



# 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

Ke Sp.Zn.: **ZN/MZP/2023/240/267**  
k Čj.: **MZP/2024/240/2396**  
NAŠE ZN. Čj.: MěRaj-3421/2024/S  
VYŘIZUJE: Mgr. František Ondráček  
TEL.: 547 426 813  
E-MAIL: [starosta@rajhrad.cz](mailto:starosta@rajhrad.cz)

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

### I.

Krajský úřad Jihomoravského kraje, Odbor životního prostředí (dále jen „**krajský úřad**“) dne 26. 11. 2024 pod č. j. JMK 164189/2024 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**“) dokumentaci záměru „RS 2 VRT Modřice – Šakvice – Rakvice“ (dále jen „**záměr**“) s oznámením možnosti zaslat písemné vyjádření k dokumentaci dle § 8 odst. 3 zákona EIA ve lhůtě 30 dnů ode dne zveřejnění oznámení, tj. do 27. 12. 2024.

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

### II.

Podatel úvodem připomíná, že v rámci předmětného procesu posuzování vlivů záměru na životní prostředí v souladu s § 8 odst. 3 zákona EIA vystupuje jako dotčený územní samosprávný celek, jehož úkolem a povinností je mimo jiné v souladu s § 2 odst. 2 zákona č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení), v platném znění, **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. Realizací 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.

Záměr dle zákona EIA spadá do kategorie I, bod 44 Celostátní železniční dráhy. 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 (dále jen „MŽP“). MŽP k záměru vydalo dne 26. 2. 2024 závěr zjišťovacího řízení č. j. MZP/2024/240/477, ve kterém byl, mimo jiné i na základě vyjádření dotčených subjektů (mezi nimi i vyjádření podatele) a veřejnosti, vymezen rozsah dokumentace, kterým je potřeba zabývat se podrobněji. Mezi těmito specifickými požadavky je také povinnost zohlednit a vypořádat všechny relevantní požadavky a připomínky z vyjádření dotčených subjektů a veřejnosti. Již na tomto místě podatel předesílá, že předmětné **požadavky nebyly z podstatné části splněny. Předložená dokumentace záměru je proto již jen z tohoto důvodu zjevně nedostatečná.**

## 1. 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, na což upozorňoval již ve svém vyjádření k oznámení záměru ze dne 16. 1. 2024. Zpracování precizované hlukové studie s návrhem opatření, která zajistí nepřekročení hygienických limitů dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů bylo také prvním z požadavků závěru zjišťovacího řízení MŽP. K tomu MŽP specifikovalo taktéž řadu podrobnějších požadavků na obsah hlukové studie. Jak bylo předesláno již výše, závěrečným požadavkem závěru zjišťovacího řízení je také zohlednění a vypořádání požadavků a připomínek dotčených subjektů.

### 1.1. Vlivy hluku

V dokumentaci záměru je k požadavku dopracování hlukové studie pouze zcela obecně konstatováno, že hluková studie (zpracovaná firmou Ecological Consulting a. s., Mgr. Jan Mrštíný, 06/2024) je součástí dokumentace jako příloha č. 4. Hygienické limity mají být dle dokumentace „*splněny za předpokladu dodržení podmínek uvedených v kapitole D.IV a popsaného technického řešení záměru*“.

V samotné hlukové studii je na str. 7 v kap. 3 *Vstupní údaje* uvedeno, že intenzity vlakové dopravy byly dodány zpracovatelem dopravní technologie (Mott MacDonald CZ, spol. s r.o.), a to pro výhledový stav „H4“ (což odpovídá stavu po dokončení všech částí VRT, přibližně rok 2055), jak pro samotnou VRT, tak také pro konvenční trať vedoucí částečně v souběhu. Společně s hlukovou studií mělo být provedeno také měření hladin akustického tlaku a vibrací na stávající trati, které slouží k monitoringu stávající situace. Podrobné výsledky jsou uvedeny v protokolech o zkoušce č. 23/13 a 23/14 (Ecological Consulting a. s. 2023), které tvoří přílohy hlukové studie (příloha č. 8 a 9).

Z hlediska negativních vlivů hluku a vibrací z železniční dopravy podatel ve svém vyjádření k oznámení záměru upozorňoval především na blízkost plánované obytné výstavby na území podatele k trase záměru, a také na nebezpečí vlivu jevu, který bývá nazýván sonic boom. V dané souvislosti podatel dále navrhoval řešení záměru 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.

V dokumentaci záměru je ovšem reagováno toliko na možný vznik sonic boomu s tím, že na základě předpokladů jako je dvoukolejnost tunelu, jeho relativně malá délka a nižší rychlosti plánovaných průjezdů tunelem. K tomu se dále v dokumentaci záměru odkazuje na aerodynamickou studii (EGIS, 2023). Uvedená **aerodynamická studie ovšem není součástí dokumentace ani jako jedna z jejích příloh**. Již jen v tomto směru je **dokumentace záměru zjevně nedostatečná**. V dokumentaci záměru ovšem také **chybí jakákoliv reakce na požadavek zohlednění plánované výstavby nebo varianty prodloužení tunelu (k tomu více viz bod 7. tohoto vyjádření)**.

Podatel proto trvá na svém požadavku, aby byla dokumentace v tomto směru doplněna o variantní 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**. Další eventualitou trasování záměru, která není v dokumentaci navzdory předchozímu vyjádření podatele 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. **V opačném případě není možné vydat souhlasné závazné stanovisko EIA k záměru.**

## 1.2. Vlivy vibrací

Co se týče negativních vlivů vibrací, je v hlukové studii odkazováno na podklad zpracovaný společností Klub ZPS vo vibroakustike, s.r.o., Žilina, jehož výsledkem jsou data, která mají tvořit základ návrhu technického řešení eliminace strukturálního hluku a vibrací pod hygienické limity. Z předmětného podkladu vyplývá, že úroveň hluku ze železniční dopravy po dráze VRT i dráze konvenční, pronikajícího do vnitřního chráněného prostoru objektů situovaných nejbližší trati VRT, by mohla při klasické konstrukci železničního svršku a spodku dosahovat hodnot překračujících v noční době hygienické limity hluku pro hluk pronikající do

vnitřního chráněného prostoru jiným způsobem než vzduchem (zejména konstrukcemi nebo podloží). Vzhledem k tomu jsou v podkladu také doporučena antivibrační opatření, např. podštěrkové vibroizolační rohože, které mají zajistit, že hygienický limit vibrací v chráněném vnitřním prostoru staveb situovaných v blízkosti novostavby tratě VRT nebude v denní ani noční době překračován. Dále je přílohou č. 18 studie vibrací a technické seismicity (REVITA Engineering Libor Brož, Oddělení expertiz, vývoje a projekce, Litoměřice (06/2024). Cílem studie je kvalifikovaný odhad vzniku a šíření vibrací v terénu z železničního provozu na proponované trati formou označení ohroženého území na rizikovém geologickém podloží s výskytem chráněné zástavby.

Jediné podpovrchové vedení tratě záměru je tunel na území podatele, který má být veden v bezprostřední blízkosti staveb pro bydlení v ulici Volného a navazujících. Ze studie vibrací a technické seismicity v této souvislosti vyplývá, že s ohledem na bezprostřední blízkost tubusu tunelu k obytné zástavbě je zde riziko zvýšené zátěže vibracemi a zejména strukturálním hlukem pro všechny stavby pro bydlení ve vzdálenosti do 60 m od tubusu, a to do všech směrů. Vzhledem k tomu **je třeba doplnit geotechnický průzkum a případně řešit antivibrační a protihluková opatření**. Objekty, u nichž je očekáváno zvýšené riziko jsou v příslušných tabulkách studie označeny a je zde doporučeno **doplnit detailní průzkum podloží a plánované infrastruktury** a podle jeho závěrů navrhnout speciální opatření na trati. V lokalitách, kde je doporučen dodatečný geotechnický průzkum, je třeba zejména doložit rozsah nezpevněného sedimentu a jeho nasycení vodou, dále pak soudržnost případného skalního podloží, neboť tyto parametry mohou mít významný vliv na šíření vibrací, resp. strukturálního hluku z řešené trati.

Geotechnický průzkum, který by splňoval výše shrnuté požadavky studie vibrací a technické seismicity **doposud není součástí dokumentace záměru, a proto podatel požaduje jeho doplnění, a to ještě před vydáním závazného stanoviska EIA. Bez jeho doplnění nelze náležitě posoudit vliv záměru na životní prostředí a zdraví lidí ve smyslu § 2 zákona EIA, a proto nelze ani vydat souhlasné závazné stanovisko EIA.**

### 1.3. Vlivy silniční dopravy

Již ve svém vyjádření k oznámení záměru podatel taktéž upozorňoval na související problematiku úpravy silniční infrastruktury v okolí záměru. Dle hlukové studie v tomto směru posouzení hlukové situace ze silniční dopravy vychází ze zpracovaného dopravního modelu „Dopravní model pro VRT Jižní Morava“ z dubna 2024 zpracovaného společností AFRY CZ s.r.o. Výstupy tohoto modelování tvoří samostatnou přílohu dokumentace EIA č. 16: Dopravní intenzity silniční dopravy. V samotné hlukové studii je na str. 11 k tomu konstatováno, že realizace železniční stavby tohoto rozsahu vyvolá nutnost úpravy okolní silniční infrastruktury, přičemž nejvýznamnější (největší) z nich je přeložka komunikace III/42510 (ulice Stará pošta v Rajhradě) v délce cca 1,2 km kvůli tunelu pro vysokorychlostní trať, tj. na území podatele. Posun osy u stávajících objektů bude v místě největší změny o cca 10 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. V hlukové studii je v tomto směru taktéž zmíněna skutečnost, že v blízkosti stávající komunikace Stará pošta vede také dálnice D52, která má nezanedbatelný vliv na celkovou hlučnost od silniční dopravy. Totéž platí pro silnici II/425 (průtah Rajhradem na Židlochovice).

Podatel kvituje, že v dokumentaci záměru je již zohledněna závažnost dopadů silniční dopravy na jeho území a že došlo k nápravě řešení přeložky silnice III/42510, ulice Stará

pošta, z trvalé na pouze dočasnou do doby, než dojde k vyhloubení tunelu v dotčeném místě v rámci záměru. Nicméně dokumentace záměru nadále nespĺňuje požadavek MŽP na aktualizaci vstupních dat a příp. provedení měření hluku na dotčených pozemních komunikacích i železniční trati v dotčené lokalitě. V hlukové studii je totiž posuzováno pouze hlukové a vibrační měření zátěže pocházející z železničního provozu. Stávající hluk a vibrace z pozemních silničních komunikací hodnocen není. Vzhledem k tomu tedy není prokazatelně splněna závazná podmínka závěru zjišťovacího řízení. I v tomto směru je tedy dokumentace záměru nedostatečná a je nezbytné ji doplnit o měření a posouzení skutečného stavu hlukové a vibrační zátěže ze silniční dopravy. **V opačném případě není možné vydat souhlasné závazné stanovisko EIA k záměru.**

## 2. Vlivy záměru na zdraví lidí

I v případě druhého požadavku závěru zjišťovacího řízení MŽP je v dokumentaci záměru uvedeno pouze obecné konstatování o vyhodnocení vlivů záměru na zdraví lidí autorizovanou osobou v příloze č. 6 dokumentace, tj. Posouzení vlivu na veřejné zdraví, zpracované firmou Ecological Consulting a.s., Mgr. Bc. Petra Povýšilová, osoba způsobila pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví (MZDR 21465/2019-2/OVZ), 3/2019. Předmětné posouzení má mimo údajů o stavbě VRT a obecných údajů o identifikaci možného vlivu na zdraví obyvatel, vychází při hodnocení vlivů hlukové zátěže z Hlukové studie a uvádí hodnoty vlivu dopravy z železniční dopravy. Vzhledem k nedostatkům hlukové studie, zejména v oblasti posouzení vlivů záměru z hlediska silniční dopravy, již na tomto místě podatel předeseílá, že ani **posouzení vlivu na veřejné zdraví není dostatečné a bez jeho doplnění nelze dle jeho přesvědčení vydat k záměru souhlasné závazné stanovisko EIA.**

Při hodnocení silniční dopravy – posouzení možného vlivu záměru přeložky silnice a s ní spojené automobilové dopravy na obyvatele v zájmovém území z hlediska možných dopadů expozice hluku na lidské zdraví, bylo v posouzení vlivů na veřejné zdraví zvoleno hodnocení pro posouzení vlivu hluku ze silniční dopravy „obtěžování obyvatel“ na základě celodenní expozice, kdy obtěžování je definováno pro oblast hodnot  $L_{den} = 45 \text{ dB}$  až  $75 \text{ dB}$  a dále „rušení spánku“ na základě expozice v noční době, kdy rušení spánku je definováno pro oblast hodnot  $L_{night} = 40 \text{ dB}$  až  $70 \text{ dB}$ . Obdobně jako u železnice jsou uvedeny tabulky (č. 18-21) vymezující velmi obtěžované obyvatele s rozčleněním dle hlukové studie (rok 2024, 2055 bez záměru, se záměrem bez protihlukových stěn (PHS) a s PHS a dle skutečnosti silniční dopravy, provozu na silnici bez komunikace III/42510 Stará pošta, jen provozu na silnici Stará pošta a celkové silniční dopravy). Obdobně je řešeno vymezení procenta vysoce rušených obyvatel ze spánku.

Realizací PHS dojde ke snížení procenta vysoce obtěžovaných obyvatel záměrem (% HA) oproti stavu bez komunikace Stará pošta, ale dle tabulky č. 20 z příspěvku k celkové silniční dopravě samostatné komunikace Stará pošta bude v roce 2055 se záměrem a s PHS činit 1-6 % HA, bez PHS 6-20 % HA a bez záměru 5-16 % HA. Tabulka ukazuje zlepšení stavu, ale stále zůstane část obyvatel vymezena jako velmi obtěžovaná.

Při sledování procenta vysoce rušených obyvatel ze spánku (% HSD) dojde oproti silniční dopravě bez provozu na komunikaci Stará pošta v roce 2055 se záměrem s PHS k významnému snížení procenta vysoce rušených obyvatel ze spánku. Bez komunikace Stará pošta je vymezena v tabulce 22 hodnota mezi 8-10 % HSD. Příspěvek provozu na samostatné

komunikaci Stará pošta je v tabulce 23 vymezen v roce 2055 se záměrem a PHS v rozmezí -5 až 1 % HSD.

Na straně 41 posouzení vlivu na veřejné zdraví je uvedena část 6.4 Charakteristika rizika. V místě vedení souběhu konvenční trati a VRT je dominantním zdrojem hluku provoz na konvenční trati. Dle odborných materiálů lze odvodit, že samotný provoz VRT se projeví jen málo.

Posouzení vlivu na veřejné zdraví uvádí v závěrečném hodnocení, že „realizací záměru dojde ke snížení hluku v místě přeložky ul. Stará Pošta (místy až o 10-15 dB) až na úroveň doporučených zdravotních limitů.“ Citované konstatování lze kvitovat, nicméně v posouzení vlivů na veřejné zdraví dále schází vyhodnocení dle předchozího vymezení v tabulkách 18-23, která uvádí % HA a % HSD, tedy velmi obtěžovaných obyvatel a vysoce rušených obyvatel ze spánku. Pokud nejsou uvedené hodnoty v tabulkách komentovány, pak tyto nemají příslušný význam. Uváděny jsou hodnoty v roce 2024 (tedy stávající hodnoty) a v roce 2055, což je velmi dlouhý časový odstup. Zejména při posouzení vlivu z dopravy na silnici Stará pošta je pro obyvatele významnější posouzení vlivu dopravy po realizaci této stavby.

Posouzení vlivů na veřejné zdraví je tedy dle podatele nedostatečné vzhledem k absenci náležitého vyhodnocení vlivu záměru z pohledu velmi obtěžovaných obyvatel a vysoce rušených obyvatel ze spánku.

### 3. Vlivy záměru na ovzduší

V dokumentaci je ve vztahu k požadavku ke zpracování rozptylové, která by měla zahrnovat návrh konkrétních technických a zmírňujících opatření k zamezení zhoršení emisní zátěže a výslovnému zohlednění požadavků města Modřice a podatele uvedeno pouze obecné konstatování splnění této podmínky odkazem na příloženou rozptylovou studii v příloze 5 dokumentace.

Dle výsledků a hodnocení údajů v rozptylové studii, má být vliv výstavby záměru na populaci v dotčené obytné zástavbě spojený se znečišťováním ovzduší dočasný, mírně negativní a celkově málo významný. V dlouhodobém horizontu lze s předpokládaným pozitivním vlivem záměru na kvalitu ovzduší souhlasit, neboť je zde určitý předpoklad k přesunu části individuální automobilové dopravy na dopravu hromadnou. Nicméně **v dokumentaci záměru nejsou nijak zohledněna doporučení rozptylové studie na preventivní opatření proti znečištění ovzduší.**

Pro snížení vlivu výstavby na koncentrace prachových částic doporučuje zpracovatel rozptylové studie (strana 98) opatření ke snížení prašnosti. V případě emisí ze stavby bude rozhodující důsledné dodržování těchto opatření, kterými lze emise omezit na nevýznamnou úroveň. Současně jsou doporučena opatření na dobu výstavby vycházející z doporučení metodického pokynu MŽP (09/2019) ke stanovování podmínek k omezení emisí ze stavebních strojů a z dalších stavebních činností (strana 98-99).

**Podatel proto požaduje dopracování dokumentace záměru tak, aby zahrnovala rozptylovou studii navrhovaná opatření.** Alternativně podatel navrhuje, aby **přijetí těchto opatření bylo stanoveno jako závazná podmínka závazného stanoviska EIA k záměru,** neboť bez těchto opatření dle přesvědčení podatele nelze vydat souhlasné stanovisko.

#### 4. Hydrogeologické posouzení záměru

V příloze č. 12 dokumentace je obsažena Závěrečná zpráva hydrogeologického posouzení, zpracována firmou AZ GEO, s.r.o., Mgr. Ivana Ondrašíková, Ph.D., osvědčení odborné způsobilosti MŽP č. 2112/2010 v oboru hydrogeologie a geochemie (04/2024).

Hydrogeologické posouzení bylo zpracováno (jak je konstatováno na str. 4 posouzení) s využitím rešerší, na základě dostupných zdrojů hydrogeologických informací v předmětném území, zejména regionálních studií, geologických map a dalších relevantních informačních zdrojů (archívy ČGS apod.) a dále vychází z výsledků předběžného inženýrsko-geologického průzkumu, který byl zhotovitelem realizován v roce 2022 a 2024.

Uvedena je pasportizace hydrogeologických objektů (str. 22). V rámci pasportizace hydrogeologických objektů v území možného ovlivnění projektovanou stavbou do vzdálenosti průměrně cca 250 m od osy projektované trasy VRT byla provedena pasportizace celkem 142 ks zpřístupněných, zjištěných hydrogeologických objektů (vrtané a kopané studny). Jedná se o HG objekty v obcích Modřice (51 HG objektů), Popovice (3 HG objekty), Rajhrad (28 HG objektů), Ledce (9 HG objektů), Sobotovice (10 HG objektů), Vojkovice (3 HG objekty), Hrušovany u Brna (2 HG objekty), Vranovice (6 HG objektů), Pouzdřany (4 HG objekty) a Popice (26 HG objektů). V tab. č. 4 je uveden přehled stávajících domovních studní v úseku Šakvice-Rakvice. Vymezeny jsou geologické a hydrogeologické poměry jednotlivých úseků trasy, včetně seznamu ověřených individuálních vodních zdrojů.

Ve vztahu k tunelu Rajhrad je vymezena tabulka č.9 zahrnující údaje vyznačených domovních studní v okolí projektovaného tunelu v Rajhradu a obr. č. 5 uvádí mapový výřez zájmového území projektovaného tunelu v Rajhrad s vyznačením stávajících domovních studní.

Z hydrogeologického, geologického a hydrologického hlediska se vlivy posuzovaného záměru v průběhu výstavby a provozu záměru, v krátkodobém i dlouhodobém horizontu mohou negativně projevit zejména na kvalitě vod a půd, na změně odtokových poměrů a režimu podzemních a povrchových vod a na vydatnosti využívaných vodních zdrojů.

Stavba železnice je zpravidla mělce založenou stavbu na zhutněném šterkovém podkladu, který se dostává do hydraulické spojitosti s podzemní vodou pouze ojediněle, což znamená, že nepředstavuje velký zásah do horninového prostředí. V případě dotčení povrchových vod, např. mostními konstrukcemi je stavba založená zpravidla na pilotách, které obecně nemají významný vliv na režim vod. V případě realizace tunelů a výrazných zářezů však může být vliv na režim vod podstatný. Vliv na režim vod mohou rovněž způsobovat výrazné násypy, zejména v místech pramenišť.

V hydrogeologickém posouzení je uveden návrh opatření k eliminaci negativních vlivů projektovaného záměru na kvalitu vodních zdrojů zejména v místě dotčení ochranného pásma vodního zdroje Pasohlávky a dále v okolí četného výskytu individuálních vodních zdrojů, zejména v obci Modřice (str. 40-41). Negativní vlivy a rizika projektovaného záměru na režim podzemních vod hrozí nicméně zejména na lokalitě projektovaného tunelu Rajhrad, tzn. na území podatele.

Vzhledem ke zjištěným složitým základovým poměrům (AZ GEO, 2022) a předpokládanému plošnému založení do hloubkové úrovně cca 11,0 až 17,5 m p.t. odborný materiál uvádí, že základová spára objektu se bude nacházet v horninovém prostředí tvořeném výhradně polohami neogenních jíílů a bude zasahovat pod hladinu podzemní vody (ověřena v hloubce

od cca 6,60 – 14,50 m p.t.). Proto je nutné počítat nejen s opatřením na odvodňování stavební jámy (např. čerpáním z jímek pode dnem jámy, těsnícím pažení, apod.), ale i s dokonalým těsněním projektovaného stavebního objektu, popřípadě s trvalým snížením úrovně hladiny podzemní vody. Vybudováním takto hluboko založeného stavebního objektu, který bude zároveň plnit funkci drenážního prvku, dojde ke změně stávajících odtokových poměrů a může dojít i k trvalému odvodnění domovních studní, nacházejících se v okolí projektovaného tunelu až do vzdálenosti několika stovek metrů.

V rámci posouzení je navržen koncept monitoringu vod, který by byl realizován v průběhu podrobného hydrogeologického průzkumu lokality a byl by zaměřen zejména na rizikové úseky trati. Projekt má být detailně popsán v samostatném projektu prací a po výsledcích podrobného hydrogeologického průzkumu bude upraven pro etapy stavebních prací a případně i provozu. Podrobně řešen monitoring podzemních vod a povrchových vod uvedený v kapitole 5.5 (str. 48.)

V rámci další etapy průzkumných prací, pro upřesnění vlivu stavby na stávající hydrogeologické a odtokové poměry, se doporučujeme zaměřit především na následující:

- Doplnění sítě trvale vystrojených hydrogeologických vrtů pro monitorování úrovně hladiny podzemní vody v místech projektovaných hlubokých zářezů, vysokých násypů a tunelu, včetně sítě pro monitoring průtoků dotčených vodotečí.
- Sledovat úrovně hladiny podzemní vody ve studnách vč. sledování kvality podzemní vody ve vybraných hydrogeologických objektech a přilehlých vodních tocích, které křížují stavbu. Navazující etapa průzkumných hydrogeologických prací upřesní hydrogeologické poměry na území projektové trasy VRT a v jejím blízkém okolí a navrhne technické řešení drenáží jednotlivých stavebních objektů, tak, aby vliv na stávající odtokové poměry a okolní vodní díla byl minimalizován.

Obdobně jako v případě bodu II.1. tohoto vyjádření ohledně absence geotechnického průzkumu, který by byl náležitým podkladem pro posouzení vlivu vibrací ze záměru, **podatel požaduje také náležité zpracování monitoringu podzemních a povrchových vod se zaměřením na rizikové úseky trati**. Bez jeho doplnění **nelze náležitě posoudit vliv záměru na životní prostředí** ve smyslu § 2 zákona EIA, a proto **nelze ani vydat souhlasné závazné stanovisko EIA**.

## 5. Vlivy záměru na přírodu a krajinu

Další podstatnou oblastí vlivů záměru, které se týkalo i předchozí vyjádření podatele k oznámení záměru, jsou vlivy na přírodu a krajinu. Význam předmětné otázky je zřejmý i z toho, že se jí týkají hned 4 body požadavků MŽP na obsah dokumentace záměru.

### 5.1. Vlivy záměru na přírodu, chráněné druhy, migraci a ÚSES

V souladu s požadavkem MŽP mělo být jako součást dokumentace záměru zpracováno vyhodnocení vlivu záměru dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění na zájmy chráněné tímto zákonem. Výsledky požadovaného vyhodnocení, které tvoří přílohu č. 9 dokumentace záměru jsou v tomto případě již také převzaty do příslušných částí dokumentace záměru, přičemž návrh opatření je uveden taktéž v kapitole D.IV. dokumentace.



Dle vyhodnocení vlivu závažných zásahů se jedná o **silný zásah do území**, který je zcela nezbytné zmírnit navrženými opatřeními. Jako vůbec **největší ovlivnění dle předmětného vyhodnocení lze očekávat v úseku, kde je současně vyhlášena evropsky významná lokalita Vranovický a Plačkův les**, kde se nachází velké množství ochranně významných druhů. Specificky na střet záměru s těmito lokalitami ostatně taktéž podatel upozorňoval již ve svém vyjádření k oznámení záměru a požadoval dopracování variantního řešení. Tento požadavek následně převzalo i MŽP do svého závěru zjišťovacího řízení. V tomto směru bylo jako příloha č. 8 dokumentace záměru aktualizováno a doplněno posouzení vlivu záměru na evropsky významné lokality, ve kterém jsou taktéž obsažena zmírňující opatření k eliminaci, prevenci a minimalizaci vlivů v dané oblasti. Tyto požadavky jsou také zahrnuty do kapitoly D.IV. dokumentace záměru. S tím dále souvisí také požadavek MŽP na zpracování migrační studie s detailním prověřením dopadu záměru na prostupnost a fragmentaci krajiny. Tato migrační studie je doložena jakožto příloha č. 10, ve které je taktéž zdůrazněno, že **největší koncentrace významných druhů, jejichž migrace může být záměrem významně negativně ovlivněna, se nachází v evropsky významné lokalitě Plačkův les a v okolí pískoven.**

S ohledem na intenzitu předmětných zásahů a vlivů záměru požaduje podatel pro případ, že by mělo být vydáno k záměru souhlasné závazné stanovisko EIA, aby tato **opatření byla taktéž vymezena jako součást závazných podmínek stanoviska. Nicméně k vydání souhlasného závazného stanoviska je také nutné, aby bylo vyhověno požadavku MŽP a podatele na zpracování variantního řešení vedení záměru** v rámci stanoveného koridoru dle platných Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (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.“*

Zcela zásadním nedostatkem předložené dokumentace je naprostá absence hodnocení vlivů záměru na územní systém ekologické stability (ÚSES) autorizovanou osobou. Přitom se jednalo taktéž o jeden z požadavků podatele, který měl být dle MŽP zohledněn a náležitě vypořádán. Navzdory tomu je v dokumentaci záměru toliko konstatováno, že vliv záměru na ÚSES je posouzen v hodnocení vlivů závažných zásahů, který je přílohou č. 9 dokumentace. To však není zpracováno osobou s příslušnou autorizací. V rámci kap. 5.2 na str. 41 hodnocení vlivů závažných zásahů pak není vůbec vyhodnocena funkčnost ÚSES zasažených záměrem a prvky ÚSES jsou posuzovány pouze z hlediska migrace a fragmentace, nikoliv z pohledu ekologické stability. Dané vypořádání je tedy zjevně nedostatečné. I v tomto směru tedy podatel požaduje doplnění dokumentace záměru o řádné posouzení jeho vlivu na ÚSES příslušným odborníkem na předmětnou problematiku. Bez jeho doplnění **nelze náležitě posoudit vliv záměru na životní prostředí** ve smyslu § 2 zákona EIA, a proto **nelze ani vydat souhlasné závazné stanovisko EIA.**

## 5.2. Vlivy na krajinu a krajinný ráz

Díličí oblasti ochrany krajiny a vlivů záměru na krajinu se týká dále požadavek na zpracování samostatného posouzení vlivu na krajinný ráz. V dokumentaci záměru je daný požadavek stejně jako v jiných případech vypořádán pouze odkazem na přílohy dokumentace. Konkrétně se jedná o posouzení vlivu záměru na krajinný ráz v příloze č. 13.

Dle posouzení vlivu záměru na krajinný ráz je území podatele zařazeno do krajinného prostoru č. 3 Okolí Rajhradska a Hrušovanska (KP3). Dle analýzy viditelnosti je zřejmé, že záměr bude nejlépe viditelný z vrcholu Výhon. Jedná se o prostor, ve kterém se uvažuje s vedením trasy VRT ve zcela nové stopě oproti stávající trati. Realizací záměru dojde k umístění zcela nového prvku do krajiny, což znamená také její přímé ovlivnění. Krajina je v dotčené oblasti pohledově otevřená, intenzivně zemědělsky využívaná zejména díky značnému podílu velkých bloků orné půdy. V rámci předmětného krajinného prostoru je před Rajhradem navrženo vedení trasy VRT v hlubokém zářezu s následným hlubokým tunelem pod stávající komunikací, přibližně od železniční zastávky Popovice. Vizuální projev zářezu lze očekávat zejména ze vzdálenějších elevací. Posouzení vlivu záměru na krajinný ráz uvádí, že tento projev má být potlačen navrženou výsadbou dřevinné vegetace. Tunel je navržen jako hloubený (dvoukolejný) pod úrovní terénu a jeho vizuální projev do širšího okolí nemá být natolik výrazný, jako například výstavba výškově (i co se délky týče) významných proti hlukových stěn, které by bylo nutné do těchto míst umístit pro ochranu obyvatelstva před hlukovou zátěží, pokud by nebylo přistoupeno k vedení trasy tunelem. Nicméně i tak jsou v rámci předmětného krajinného prostoru navrženy 4,5 m vysoké protihlukové stěny u silnice III/42510.

Vzhledem k rovinatému reliéfu v tomto prostoru budou vytvářet tyto stěny pohledovou bariéru. Jako opatření proti tomuto výrazně rušivému prvku protihlukových stěn je navrženo pouze doplnění výsadby popínavých rostlin a nízkých dřevin či keřů. Podatel přitom již ve svém vyjádření k oznámení záměru upozorňoval na podstatně negativní ovlivnění krajiny záměrem na území podatele, které by bylo možné minimalizovat stejně jako výrazné vlivy hluku a vibrací prodloužením tunelu. Tato alternativní varianta ovšem v dokumentaci záměru stále není řešena. Podatel proto i v souvislosti s negativním dotčením krajiny záměrem **požaduje dopracování dokumentace o posouzení alternativní varianty záměru prodloužení tunelu tak, aby jeho ústí dostatečně předcházelo místa plánované obytné zástavby, čímž by minimalizováno riziko budoucích negativních vlivů na obyvatelstvo a krajinu.**

## 6. Vlivy záměru na půdu

Neméně podstatným vlivem záměru na životní prostředí je jeho dopad na půdu, na což rovněž upozorňoval podatel již ve svém vyjádření k oznámení záměru. Dané oblasti se proto také týká samostatný požadavek závěru zjišťovacího řízení na detailní vyhodnocení vlivů záměru na půdu, především z hlediska požadavku dočasného i trvalého odnětí pozemků, které jsou součástí zemědělského půdního fondu (dále jen „ZPF“) a rozpracovat porovnání vhodnosti zvoleného řešení s případnými alternativami. Toto podrobné posouzení se má výslovně týkat mimo jiné objemu a hloubky skrývek svrchní kulturní vrstvy půdy a nakládání s nimi.

Dle dokumentace záměru má být požadované podrobné posouzení součástí dokumentace záměru jako příloha č. 17. Na portále Cenia byla ovšem pod přílohou č. 17 zveřejněna toliko *Přehledná situace okolí zájmového území*, nikoliv kompletní podrobné posouzení, jak bylo požadováno. V dokumentaci záměru je sice na str. 241 zmiňován pedologický průzkum Beňa 02/2022; Sáňka 02/2024. Ani jedna z verzí těchto průzkumů však není k dispozici. Již jen z tohoto hlediska je tedy **dokumentace záměru nedostatečná a taktéž nepřezkoumatelná.**

Kromě toho i další údaje k posouzení vlivu záměru na půdu v dokumentaci jsou nedostatečné. V tabulce 5 na straně 244 dokumentace záměru jsou uvedeny jednotlivé BPEJ

a jejich zařazení dle tříd ochrany. Z toho vyplývá, že záměrem bude dotčena půda I. a II. třídy ochrany, vysoce chráněná. Na straně 245 je uveden odstavec „Bilance zeminy a ornice“ spolu s tabulkou 6, kde je zaznamenáno celkové množství a zdroj výzisku zeminy. Uvedena je ovšem pouze výkopová zemina, nikoliv kulturní zemina (ornice, zúrodnění schopné zeminy). V tabulce 7 je následně uveden přehled trvalého záboru ZPF dle k. ú., dle kterého má dojít k celkovému záboru v množství 1 605 657 m<sup>2</sup> zemědělské půdy. K tomu je v dokumentaci zkonstatováno, že půda I. a II. třídy ochrany činí 1 066 657 m<sup>2</sup>, tj. 68,9 % celkového záboru. Navzdory natolik rozsáhlému záboru ZPF nejvyšší kvality, **není tento zábor v dokumentaci záměru nijak blíže zdůvodněn a nejsou k tomu vymezena žádná příslušná kompenzační opatření.**

**Vzhledem k výše uvedenému tedy podatel požaduje předložení řádného pedologického průzkumu a dopracování dokumentace o způsob nakládání s kulturními zeminami a zdůvodnění záboru ZPF I. a II. třídy ochrany spolu se zapracováním příslušných kompenzačních opatření.**

## 7. Absence variantního řešení záměru

Z výše uvedených skutečností zjevně vyplývá, že záměr může mít podstatně negativní vlivy především, co se týče území podatele. Podatel je přitom přesvědčen, že dané negativní vlivy by bylo možné minimalizovat, pokud by byla přijata některá další opatření nad rámec již navrhované podoby. To se týká zejména trasování záměru, a to jak v horizontálním směru, tak co se týče jeho zapuštění, potažmo prodloužení tunelového vedení. Jak již bylo ostatně uvedeno výše, podatel i při přípravných jednáních záměru předcházejících procesu posuzování jeho vlivů na životní prostředí a následně ve vyjádření k oznámení záměru žádal zohlednění jeho návrhu řešení v podobě prodloužení tunelu tak, aby jeho ústí dostatečně předcházelo místa plánované obytné zástavby na jeho území. Tím by byly výrazně eliminována rizika budoucího negativního dotčení místních obyvatel nadměrným hlukem a vibracemi záměru a výrazně by byl snížen taktéž negativní vliv záměru na krajinu. V souladu s tím také MŽP v závěru zjišťovacího řízení stanovilo jako jeden ze závazných požadavků pro dopracování dokumentace záměru o posouzení variant navržených v rámci zjišťovacího řízení, zejména varianty zapuštění trati o 3 m pod úroveň stávajícího terénu a její překrytí tubusem či tunelem a varianty vedení trasy souběžně s dálnicí D2.

Navzdory předmětnému požadavku je však v dokumentaci záměru pouze v kapitole B.I.5 dokladováno, proč je záměr je z hlediska technického řešení a směrového vedení, i vzhledem ke svému charakteru posuzován invariantně. Na str. 100 dokumentace je specificky k podatelem navrhovanému prodloužení tunelu na jeho území uvedeno toliko, že *„pokračování jižním směrem v okolí Rajhradu není dnes realizovatelné s ohledem na dnes již existující D52 a zastavěnost v lokalitě Bobrava a zastavěnost v průmyslové zóně západně od Rajhradu, mj. proto, že tunelové objekty není možné realizovat pod obytnými ani průmyslovými objekty s takto malým nadložím.“* Citovaný strohý komentář není zcela zjevně není řádným posouzením požadované reálnosti předmětné varianty, neboť se jedná o ničím nepodložená tvrzení. Podatel proto požaduje, aby dokumentace byla doplněna o náležité posouzení varianty zapuštění trati o 3 m pod úroveň stávajícího terénu dle podmínky MŽP stanovené v závěru zjišťovacího řízení. To především znamená, že takové posouzení variantnosti záměru musí být doloženo objektivními daty a musí být také dostatečně zdůvodněno. Bez doplnění posouzení variantnosti záměru, tzn. bez vyhovění požadavku

závěru zjišťovacího řízení, **nelze náležitě posoudit vliv záměru na životní prostředí** ve smyslu § 2 zákona EIA, a proto **nelze ani vydat souhlasné závazné stanovisko EIA**.

### III. Závěr

Vzhledem k veškerým výše uvedeným skutečnostem je zřejmé, že dokumentace záměru v předložené podobě **nesplňuje veškeré požadavky závěru zjišťovacího řízení MŽP a je tedy nedostatečná a taktéž nepřezkoumatelná**. Bez řádného doplnění všech výše požadovaných částí dokumentace není možné náležitě posoudit vliv záměru na životní prostředí ve smyslu § 2 zákona EIA, a proto **nelze ani vydat souhlasné závazné stanovisko EIA**. Podatel proto požaduje, aby MŽP nařídilo dopracování dokumentace dle výše uvedených skutečností v tomto vyjádření.

Mgr. František Ondráček, v. r.  
starosta  
Město Rajhrad  
OTISK RAZÍTKA

V Rajhradě dne 23. 12. 2024

**Podatel:**

**Město Rajhrad**, IČO: 00282456, Masarykova 32, 664 61 Rajhrad, ID datové schránky: rrebbtj