo kvality života obyvatel.

Na základě provedeného hodnocení byla formulována opatření k vyloučení, snížení a zmírnění negativních vlivů a kompenzační opatření. Za kompenzační, neboli nápravná opatření, jsou považována opatření zajišťující obnovení nebo nahrazení životního prostředí a opatření k odstranění vzniklé škody na životním prostředí ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů a zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů.

Stanovena jsou opatření pro témata životního prostředí, která lze uplatňovat v rámci zpracování navazující územně plánovací dokumentace, projektové dokumentace či v rámci navazujících schvalovacích procesů.

V souladu s platnou legislativou je stanoven seznam indikátorů, s jejichž pomocí lze sledovat kvalitu jednotlivých složek životního prostředí, včetně sledování změn jejich kvality, která bude navrhovaným řešením významně ovlivněna. Stanoveny jsou indikátory dostupné v existujících databázích spravovaných jednak orgány územního plánování a dále zejména MŽP ČR a ostatními ústředními úřady prostřednictvím pověřených organizací.

A.8. Popis navrhovaných opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí

Vlastní změna, resp. záměry změnou umožněné budou mít významné negativní vlivy na životní prostředí. Ke zmírnění negativních vlivů spojených zejména s realizací stavebních záměrů umožněných změnou je vhodné realizovat opatření, která kompenzují tyto vlivy a dovolí uskutečnit plánované záměry s menšími vlivy na životní prostředí. Nejsou uvedena opatření, která přímo vyplývají ze zákonných povinností, případně opatření obecně platná pro většinu stavebních záměrů. V souladu s metodikou jsou uvedena koncepční, prostorová a projektová opatření. Prostorová opatření vycházejí z úkolů pro územní plánování definovaných ZÚR JMK pro koridor DZ13 (VRT (Praha –) hranice kraje – Brno).

Opatření koncepční

Nejsou navrhována.

Opatření prostorová

- Zpřesnit vymezení koridoru dopravní infrastruktury, aby zahrnoval pouze předpokládanou trasu VRT, při vymezení koridoru zohlednit ochranu ZPF (na půdách I. a II. třídy ochrany vymezit pouze nezbytnou šířku).
- Vymezit dostatečně široké plochy a pásy zeleně (zeleň krajinná, plochy přírodní všeobecné, případně definovat nový způsob využití) ke kompenzaci významných vlivů realizace VRT. Zeleň je možné realizovat i na plochách AU (Zemědělské všeobecné), vymezením ploch zeleně však bude více akcentován veřejný zájem na provedení kompenzačních opatření. Tyto plochy budou sloužit výhradně pro výsadbu husté, vícepatrové zeleně (stromy a keře), která plní funkci vizuální clony, částečně pohlcuje prachové částice, chrání okolí před poryvy vzduchu, pomáhá začlenit těleso dráhy do krajiny a zlepšuje prostupnost krajiny pro živočichy.
- Vymezit plochy pro protihlukové valy nebo jiná protihluková opatření, zejména v místě, kde je koridor veden v blízkosti zástavby (v úseku mezi ulicemi Polní, Zahradní a Nová). Protihlukové valy mohou představovat další ochranu obce před hlukem nad rámec zákonných limitů. Vymezit tato protihluková opatření jako veřejně prospěšné stavby. Případně vymezit prostorové možnosti pro společné překrytí vysokorychlostní tratě a dálnice.
- Vymezit nové vodní plochy nebo poldry (plochy trvalých travních porostů) pro retenci a využití dešťové vody odtékající z konstrukcí železnice (betonové lože trati, mosty, portály tunelů) a plochy dopravy (zpevněné plochy, betonové konstrukce a další objekty). Vymezení vodních ploch, poldrů nebo obdobných vsakovacích ploch ve veřejném zájmu umožní jejich realizaci při výstavbě.

- Vymezit interakční prvky ÚSES (např. výsadbu alejí podél komunikací) a rozšířit biokoridory podél Troubského potoka po obou stranách trati tak, aby složení a realizace doprovodné zeleně v rámci výstavby železnice bylo projektováno s ohledem na migraci organismů a ochranu před šířením invazních druhů. Vymezit dostatečně rozměrné přechody trati v místech předpokládané migrace živočichů.
- Při dotčení biocentra „LBC.1 – Za zámeckým parkem“ zúženým koridorem (tj. plochou nezbytně nutnou k realizaci VRT) přeřešit jeho vymezení tak, aby splňovalo minimální nutnou výměru 3 ha. Podmínit realizaci VRT skutečným založením biocentra (převedením na funkční biocentrum).

Opatření projektová

Základem projektových opatření je minimalizace vlivů na životní prostředí. Záměr výstavby vysokorychlostní tratě bude mít významné vlivy na své okolí a při jeho realizaci a provozu je třeba tyto vlivy minimalizovat a kompenzovat.

Před výstavbou je třeba provést opatření pro ochranu zvláště chráněných druhů, zejména jejich záchranný přesun a správné načasování stavebních prací. Při výstavbě je třeba se zaměřit na ochranu ovzduší proti zvýšené prašnosti a ochranu před nadměrným hlukem. Dále je třeba provádět opatření pro ochranu půdy před erozí a šíření invazních druhů na uvolněné plochy.

V rámci návrhu stavby a jejího provozu je třeba realizovat minimalizační opatření, zejména konstrukci dráhy s co nejmenší produkcí hluku, realizaci případných portálů tak, aby byl redukován akustický ráz, návrh a realizaci protihlukové stěny a valů, nebo překrytí tělesa železnice, optimálně sdružené s překrytím dálnice; součástí výstavby železniční trati musí být výsadba zeleně podél trati, výstavba systému nakládání s dešťovými vodami s cílem jejich zadržení a využití, realizace opatření k ochraně podzemních vod a realizace opatření k ochraně živočichů a zajištění jejich migrace územím. Po zpřesnění trasy VRT zohlednit HG poměry území, u hlubších zářezů (případně tunelu) minimalizovat zásahy do přirozeného proudění podzemních vod.

Protihluková opatření budou navržena dle požadavku ZÚR (kap. D.1.3., odst. 129d, písm. e) v nadstandardní podobě, bude tedy dosaženo nižších hladin hluku, než jen limitních.

A.9. Zhodnocení způsobu zapracování vnitrostátních cílů ochrany životního prostředí do změny územního plánu a jejich zohlednění při výběru variant řešení

Na základě výstupů analýzy relevantních národních a krajských dokumentů byly pro jednotlivá témata ochrany životního prostředí v kapitole A.2. formulovány tzv. referenční cíle, které představují cíle ochrany životního prostředí. Způsob jejich zohlednění ve změně územního plánu je uveden v následující tabulce.

Tab. 19. Zhodnocení zapracování cílů ochrany ŽP

Složka ŽP	Referenční cíl	Zohlednění cíle v rámci změny ÚP
Ovzduší	Snížit emise znečišťujících látek do ovzduší	Vymezení koridoru dopravní infrastruktury, který má potenciál převzít část dopravních výkonů automobilové dopravy a tím snížit emise znečišťujících látek. V lokálním měřítku může dojít k nárůstu emisí resuspenzí částic.
Obyvatelstvo, lidské zdraví	Snížit hlukovou zátěž obyvatel	Změna územního plánu referenční cíl nenaplňuje, vnáší do území nový významný zdroj hluku, vysokorychlostní trať.
Biologická rozmanitost, flóra, fauna	Ochrana biologické rozmanitosti	Změna územního plánu referenční cíl nenaplňuje, vymezení koridoru dopravní infrastruktury se dotkne citlivých ekosystémů a zvláště chráněných druhů organismů. Vliv je možné minimalizovat a kompenzovat tak, že bude přijatelný.
Půda	Minimalizovat zábory zemědělské a lesní půdy	Změna územního plánu referenční cíl nenaplňuje, koridor dopravní infrastruktury představuje rozsáhlé zábory na zemědělské půdě.
Krajina	Ochrana krajinného rázu	Změna územního plánu referenční cíl naplňuje částečně, po doplnění navržených opatření bude ochrana krajinného rázu zajištěna i pro navržený koridor dopravní infrastruktury.
	Zachování prostupnosti krajiny	Změna územního plánu referenční cíl nenaplňuje. Koridor dopravní infrastruktury znamená zhoršení prostupnosti krajiny, při správném technickém řešení může být prostupnost krajiny zachována.

V následující tabulce je uveden soulad s cíly ochrany životního prostředí, které jsou definovány ve strategických dokumentech a koncepcích. Uvedeny jsou ty koncepce a strategie a jejich cíle, u kterých byla v kapitole A.2 identifikována vazba s posuzovanou změnou územního plánu. Hodnocení je provedeno v následující stupnici:

\+ : změna je v souladu s uvedeným cílem, přispívá k jeho naplnění

– : změna není v souladu s uvedeným cílem, komplikuje nebo eliminuje možnost jeho naplnění

–|+ : změna má lokálně negativní vliv a není v souladu s uvedeným cílem, v celkovém působení je její vliv kladný a přispívá k naplnění cíle

–|0 : změna má lokálně negativní vliv a není v souladu s uvedeným cílem, navržená opatření kompenzují vliv na únosnou, přijatelnou míru

0 : změna má na uvedený cíl vazbu, ale vliv vlastní změny je nulový

Tab. 20. Vyhodnocení vztahu změny k cílům a prioritám politik

Politika / cíl	Vliv změny
Státní politika životního prostředí 2030 s výhledem do 2050	
1.2.1 Emise znečišťujících látek do ovzduší se snižují	+
1.2.2 Imisní limity znečišťujících látek jsou dodržovány	− | +
1.4.1 Hluková zátěž obyvatelstva a ekosystémů se snižuje	−
2.1.1 Emise skleníkových plynů klesají	+
3.1.1 Retence vody v krajině se zvyšuje prostřednictvím ekosystémových řešení a udržitelného hospodaření	− | 0
3.1.2 Degradace půd, vč. zrychlené eroze, a plošný úbytek zemědělské půdy se snižuje	−
3.1.3 Mimoprodukční funkce a ekosystémové služby krajiny, zejména zemědělsky obhospodařovaných ploch, rybníků a lesů, jsou posíleny	− | 0
3.2.1 Stav přírodních stanovišť se zlepšuje a ochrana druhů je zajištěna	− | 0
3.2.3 Negativní vliv invazních nepůvodních druhů je omezen	− | 0
Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+	
1.2: Zlepšit dopravní spojení mezi metropolemi a významnými středoevropskými centry osídlení, posílit kvalitní dopravní spojení mezi metropolemi a jejich zázemím, zvyšovat atraktivitu jiných způsobů dopravy než individuální automobilové dopravy a zlepšovat propojení různých módů dopravy.	+
2.2 Zlepšit či dobudovat napojení aglomerací na blízká, velká sídla za hranicemi a na sousední aglomerace nebo metropole, zlepšit dopravu mezi jádry aglomerací a jejich zázemím a zlepšovat podmínky pro atraktivitu jiných způsobů dopravy než individuální automobilové dopravy.	+
3.2 Zlepšit dopravní dostupnost v rámci regionů.	+
3.4 Pečovat o prostředí obce a stabilizovat dlouhodobé využívání krajiny a zamezit její degradaci	0
Strategický rámec udržitelného rozvoje ČR 2030	
12.1 Optimalizuje se podíl orné půdy, zvyšuje se podíl krajinných prvků a trvalých travních porostů na zemědělském půdním fondu.	+
12.3 Snižuje se zábor zemědělské půdy ve městech i volné krajině.	−
19.6 Zvyšuje se počet bezemisních a nízkoemisních vozidel a úměrně s tím se rozvíjí příslušná infrastruktura	− | +
Státní energetická koncepce České republiky	
3. Rozvoj síťové infrastruktury ČR v kontextu zemí střední Evropy, posílení mezinárodní spolupráce a integrace trhů s elektřinou a plynem v regionu včetně podpory vytváření účinné a akceschopné společné energetické politiky EU.	+
Dopravní politika ČR pro období 2021–2027, s výhledem do roku 2050	
Optimalizace jednotlivých druhů dopravy	+
Celostátní úroveň, propojení ČR na zahraničí	+
Doprava v metropolích a aglomeracích, PUMM	+
Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje	
9.7 Vysokorychlostní trať Praha – Brno.	+
Strategie rozvoje Jihomoravského kraje 2021+	
3.4 Modernizace a rozvoj sítě železniční dopravy (vysokorychlostní tratě, modernizace zastávek a nádraží atd.).	+
Koncepce ochrany přírody Jihomoravského kraje	
3.2 Zabezpečení rozvoje a údržby segmentů venkovské krajiny sloužících ke zvýšení biodiverzity	− | +

Politika / cíl	**Vliv změny**
krajiny.	
6.2 Zachování a ochrana biotopů volně žijících druhů živočichů a planě rostoucích rostlin.	− | 0
6.3 Minimalizace přímých ztrát živočichů v důsledku lidských aktivit.	− | 0
7.1 Účinné uplatňování ochrany krajinného rázu	− | 0
Územní energetická koncepce Jihomoravského kraje 2018–2043	
5. Snižování emisí znečišťujících látek a skleníkových plynů – Dále snižovat množství emisí škodlivin produkovaných zdroji znečištění na území JMK.	+

Z vyhodnocení je zřejmé, že změna je v souladu s některými cíli a zlepšuje možnosti jejich dosažení a zapracovává je (jedná se zejména o cíle týkající se rozvoje území, především v oblasti dopravy), v případě cílů zaměřených na ochranu životního prostředí je změna s těmito cíli v lokálním měřítku v rozporu. Při realizaci opatření pro minimalizaci a kompenzaci vlivů je pak vliv na dosažení cílů spíše neutrální.

A.10. Vyhodnocení možných přeshraničních vlivů na životní prostředí

Vzhledem k rozsahu a umístění změny jsou vyloučeny přeshraniční vlivy na životní prostředí.

A.11. Souhrnné vypořádání požadavků uplatněných ve stanovisku příslušného úřadu k návrhu zadání změny územně plánovací dokumentace

Příslušný úřad ve svém vyjádření stanovil následující požadavky (výtah z vyjádření):

Důležitý je také fakt, že ZÚR JMK v platném znění ukládají ve vztahu k tomuto koridoru mimo jiné následující úkoly pro územní plánování (cit. část 129d ZÚR JMK, str. 69-70) „c) Zpřesnit a vymezit koridor DZ13 zejména s ohledem na zajištění dostatečné průchodnosti tratě pro velké savce, minimalizaci vlivů na migraci ptáků a letounů, zachování funkčnosti prvků ÚSES, minimalizaci rozsahu záboru ZPF a PUPFL, minimalizaci vlivů na ochranné pásmo vodních zdrojů II. stupně, odtokové poměry a čistotu povrchových vod, zachování průchodnosti krajiny, minimalizaci vlivů na krajinný ráz, d) Zpřesnit a vymezit koridor DZ13 s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu, s ohledem na potřebu protihlukových opatření (např. protihlukové stěny, zemní vály) a s ohledem na zmírnění pohledového působení trati (např. vegetační bariéry, překrytí, ozelenění). Zajistit územní podmínky pro zachování či nahrazení stávající průchodnosti územím, e)

Zajistit územní podmínky pro nadstandardní protihluková opatření (např. překrytí, tunel, tubus) zejména při průchodu trati lokalitami Popůvky, Troubsko, Ostopovice, Brno.“

[…]

V dané věci je proto zásadní fakt, že SEA vyhodnocení na úrovni ZÚR JMK nemohlo vzhledem k měřítku, ve kterém jsou ZÚR JMK řešeny, v dostatečné podrobnosti postihnout předpokládatelné vlivy daného koridoru (resp. záměru, pro který je koridor vymezován) na složky životního prostředí a lidské zdraví. Zásadní je také fakt, že samotný záměr vysokorychlostní trati, pro kterou má být daný koridor upřesněn, doposud nebyl hodnocen v podrobnějším měřítku tzv. projektovou EIA.

OŽP dále konstatuje, že případné vedení železniční trati částečně pod terénem může mít v celé řadě ohledů zásadně rozdílné vlivy na své okolí, než vedení trati po povrchu. Namátkou lze zmínit např. to, že „povrchová“ železniční trať sice významněji fragmentuje krajinu, tvoří povrchový zdroj hluku a může tvořit např. migrační bariéru, na druhou stranu případná realizace tunelu může mít zase zásadní vlivy např. na podpovrchové vody, může znamenat určitá omezení využití ploch nad tunelem apod. Zásadní rozdíly vlivů můžou také nastat u různých variant realizace podpovrchového vedení železniční trati – např. z hlediska zachování stávajícího využití území v ploše koridoru (potažmo stávajících vazeb jednotlivých ploch) je naprosto stěžejní, zda by se jednalo o tunel ražený či hloubený (v případě hloubeného tunelu dojde v průběhu výstavby de facto ke zrušení veškerých ploch rozdílného funkčního využití v trase tunelu, k přetrhání dopravní sítě s nutností jejího nového řešení atd.), případně o vedení trati v tubusu apod.

Vzhledem k výše uvedenému dospěl OŽP k závěru, že předkládaná podstatná úprava návrhu Z2 ÚP je významnou změnou koncepce stávajícího ÚP ve smyslu § 10a odst. 1 písm. c) zákona o posuzování vlivů na životní prostředí a je třeba jasně a kvalifikovaně identifikovat a vyhodnotit její případné vlivy na složky životního prostředí a veřejného zdraví a příp. navrhnout regulativy či požadavky na její řešení, které riziko možného negativního ovlivnění životního prostředí, ale i zdraví obyvatel a pohody bydlení eliminují. Proto byl s využitím principu předběžné opatrnosti uplatněn požadavek na SEA vyhodnocení.

SEA vyhodnocení bude zpracováno v rozsahu úměrném velikosti a složitosti řešeného území. S ohledem na obsah podstatné úpravy návrhu Z2 ÚP a charakter řešeného území se SEA vyhodnocení zaměří zejména na problematiku ochrany vod (povrchových i podpovrchových), hluku, ochranu ovzduší a na možně negativní

dopady na životní prostředí, veřejně zdraví a pohodu bydlení související s budoucím využitím koridoru pro VRT.

Koridor pro VRT, včetně jakýchkoliv dalších návrhových ploch, které budou v rámci Z2 ÚP řešeny, budou posouzeny také ve vzájemných vztazích s plochami stávajícími, aby byly eliminovány budoucí střety vyplývající z rozdílného funkčního využití.

SEA vyhodnocení bude obsahovat návrh stanoviska příslušného úřadu ke koncepci s uvedením jednoznačných výroků, zda lze z hlediska negativních vlivů na životní prostředí doporučit schválení předmětné návrhové plochy/koridoru (příp. ploch) a schválení změny ÚP jako celku, popřípadě budou navrženy a doporučeny podmínky nutné k minimalizaci vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

OŽP požaduje, aby v příslušné části odůvodnění návrhu Z2 ÚP bylo uvedeno, jak byly do návrhu změny ÚP zapracovány podmínky a opatření navržené v SEA vyhodnocení, případně bylo odůvodněno, proč podmínky a opatření uvedené ve vyhodnocení zapracovány nebyly. Uvedený požadavek vyplývá z přílohy č. 8, části II. (písm. h) stavebního zákona, která udává strukturu a obsah odůvodnění ÚP.

K požadavkům vyjádřením v rámci stanoviska je možné uvést:

V rámci návrhu změny územního plánu je koridor vymezen poměrně široce. Proto jsou v SEA v kap. A.8 stanovena opatření, směřující k naplnění podmínek uvedených v ZÚR. Jedná se zejména o upřesnění koridoru a vymezení ploch, které umožní snížit předpokládané vlivy vysokorychlostní tratě na životní prostředí.

SEA je zpracována v souladu s přílohou zákona v úrovni územního plánu, tj. v úrovni vymezení ploch a koridorů. Jak úřad správně uvádí, vlivy záměru (vysokorychlostní trati) se liší v závislosti na technickém řešení (například mostů, tunelů). V podrobnosti územního plánu, kdy je dán pouze koridor vedení trati, je možné specifikovat předpokládané vlivy, odhad jejich míry a velikosti je zatížen značnou nejistotou. SEA nemůže nahrazovat projektovou EIA, kde jsou známy konkrétní vlivy daného záměru. SEA tak stanovuje předběžná opatření na úrovni územního plánu tak, aby vlivy záměrů umožněných územním plánem byly minimalizovány a kompenzovány.

Stanoviskem naznačené vlivy jsou v rámci SEA komentovány a vyhodnoceny z hlediska jejich významnosti a nutnosti realizace minimalizačních a kompenzačních opatření.

Požadovaný návrh stanoviska je uveden na konci vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území.

A.12. Návrh ukazatelů pro sledování vlivu změny územního plánu na životní prostředí

Hlavní ukazatele, které je nutné v rámci sledování vlivu změny územně plánovací dokumentace na životní prostředí sledovat, jsou uvedeny v následující tabulce.

Tab. 21. Indikátory stanovené pro sledování vlivu změny ÚP

Téma	Indikátor	Zdroj dat
Lidské zdraví	Podíl území s překročenými hygienickými limity hluku pro chráněné venkovní prostory a chráněné venkovní prostory staveb (případně počet osob zasažených překročenými hygienickými limity), případně podíl území s překročenými mezními hodnotami hlukové expozice (případně počet osob zasažených překročenými mezními hodnotami).	Krajská hygienická stanice Jihomoravského kraje
Půda	Výměra ZPF I. a II. třídy ochrany. Výměra odnětí půdy ze ZPF za rok.	ČÚZK, VÚMOP
Krajina, migrace	Celková výměra dopravou nefragmentovaných území o plošném rozsahu větším než 100 km^2.	ČSÚ
Další související ukazatele	Množství železničních spojů. Intenzity automobilové dopravy.	MD, KÚ JMK, ČSÚ

A.13. Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí

Navrhované požadavky na rozhodování v následných fázích územně plánovacího procesu a přípravy záměrů jsou:

- Pro výstavbu v blízkosti nebo v přímém kontaktu s prvky ÚSES požadovat sadové úpravy, které podpoří funkci ÚSES (biotopový a migrační potenciál).
- V souladu s podmínkami uvedenými v ZÚR požadovat takové řešení VRT, které zajistí dostatečnou průchodnost území pro velké savce, minimalizaci vlivů na migraci ptáků a letounů, zachování funkčnosti prvků ÚSES, minimalizaci rozsahu záboru ZPF a PUPFL, minimalizaci vlivů na ochranné pásmo vodních zdrojů II. stupně, odtokové poměry a čistotu povrchových vod, zachování průchodnosti krajiny a minimalizaci vlivů na krajinný ráz.
- V souladu s podmínkami uvedenými v ZÚR požadovat protihluková opatření (např. protihlukové stěny, zemní valy) v nadstandardním provedení, nikoliv pouze na úroveň limitů. Požadovat redukci špičkových akustických dopadů provozu trati, nikoliv pouze zohlednění ekvivalentních denních nebo nočních hodnot. Řešení případných portálů tunelů požadovat tak, aby byly minimalizovány rázy vznikající při výjezdech vlaků a aby bylo minimalizováno šíření zvuku těchto rázů do okolí.

- Požadovat realizaci opatření na zmírnění pohledového působení trati (např. vegetační bariéry, valy, zelené pásy kolem trati, případně překrytí trati, ideálně společné překrytí VRT a dálnice). Portály tunelů požadovat v takovém řešení, aby byly co nejmenším zásahem do pohledových parametrů krajiny.
- Požadovat nadstandardní řešení nakládání s dešťovými vodami, zajistit jejich využívání v přírodě blízkých zařízeních (poldry, průlehy).
- Požadovat realizaci výsadeb v rámci biokoridoru podél Troubského potoka s cílem podpořit jeho funkci pro migraci živočichů a rostlin. Požadovat výsadbu ve vymezené ploše nefunkčního biocentra
- Při přeložce vodních toků požadovat jejich revitalizaci, realizaci přeložek v přírodě blízkém charakteru (meandry, tůně, širší berma)
- Požadovat důslednou kontrolu šíření invazních druhů rostlin podél nové tratě po celou dobu jejího provozu.

A.14. Netechnické shrnutí výše uvedených údajů

Provedené hodnocení posuzuje změnu č. 2b územního plánu obce Troubsko. Změna rozšiřuje stávající plochu ochranné a izolační zeleně (ZO) Z.18 na úkor plochy silniční dopravy (DS). Zároveň mění způsob využití plochy silniční dopravy Z.16 na plochy dopravy kombinované. Změna dále vymezuje a zpřesňuje nové vedení veřejně prospěšné stavby CNZ.DZ13 (koridor vysokorychlostní tratě) a ruší koridor území rezervy R.1-CNZ-RDZ02 v souladu s nadřazenou dokumentací.

Změna č. 2b územního plánu obce Troubsko představuje zásah do území, který zahrnuje zejména vymezení významné liniové stavby nadmístního významu, malý podíl má na změně také úprava plochy zeleně a plochy dopravy. Hodnocení vlivů na životní prostředí identifikuje jako nejvýznamnější složku změny vymezení koridoru pro vysokorychlostní trať, zatímco ostatní řešené plochy mají vlivy lokální či méně významné.

Změna rozšiřuje plochu ochranné a izolační zeleně. Vliv této dílčí změny je možné shrnout takto:

- **Vliv na klima:** Zachování větší plochy zeleně (Z.18) bude mít z dlouhodobějšího hlediska pozitivní vliv na klima, nicméně vzhledem k malému rozsahu plochy (2,61 ha) bude vliv pouze lokální.
- **Vliv na půdu (ZPF):** Plocha zeleně je vymezena na zemědělské půdě I. třídy ochrany. Omezení zastavitelné plochy je pozitivním vlivem změny a povede k menšímu záboru půdy.

- **Vliv na biotu:** Rozšířením plochy ochranné zeleně nedojde reálně k výrazným změnám vlivů na biotu, neboť plocha má i v současnosti charakter plochy porostlé vegetací. Potenciální vliv je pozitivní, rozšíří se nezastavěné území vhodné pro život organismů.

Změna mění způsob využití plochy dopravy silniční na plochu kombinované dopravy. Vlivy této změny je možné označit za nevýznamné.

Vymezení koridoru pro vysokorychlostní železniční trať (VRT) představuje z hlediska životního prostředí nejzávažnější část změny s potenciálně významnými negativními vlivy. Byly identifikovány následující vlivy:

- **Akustická situace a hluk:** Provoz VRT způsobí zásadní zhoršení hlukové zátěže v obci. V blízkosti trati mohou hladiny hluku dosahovat až 70 dB, u nejbližší zástavby může dojít k překračování limitů. Kromě průměrného hluku budou obyvatelé vystaveni nárazovému hluku z projíždějících souprav, případně hluku z portálů tunelů. Je nezbytné realizovat nadstandardní protihluková opatření (stěny, valy, tubusy, překrytí trati).
- **Ovzduší a mikroklima:** Samotný provoz trati neprodukuje lokální emise znečišťujících látek, vysoké rychlosti (nad 250 km/h) vyvolávají turbulence, které víří prach, zejména z okolních polí. Jako opatření je navržena výsadba širokých pásů zeleně podél trati. Vliv nově vystavených zpevněných ploch, štěrkových náspů, betonových loží, mostů a portálů má lokálně významný negativní vliv na mikroklima, který lze minimalizovat opatřeními modrozelené infrastruktury.
- **Biota a ÚSES:** Koridor dopravní infrastruktury přechází přes lokální biokoridor vymezený podél Troubského potoka a lokální biocentrum u vymezený podél Augšperského potoka. Trať může vytvořit významnou migrační bariéru. Dále provoz trati představuje riziko kolizí pro ptáky a netopýry. Dojde k dotčení biotopů zvláště chráněných druhů. K omezení těchto vlivů jsou třeba minimalizační a kompenzační opatření v krajině.
- **Chráněná území:** V území dotčeném změnou se nenacházejí zvláště chráněná území. Koridor přechází přes významné krajinné prvky ze zákona – vodní toky. Konkrétní vliv na ekostabilizační funkci vodních toků bude záviset na technickém provedení mostů přes ně, případně na provedení přeložek. Vodní toky jsou v současnosti přímé, lemované porosty. Citlivá revitalizace toků může i přes dotčení znamenat posílení jejich ekostabilizační funkce v krajině.
- **Povrchové a podzemní vody:** Trať kříží koryto Troubského a Augšperského potoka, což může vyžadovat jejich přeložky a ovlivnění odtokových poměrů. Tunelové úseky mohou negativně ovlivnit hladinu podzemních vod a místní zdroje vody.
- **Krajinný ráz:** Zásah bude velmi výrazný kvůli nutnosti budování vysokých náspů, estakád, případně portálů tunelů v dosud málo dotčené krajině. Vymezení ploch ÚP a technické řešení a ozelenění musí snižovat pohledové působení tratě.

- **Obyvatelstvo:** Kromě negativního vlivu na zdraví, pocit komfortu a bezpečí obyvatelstva, který bude způsoben zvýšením hlukového zatížení, zvýšenou prašností, vystavěním bariéry a významnými změnami v krajině bude realizace trati znamenat přímý zásah do životního prostoru nižšího počtu obyvatel. Koridor VRT přechází přes několik rodinných domů, jejichž obyvatelé budou nuceni přesídlit. Dojde tím k narušení sociálních vazeb. Dále zaniknou nebo budou významně redukovány dva průmyslové a výrobní areály, přes něž koridor tratě přechází. To povede k zániku pracovních míst a snížení ekonomických příjmů v území.

Vlivy ostatních formálních změn textu územního plánu jsou nevýznamné.

Celkově je možné vlivy na životní prostředí zhodnotit tak, že zatímco změny u ploch zeleně a dopravy jsou z environmentálního hlediska akceptovatelné, koridor VRT přináší vlivy, které vyžadují podrobné zhodnocení, minimalizaci a kompenzaci v následných řízeních. Klíčová navržená opatření zahrnují:

- Zpřesnění a zúžení koridoru VRT na nezbytně nutnou míru.
- Realizaci nadstandardní protihlukové ochrany nad rámec zákonných limitů.
- Kompenzační opatření za socioekonomické vlivy, kompenzaci zhoršení pohody bydlení v obci.
- Vymezení pásů izolační zeleně.
- Zajištění migrační průchodnosti pro živočichy a revitalizace okolí Troubského potoka.
- Důsledná kontrola šíření invazních druhů podél nové trati.

Změna je v globálním měřítku (podpora železniční dopravy) v souladu s cíli udržitelného rozvoje, avšak na lokální úrovni obce Troubsko způsobuje významné negativní vlivy, které musejí být minimalizovány a kompenzovány navrženými opatřeními.

B. Vyhodnocení vlivů územního plánu na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti

Vzdálenosti území změny od lokalit soustavy Natura 2000 jsou natolik velké, že je možné významné vlivy na lokality EVL u hodnocené změny vyloučit.

Vyhodnocení nebylo požadováno.

C. Vyhodnocení vlivů změny územního plánu na hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel území

Změna č. 2b územního plánu obce Troubsko řeší zejména vymezení koridoru dopravní infrastruktury. Další minoritní změny se týkají rozšíření jedné plochy izolační a ochranné zeleně a změny způsobu využití jedné plochy dopravy silniční na dopravu kombinovanou.

Zájmové území představuje menší obec v předpolí Brna, s cca 2400 obyvateli.

Obec sestává z několika částí. Největší část obce se nachází jižně od dálnice D1. Převažují zde rodinné domy, nachází se zde také zámek, železnice a hlavní podíl občanské vybavenosti. Severně od dálnice je situována část obce Veselka. Centrální bod zde představuje kruhový objezd a z něj paprskovitě vybíhá několik ulic. Převažujícím typem zástavby jsou zde řadové domy. Na severozápadním okraji území přechází zástavba v poměrně rozsáhlé zahrádkářské kolonie, které částečně slouží k trvalejšímu bydlení, částečně jako rekreační zázemí obyvatel Brna, a splývají se zástavbou sousední obce Popůvky. Malá část zahrádkářské kolonie z území Popůvek zasahuje do Troubska také na jihozápadě území. Obec je významně poznamenána existencí dálnice, která odděluje její části neprůchodnou bariérou s negativními vlivy na životní prostředí. V jejím okolí je umístěno několik průmyslových lokalit. Jedná se o provozy lehkého průmyslu, skladové haly nebo prodejny. Kromě zastavěných ploch je většina katastrálního území obce tvořena intenzivně využívanou ornou půdou, pouze jihozápadní část území je tvořena lesy.

Vliv na hospodářský rozvoj

Posuzovaná změna územního plánu nevytváří významnější předpoklady pro hospodářský rozvoj obce, spíše reaguje na širší rozvojové záměry nadmístního významu. Z hospodářského hlediska nepředstavují uvažované změny na plochách zeleně a dopravy významný nárůst možností hospodářského rozvoje, pouze mírně doplňují a zlepšují podmínky stávající.

Nejvýraznější dílčí změnou je vymezení koridoru dopravní infrastruktury pro vysokorychlostní trať. Samotná realizace významné stavby přinese do regionu krátkodobý ekonomický oživující efekt v podobě poptávky stavebních firem po zaměstnancích, ubytovacích kapacitách, stravování a dalších službách v průběhu výstavby. V dlouhodobém měřítku pak koridor znamená prohloubení liniového rozdělení území obce a zřízení stavebních uzávěr v jeho blízkosti, což může omezit konvenční zemědělské nebo průmyslové využití dotčených pozemků. Existence vysokorychlostní tratě, jako významného zdroje zátěže životního prostředí, povede k poklesu cen nemovitostí, a to zejména rekreačních v blízkosti vymezené trasy. Další

negativní ovlivnění hospodářského pilíře je možné spatřovat v rozdělení půdních bloků, kdy mohou vzniknout zbytkové zemědělské plochy špatně přístupné pro techniku a tudíž ekonomicky méně výnosné. To přináší též možná nutnost stavět nové komunikace nebo cesty, což představuje ekonomickou zátěž obecních rozpočtů. Dlouhá doba plánování a široké vymezení koridoru může vést k nejistotě obyvatel a mít vliv na rozhodování vlastníků o pozemcích (nemovitostech), které může vést ke snížení jejich ceny.

Z regionálního hlediska vymezení koridoru pro vysokorychlostní trať přináší impulsy pro hospodářský pilíř trvale udržitelného rozvoje, neboť transformuje regionální konektivitu a ekonomickou integraci území. V dlouhodobém horizontu tato infrastruktura zkracuje dojezdové vzdálenosti do hlavních hospodářských center, což stimuluje příliv investic, podporuje rozvoj lokálního podnikání a zvyšuje atraktivitu regionu pro kvalifikovanou pracovní sílu i udržitelný cestovní ruch. Z pohledu makroekonomické efektivity dochází k internalizaci některých externalit prostřednictvím přesunu nákladní i osobní dopravy z přetížených silnic na kapacitní a energeticky efektivní železnici, což snižuje ekonomické ztráty z kongescí. V regionálním měřítku znamená dostupnost vysokorychlostní dopravy možnost napojení obce na širší okruh středoevropského regionu, lepší dostupnost kvalifikovanější pracovní síly, možnosti kontaktů v rámci podnikání v zahraničí. Pozitivní vliv na hospodářský rozvoj bude realizován v širším území, bude se jednat spíše o zlepšení potenciálu hospodářského rozvoje, než přímé pozitivní hospodářské vlivy přímo v dotčené obci. Negativní vliv na hospodářský pilíř se bude v době provozu trati koncentrovat v její blízkosti v obcích, které budou zasaženy jejím provozem.

Vlivy na soudržnost společenství obyvatel území

Navrhovaná změna územního plánu se dotýká sociální struktury a komunitního života obce, přičemž přináší jak integrační podněty, tak potenciální ohniska napětí. Sociální soudržnost, jakožto klíčový pilíř stability společenství, bude v nadcházejících letech formována reakcí obyvatel na prostorové proměny jejich bezprostředního okolí. Zásahy do území totiž nemají pouze technický a ekonomický rozměr, ale významně ovlivňují vnímání domova, pocit bezpečí, estetickou hodnotu krajiny a ochotu občanů podílet se na veřejném životě a rozvoji své komunity.

Vzhledem k malému rozsahu budou mít změny na plochách zeleně a dopravy pouze velmi malý až žádný vliv na sociální vztahy v území.

Koridor vysokorychlostní železniční tratě naopak představuje významný liniový zásah do území, který může mít na soudržnost obyvatel jak pozitivní, tak negativní dopady. V dlouhodobém horizontu může zlepšení dopravní dostupnosti

regionu posílit vazby obce na širší region a zvýšit atraktivitu území pro bydlení i ekonomické aktivity. Lepší dopravní napojení širšího regionu může přispět ke snazšímu dojíždění za prací, vzděláním a službami, což může mít pozitivní vliv na kvalitu života obyvatel. Současně však může realizace vysokorychlostní tratě vyvolávat obavy části veřejnosti z negativních dopadů na životní prostředí, krajinný ráz, hlukovou situaci nebo prostupnost území. Liniové stavby tohoto typu s sebou nesou riziko fyzického i symbolického rozdělení komunity. Pokud koridor přetne tradiční pěší trasy, cyklostezky nebo přístup k oblíbeným rekreačním místům v krajině, může to u občanů vyvolat pocit ztráty kontroly nad vlastním životním prostorem a vést k frustraci. Zvýšená hladina hluku a vizuální proměna krajiny během výstavby i samotného provozu mohou vyvolat vlnu odporu a pocit nespravedlnosti u obyvatel, jejichž nemovitosti s koridorem přímo sousedí. Tyto skutečnosti mohou vést ke vzniku lokálních konfliktů nebo pocitu nejistoty obyvatel dotčených částí obce. Významným faktorem pro zachování soudržnosti společenství bude transparentní komunikace s veřejností, dostatečné projednání záměru a realizace opatření ke zmírnění negativních vlivů a kompenzace zhoršení kvality života obyvatel.

V konečném důsledku bude vliv změny územního plánu na soudržnost společenství záviset na tom, jak efektivně dokáže veřejná správa řídit proces implementace a ovlivní realizaci záměrů. Zatímco úpravy na plochách dopravy a zeleně neznamenají výraznější prostor pro změny a přínosy pro území, velký infrastrukturní projekt představuje pro komunitu jistou zátěž a potenciální zdroj konfliktů. Pokud bude obec zastupovat své obyvatele otevřeně a bude vysvětlovat své kroky, bude požadovat minimalizaci negativních dopadů a kompenzaci za zhoršené životní prostředí, dokáže si společenství obyvatel udržet svou identitu a integritu i v situaci, kdy se jeho vnější prostorové podmínky promění.

D. Vyhodnocení vlivů změny územního plánu na udržitelný rozvoj území

V rámci ÚAP ORP Šlapanice je obec Troubsko hodnocena jako území se špatným stavem územních podmínek pro příznivé životní prostředí a soudržnost společenství a dobrým stavem pro hospodářský rozvoj.

První fází hodnocení je posouzení vztahu a zlepšování územních podmínek pro příznivé životní prostředí, hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel území. V následující tabulce je provedeno vyhodnocení vlivů změny územního plánu na problémy k řešení, uvedené v územně analytických podkladech ORP Šlapanice. V tabulce je používáno následující značení:

\+ : změna zlepšuje stav složek životního prostředí souvisejících s problémem, snižuje závažnost problému nebo jej alespoň částečně řeší

− : změna zhoršuje stav složek životního prostředí souvisejících s problémem, zvyšuje závažnost problému nebo komplikuje jeho řešení v budoucnu

−|+ : změna má lokálně negativní vliv a zhoršuje stav složek životního prostředí souvisejících s problémem, v celkovém působení je její vliv kladný a přispívá k řešení problému

0 : změna nemá vliv na daný problém, netýká se ho; nebo pozitivní a negativní vlivy jsou navzájem vyrovnány

V závorce je uveden vliv změny včetně navržených opatření.

V tabulkách níže je pomocí uvedené symboliky přehledně vyhodnocen celkový vliv posuzované změny.

Problém k řešení	**Vliv změny**
Územní plán zohlední a zapracuje požadavky na uspořádání území kraje obsažené v ZÚR JMK a jejich následných aktualizacích.	− (+)
Územní plán prověří vymezení hodnot v území (zachování urbanistických, krajinných a přírodních hodnot území a definuje pro ně podmínky využití).	− (0)
Územní plán určí při stanovení podmínek využití jednotlivých ploch (tzv. regulativů) zohlední i genius loci, tedy jedinečný charakter okolní zástavby.	0
Územní plán prověří stávající rozvojové plochy pro bydlení a občanskou vybavenost, jejich rozsah, potřebnost a účelnost vymezení s cílem posílení občanské vybavenosti území.	0

Umožnit rozvoj občanského vybavení v závislosti na demografickém vývoji a tedy na aktuální poptávce vymezováním ploch smíšených obytných.	0
Územní plán vymezí a upřesní územní systém ekologické stability a zkoordinuje jeho návaznosti na území okolních obcí.	0
Územní plán v krajině prověří možnost doplnění zeleně s pěším a cyklistickým propojením mezi sídly navzájem.	0 (+)
Územní plán prověří možnosti zvýšení prostupnosti územím, zejména možnost obnovy historických cest.	−
Územní plán prověří možnost vytvoření podmínek pro opatření proti eliminaci negativních účinků větrné a vodní eroze, posílení zvýšení zadržení vody v krajině.	− (0)
Územní plán prověří možnost změny využití území nebo opatření, která by eliminovaly negativní dopady sucha nebo by k této eliminaci mohly přispět.	− (0)
Územní plán prověří možnost umístnění nových vodních ploch, vyhodnotí a doplní stávající koncepci v souladu s Plánem protipovodňových opatření, případně navrhne plochy, koridory či plošné rezervy pro realizaci protipovodňových opatření a vytvoří podmínky pro vsakování a opětovné využití atmosférických vod.	− (0)
Při rozhodování o jednotlivých stavebních záměrech důsledně dbát na soulad s územním plánem.	0
V ÚPD navrhovat koncepci plošného a prostorového uspořádání s ohledem na historický vývoj obce v územním řízení důsledně posoudit, zda je stavební záměr v souladu s územním plánem (podmínkami využití ploch) a s charakterem území.	0

Při vyhodnocení vlivů změny na jednotlivé identifikované problémy je patrné, že změna jako taková problémy spíše zhoršuje. Při realizaci opatření, která jsou navržena, změna neohrožuje řešení uvedených problémů a naplnění formulovaných požadavků.

Shoda navržené změny s principy a prioritami územního plánu je základním ukazatelem, zda změny odpovídají dlouhodobému přepokládanému vývoji území. Pro vyhodnocení v souladu s prioritami územního plánování byly použity Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje. V následující tabulce je provedeno vyhodnocení vztahu posuzovaných změn s prioritami územního plánu pro zajištění udržitelného rozvoje území, z nichž ZÚR JMK vycházejí pro zajištění udržitelného rozvoje území pomocí nástrojů územního plánování:

Priority územního plánování	**Soulad změny s prioritami**
Nástroji územního plánování vytvářet územní podmínky pro naplnění vize	Vymezení koridoru dopravní infrastruktury se zlepšují

Priority územního plánování	Soulad změny s prioritami
Jihomoravského kraje jako ekonomicky prosperujícího regionu otevřeného vůči mezinárodním výzvám a impulzům, poskytujícího svým obyvatelům prostor pro kvalitní život.	podmínky pro ekonomický rozvoj širšího území kraje.
Nástroji územního plánování podporovat snížení územních disparit rozvoje částí kraje eliminací příkrých rozdílů v ekonomické výkonnosti a životní úrovni mezi jádrem kraje a jeho periferními, respektive venkovskými částmi s cílem růstu efektivity a udržitelnosti ekonomického rozvoje kraje, stabilizace jeho populace a sídelní struktury.	Vymezení koridoru dopravní infrastruktury zlepšuje podmínky pro vyšší mobilitu obyvatel a tím možnost ekonomického rozvoje.
Podporovat polycentrický rozvoj sídelní struktury kraje vyvažující silnou republikovou a mezinárodní pozici krajského města Brna vytvářením územních podmínek pro rozvoj dalších významných center osídlení kraje. Za tímto účelem je třeba: - vytvářet územní podmínky pro posílení vazeb mezi městy a venkovem s ohledem na jejich rozdílnost z hlediska přírodního, krajinného, urbanistického a hospodářského prostředí s cílem zvýšit atraktivitu a konkurenceschopnost venkovského prostoru kraje; - vytvářet územní podmínky pro posílení vazeb mezi prostorově blízkými centry osídlení s cílem podpořit formování kooperačních územních vztahů a prostorovou dělbu práce; - vytvářet územní podmínky pro posílení vazeb k centrům na území sousedních krajů Jihočeského, Olomouckého, Pardubického, Vysočiny a Zlínského a k centrům v přiléhajícím území sousedních zemí Rakouska a Slovenska, s cílem podpořit sídla v marginálních územích po obvodu kraje	Vymezení koridoru dopravní infrastruktury zlepšuje podmínky pro posílení vazeb k centrům na území Vysočiny, Středočeského kraje a hl. m. Prahy. Změna není v rozporu s prioritou zvýšení vazeb mezi městem a venkovem.
Nástroji územního plánování vytvářet podmínky k řešení územních dopadů různých forem urbanizace (zejména v území metropolitní rozvojové oblasti Brno), v koordinaci s obyvateli a dalšími uživateli území hledat vyvážená řešení zohledňující ochranu přírody, hospodářský rozvoj i životní úroveň obyvatel.	Změna územního plánu v souladu s tímto principem reaguje na suburbanizační tlaky integrováním strategické infrastruktury. Klíčovým nástrojem pro dosažení tohoto konsenzu je aktivní dialog s občany a uživateli území, který umožňuje nalézt optimální technická řešení a účinná protihluková či kompenzační opatření.
Nástroji územního plánování vytvářet podmínky k podpoře principu integrovaného rozvoje území, zejména měst a obcí (představujícího objektivní a komplexní posuzování a následné koordinování prostorových, odvětvových a časových hledisek).	Vymezení koridoru dopravní infrastruktury se zlepšují podmínky pro ekonomický rozvoj širšího území kraje.
V urbanistických koncepcích zohledňovat rozdílné charakteristiky jednotlivých částí Jihomoravského kraje i specifické podmínky pro využívání území, především v území s převahou přírodních hodnot nebo v území s vysokou koncentrací socioekonomických aktivit. V zájmu vyváženosti udržitelného rozvoje území korigovat případnou převahu jedné ze sledovaných složek udržitelného rozvoje, která by bránila uplatnění zbývajících složek.	Změna územního plánu vymezuje koridor v souladu s nadřazenou územně plánovací dokumentací. Vyvážení složek udržitelného rozvoje je třeba vymezením ploch pro minimalizační a kompenzační opatření.
Vytvářet územní podmínky pro kvalitní dopravní napojení Jihomoravského kraje na evropskou dopravní síť včetně zajištění požadované úrovně a parametrů procházejících multimodálních koridorů. Vytvářet podmínky pro zajištění kvalitní dopravní infrastruktury pro propojení Jihomoravského kraje s okolními kraji, státy a dalšími evropskými regiony. U dálnic a silnic I. třídy zohledňovat i potřebu a možnosti umístění odpočívek, které jsou jejich nedílnou součástí.	Vymezení dopravního koridoru pro vysokorychlostní trať v rámci změny je naplněním této priority.
Vytvářet územní podmínky pro zkvalitnění a rozvoj provázané dopravní infrastruktury v souladu s principy rozvoje udržitelné mobility osob a zboží zajišťující dostupnost všech částí kraje a dosažení optimální obslužnosti území integrovaným dopravním systémem a individuální dopravou. Dbát zvláště na: - vytváření územních podmínek pro rozvoj a zkvalitnění krajské silniční sítě včetně potřebných infrastrukturních úprav zvláště v socioekonomicky oslabených územích kraje v návaznosti na plánovanou výstavbu a přestavbu dálnic a silnic I. třídy; - vytváření územních podmínek pro rozvoj a zkvalitnění železniční infrastruktury, zejména optimalizaci regionálních tratí v návaznosti na modernizaci celostátních tratí pro každodenní i rekreační využití jako rovnocenné alternativy k silniční dopravě; - vytváření územních podmínek pro rozvoj a zkvalitnění infrastruktury pro cyklistickou dopravu jako alternativní formy každodenní dopravy na kratší vzdálenosti, pro podporu rozvoje infrastruktury pro rekreační cyklistickou dopravu ke zpřístupnění a propojení oblastí a center cestovního ruchu a rekreace; - vytváření územních podmínek pro rozvoj integrovaného dopravního	Vymezení dopravního koridoru pro vysokorychlostní trať v rámci změny je naplněním požadavku na zkvalitnění železniční infrastruktury. Ostatní požadavky nejsou změnou řešeny.

Priority územního plánování	**Soulad změny s prioritami**
systému, zejména při zajišťování dostupnosti pracovních a obslužných center v systému osídlení kraje a posilování vzájemných vazeb jednotlivých dopravních modů v uzlech systému; - vytváření územních podmínek pro řešení návazností jednotlivých druhů dopravy v multimodálních uzlech s efektivními přestupními vazbami a s podporou veřejné hromadné, cyklistické a pěší dopravy.(9)	
Vytvářet územní podmínky pro zajištění a podporu optimalizované obslužnosti technickou infrastrukturou všech částí kraje, včetně digitální technické infrastruktury. U zastavitelných ploch dbát zvláště na dostatečnou kapacitu veřejné technické infrastruktury i v souvislosti s širšími vazbami v území. Upřednostňovat centrální čištění odpadních vod na mechanicko- biologických ČOV před čištěním vod v malých ČOV či jiných, méně účinných zařízeních.	Změna prioritu neřeší a není s prioritou v rozporu.
Nástroji územního plánování podporovat přístupnost a prostupnost krajiny, zejména důsledně předcházet zneprůchodnění území a fragmentaci krajiny, uplatňovat integrované přístupy k předcházení a řešení environmentálních problémů.	Změna zavádí koridor dopravní infrastruktury, který je v rozporu s touto prioritou. V rámci technického řešení tratě musí být průchodnost území zajištěna.
Vytvářet územní podmínky pro zajištění a podporu optimalizované obslužnosti občanským vybavením všech částí kraje. U zastavitelných ploch pro bydlení dbát zvláště na dostatečnou kapacitu občanského vybavení i v souvislosti s širšími vazbami v území.	Změna prioritu neřeší a není s prioritou v rozporu.
Vytvářet územní podmínky pro zlepšování kvality životního prostředí a ochranu zdraví lidí. Přitom zohledňovat dlouhodobé potřeby rozvoje území a nároky na veřejnou infrastrukturu včetně veřejných prostranství.	Změna zavedením koridoru dopravní infrastruktury snižuje kvalitu životního prostředí a ochranu zdraví lidí. Jsou navržena opatření k redukci negativních vlivů změny na životní prostředí.
Nástroji územního plánování podporovat minimalizaci vlivů nových záměrů, aby nedocházelo k významnému zhoršování stavu v území, kde dochází dlouhodobě k překračování zákonem stanovených mezních hodnot imisních limitů pro ochranu lidského zdraví. V územích, kde nejsou hodnoty imisních limitů pro ochranu lidského zdraví překračovány, vytvářet územní podmínky pro to, aby k jejich překročení nedošlo.	Změna zavedením koridoru dopravní infrastruktury snižuje kvalitu životního prostředí, vnáší nový zdroj hluku do míst se zvýšenými hladinami hluku. Jsou navržena opatření k redukci negativních vlivů změny na životní prostředí.
Podporovat péči o přírodní, kulturní a civilizační hodnoty kraje, které vytvářejí charakteristické znaky území, přispívají k jeho identifikaci a posilují vztah obyvatelstva k území kraje.	Změna zavedením koridoru dopravní infrastruktury dochází k dotčení přírodních hodnot. Jsou navržena opatření k redukci negativních vlivů změny na životní prostředí.
Vytvářet územní podmínky pro podporu plánování venkovských území a oblastí zejména s ohledem na možnosti rozvoje primárního sektoru, ochranu kvalitní zemědělské půdy, lesních porostů a vodních ploch a ekologickou funkci krajiny.	Změna zavedením koridoru dopravní infrastruktury dochází k dotčení zemědělské půdy. Jsou navržena opatření k redukci negativních vlivů změny na životní prostředí.
Podporovat stabilizaci a rozvoj hospodářských funkcí a sociální soudržnosti v území kraje. Zvláště v metropolitní rozvojové oblasti Brno a rozvojových osách vymezených podle politiky územního rozvoje a v rozvojových oblastech a rozvojových osách nadmístního významu usilovat o koordinaci ekonomických, sociálních a environmentálních požadavků na uspořádání území. Dbát zvláště na: - vytváření územních podmínek pro zabezpečení kvality života obyvatel a obytného prostředí, s cílem podpořit zajištění sídel potřebnou veřejnou infrastrukturou, podpořit příznivá urbanistická a architektonická řešení, zajistit dostatečná zastoupení veřejné zeleně a zachování prostupnosti krajiny; - vytváření územních podmínek pro přednostní využití ploch a objektů vhodných k podnikání v zastavěném území, s cílem podpořit rekonstrukce a přestavby nevyužívaných objektů a areálů (včetně brownfields průmyslového, zemědělského, vojenského nebo jiného původu) před výstavbou ve volné krajině; - vytváření územních podmínek pro zachování a zhodnocení stávající zástavby před demolicemi či rozsáhlými asanacemi; - vytváření územních podmínek pro rozvoj udržitelných aktivit rekreace, cestovního ruchu, turistiky a lázeňství na území kraje, s cílem zabezpečit potřeby jejich rozvoje v souladu s podmínkami v dotčeném území a s využitím kulturního potenciálu území při zachování a rozvoji jeho kulturních hodnot.	Změna prioritu neřeší a není s prioritou v rozporu.
Podporovat ve specifických oblastech kraje řešení problémů, na základě kterých jsou vymezeny. Prosazovat v jejich území takové formy rozvoje, které zkvalitní podmínky pro hospodářské a sociální využívání území a neohrozí zachování jeho hodnot. Dbát zvláště na:	Obec nespadá do vymezených specifických oblastí kraje.

Priority územního plánování	Soulad změny s prioritami
- vytváření územních podmínek pro zajištění územních nároků pro rozvoj podnikání, služeb a veřejné infrastruktury v sídlech, - vytváření územních podmínek pro zachování přírodních a krajinných hodnot v území a zajištění kvalitního životního a obytného prostředí.	
Vytvářet územní podmínky pro preventivní ochranu území před přírodními katastrofami (záplavy, eroze, sesuvy, sucho apod.) a potenciálními riziky s cílem jim předcházet a minimalizovat negativní dopady z působení přírodních sil v území.	Změna dosažení priority ohrožuje, při realizaci navržených opatření a snížení vlivů změny není naplnění priority ohroženo.
Vytvářet územní podmínky pro využívání ekologicky šetrnějších primárních energetických zdrojů nebo obnovitelných zdrojů energie.	Změna prioritu neřeší a není s prioritou v rozporu.
Vytvářet územní podmínky pro ochranu vodohospodářsky významných území v systému CHOPAV, ochranu LAPV, ochranu povrchových a podzemních vod a vodních ekosystémů zvyšujících retenční schopnost území s cílem zabezpečit dostatek zdrojů kvalitní pitné a užitkové vody pro stávající i budoucí rozvojové potřeby kraje. Vytvářet územní podmínky pro hospodaření se srážkovými vodami (vsakování, zadržování) jako jednoho z prostředků k adaptaci na změnu klimatu.	Změna zavedením koridoru dopravní infrastruktury může zhoršit ochranu podzemních vod a hospodaření se srážkovými vodami. Jsou navržena opatření pro minimalizaci a kompenzaci těchto vlivů.
Vytvářet územní podmínky k zabezpečení ochrany obyvatelstva a majetku (zejména veřejné dopravní a technické infrastruktury), k zajištění bezpečnosti území (zejména z hlediska zájmů obrany státu a civilní obrany) a k eliminaci rizik vzniklých mimořádnou událostí způsobenou činností člověka.	Změna prioritu neřeší a není s prioritou v rozporu.
Podporovat zapojení orgánů územního plánování kraje do spolupráce na utváření národních a nadnárodních plánovacích iniciativ, programů, projektů a aktivit, které ovlivňují rozvoj území kraje a vyžadují konkrétní územně plánovací prověření a koordinaci.	Změna prioritu neřeší a není s prioritou v rozporu.
Podporovat pořízení a vydání územních plánů pro obce na území Jihomoravského kraje.	Změna je v souladu s touto prioritou.

Celkové shrnutí vlivů na udržitelný rozvoj území

Hodnocení udržitelného rozvoje představuje posouzení zachování rovnováhy mezi třemi základními pilíři – environmentálním, ekonomickým a sociálním. Udržitelný rozvoj je možný pouze v případě, že všechny tři pilíře jsou v rovnováze a žádný z nich není příliš upřednostňován, nebo naopak příliš upozaďován. V tomto případě spolu uvedené pilíře nejsou v rozporu.

Změna umožní zachovat a rozšířit plochu ochranné a izolační zeleně, výstavbu zpevněných ploch a dalších objektů sloužících k podpoře dopravní funkce v území a realizaci vysokorychlostní tratě.

Rozšíření plochy ochranné a izolační zeleně je mírně pozitivní z hlediska environmentálního pilíře a mírně negativní z hlediska pilíře sociálního a hospodářského. Vzhledem k rozsahu plochy je rozsah negativních vlivů málo významný a změna nezpůsobí významnou nerovnováhu pilířů udržitelného rozvoje. Změna způsobu využití plochy dopravy z dopravy silniční na kombinovanou je z hlediska všech tří pilířů udržitelného rozvoje neutrální, změna v podstatě nijak nepůsobí na rovnováhu pilířů udržitelného rozvoje. Oproti současnému stavu by výstavba dopravních ploch a objektů na momentálně vegetací zarostlém území byla mírně pozitivní z hlediska pilíře sociálního a hospodářského a mírně negativní z hlediska pilíře environmentálního.

Výstavba a provoz vysokorychlostní tratě (VRT) představují jeden z nejvýznamnějších infrastrukturních zásahů do území, který se dotýká všech tří pilířů udržitelného rozvoje. Zatímco pro hospodářský a částečně též sociální pilíř zejména v regionálním a celostátním měřítku znamená přínos, v lokálním měřítku, zejména v pilíři společenské soudržnosti a ochrany životního prostředí, přináší prokazatelné negativní dopady, které vyžadují kompenzační opatření. Vzhledem k tomu, že se jedná o změnu územního plánu obce, je třeba zaměřit se na minimalizační a kompenzační opatření na lokální úrovni.

Hospodářský pilíř těží z realizace vysokorychlostní železnice nejvíce, neboť tato infrastruktura podporuje ekonomický růst a regionální konkurenceschopnost. Zásadní pozitivum spočívá ve zkrácení dojezdových dob mezi aglomeracemi, což výrazně zvyšuje mobilitu pracovní síly a usnadňuje transformaci ekonomiky směrem k odvětvím s vyšší přidanou hodnotou. Území napojené na síť VRT se stává atraktivnějším pro investory, stimuluje se lokální trh s nemovitostmi a rozvíjí se navazující služby nebo cestovní ruch. Z makroekonomického pohledu navíc moderní železnice nabízí kapacitní a energeticky efektivní alternativu k silniční a letecké dopravě, což stabilizuje ekonomický systém proti budoucím výkyvům v cenách fosilních paliv a integruje region do globálních ekonomických struktur.

V sociálním pilíři je vliv vysokorychlostní tratě nejednoznačný a kombinuje v sobě výrazná pozitiva i závažná negativa. Na jedné straně projekt přináší zvýšení životní úrovně obyvatel, kterým se otevírá širší nabídka lépe placených pracovních míst a dostupnější vzdělání v centrech, což snižuje tlak na odliv mozků z venkovských oblastí. Rychlé spojení také posiluje celkovou sociální mobilitu a územní soudržnost. Na straně druhé však liniová stavba vyvolává silné negativní dopady v bezprostředně dotčených komunitách. Zvýšená hladina hluku, dělicí efekt, vibrace nebo výrazný vizuální zásah do podoby obce snižují subjektivní kvalitu života lidí v blízkosti koridoru. Výstavba navíc může vést k fyzickému rozdělení společenství, přetrhání tradičních lokálních vazeb a polarizaci společnosti na ty, kteří z rychlého cestování profitují, a ty, kteří nesou pouze lokální zátěž v podobě stavebního ruchu a znehodnocení svých nemovitostí. Výstavba tratě také negativně ovlivní několik desítek obyvatel, kteří budou nuceni přesídlit ze svých domů nebo přijdou o místo k podnikání nebo zaměstnání z důvodu vedení koridoru přes zástavbu. U těchto obyvatel bude narušení sociálních vazeb a životního prostoru nejvýraznější. Dalším negativním jevem bude nucený zánik nebo přesídlení dvou průmyslových a skladovacích areálů, jejichž území koridor rovněž kříží. Dopadem bude ztráta pracovních míst a snížení ekonomických příjmů pro oblast.

Environmentální pilíř je v kontextu samotného dotčeného území zatížen primárně negativními vlivy, přestože v globálním měřítku přispívá železnice ke

snižování emisí. V místě samotné trasy představuje VRT významný zásah do ekosystémů, zejména vede k nevratnému záboru kvalitní zemědělské půdy. Liniový charakter stavby, která je z bezpečnostních důvodů oplocená a neprostupná, vytváří nepřekonatelnou bariéru v krajině. Tato fragmentace krajiny narušuje přirozené migrační koridory volně žijících živočichů a izoluje populace jednotlivých druhů, což může vést k redukci jejich velikosti nebo počtu. Rozsáhlé zemní práce nebo těleso tunelu mohou lokálně transformovat hydrologické a hydrogeologické poměry, ovlivňovat odtokové poměry v území a mohou ohrozit podzemní i povrchové zdroje vod, což v době klimatických změn oslabuje přirozenou ekologickou stabilitu a schopnost krajiny zadržovat vodu.

Výsledná bilance vlivů vysokorychlostní tratě ukazuje, že udržitelný rozvoj vyžaduje neustálé vyvažování těchto protichůdných vlivů. Ekonomický rozvoj a prosperita, které VRT přináší, nesmějí být realizovány za cenu rezignace na sociální smír a ochranu životního prostředí. Přijatelnost spočívá v minimalizaci lokálních environmentálních a sociálních škod pomocí investic do nadstandardních proti-hlukových opatření, zajištění průchodnosti krajinou, krajinných úprav, adekvátních náhradách pro přesídlené obyvatele, a, v neposlední řadě, v otevřeném dialogu s místními obyvateli, aby byl celospolečenský benefit této moderní infrastruktury spravedlivě vyvážen s ochranou konkrétního území.

E. Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska zajištění územních podmínek udržitelného rozvoje území

Navrhované požadavky na rozhodování v následných fázích územně plánovacího procesu a přípravy záměrů jsou:

- S ohledem na míru negativních vlivů záměrů umožněných změnou zapojit do přípravy záměrů umožněných změnou místní obyvatele, zohlednit jejich názory a oprávněné požadavky.
- Zajistit dostatečnou kompenzaci způsobené újmy na kvalitě životního prostředí a kvality života obyvatelům obce.
- Pro výstavbu v blízkosti nebo v přímém kontaktu s prvky ÚSES požadovat sadové úpravy, které podpoří funkci ÚSES (biotopový a migrační potenciál).
- V souladu s podmínkami uvedenými v ZÚR požadovat takové řešení VRT, které zajistí dostatečnou průchodnost území pro velké savce, minimalizaci vlivů na migraci ptáků a letounů, zachování funkčnosti prvků ÚSES, minimalizaci rozsahu záboru ZPF a PUPFL, minimalizaci vlivů na ochranné pásmo vodních zdrojů II. stupně, odtokové poměry a čistotu povrchových vod, zachování průchodnosti krajiny, minimalizaci vlivů na krajinný ráz.
- V souladu s podmínkami uvedenými v ZÚR požadovat protihluková opatření (např. protihlukové stěny, zemní valy) v nadstandardním provedení, nikoliv pouze na úroveň limitů. V místě souběhu VRT a dálnice prověřit možnost zakrytí obou zdrojů hluku.
- Požadovat redukci špičkových akustických dopadů provozu trati, nikoliv pouze zohlednění ekvivalentních denních nebo nočních hodnot. Řešení portálů tunelů požadovat tak, aby byly minimalizovány rázy vznikající při výjezdech vlaků a aby bylo minimalizováno šíření zvuku těchto rázů do okolí.
- Požadovat realizaci opatření na zmírnění pohledového působení trati (např. vegetační bariéry, valy, zelené pásy kolem trati). Portály tunelů požadovat v takovém řešení, aby byly co nejmenším zásahem do pohledových parametrů krajiny.
- Požadovat nadstandardní řešení nakládání s dešťovými vodami, zajistit jejich využívání v přírodě blízkých zařízeních (poldry, průlehy).
- Požadovat realizaci výsadeb v rámci biokoridoru podél Troubského potoka s cílem podpořit jeho funkci pro migraci živočichů a rostlin.
- Požadovat důslednou kontrolu šíření invazních druhů rostlin podél nové tratě po celou dobu jejího provozu.

NÁVRH STANOVISKA PŘÍSLUŠNÉHO ORGÁNU

Obsahem předloženého dokumentu je posouzení vlivu realizace změny č. 2b územního plánu obce Troubsko na životní prostředí a udržitelný rozvoj. Vyhodnocení identifikovalo všechny závažnější vlivy změny územního plánu na životní prostředí v porovnání s dopadem nulové varianty, která počítá s realizací vývoje v území podle současného územního plánu obce.

V následujícím textu je uvedeno doporučení k vydání stanoviska pro hodnocenou změnu, včetně uvedení podmínek tohoto stanoviska:

I. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

***Název koncepce*:**	Změna územního plánu č. 2b obce Troubsko
Pořizovatel koncepce:	Obecní úřad Troubsko
***Zpracovatel koncepce*:**	Ing. arch. Vanda Ciznerová URBANISTICKÉ STŘEDISKO BRNO, spol. s r. o.
Zpracovatel vyhodnocení:	Mgr. Radek Jareš osoba autorizovaná ke zpracování dokumentace a posudku – prodl. autorizace čj. MZP/2020/710/4323

III. NÁVRH STANOVISKA

Na základě vyhodnocení vlivů změny č. 2b územního plánu Troubsko na trvale udržitelný rozvoj území vydává Krajský úřad Jihomoravského kraje, odbor životního prostředí jako příslušný orgán podle § 22 písm. d) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, ve smyslu § 10g a § 10i zákona o posuzování vlivů na životní prostředí

SOUHLASNÉ STANOVISKO

k návrhu změny č. 2b územního plánu Troubsko

a stanoví následující požadavky, kterými bude minimalizován a kompenzován dopad realizace územního plánu Troubsko na životní prostředí a veřejné zdraví:

Opatření v úrovni územního plánu:

1. Zpřesnit vymezení koridoru dopravní infrastruktury, aby zahrnoval pouze předpokládanou trasu VRT (trasy), při vymezení koridoru zohlednit ochranu ZPF (na půdách I. a II. třídy ochrany vymezit pouze nezbytnou šířku).

2. Vymezit dostatečně široké pásy zeleně (zeleň krajinná, plochy přírodní všeobecné, případně definovat nový způsob využití) ke kompenzaci významných vlivů realizace VRT. Zeleň je možné realizovat i na plochách AU (Zemědělské všeobecné), vymezením ploch zeleně bude více akcentován veřejný zájem na provedení kompenzačních opatření. Tyto plochy budou sloužit výhradně pro výsadbu husté, vícepatrové zeleně (stromy a keře), která plní funkci vizuální clony, částečně pohlcuje prachové částice, chrání okolí před poryvy vzduchu a pomáhá začlenit těleso dráhy do krajiny a zlepšuje prostupnost krajiny pro živočichy.
3. Vymezit plochy pro protihlukové valy, zejména na východě obce, kde koridor protíná zastavitelnou plochu s využitím OU. Protihlukové valy mohou představovat další ochranu obce před hlukem nad rámec zákonných limitů. Vymezit tato protihluková opatření jako veřejně prospěšné stavby. Případně vymezit prostorové možnosti pro společné překrytí vysokorychlostní tratě a dálnice.
4. Vymezit nové vodní plochy nebo poldry (plochy trvalých travních porostů) pro retenci a využití dešťové vody odtékající z konstrukcí železnice (betonové lože trati, mosty, portály tunelů). Vymezení vodních ploch, poldrů nebo obdobných vsakovacích ploch ve veřejném zájmu umožní jejich realizaci při výstavbě.
5. Vymezit interakční prvky ÚSES a rozšířit biokoridor podél Troubského potoka po obou stranách trati tak, aby složení a realizace doprovodné zeleně v rámci výstavby železnice bylo projektováno s ohledem na migraci organismů a ochranu před šířením invazních druhů. Vymezit dostatečně rozměrné přechody trati v místech předpokládané migrace živočichů.
6. Při dotčení biocentra „LBC.1 – Za zámeckým parkem“ zúženým koridorem (tj. plochou nezbytně nutnou k realizaci VRT) přeřešit jeho vymezení tak, aby splňovalo minimální nutnou výměru 3 ha. Podmínit realizaci VRT skutečným založením biocentra (převedením na funkční biocentrum).

Opatření pro přípravu a realizaci záměrů:

7. Pro výstavbu v blízkosti nebo v přímém kontaktu s prvky ÚSES požadovat sadové úpravy, které podpoří funkci ÚSES (biotopový a migrační potenciál).
8. V souladu s podmínkami uvedenými v ZÚR požadovat takové řešení VRT, které zajistí dostatečnou průchodnost území pro velké savce, minimalizaci vlivů na migraci ptáků a letounů, zachování funkčnosti prvků ÚSES, minimalizaci rozsahu záboru ZPF a PUPFL, minimalizaci vlivů na ochranné pásmo vodních zdrojů II. stupně, odtokové poměry a čistotu povrchových vod, zachování průchodnosti krajiny a minimalizaci vlivů na krajinný ráz.
9. V souladu s podmínkami uvedenými v ZÚR požadovat protihluková opatření (např. protihlukové stěny, zemní valy) v nadstandardním provedení, nikoliv pouze na úroveň limitů. Požadovat redukci špičkových akustických dopadů provozu trati, nikoliv pouze zohlednění ekvivalentních denních nebo nočních hodnot. Řešení případných

portálů tunelů požadovat tak, aby byly minimalizovány rázy vznikající při výjezdech vlaků a aby bylo minimalizováno šíření zvuku těchto rázů do okolí.

10. Požadovat realizaci opatření na zmírnění pohledového působení trati (např. vegetační bariéry, valy, zelené pásy kolem trati, případně překrytí trati, ideálně společné překrytí VRT a dálnice). Portály tunelů požadovat v takovém řešení, aby byly co nejmenším zásahem do pohledových parametrů krajiny.
11. Požadovat nadstandardní řešení nakládání s dešťovými vodami, zajistit jejich využívání v přírodě blízkých zařízeních (poldry, průlehy).
12. Požadovat realizaci výsadeb v rámci biokoridoru podél Troubského potoka s cílem podpořit jeho funkci pro migraci živočichů a rostlin. Požadovat výsadbu ve vymezené ploše nefunkčního biocentra
13. Při přeložce vodních toků požadovat jejich revitalizaci, realizaci přeložek v přírodě blízkém charakteru (meandry, tůně, širší berma, překážky v toku)
14. Požadovat důslednou kontrolu šíření invazních druhů rostlin podél nové tratě po celou dobu jejího provozu.
15. S ohledem na míru negativních vlivů záměrů umožněných změnou zapojit do přípravy záměrů umožněných změnou místní obyvatele, zohlednit jejich názory a oprávněné požadavky.
16. Zajistit dostatečnou kompenzaci způsobené újmy na kvalitě životního prostředí a kvality života obyvatelům obce.

Upozorňujeme na ust. § 10g odst. 4 zákona, které se na základě ust. 10i odst. 1 zákona použije obdobně a podle kterého je schvalující orgán povinen zohlednit požadavky a podmínky vyplývající ze stanoviska ke koncepci, popřípadě pokud toto stanovisko požadavky a podmínky obsahuje a do koncepce nejsou zahrnuty nebo jsou zahrnuty pouze zčásti, je schvalující orgán povinen svůj postup odůvodnit.

Upozorňujeme též na ust. § 10g odst. 5 zákona, které se na základě ust. 10i odst. 1 zákona rovněž použije obdobně, a podle kterého je schvalující orgán povinen zveřejnit schválenou koncepci a dále mj. prohlášení, které obsahuje zejména informaci, jak byly ve schválené koncepci zohledněny požadavky a podmínky vyplývající ze stanoviska ke koncepci, informaci o účasti veřejnosti při zpracování koncepce a v procesu posuzování vlivů koncepce na životní prostředí a informaci o přijatých opatřeních pro zajištění sledování a rozboru vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví podle § 10h.

Toto stanovisko není rozhodnutím podle zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, a nelze se proti němu odvolat. Stanovisko nenahrazuje vyjádření dotčených orgánů státní správy, ani jakékoliv povolení podle zvláštních předpisů.