



MĚSTO RAJHRAD

Masarykova 32, 664 61 Rajhrad, okres Brno-venkov; IČ: 00282456;
IDDS: rrebbtj; HTTP://www.rajhrad.cz; E-MAIL: mesto@rajhrad.cz; TEL: +420 547 426 811

DATOVOU SCHRÁNKOU

Ministerstvo životního prostředí
odbor výkonu státní správy IV
Mezírka 1
602 00 Brno

VAŠE ZN.: ZN/MZP/2023/240/267
k Čj.: MZP/2023/240/2365
NAŠE ZN. Čj.: MěRaj-228/2024/S
VYŘIZUJE: Mgr. František Ondráček
TEL.: 547 426 813
E-MAIL: starosta@rajhrad.cz

Vyjádření k záměru „RS 2 VRT Modřice – Šakvice - Rakvice“

I.

Krajský úřad Jihomoravského kraje, Odbor životního prostředí (dále jen „**krajský úřad**“) dne 20. 12. 2023 pod č. j. JMK 183520/2023 zveřejnil na úřední desce Jihomoravského kraje dle § 16 odst. 2 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**zákon EIA**“) oznámení záměru „RS 2 VRT Modřice – Šakvice – Rakvice“ (dále jen „**záměr**“) se sdělením, že daný záměr bude podroben zjišťovacímu řízení podle § 7 zákona EIA. Krajský úřad v oznámení taktéž poučil o možnosti zaslat písemné vyjádření k oznámení dle § 6 odst. 6 zákona EIA ve lhůtě 30 dnů ode dne zveřejnění oznámení, tj. do 19. 1. 2024.

Podatel, jakožto dotčený územní celek, uplatňuje ve stanovené lhůtě k záměru následující **vyjádření**.

II.

Záměr oznamovatele Správa železnic, s. o., IČO: 70994234, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, je podrobněji popsán na str. 8 oznámení záměru, zpracovaného k listopadu 2023 Ing. Lubošem Štanclem, AZ GEO, s.r.o. Z těchto údajů vyplývá, že se konkrétně jedná o trať Modřice–Rakvice, která má být součástí mezinárodního spojení České republiky s Rakouskem a Slovenskem a v širším pojetí náležet do spojnice hlavních měst zemí V4. Kromě toho má být součástí celostátní dráhy, transevropské dopravní sítě TEN-T a mezinárodního nákladního koridoru RFC–7. Stavebně se má jednat o novostavbu dvoukolejné trati elektrizované střídavou napájecí soustavou zabezpečené evropským zabezpečovacím systémem ETCS.

Vysokorychlostní trať s návrhovou rychlostí 320 km/h (výhledově až 350 km/h) je navrhována v úseku Brno – Šakvice s dalším prodloužením až do oblasti současné zast. Rakvice, kde má být mimoúrovňově napojena na stávající trať Brno – Břeclav. Součástí záměru je i napojení do železničního uzlu Brno (ŽUB) a na další návazné tratě. Jedná se o cca 45 km nových vysokorychlostních tratí. Navrhovaný úsek vysokorychlostní tratě RS 2 VRT Modřice – Šakvice – Rakvice navazuje v železničním uzlu Brno na ramena RS 1 VRT Praha–Brno a RS 1 VRT Brno – Přerov – Ostrava. V jižním směru v pokračování RS 2 se před ŽST Břeclav předpokládá dle Oznámení návaznost VRT na území Slovenské republiky (směr Kúty – Bratislava) a na území Rakouska (směr Vídeň).

Začátek stavby má být ve stanici Modřice, konec ve stanici Rakvice (traťový úsek TU: Lanžhot st. hr. km 11,395 – Modřice km 137,767). Záměr je z větší části novostavbou vysokorychlostní železniční trati v úseku Modřice – Rakvice. Posuzovaná VRT prochází přes 22 katastrálních území.

Dle kategorizace stanovené v příloze 1 zákona EIA záměr spadá pod Celostátní železniční dráhy uvedené v bodu 44, a to v kategorii I. Jde tedy o záměr, který v souladu s § 4 odst. 1 písm. a) zákona EIA vždy podléhá posouzení vlivů na životní prostředí, přičemž v dané případě je k tomuto posouzení příslušné Ministerstvo životního prostředí.

Podatel vystupuje jako dotčený územní samosprávný celek v rámci předmětného řízení v souladu s § 6 odst. 6 zákona o posuzování vlivů. K tomu podatel upozorňuje, že v souladu s § 2 odst. 2 zákona č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení), v platném znění, je jeho úkolem a také povinností **pečovat o všestranný rozvoj svého území a o potřeby svých občanů**. S ohledem na to podatel podává také toto vyjádření. Podatel předesílá, že si je vědom významu veřejného zájmu na výstavbě systému vysokorychlostní tratě a modernizace železnice. Realizace těchto projektů však bezesporu nesmí nepřiměřeně zatěžovat území dotčených samosprávných celků a zasahovat do zájmů

Při správě jakéhokoliv území jde vždy o vyvážení různých soukromých a veřejných zájmů a také podmínek hospodářského rozvoje, sociální soudržnosti a příznivých podmínek životního prostředí. Realizaci předmětného záměru pak hrozí významné dotčení jak již zastavěného území podatele převážně určeného k bydlení, ale i ekosystémů jež se v oblasti dotčené záměrem nacházejí.

Jelikož se předmětné řízení týká vysoce odborných otázek, je toto vyjádření založeno na základě expertního posouzení Ing. Jarmily Paciorkové, ze společnosti JP EPROJ s.r.o., IČO: 29443831, se sídlem U Statku 301/1, Bludovice, 736 01 Havířov, jakožto nositele osvědčení odborné způsobilosti (autorizace) ke zpracování dokumentací o hodnocení vlivu stavby, činnosti nebo technologie na životní prostředí dle zákona o posuzování vlivů.

1. Technické řešení záměru na území podatele

Z hlediska podatele a jeho výše vymezené povinnosti pečovat o všestranný rozvoj svého území a o potřeby svých občanů je primární, jakým způsobem má být řešen záměr na území podatele. K tomu je na str. 31 oznámení záměru uvedeno, že „[p]řechod obcí Rajhrad je řešen prostřednictvím hloubeného tunelu pod ul. Stará pošta (včetně vyřešení kolize s dálniční křižovatkou)“, což dále blíže specifikováno na str. 53 oznámení. Podle tohoto návrhu se má jednat o „*dvoukolejný tunel délky 948 m umístěným v rámci VRT Jižní Morava, na trase mezi městy Brnem a Břeclaví. Tunel je v rámci této stavby umístěn v úseku nově navržené trasy VRT. Severní (vjezdový) portál je navržen v km 10 + 204, jižní (výjezdový) portál je navržen v km 11 + 152 (staničení dle koleje č. 1). Část tunelu směrem od jižního portálu je vedeno v údolnicovém oblouku s $R = 40\ 000$ m, zbývající část směrem k severnímu portálu je vedena v klesání 4 ‰. Směrově je tunel veden v levém oblouku ($R = 2\ 600$ m + přechodnice), a následně v přímé. V tunelu i v celém úseku je osová vzdálenost kolejí 4,5 m.*

Vzhledem k délce tunelu do 1 km není požadována žádná nezávislá úniková cesta. Tunel bude vybaven únikovými chodníky šířky minimálně 800 mm (dle TSI SRT) na obou bocích tunelu.

Tunel bude realizován jako hloubený ve stavební jámě. Tunel bude opatřen systémem deštníkové izolace s podélnými drenážemi za ostěním tunelu. Výškové vedení trasy v tunelu ve spádu umožňuje odvodnění tunelu gravitačně. To bude tunelovou vnitřní drenáží odváděno na severní portál, kde bude vyústěno do šachty odvodnění kolejového lože... Větrání tunelu bude přirozené podélné.“

1.1. Negativní vlivy hluku a vibrací vyvolané záměrem

Pro podatele a jeho obyvatele je technické řešení vedení záměru skrze jeho území zásadní především z hlediska negativních vlivů hluku, popřípadě vibrací. Ostatně i v oznámení je na str. 202 zohledněna problematika mikro-tlakových vln (sonický efekt, sonicboom, micro-preassure waves, preassure pulse), které vznikají na výstupním portálu tunelu jako následek kompresní vlny vznikající při vjezdu vlaku do tunelu. Obecně jsou komentována možná opatření na českých vysokorychlostních tratích na základě obecně zmíněného „standardu na evropských vysokorychlostních tratích“ s tím, že kryty na vstupech tunelů mají mít optimalizované otvory pro minimalizování maximálního tlakového gradientu iniciální vlny v tunelech. Bližší posouzení dané problematiky je pak řešeno v příložené hlukové studii společnosti Ecological Consulting a. s. zpracované k říjnu 2023 a k ní dále přiloženému dokumentu nadepsaném jako „Teorie mikro-tlakových vln (sonicboom) a protiopatření“ zpracovaném taktéž společností Ecological Consulting a. s.

Ve vztahu k tunelu Rajhrad je na str. 202 oznámení konstatováno, že se vznik jevu označovaného jako sonic boom nepředpokládá, neboť má jít o „poměrně krátký“, dvoukolejný tunel s dostatečným prostorem pro proudění kompresní vlny okolo soupravy a omezením rychlosti na 230-250 km/h ke snížení pravděpodobnosti vzniku sonic boomu.

K výše uvedenému podatel nejprve upozorňuje, že dle podkladu „Teorie mikro-tlakových vln (sonicboom) a protiopatření“ je z hlediska negativních vlivů mikro-tlakové vlny nutné zohlednit, zda se nenachází „v blízkosti tunelu směrem před tunelem do vzdálenosti cca 500 m obytné domy“ (viz str. 4 předmětného podkladu). Navzdory tomu, že v rámci hlukové studie měl být proveden hlukový výpočet i se zohledněním případně plánované výstavby určené k bydlení (viz str. 18 a násl. včetně Tab. 9 hlukové studie) **hluková studie ani samotné oznámení nijak nezohledňuje výše citované upozornění ohledně obytné zástavby v blízkosti ústí tunelu.** Na území podatele je přitom plánována výstavba v bezprostřední blízkosti míst, kde má být trasa záměru zapuštěna pod úroveň terénu a zaústěna do tunelu.

Při přípravných jednáních ohledně záměru s oznamovatelem přitom **podatel navrhuje řešení v podobě prodloužení tunelu tak, aby jeho ústí dostatečně předcházelo místa plánované obytné zástavby, čímž by bylo zcela eliminováno jakékoliv riziko budoucího negativního dotčení místních obyvatel nadměrným hlukem či vibracemi záměru.** Takové řešení mimo to zcela odpovídá principu prevence před negativními důsledky mikro-tlakových vln tak, jak jsou popsány v podkladu „Teorie mikro-tlakových vln (sonicboom) a protiopatření“.

Vzhledem k výše uvedenému **podatel požaduje, aby do posouzení vlivů záměru na životní prostředí bylo zahrnuto jím navrhované řešení tunelu jako jedno z variantních řešení případně, aby byl záměr rovnou upraven do navrhované podoby.** Je totiž zcela zřejmé, že případné dotčení okolí by bylo v případě oddálení ústí tunelu od zastavěného území do míst, kde se již v současnosti nachází napojení silnice II/425 s dálnicí D52 zjevně nižší.

Další eventualitou trasování záměru, která není v oznámení vůbec zmiňována, je jeho vedení podél stávající dálnice D2. Nejenže by se takto trasa záměru zcela vyhnula území podatele, ale jedná se o variantu, při které by vůbec nebyly dále negativně ovlivňovány obydlené části území a nedošlo by k zásahům chráněných území či biotopů chráněných druhů. Kromě toho je podatel přesvědčen, že by se jednalo taktéž o ekonomičtější variantu, neboť by byla kratší (ze své podstaty by vysokorychlostní trať měla poskytovat nejen výhody vysoké rychlosti, ale také minimální vzdálenosti), procházela by jen územím již nyní zatíženým stavbou dálnice D2, představovala by významně nižší zábor zemědělského půdního fondu a vedla by převážně v rovinném terénu. Přednosti dané varianty se mimo to projevují i v dalších specifických oblastech, jež jsou popsány níže v tomto podání. Podatel proto žádá, aby v rámci posouzení EIA byla předmětná varianta taktéž alespoň zohledněna.

1.2. Přeložka komunikace Stará pošta

S výše uvedenou problematikou hluku a vibrací při zaústění tunelu Rajhrad v přílišné blízkosti plánované zástavby úzce souvisí úprava okolní silniční infrastruktury, která je vyvolána navrhovanou podobou záměru. Daná skutečnost je zohledněna v příslušné kapitole oznámení záměru, která je věnována právě problematice hluku. Na str. 96 oznámení je výslovně uvedeno, že „[r]ealizace železniční stavby tohoto rozsahu vyvolá nutnost úpravy okolní silniční infrastruktury. Z těchto úprav je nejvýznamnější přeložka komunikace III/42510, tj. ulice Stará pošta v Rajhradě v délce cca 1,2 km kvůli tunelu pro vysokorychlostní trať. Posun osy u stávajících objektů bude o cca 40 metrů směrem od obytné zástavby na ulici Stará pošta. Naopak před touto zástavbou směrem k Brnu bude osa přiblížena o cca 60 metrů směrem k ulici Masarykova“.

Přeložka komunikace III/42510, se kterou je v rámci záměru počítáno je v hlukové studii záměru na str. 9 zohledněna konstatováním, že „[r]ealizaci přeložky nedojde ke změně intenzit dopravy ani ke změně rozdělení či rozložení dopravy v oblasti (případně pouze k zanedbatelné změně). Největší změnou bude pravděpodobná dočasná uzavírka po dobu realizace“. **V hlukové studii ani v jiných podkladech však není uvedeno, z čeho citované konstatování o nenavýšení intenzit dopravy vychází.** Citované konstatování tak podatel považuje za zcela **nepřezkoumatelné**. To platí zvláště když následně na str. 10 hlukové studie je uvedeno, že [s]ituace ohledně přeložky komunikace Stará pošta a celkové řešení koordinace silniční a železniční problematiky **není dosud finálně uzavřena**. Její řešení je v jednání. Výpočtový model bude upřesněn na základě finálních podkladů a pokynů dle výsledků jednání investora s veřejností a zástupci dotčených obcí.“

Z hlukové studie vyplývá, že pro posouzení silničního provozu byly posuzovány tři stavy, a to vždy výhledově pro rok 2030. Prvním uvažovaným stavem je stav bez přeložky komunikace, druhý včetně přeložky komunikace a třetím je stav včetně přeložky a protihlukových opatření (PHS). Umístění bezpečnostních stěn podél vedení vysokorychlostní trati, potažmo přeložky komunikace je graficky zobrazen na obr. č. 8 na str. 44 hlukové studie.

Z výsledků prezentovaných v hlukové studii vyplývá, že realizací protihlukové stěny by mělo dojít ke snížení hlukové zátěže v oblasti a k zajištění nepřekročení hygienického limitu samotné přeložené komunikace (tzn. jejího příspěvku). Celkovou zátěž od silničního provozu na podlimitní hodnoty však dle hlukové studie není možné, protože dominantním zdrojem je dálnice D52, která je vedena dotčeným územím již v současnosti. To je zdůvodněno přechodem na legislativu účinnou od 01.07.2023, podle které došlo ke snížení hygienického limitu na 68/58 dB ve dne/v noci.

Ačkoliv tedy prokazatelně nebude možné na území podatele dodržet hygienické limity hluku, řešení daného problému je na str. 45 hlukové studie přenášeno na provozovatele dálnice D52. Podatel takový přístup považuje za zcela **nepřípustný** a zásadně s ním **nesouhlasí**. Je zřejmé, že se jedná o problematiku kumulace a synergie posuzovaného záměru s dalšími projekty v dotčeném území, jež

musí být v souladu s požadavky dle přílohy č. 3 zákona EIA v oznámení záměru náležitě řešeny (k tomu více viz následující bod 2. tohoto podání).

S ohledem na výše uvedené **podatel požaduje, aby v rámci dokumentace EIA byl zpracován podrobný dopravní model jak železniční dopravy zohledňující realizaci vysokorychlostní tratě, tak možné ovlivnění silniční dopravy v souvislosti s úpravou železniční dopravy.** Teprve na základě takového modelu je možné zodpovědně posoudit celkový vliv dopravy jak silniční, tak železniční (při zohlednění požadovaného dodržení limitních hodnot z dopravy železniční a dopravy silniční) na chráněný prostor a chráněný prostor chráněných objektů. Uvedený závěr ostatně potvrzují i údaje uvedené v kapitole D.I.1 Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví na str 189 oznámení, kde je konstatováno, že „[b]lízkost zastavování vlaků vysokorychlostní dopravy bude nepochybně stimulem pro rozvoj stávajících i vznik nových komerčních ploch. Na druhou stranu rozvoj aktivit v území generuje i nežádoucí vlivy – např. lokální zvýšení automobilové dopravy, a tím pádem i nárůst externalit z dopravy“ [zvýrazněno podatelem].

Zároveň podatel dodává, že přeložku silnice III/42510 by dle jeho přesvědčení nebylo nutné vůbec provádět, popřípadně jen v omezeném rozsahu, pokud by do záměru bylo zapracováno jím navrhované řešení v podobě **prodloužení tunelu tak, aby jeho ústí dostatečně předcházelo místa plánované obytné zástavby, a tím by taktéž mohla být zachována původní trasa vedení silnice III/42510.** Podatel proto i v tomto směru opakuje svůj požadavek, **aby do posouzení vlivů záměru na životní prostředí bylo zahrnuto jím navrhované řešení tunelu jako jedno z variantních řešení případně, aby byl záměr rovnou upraven do navrhované podoby.** Stejně jako v případě negativních vlivů hluku a vibrací v důsledku mikrotlakových vln, i z hlediska vlivů hluku a vibrací z dopravy jako celku, by navrhovaným prodloužením tunelu daný negativní vliv ve vztahu k obyvatelům a území podatele prakticky zcela odpadl.

2. Kumulace

Problematika kumulace záměru s jinými projekty v dotčeném území je řešena především na str. 24-27 oznámení záměru. Na str. 24 oznámení je konkrétně uvedeno, že záměr je nutné koordinovat především se stavby železničními a dopravními, ale i ostatními. U železničních staveb jde dle oznámení především o „*Úpravy železniční infrastruktury pro zavedení rychlosti 200 km/h v úseku Šakvice – Břeclav, Dopravní dokumentace záměru projektu*“ (SUDOP BRNO, spol. s r.o., 06/2021)“, z hlediska dopravních pak o stavbu „*D52 Brno, Jižní tangenta včetně zkapacitnění D2*“ (Záměr projektu, Dopravoprojekt Ostrava, a.s., 10/2020) a stavbu „*DS54, I52, MÚK Moravanská, Brno*“ (Brněnské komunikace a. s.)“ a mezi ostatními stavbami je uvedena „*Rekonstrukce a dostavba statku Pouzdřany – II. etapa*“ (Dokumentace pro společné povolení, PROMED Brno spol. s r.o., 02/2022)“.

Na stranách 24-27 oznámení záměru je následně uvedena řada staveb, které jsou vymezeny dle informací z informačního systému EIA. Vždy je uveden pouze obecný komentář, že „*vliv obou záměrů je nevýznamný nebo může potenciálně docházet k environmentálně nepříznivým kumulativním vlivům v místech křížení obou záměrů*“. Například se jedná o záměr Modernizace a elektrizace trati Šakvice – Hustopeče u Brna je uváděna z října 2016 (kód záměru JHM1340).

Z oznámení záměru však není zřejmé, zda již tyto záměry byly realizovány nebo zda se časově při výstavbě tyto záměry potkají (mohou být realizovány současně). Vzhledem k celkovému významu samotného záměru a jeho možné kumulace s dalšími velmi rozsáhlými či jinak zásadními záměry podatel požaduje, **aby v dalším stupni byly uvedené záměry specifikovány z hlediska jejich časovosti, a aby byl vyhodnocen jejich stav a doba řešení ve vztahu k předmětnému záměru**

vysokorychlostní tratě, jejíž zahájení se dle oznámení předpokládá v roce 2027 (viz str. 66 oznámení).

Kromě toho jsou v kapitole B.II.4 oznámení na str. 77 zmiňovány dvě budoucí významné stavby navazující na záměr, jež jsou zpracovávány samostatnými dokumentacemi. Konkrétně se má jednat o stavbu *MÚK Moravanská* a stavbu *D52 Brno, jižní tangenta, včetně zkapacitnění D2*. Na straně 78 až 82 oznámení je uveden seznam jednotlivých kolizí záměru se stávajícími pozemními komunikacemi včetně informací ohledně předpokládaného řešení mimoúrovňových křížení. Všechny tyto kolize dle podatele spadají do kumulativních účinků záměru. Proto je také nezbytné, aby byly v navazující dokumentaci EIA záměru **náležitě vyhodnoceny také tyto kumulativní účinky záměru**.

3. Absence variantního řešení ve vztahu k dotčené evropsky významné lokalitě

Na str. 9 oznámení je konstatováno, že Krajský úřad Jihomoravského kraje, odbor životního prostředí, jakožto příslušný orgán ochrany přírody vydal k záměru stanovisko ze dne 2. 3. 2022, č. j. JMK 49234/2022, podle něž nelze vyloučit významný vliv záměru na příznivý stav předmětu ochrany celistvosti evropsky významných lokalit či ptačích oblastí. Vzhledem k tomu je v souladu s § 6 odst. 3 a 4 zákona EIA oznámení záměru předkládáno v rozsahu dle přílohy č. 3 zákona EIA spolu s Hodnocením vlivů záměru na lokality soustavy Natura 2000 podle § 45i odst. 2 zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, od společnosti EKOEX JIHLAVA zpracované RNDr. Milan Macháčkem k říjnu 2023.

Předmětné hodnocení se týká evropsky významné lokality CZ0620084 Vranovický a Plačkův les. S ohledem na to jsou v hodnocení uvedeny podmínky pro další přípravu záměru s tím, že nebude mít významný negativní vliv na předměty ochrany a celistvosti dotčené evropsky významné lokality. V předmětném hodnocení nicméně zcela absentuje vymezení možných variant záměru. Hodnocena je pouze trasa, která je navržena ve vymezeném koridoru dle platných Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále jen „ZÚR“). K tomu podatel dodává, že vymezení koridoru pro záměr v ZÚR byl posuzován totožným zpracovatelem (viz Hodnocení vlivů záměru na lokality soustavy Natura 2000 podle § 45i odst. 2 zák. č. 114/1992 Sb., v platném znění, RNDr. Milan Macháček – EKOEX JIHLAVA, září 2022). Podstatné však je, že i v ZÚR je pod bodem 129b ad f) uvedeno, že:

Vzhledem k výše uvedenému podatel upozorňuje, že vymezení koridoru pro účely záměru v ZÚR není nijak konečné a bezesporu je možné uvažovat varianty záměru v rámci stanoveného koridoru (např. z hlediska technického provedení), ale i ve zcela odlišné trase. Ostatně i v ZÚR je v příslušném bodě 129b týkajícím se koridoru záměru uveden pod písmenem f) úkol „Zpřesnit a vymežit koridor DZ11 s ohledem na EVL Vranovický a Plačkův les. Zajistit územní podmínky pro minimalizaci půdorysného zásahu trati do prostoru EVL (včetně prostorů výskytu přírodních stanovišť – předmětů ochrany EVL) např. formou železniční estakády.“ Dále podatel upozorňuje i na znění ustanovení § 6 odst. 2 zákona EIA, podle něž platí, že u záměrů dle § 4 odst. 1 písm. a) zákona EIA, tedy i v případě konkrétního záměru, musí oznamovatel vždy uvést alespoň „*nástin studovaných hlavních variant a stěžejní důvody pro jeho volbu vzhledem k vlivu na životní prostředí*“.

Hodnocení vlivů záměru na lokality soustavy Natura 2000, jež je přílohou oznámení záměru však variantní řešení záměru neobsahuje a v tomto je tedy zjevně nedostatečné. Stejně tak i samotné oznámení záměru se v příslušné kapitole drží pouze vymezeného koridoru a neuvádí variantní technická řešení nebo přinejmenším odůvodnění, proč nejsou uvažována, například na základě bližšího vyhodnocení, že žádné jiné varianty nejsou možné nebo přístupné.

3.1. Problematika navržené estakády evropsky významné lokality v místě 26,850 km

S výše uvedeným rozbohem dotčení evropsky významné lokality Vranovický a Plačkův les úzce souvisí taktéž problematika technického řešení estakády v daném místě. Na str. 43 oznámení je uvedeno následující:

„Nosná konstrukce estakády v km 26,150–27,500 je řešena jako spřáhnutý nosník ocel-beton komorového průřezu, který bude postaven pro obě koleje. V celé délce estakády je uplatněno několik křížení: silnice III/41621 Vranovice–Ivaň, říčka Šatava v přírodě blízkém až přírodním stavu s přilehlým záplavovým územím a slepými rameny, lesní cesty a řeka Svatka společně s oboustrannými bermami a povodňovými hrázemi. Velká délka přemostění široké terénní deprese vyplývá z požadavku minimalizace trvalých zásahů do území nivy, ve které je vymezena mezi SZ okrajem lesa a pravým břehem Svatky EVL CZ 0620084 Vranovický a Plačkův les. A to ve smyslu, že tuto lokalitu je účelné překlenout mostním objektem tak, aby byly minimalizovány zábory biotopů v dotčeném území a nevznikaly nepropustné migrační bariéry při přechodu rozlivného území řeky Šatavy a přilehlých lužních lesů (kontext kapacitních migračních objektů pro všechny kategorie živočichů a zachování konektivity lužního lesa po obou stranách nové trati)...

Založení mostu je proto navrženo na pilotech, které jsou vedeny do hloubky 15 m pod úroveň terénu. Základová patka pro rozložení zatížení má tloušťku 2,50 m, která bude po ukončení výstavby přesypaná původní zeminou v tloušťce 0,50 m. Celková hloubka stavební jámy se pohybuje v úrovni 3,00 m až 3,50 m. Úroveň podzemní vody se pohybuje přibližně v úrovni 0,50 až 2,00 m pod terénem, při zakládání bude potřebné zajistit čerpání přítékající podzemní vody ze stavební jámy.

Pro výstavbu estakády bude před započítáním výkopových prací potřebné odkácet v navrhovaném rozsahu dočasných a trvalých záborů dřeviny následně přistoupit ke skrývkám vrchní vrstvy půdního profilu (0,50 m až 0,80 m, F3 MSO/ornice) pod navrhovanou staveništní komunikací, zařízeními staveniště a v místech stavebních jam. Přístupové komunikace budou v maximální možné míře využívat existující síť lesních cest.

Předpokládá se zakládání ze svahovaných stavebních jam, vykopaná zemina bude odvážena na deponii mimo staveniště pro estakádu v EVL. Vrchní vrstva zeminy (ornice) bude uskladněná samostatně, aby bylo možné její opětovné navezení a revitalizace území (biologická rekultivace) po skončení výstavby mostu.“

Z výše citované části oznámení vyplývá, že předmětná estakáda bude po jejím uvedení do provozu významným prvkem, umožňujícím převedení trasy železnice přes významné přírodní a chráněné území. Podatel však ve vztahu k tomu upozorňuje, že je třeba řádně zohlednit a posoudit také **období výstavby estakády, kdy bude významně negativně dotčený prostor ovlivněn**. Oznámení na mnoha místech sice uvádí podmínky pro výstavbu. Realizace estakády ovšem bude nutně souviset se skrývkami zeminy, které budou odváženy (tedy provozem) mimo staveniště a současně bude část zeminy opětovně přivážena zpět. Stejně tak je v oznámení zmiňováno nutné kácení lesní a mimolesní zeleně v průběhu výstavby a související manipulace s dřevinami. Dané skutečnosti však nejsou v oznámení dále náležitě zohledněny. To platí také pro konstatování o nízké úrovni hladiny podzemní vody, jež se má nacházet jen 0,5 až 2 m pod povrchem, přitom v oznámení schází zohlednění důsledků plánovaného odčerpávání podzemní vody. Veškeré tyto okolnosti je třeba náležitě posoudit a vyhodnotit možný vliv výstavby záměru, konkrétně předmětné estakády, na dotčenou evropsky významnou lokalitu, neboť tyto zásahy mohou představovat i trvalé poškození daného území.

4. Vlivy záměru z hlediska půdy

Co se týče vlivů záměru na půdu, na str. 67 oznámení je uvedeno, že „realizací záměru dojde k trvalému i dočasnému záboru zemědělského půdního fondu i k záboru pozemků určených k plnění funkcí lesa. Záměr je dále umístěn na ostatních a prochází vodními plochami.“

Celkem má být trvale odňato 118,8 ha zemědělské půdy. Z tohoto celkového množství má být dle tabulky č. 3 na stranách 67 a 68 oznámení dotčena převážně půda I. a II. třídy ochrany v rozsahu 85,9 ha, což představuje 72 % celkového záboru. Trvalý zábor pozemků PUPFL má činit celkem 3 ha.

Na str. 71 je dále konkretizováno, že „[m]ocnost skrývky humózního horizontu je navrhována tak, aby byly jeho zdroje maximálně využity.“ S citovaným konstatováním, že mocnost skrývky bude souviset s možností využití zdroje podatel nesouhlasí. **Mocnost kulturních zemin má být přesně vymezena v pedologickém průzkumu.** Na str. 66 dokumentace je přitom na pedologický průzkum zpracovaný k únoru 2022 (Beňa odkazováno).

Na str. 67 oznámení je dále uvedeno, že „[v]ýsledky podrobného pedologického průzkumu, na většině zájmového území, odpovídají prostorovému vymezení BPEJ z předchozích průzkumů.“ Kromě toho oznámení na str. 66 obsahuje následující konstatování: „Půdní poměry v trase projektované stavby VRT byly vyhodnoceny na základě realizace a zhodnocení pedologických vpichových sond do hloubky 48–102 cm. V terénu přesně stanovené mocnosti horizontů byly zakresleny do mapy a porovnány s hodnotami mocností u navazujících vpichových sond. Takto byly stanoveny a do mapy zakresleny mocnosti horizontů ke skrývce pro úseky (okrsky), se zaokrouhlením na ± 5 cm.“ Dále z oznámení však nijak nevyplývá, z jakých konkrétních materiálů vyplývají tyto jednotlivé závěry a konstatování, týkající se záboru zemědělského půdního fondu (použitá literatura a straně 244 – 245 tyto podklady neuvádí). Vzhledem k rozsáhlému záboru nejkvalitnějších půd záměrem podatel požaduje, aby ve výše uvedeném smyslu bylo **v dokumentaci EIA k záměru doplněno náležité posouzení vlivů záměru na půdu.**

5. Vlivy záměru na biologickou rozmanitost, floru, faunu, ekosystémy a systém Natura 2000

Z hlediska problematiky biologické rozmanitosti podatel připomíná, že se jedná o rozmanitost života ve všech formách, úrovních a kombinacích a zahrnuje jak genovou variabilitu, tak variabilitu všech žijících organismů včetně ekosystémů a ekologických komplexů, jichž jsou součástí. Biodiverzita je předpokladem zajištění ekosystémových služeb, tedy užitků plynoucích z ekosystémových procesů lidské společnosti. Mezi hlavní příčiny určující současný stav biodiverzity pak patří především rozvoj sídelní a dopravní infrastruktury. Kvůli tomu dochází k nevratným změnám v přírodním prostředí, tj. narušení jeho rovnováhy zejména v důsledku homogenizace a fragmentace krajiny, kontaminace cizorodými látkami a přeměny původně přírodních ploch. Dochází tak nejen k úbytku biodiverzity, ale také s tím přímo souvisejícímu zhoršení fungování ekosystémů a ekosystémových služeb.

S ohledem na výše uvedené je zřejmé, že danou otázku nelze řešit jen jako výskyt chráněných druhů, jak je tomu v oznámení záměru. Podatel proto požaduje, aby bylo v dokumentaci EIA řádně rozpracováno hodnocení vlivu záměru na biologickou rozmanitost dle výše uvedeného.

S tím souvisí také potřeba posouzení možného vlivu na záměru na zachování ekologické stability územního systému ekologické stability. V oznámení záměru je obsažen pouze výčet dotčených prvků ÚSES. Podatel proto požaduje, aby v rámci dokumentace EIA bylo provedeno taktéž celkové posouzení záměru příslušným odborníkem na problematiku ÚSES.

6. Připomínka k dendrologickému průzkumu

Na str. 85 oznámení záměru je uvedeno, že „pro hodnocení byly dodány dílčí podklady, které se paralelně zpracovávají (dendrologická inventarizace, hodnocení krajinného rázu) a které budou následně analyzovány a zpracovány do hodnocení.“ K tomu podatel upozorňuje, že podkladem oznámení záměru je pouze dendrologický průzkum, nikoliv dendrologická inventarizace. Dendrologický průzkum totiž pouze obecněji vymezuje stav porostu, respektive dřevin, v dotčeném území. Dendrologickou inventarizaci je možné provést až na základě podrobného projektu samotného záměru. Pojem dendrologické inventarizace uvedený v oznámení záměru je tedy zavádějící.

7. Problematika ochrany vod

Podatel dále upozorňuje, že v oznámení není vůbec řešena problematika dešťových vod. Konstatování uvedené na str. 88, že „[d]alší odvodnění trati bude řešeno dle požadavků Správy železnic s. o. uvedených pro odvodnění železničního spodku“ je naprosto nedostatečné.

Jako jediný faktor ve vztahu k dešťovým vodám, který je oznámení záměru zmíněn, je problematika záplavových území a skutečnost, že záměr tato území respektuje. K tomu je na str. 196 oznámení záměru je uvedeno, že „budou navrženy mostní objekty dle hydrotechnického posouzení a na kontrolní návrhový průtok v souladu s ČSN 73 6201 Projektování mostních konstrukcí. Tato norma uvažuje s Q_{100} , k níž je u všech mostů přičítána rezerva 0,5–1,0 m. Z tohoto důvodu byla vyhodnocena pravděpodobnost nebezpečí jako nepravděpodobné.“

Problematika dešťových vod tedy není v oznámení prakticky vůbec řešena, když není například ani uvedeno předpokládané množství dešťové vody, které bude souviset s novými zpevněnými plochami, recipienty a jejich ovlivnění. Vzhledem k tomu podatel **požaduje, aby v dokumentaci EIA k záměru byl podrobně řešen způsob nakládání s dešťovými vodami**, a to především v rozsahu určení, jak budou svedeny a jakým způsobem budou dále odváděny (tzn. zasakování, recipient, odvedení s retencí, způsob nakládání s dešťovými vodami v rámci mostních objektů a zejména zabezpečení dešťových vod v souvislosti s tunelem Rajhrad).

Obdobně nedostatečně je v oznámení řešeno hodnocení vlivů na povrchové a podzemní vody, navzdory tomu, že je daná oblast v oznámení záměru identifikována, jako značně negativní. V kapitole D.I.4 na str. 203 oznámení je k tomu uvedeno následující: „Z hydrogeologického, geologického a hydrologického hlediska se vlivy posuzovaného záměru v průběhu výstavby a provozu záměru, v krátkodobém i dlouhodobém horizontu mohou negativně projevat zejména na kvalitě vod a půd, na změně odtokových poměrů a režimu podzemních a povrchových vod, na vydatnosti využívaných vodních zdrojů.“ Dále na str. 205 oznámení je pak uvedeno, že „[r]ozsah a způsob odvodnění koleje vychází z konfigurace stávajícího drážního tělesa ve vztahu k přilehlému terénu. Odvodnění tělesa železničního spodku je navrženo především pomocí otevřených příkopů zpevněných příkopovými tvárnici TZZ3, dále pak pomocí trativodů, příkopových zídek nebo je voda vyvedena na svah zemního tělesa. Konsolidační vrstvy u nově zřízovaných náspů budou odvodněny patními příkopy nebo patními trativody. Odvodňovací zařízení jsou vyústěna do stávajících vodotečí, k propustkům nebo na volný terén.“

V další části oznámení na str. 206 jsou vymezeny negativní vlivy železniční dopravy takto: „nezanedbatelný je i podíl na kontaminaci dalších složek životního prostředí, jako jsou podzemní a povrchové vody“. Současně jsou uvedeny negativní vlivy specificky v lokalitě tunelu Rajhrad: „Ve zjednodušené představě lze říci, že vodotěsná konstrukce tunelové trubky vytvoří v horninovém prostředí hráz a může dojít k radikální změně hydrogeologických podmínek i v širším okolí stavby. Změnu odtokových poměrů způsobuje i realizace drenáží, které mění přirozený směr odtoku vod.“

Oznámení záměru tedy sice vymezuje rizika a vlivy navrhovaných činností na vodní poměry během výstavby (neočekávané průvaly vody při ražbě tunelu, změna odtokových poměrů území, snížení vydatnosti a kvality stávajících vodních zdrojů, např. domovní studny v obci Rajhrad, kontaminace podzemních vod.). Současně si byl zpracovatel oznámení pravděpodobně vědom předmětné problematiky, když oznámení obsahuje i požadavek na dopracování pasportu nejbližších stávajících hydrogeologických vrtů a domovních studní (vydatnost, základní fyzikálně-chemické parametry in-situ), včetně provedení návrhu pro hydrogeologický monitoring v průběhu stavby. Kromě toho oznámení taktéž uvádí požadavek do hydrogeologického monitoringu na zahrnutí povrchových toků v blízkosti plánované stavby. Přes veškerá výše uvedená konstatování je však na str. 207 vliv záměru na podzemní vody a vydatnosti vodních děl v průběhu provozu jako nevýznamný a lokální. Oznámení je tak v tomto ohledu **rozporné a nepřezkoumatelné**.

Vzhledem k výše uvedenému podatel požaduje, aby v dokumentaci EIA záměru byla problematika ochrany vod náležitě řešena.

8. Vlivy záměru na krajinu

Podatel dále upozorňuje na nedostatečně zhodnocenou problematiku dotčení krajiny záměrem. Daná otázka je totiž na str. 221 oznámení relativizována následujícím shrnutím: „*Fragmentace krajiny je jev spojený zejména se silniční dopravou, železniční stavby představují méně významné překážky vzhledem k významně nižší intenzitě vozidel pohybujících se po železniční síti ve srovnání se silnicemi. Nicméně je pravděpodobné mírně negativní působení záměru na fragmentaci krajiny. Toto ovlivnění je však možné hodnotit jako nevýznamné z důvodu umístění trati na estakádu.*“

K výše citované části oznámení podatel upozorňuje, že záměr je navržen v území s intenzivně zemědělsky využívanými plochami, vinicemi a lesními pozemky, a dále se záměr dotýká také pískovny, intenzivně zasahuje do lesního porostu a mimolesní zeleně, významných krajinných prvků či evropsky významné lokality Vranovický a Plačkův les. Z hlediska fragmentace krajiny tedy **bezesporu dojde ke vzniku nového nezanedbatelného bariérového prvku v území**.

I specificky jednotlivé části záměru, jako jsou mostní objekty, estakáda, tunel, nová trasa v území a její způsob řešení (na terénu, násypu, v zářezu) zjevně souvisejí s fragmentací krajiny. Navrhovaná stavba je tedy významným novým prvkem v území, u něhož je zcela nezbytné posouzení jeho ovlivnění krajinného rázu. Vliv záměru s jistotou nelze zlehčovat pouhým porovnáním s jinými více rušivými prvky, jako je silniční doprava. **Podatel proto v tomto směru požaduje doplnění posouzení záměru v rámci dokumentace EIA.**

9. Dílčí chyba v označení dotčeného území

V neposlední řadě podatel upozorňuje na chybu obsaženou na str. 193 oznámení, kde je uvedeno, že: „*V případě, že je v zóně nebo aglomeraci překročen imisní limit některé z hodnocených látek, je v Programu zlepšování kvality ovzduší příslušné aglomerace, tedy Ostrava/Karviná/Frydek-Místek – CZ08A doporučena, mimo jiné, aplikace Podpurných opatření tak, aby hodnoty přípustné úrovně znečištění klesaly a dále překročeny nebyly. Za tímto účelem byla stanovena Podpurná opatření, která by měla být dle možností a relevance pro danou oblast v maximální míře realizována.*“

Je zřejmé, že podpůrná opatření by měla být využita v území dotčeném záměrem, nikoliv v místě aglomerace Ostrava/Karviná/Frýdek-Místek a citovaná pasáž tak v oznámení zůstala z posouzení jiného záměru nebo jde o překlep. Podatel nicméně pro úplnost upozorňuje i na tuto dílčí vadu oznámení.

III.

S ohledem na vše výše uvedené skutečnosti lze shrnout, že vyhodnocení záměru v oznámení je pro účely dalšího posouzení vlivů záměru nedostatečné a je nutné jej dopracovat. Zásadním nedostatkem je dle podatele především absence variantního řešení jednak co se týče specifických částí tunelu Rajhrad či dotčení evropsky významné lokality Vranovický a Plačkův les, ale i možnosti vedení trasy záměru podél dálnice D2. Kromě toho jsou to také nedostatky v posouzení vlivů záměru na z hlediska půdy, biologické rozmanitosti nebo ochrany vod.

Dle podatele je tak mimo jiné nezbytné, aby v dokumentaci EIA k záměru byly zapracovány následující požadavky:

- Časově vymezit kumulativní záměry vymezené v Oznámení z hlediska jejich časovosti (jejich stav a doba řešení ve vztahu k VRT).
- Zpracovat posouzení možného vlivu stavby na ekologickou stabilitu území autorizovanou osobou pro posouzení ÚSES
- Zpracovat Rozptylovou studii zahrnující dobu výstavby, zejména s ohledem na realizaci tunelu Rajhrad a estakádu EVL km 26,850
- Zpracovat Rozptylová studie zahrnující vlastní provoz související se změnou silniční dopravy (zejména v území souvisejícím s prostorem tunelu Rajhrad).
- Podrobně řešit způsob nakládání s dešťovými vodami (odvod, zasakování, recipient, příp. odvedení s retencí, způsob nakládání s dešťovými vodami v rámci mostních objektů, zabezpečení odvedení dešťových vod v souvislosti s tunelem Rajhrad, při stavbě estakády).
- Zpracovat podrobný dopravní model jak železniční dopravy zohledňující realizaci VRT, tak možné ovlivnění silniční dopravy v souvislosti s úpravou železniční dopravy.
- Na základě dopravního modelu posoudit celkový vliv dopravy jak silniční, tak železniční (při zohlednění požadovaného dodržení limitních hodnot z dopravy železniční a dopravy silniční) na chráněný prostor a chráněný prostor chráněných objektů.
- Aktualizovat hlukovou studii po doplnění relevantních vstupních údajů, které nebyly v době odevzdání hlukové studie k dispozici (zohlednění vymezených nejproblematictějších lokalit v blízkosti stanice Zaječí a trati v blízkosti obce Rakvice).
- Na základě nových údajů v rozptylových studiích a aktualizované hlukové studii zpracovat hodnocení vlivu na veřejné zdraví (hodnocení zdravotních rizik) z provozu.
- Zpracovat posouzení krajinného rázu
- Doplnit podmínky pro další projektovou přípravu záměru, výstavbu, provoz dle jednotlivých složek životního prostředí.
- Uplatnit jako zásadní podmínku zpracování plánu organizace výstavby, kde budou přesně specifikovány dopravní trasy.

Mgr. František Ondráček, v. r.
starosta Města Rajhrad

OTISK RAZÍTKA

V Rajhradě dne 16. 1. 2024