

Brno dne 26. února 2024  
Č. j.: MZP/2024/240/477  
Sp. zn.: ZN/MZP/2023/240/267  
Vyřizuje: RNDr. Miroslav Rokos  
Tel.: 267 123 705  
E-mail: [Miroslav.Rokos@mzp.cz](mailto:Miroslav.Rokos@mzp.cz)

### Dle rozdělovníku

## **ZÁVĚR ZJIŠŤOVACÍHO ŘÍZENÍ**

**podle § 7 zák.č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění zák.č. 39/2015 Sb. (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí)**

### **Identifikační údaje**

**Název záměru:**

**RS 2 VRT Modřice – Šakvice - Rakvice**

**Kapacita (rozsah) záměru:**

Předmětem záměru je vysokorychlostní trať s návrhovou rychlostí 320 km/h (výhledově až 350 km/h) v úseku Brno – Šakvice s dalším prodloužením až do oblasti současné zast. Rakvice, kde bude mimoúrovňově napojena na stávající trať Brno - Břeclav. Součástí projektu je napojení do železničního uzlu Brno (ŽUB) a na další návazné tratě. Z hlediska územního rozsahu se ve výsledné variantě jedná celkem o cca 45 km nových vysokorychlostních tratí.

Délka stavby: 45 km

Počet traťových kolejí: 2

Maximální provozní rychlost VRT: 320 km/h (výhledově 350 km/h)

Rychlost v zapojení do komerční tratě: 160 km/h – ŽST Šakvice, obvod Starovičky

**Charakter záměru:**

Nová stavba a změna stavby

**Zařazení záměru:**

Bod 44 (Celostátní železniční dráhy) kategorie I

**Umístění záměru:**

kraj: Jihomoravský

obce: Brno, Modřice, Rajhrad, Hustopeče, Popovice, Holasice, Vojkovice, Sobotovice, Ledce, Hrušovany u Brna, Unkovice, Žabčice, Přibice,

Vranovice, Pouzdřany, Popice, Strachotín,  
Šakvice, Zaječí, Rakvice

k.ú.: Horní Heršpice, Dolní Heršpice, Přízřenice,  
Modřice, Popovice u Rajhradu, Rajhrad,  
Holasice, Vojkovice u Židlochovic, Sobotovice,  
Ledce u Židlochovic , Hrušovany u Brna,  
Unkovice, Žabčice, Přibice, Vranovice nad  
Svratkou, Pouzdřany, Popice, Strachotín,  
Hustopeče u Brna, Šakvice, Zaječí, Rakvice

**Zahájení:** 2027

**Ukončení:** 2030

**Oznamovatel:** Správa železnic, s.o., Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

Záměr „RS 2 VRT Modřice – Šakvice - Rakvice“ naplňuje dikci bodu 44 (Celostátní železniční dráhy) kategorie I přílohy č. 1 k zákonu č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“). Vzhledem k tomu, že se jedná o novou stavbu, jde o záměr vždy podléhající posouzení ve smyslu § 4 odst.1 písm. a) zákona. Podle § 7 zákona bylo provedeno zjišťovací řízení, jehož cílem bylo stanovit rozsah dokumentace zpracovávané dle § 8 zákona (dále jen dokumentace EIA).

Na základě zjišťovacího řízení provedeného podle zásad uvedených v příloze č. 2 k zákonu, s přihlédnutím k obsahu vyjádření dotčených územních samosprávných celků, dotčených orgánů státní správy a veřejnosti dospěl příslušný úřad k závěru, že dokumentaci EIA podle přílohy č. 4 k zákonu je nutné zpracovat především s důrazem na následující oblasti:

1. Zpracovat precizovanou hlukovou studii s návrhem opatření, která zajistí nepřekročení hygienických limitů stanovených nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů. Ve studii bude mj. zohledněno prodloužení do obce Rakvice včetně návrhu protihlukových opatření; u konvenční trati bude zohledněn jak stávající stav, tak stav výhledový, a to jak v souběhu se záměrem vysokorychlostní trati, tak i mimo souběh (stávající vedení trati); budou zohledněny stacionární zdroje hluku atd. Hluková studie bude zpracována mj. s ohledem na platnou legislativu v oblasti ochrany zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, na aktuální skutečnosti v řešeném území, na aktualizaci vstupních dat a příp. provedení měření hluku na dotčených pozemních komunikacích i železniční trati v dotčené lokalitě, na precizovaný rozsah chráněných venkovních prostorů staveb a chráněných venkovních prostorů, na vypočtenou výhledovou hlukovou zátěž pro denní i noční dobu, na návrh protihlukových opatření (konkrétně navržených včetně technických parametrů atd.), na vyhodnocení dominantního

vlivu komunikací u chráněných prostorů (s ohledem na stanovení hygienických limitů), zdůvodnění zvýšení hladin hluku v místech, kde jsou navržena protihluková opatření atd.

2. Hodnocení vlivů záměru na zdraví lidí, resp. hodnocení zdravotních rizik, které bude zpracováno osobou, která je držitelem osvědčení odborné způsobilosti pro posuzování vlivů na veřejné zdraví (dle § 19 odst. 1 zákona) a držitelem osvědčení o autorizaci k provádění hodnocení zdravotních rizik podle § 83e) zákona č. 258/2000 Sb., bude zaměřeno především na vlivy zdrojů hluku na zdraví lidí. Ve studii musí být srovnány vlivy na zdraví lidí za stávajícího stavu složek prostředí v území dotčeném záměrem a vlivy očekávané po realizaci záměru.
3. Zpracovat rozptylovou studii pro období výstavby záměru a vyhodnotit vliv na kvalitu ovzduší při zahrnutí všech zdrojů znečišťování ovzduší, dále v dokumentaci EIA navrhnout konkrétní technická a zmírňující opatření k zamezení zhoršení emisní zátěže v území. V rozptylové studii, resp. v dokumentaci EIA mj. zohlednit nebo vypořádat požadavky města Modřice a města Rajhrad.
4. Podrobně a komplexně zpracovat posouzení vlivu vibrací z dopravy v důsledku realizace záměru.
5. V rámci hydrogeologického průzkumu detailně vyhodnotit vliv záměru na povrchové i podzemní vody s ohledem na relevantní připomínky z obdržených vyjádření týkající se ochrany vod, včetně návrhu opatření zabraňujících, případně kompenzujících ovlivnění vodních zdrojů a v souvislosti s návrhem opatření prověřit možnost jejich koordinace se stávajícími požadavky a záměry v území. Navrhnout způsob monitoringu vod v dotčených ochranných pásmech vodních zdrojů a v chráněných územích. Řešit požadavek ČIŽP na 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, a sledování úrovně hladiny podzemní vody ve studnách, vč. sledování kvality podzemní vody ve vybraných hydrogeologických objektech a přilehlých vodních tocích, které křížují stavbu.
6. Jako samostatnou přílohu zpracovat držitelem příslušné autorizace hodnocení vlivů závažných zásahů podle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 114/1992 Sb.“) s důrazem na výskyt zvláště chráněných druhů, a jeho výsledky promítnout do dokumentace EIA.
7. Aktualizovat a doplnit posouzení vlivu záměru podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. na základě upřesnění technického řešení trasy přes EVL Vranovický a Plačkův les. Upravit a doplnit navrhovaná zmírňující opatření.
8. Jako samostatnou přílohu zpracovat posouzení vlivu na krajinný ráz, včetně návrhu kompenzačních opatření.
9. Zpracovat migrační studii s detailním prověřením dopadu záměru na prostupnost a fragmentaci krajiny, zvážit alternativní možnosti umístění a počtu ekoduktů.

10. V dokumentaci EIA provést výpočty kubatur vytěžené zeminy a provést bilanci využití zemin (vytěžené/využité), podrobně posoudit způsoby využití/uložení přebytku vytěžené zeminy.
11. V rámci dokumentace EIA detailně vyhodnotit vliv 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. Podrobně posoudit mj. objem i hloubku skrývek svrchní kulturní vrstvy půdy a popsat, posoudit a odůvodnit následné nakládání s nimi.
12. V relevantních kapitolách dokumentace EIA podrobně popsat a vyhodnotit možné kumulativní a synergické vlivy předmětného záměru v rámci všech relevantních složek životního prostředí.
13. Uvést popis dosud zvažovaných variant vedení trasy v úseku Brno - Rakvice a důvod pro výběr aktuální aktivní varianty popsané v dokumentaci. Posoudit reálnost 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.
14. Zohlednit a vypořádat všechny další relevantní požadavky a připomínky, které jsou obsaženy v níže uvedených doručených vyjádřeních. V této souvislosti je vhodné na úvod dokumentace EIA předřadit kapitolu, kde bude popsáno, jakým způsobem byly jednotlivé připomínky zohledněny či vypořádány.

### Odůvodnění

Ministerstvo životního prostředí, jako příslušný úřad podle § 21 zákona, obdrželo dne 30.11.2023 oznámení záměru „RS 2 VRT Modřice – Šakvice - Rakvice“ (kód záměru OV7223), zpracované dle přílohy č. 3 zákona. Zpracovatelem oznámení je Ing. Luboš Štancl, autorizovaná osoba dle § 19 zákona. Po kontrole úplnosti oznámení bylo dne 06.12.2023 dopisem č.j. MZP/2023/240/2365 zahájeno zjišťovací řízení dle § 7 zákona.

Informace o oznámení byla zveřejněna na úřední desce Krajského úřadu Jihomoravského kraje dne 20.12.2023. Lhůta pro podání vyjádření k oznámení tedy uplynula dnem 19.01.2024. K oznámení záměru se v zákonné lhůtě vyjádřilo celkem 10 územních samosprávných celků přímo dotčených umístěním záměru a 23 obcí, které nejsou přímo ovlivněny umístěním záměru, nýbrž umístěním jiné, navazující trasy VRT v úseku Praha – Brno, dále 7 dotčených orgánů a 141 subjektů ze strany veřejnosti a dotčené veřejnosti, z toho 7 právnických osob a 134 fyzických osob.

Příslušný úřad obdržel řadu odůvodněných připomínek a požadavků na zpracování dokumentace EIA. S přihlédnutím k těmto požadavkům a rovněž se zřetelem na povahu a druh záměru, faktory životního prostředí uvedené v § 2 zákona, které mohou být provedením záměru ovlivněny, a na současný stav poznatků a metody posuzování byly příslušným úřadem specifikovány výše uvedené oblasti, na které má dokumentace EIA klást hlavní důraz.

Záměr naplňuje dikci bodu č. 44 (Celostátní železniční dráhy) kategorie I přílohy č. 1 k zákonu, a to ve smyslu § 4 odst. 1 písm. a) zákona.

V průběhu zjišťovacího řízení se k oznámení vyjádřily následující subjekty:

- Jihomoravský kraj
- Města Modřice a Rajhrad
- Obce Popovice, Sobotovice, Žabčice, Přibice, Vranovice, Přisnotice (přímo územně dotčené)
- Obce Klášterní Skalice, Hrobce, Chlístovice, Kochánov, Květinov, Lípa, Meziříčko, Onomyšl, Sázavka, Vyšehořovice, Okrouhlička, Červené Janovice, Kořenice, Kounice, Nepoměřice, Opatovice, Paběnice, Úmonín, Vidice, Zbýšov, Košice, Petrovice, Suchdol
- Krajský úřad Jihomoravského kraje, odbor životního prostředí
- Krajská hygienická stanice Jihomoravského kraje se sídlem v Brně
- Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Brno
- Magistrát města Brna, OŽP
- Magistrát města Brna, OVLHZ
- Městský úřad Šlapanice, odbor životního prostředí
- Městský úřad Pohořelice, odbor životního prostředí
- Obvodní báňský úřad pro území krajů Jihomoravského a Zlínského
- Společnost Mátla & Bula s.r.o., Rajhrad u Brna
- Společnost MEBA-obaly, s.r.o., Modřice a 7 jejích zaměstnanců a rodinných příslušníků
- Česká společnost ornitologická
- Spolek pro ochranu kvality bydlení v Brně-Bosonohách
- Spolek Pro Modřice
- Spolek KORIDOR D8
- Spolek VRTáci
- 127 fyzických osob - občané Modřic (116), Brna (3), Chlumce (3), Ústí nad Labem (2), Velké Bíteše (1), Hajan (1) a Čejkovic (1)

Jihomoravský kraj své vyjádření zpracoval ve spolupráci s odborem dopravy, odborem územního plánování, odborem regionálního rozvoje a odborem kultury a památkové péče. Upozorňuje na některé chyby v oznámení, doporučuje vzít v úvahu i další velké stavby v regionu z hlediska očekávaných enormních požadavků na dodávky stavebních hmot, dále tlumočí připomínky obcí sdružených v dobrovolném svazku Cyklistická stezka Brno-Vídeň, týkající se kolizí záměru s cyklistickými trasami, ale i protihlukových opatření nebo způsobu vedení trasy VRT. Město Rajhrad, člen tohoto svazku obcí, mj. připomíná, že dle ZÚR JMK mají být při průchodu trasy VRT městem zvolena nadstandardní protihluková opatření, což je splněno jen částečně. Připojen je komentář odboru dopravy, který k tomuto upozorňuje, že ZÚR JMK nestanovují povinnost realizovat nadstandardní hluková opatření, nýbrž definuje úkol pro územní plánování *zajistit územní podmínky pro nadstandardní hluková opatření*. Závěrem Jihomoravský kraj upozorňuje, že část trasy záměru je dle platných ZÚR JMK umístěna v územní rezervě RDZ05, tj.

nemůže být realizována, dokud nebude převedena do návrhového koridoru v rámci Aktualizace č.3.

Město Modřice uvádí, že trasa vysokorychlostní trati je v katastru města Modřice vedena převážně v intravilánu – při ulici Brněnská ve stávající zástavbě pro bydlení. Obyvatelé města, zejména v území přímo sousedícím se záměrem, jsou vystaveni vysoké synergické a kumulativní zátěži hlukem a vibracemi z dopravy. Město proto požaduje pomocí detailní hlukové studie prověřit dopad zvýšené hlukové zátěže vyvolané záměrem jak na okolní bytovou zástavbu, tak na celé území města. Dále požaduje, aby v souladu se ZÚR JMK byla zajištěna nadstandardní protihluková opatření, kterými by byly splněny hlukové limity synergické a kumulativních zátěže se zohledněním nejen současného stavu, ale také plánovaných/rozpracovaných záměrů. Další požadavky města se rovněž týkají hluku a vibrací a jejich měření v období provozu, prověření vlivu na průchodnost krajiny, minimalizace záborů soukromých pozemků, odkanalizování dešťových vod z koridoru, zpracování závazných opatření k zajištění nezhoršování čistoty ovzduší v období výstavby, včetně stanovení dopravních tras mimo zastavěná území, zpracování rozptylové studie, návrhu kompenzačních opatření a náhradní výsadby zeleně. Co se týče samotné trasy VRT, město považuje za nedostatek, že byly předloženy pouze dvě varianty – nulová a aktivní. Požaduje „aktivní variantu“ předložit variantně se zdůvodněním/vyhodnocením, proč byla vybrána jako nejvýhodnější a z jakého důvodu byly zamítnuty její alternativy. Závěrem požaduje, aby byla zajištěna možnost nezávislé kontroly plnění požadovaných opatření.

Město Rajhrad považuje z hlediska technického řešení záměru na jeho území za zásadní otázku negativních vlivů hluku, popřípadě vibrací. V rámci toho zmiňuje jev označovaný jako sonic boom, s tím, že oznámení jeho vznik u tunelu Rajhrad nepředpokládá. Město však upozorňuje, že dle dokumentu nazvaného „Teorie mikro-tlakových vln (sonicboom) a protipatření“ je nutno vždy zohlednit, zda se nenachází v blízkosti tunelu směrem před tunelem do vzdálenosti cca 500 m obytné domy. Hluková studie ani samotné oznámení však výše citované upozornění ohledně obytné zástavby v blízkosti ústí tunelu nezohledňuje. Město navrhovalo 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. Město 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. Co se týče variant řešení, zmiňuje dále možnost vedení trasy podél dálnice D2 a požaduje, aby byla tato varianta posouzena. V dalším bodu se věnuje vlivu na dopravní infrastrukturu, konkrétně se zmiňuje o přeložce komunikace III/42510, ulice Stará pošta v Rajhradě. Dle oznámení nedojde ke změně intenzit dopravy ani ke změně rozdělení či rozložení dopravy v oblasti. V hlukové studii ani v jiných podkladech však není uvedeno, z čeho citované konstatování o nenavýšení intenzit dopravy vychází. Citované konstatování tak město považuje za zcela nepřezkoumatelné. Dále se zabývá otázkou protihlukových opatření v souvislosti s vlivy dálnice D2. Jelikož jde o problematiku kumulace a synergie záměru s dalšími projekty v území, 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. S odkazem na svůj předchozí návrh řešení tunelu nepovažuje realizaci přeložky silnice III/42510 za nezbytnou. V dalším bodu se město podrobněji zabývá problematikou kumulace a označuje za nezbytné, aby byly v navazující dokumentaci EIA záměru náležitě vyhodnoceny také kumulativní účinky záměru s dalšími dopravními stavbami. Dále město poukazuje na způsob řešení vedení trasy přes EVL Vranovický a Plačkův les, na které bylo zpracováno hodnocení vlivů záměru na lokality soustavy Natura 2000 podle § 45i odst. 2 zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Město namítá, že byla hodnocena pouze trasa vymezená podle platných ZÚR JMK, absentuje však vymezení jiných možných variant záměru, přitom lze uvažovat o variantách v rámci koridoru vymezeném ZÚR JMK, tak i v odlišné trase. Naturové hodnocení ani oznámení však neobsahuje ani nástin jiných variant, což není v souladu se zákonem. V návaznosti na to se město věnuje problematice výstavby navržené estakády přes evropsky významnou lokalitu. Další části vyjádření se týkají vlivů záměru na půdu, na biologickou rozmanitost, flóru a faunu. Z hlediska ochrany vod město namítá, že není vůbec řešena problematika dešťových vod, proto požaduje, aby nakládání s nimi bylo v dokumentaci podrobně vyhodnoceno. Obdobně nedostatečně je v oznámení řešeno hodnocení vlivů na povrchové a podzemní vody. Oznámení záměru sice vymezuje rizika a vlivy navrhovaných činností na vodní poměry během výstavby, navrhuje provedení hydrogeologického monitoringu, vliv provozu záměru na podzemní vody a vydatnost vodních zdrojů však označuje za zanedbatelný. To považuje město za rozporné a nepřezkoumatelné. Město se zabývá i vlivy záměru na krajinu. Navrhovaná stavba je významným novým prvkem v území, představujícím vznik nezanedbatelné bariéry v území, u něhož je zcela nezbytné posouzení jeho ovlivnění krajinného rázu. Závěrem město shrnuje, že vyhodnocení záměru v oznámení je pro účely dalšího posouzení vlivů záměru nedostatečné a je nutné jej dopracovat. Za zásadní nedostatek považuje především absenci 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 z hlediska půdy, biologické rozmanitosti nebo ochrany vod. Následuje výčet požadavků na zpracování dokumentace vycházející z výše popsaných připomínek.

Obec Popovice požaduje posoudit kumulativní a synergické vlivy D52, plánované Jižní tangenty, plánované VRT Modřice-Šakvice-Rakvice a současné vlakové tratě Brno-Břeclav. Zejména žádá posouzení synergického vlivu strukturálního hluku a vibrací. Dle jejího názoru není dostatečně rozebráno a specifikováno zatížení území během výstavby VRT, zejména hluk, vibrace a prašnost. Dále namítá, že zcela chybí posouzení dopravního významu a přínosu stavby, a to zejména v mezinárodním měřítku. O napojení na Slovensko nebo Rakousko se mluví s výhledem do budoucna a bez příslibu napojení VRT na tyto země. Nebylo také předloženo zdůvodnění vedení trasy v navrhované lokalitě a nebyly posouzeny jiné varianty, např. vedení podél D2, které se vyhýbá obydleným oblastem, chráněným územím, bylo by vedeno v rovinatém terénu bez mostů a tunelů.

Obec Příbice již v r. 2021 požadovala, aby v případě realizace vysokorychlostní železniční trati byla celá trasa ve vzdálenosti do 2 km od obydlené části obce provedena zahloubením do

terénu, zejména v místech křížení s železniční vlečkou a silnicí 2/381 a ve směru k obci Přibice byla po celé délce osázena stromy a keři. Dle oznámení však byla trasa profilově naprojektována přesně naopak. Pro obec Přibice v současné době výstavba VRT nepřináší žádný pozitivní přínos. Nová liniová stavba VRT znamená výrazné negativní dopady na celé území, vzhled krajiny, životní prostředí, zhoršení kvality života lidí v obci i snížení cen nemovitostí. Obec požaduje zachování přístupnosti krajiny a významných krajinných prvků - zachování maxima stávajících polních cest a biokoridorů, minimalizaci vlivu záměru na silniční dopravu v mezi Přibicemi a Vranovicemi. V současné době považuje za nutné prověřit možnost dodatečného snížení trasy VRT a následné úpravy projektu. Pokud nebude snížení možné, je třeba v každém případě detailněji a lépe vyřešit křížení silnice č. II/381 v lokalitě U hřbitova a napojení místních komunikací s ohledem na provoz na této silnici. Poukazuje mj. na souvislosti s vedením cyklostezky Vranovice – Přibice. Dále obec vznáší připomínky k hlukové studii a požaduje její detailnější zpracování. Rovněž se zmiňuje o technických nesrovnalostech projektu záměru předloženého v oznámení a platnou dokumentací, dostupnou na stránkách investora. Požaduje adekvátní kompenzace pro občany i obec. Závěrem obec vyslovuje názor, že jako nejvhodnější trasa umístění VRT se jí jeví trasa přimknutá k dálnici D2.

Obec Vranovice uplatnila vyjádření obsahově podobné jako vyjádření obce Přibice. V úvodu konstatuje, že pro obec Vranovice v současné době výstavba VRT nepřináší žádný pozitivní přínos. Nová liniová stavba VRT znamená výrazné negativní dopady na celé území, vzhled krajiny, životní prostředí, zhoršení kvality života lidí v obci s dopadem snížení cen jejich nemovitostí. Zmíněná stavba fragmentuje katastr obce na tři díly, pokud si uvědomíme, že stávající železniční trať Brno – Břeclav již rozděluje katastr obce napolovic. V dalších bodech pak obec požaduje zachování přístupnosti krajiny a významných krajinných prvků, konkrétně zachování maxima stávajících polních cest a biokoridorů včetně těch v nedávné době nově vybudovaných z poskytnutých dotačních titulů, minimalizaci vlivu záměru na silniční dopravu v katastru obce Vranovice (problematika úpravy křižovatky silnic č. II/381 s účelovou místní komunikací ulice Přibická v lokalitě U hřbitova), detailnější zpracování hlukové studie. Také se zmiňuje o technických nesrovnalostech projektu záměru předloženého v oznámení a platnou dokumentací, dostupnou na stránkách investora a požaduje adekvátní kompenzace pro občany i obec Vranovice. Navrhuje prověření variant vedení trasy – přimknutí k dálnici D2 nebo ke stávající železniční trati.

Obec Sobotovice žádá záměr kumulativně a synergeticky posoudit s ostatními vlivy v území, zejména s vlivy dálnice D52, plánované Jižní tangenty k propojení D52 s D2 a dalších plánovaných staveb v Jihomoravském kraji podél VRT RS 2, včetně prověření vibrací a strukturálního hluku z provozu záměru. Žádá, aby hluková studie byla počítána na poslední známé sčítání intenzity dopravy na D52 a D2, a dále aby byl hluk modelován na neustále se zvyšující intenzitu dopravy min. na 20 let dopředu. A to včetně plánované dostavby D52 až na hranice s Rakouskem, kdy po dostavbě výrazně naroste hluk z dálnice D52. Dále žádá posoudit všechny možné měřitelné rušivé vlivy také na lokalitu Simlochy a Hájky, která je využívána zejména k rekreaci, chataření a odpočinku obyvatelstva. Kromě výše uvedeného požaduje např. odkup



pozemku, náhradní výsadbu za vykácené stromy, pro něž připraví vhodné plochy, nebo zpevnit nově plánovanou cestu.

Obec Žabčice konstatuje, že záměr „RS 2 VRT Modřice – Šakvice - Rakvice“ značným způsobem protne katastr obce Žabčice. Jediným možným způsobem, jak překonat oplocenou VRT je přes silnici II třídy č. 416, která je využívána především nákladní dopravou. Plánuje se propojení obce Žabčice a města Pohořelice cyklostezkou/cyklotrasou. Jelikož se jedná o jediné možné propojení těchto dvou aglomerací pro účely cykloturistiky nebo cest za prací, je z důvodu bezpečnosti cyklistů prioritní oddělit silniční a cyklistickou dopravu. V rámci plánovaného přemostění VRT silnicí II/416 obec požaduje rozšíření mostní konstrukce, kde bude bezpečně oddělena silniční a cyklistická doprava ochrannými svodidly, a to na pravé straně mostu ve směru ze Žabčic do Pohořelic. A dále požaduje u navrhovaného křížení silnice a cyklostezky na začínajícím náspu ze strany Žabčic vybudovat tubusový podjezd/podchod pro chodce a cyklisty. Obec dále upozorňuje na rozporné informace v oznámení týkající se křížení VRT se silnicí II/416, kdy v textu se píše o silničním podjezdu, kdežto ve vizualizaci SŽ se jedná o nadjezd. Tento rozpor je třeba vyjasnit, jelikož každé řešení má jiný dopad na životní prostředí, především z hlediska hlukových limitů. V závěru obec upozorňuje na situaci, kdy se na stávající trati Brno-Břeclav v důsledku plánovaného úbytku vlaků vyšší rychlostní kategorie na VRT uvolní kapacity pro nákladní dopravu, která z hlediska producenta hluku může mít výrazný dopad na obec Žabčice a její občany. Proto požaduje prověřit, zda nejsou překračovány aktuální hlukové limity na stávající trati, a následný výsledek měření zakomponovat do sekundárních opatření.

Obec Přisnotice namítá, že vedení trasy VRT katastrálním územím Žabčice je v kolizi s dlouhodobým záměrem obce Přisnotice na propojení cyklistické stezky Přisnotice - Pohořelice. Dlouhodobý záměr propojení stávající cyklotrasy Brno - Vídeň s cyklotrasou směrem na Pohořelice, má pro obyvatele obce význam zejména z důvodu cesty na kole do zaměstnání.

Obce Klášterní Skalice, Hrobce, Chlístovice, Kochánov, Květinov, Lípa, Meziříčko, Onomyšl, Sázavka, Vyšehořovice, Okrouhlička, Červené Janovice, Kořenice, Kounice, Nepoměřice, Opatovice, Paběnice, Úmonín, Vidice, Zbýšov, Košice, Petrovice, Suchdol se nacházejí na plánované trase VRT na úseku Praha-Brno, nicméně vzhledem k celostátnímu charakteru a funkční provázanosti všech úseků VRT jak součástí TEN-T a systému RS se považují za dotčené územní samosprávné celky ve smyslu § 6 zákona, potažmo za veřejnost, která je oprávněna se k oznámení vyjádřit podle § 6 zákona, což tímto činí. Všechny nadepsané obce zaslaly textové shodné vyjádření, některé individuálně, některé prostřednictvím společnosti Doucha Šikola advokáti, s.r.o. Identická podání obsahují vedle úvodní části připomínky a námítky k oznámení záměru a požadavky na obsah dokumentace EIA. Je evidentní, že z textu podání čerpaly i jiné subjekty, zejména přímo dotčené obce, veřejnost i spolky, ale i soukromé společnosti. Námítky uvedené v podání se týkají odůvodnění potřebnosti záměru, posouzení vlivu celkové koncepce VRT na životní prostředí v procesu SEA. K tomu podatel poznamenává, že důvody pro realizaci VRT vychází z celorepublikových hledisek, zatímco konkrétní lokální přínosy se omezují pouze na povrchní konstatování o dopravní obslužnosti. Dopady na život v menších sídlech, jako jsou území

nadepsaných obcí, jsou zcela přehlíženy. Při vyhodnocování vlivů VRT by mělo být zváženo a koncepčně řešeno kompenzování negativních dopadů VRT na dotčená sídla. Zmiňovaná studie proveditelnosti z r. 2020 je považována za zastaralou, neboť vychází z dnes již zcela neaktuálních a nereálných hospodářských, geopolitických a společenských poměrů, předpokladů a požadavků. Navazující části podání se podrobněji zabývají namítanými nedostatky studie proveditelnosti. Samotné oznámení pak dle názoru nadepsaných obcí neuvádí přeshraniční návaznost záměru, nedostatečně a ve svém důsledku chybně vyhodnocují akustickou zátěž po realizaci záměru, šíření vibrací na již existující stavby nebylo dostatečně popsáno a posouzeno. Oznámení, resp. jeho podklady se nezabývají dostatečně prašností, nepopisují blíže zásahy do biotopů zvláště chráněných druhů, nehodnotí jejich závažnost a nezabývají se možnostmi vyloučení těchto zásahů. Neidentifikují dostatečně zásahy do majetku, nezohledňují některé podstatné kumulativní a synergické vlivy, nezabývají se dostatečně dopadem záměru na krajinný ráz, neobsahují dostatečné posouzení vlivu záměru na klima, nevěnují dostatečnou pozornost posouzení dopadu na půdu. V další části se podání zabývá variantami. Dle názoru nadepsaných obcí by měly být prověřeny a posouzeny tyto varianty:

- zapuštění trati o 3 m pod úroveň stávajícího terénu a její překrytí tubusem či tunelem,
- provedení záměru tak, aby nedošlo k žádnému nebo podstatně menšímu záboru pozemků s rodinnými domy,
- podstatné snížení návrhové rychlosti nové trati,
- vedení trasy VRT v souběhu s dálnicí.

V návaznosti na to se v podání upozorňuje, že podle evropského práva k posuzování vlivů zpracovatel musí poskytnout popis rozumných studovaných alternativ a uvedení hlavních důvodů pro výběr zvolené možnosti s ohledem na jejich dopady na životní prostředí. I když se znění zákona trochu liší od znění příslušné směrnice EU, povinnost popsat zvažované varianty a důvod výběru aktivní varianty je v zákoně dána. Předložené oznámení však tento popis neobsahuje.

V závěrečné části podání nadepsané obce požadují, aby dokumentace EIA

- obsahovala a vycházela z posouzení dopravního významu záměru a aby konkrétně popsala a vyhodnotila přínos záměru pro společnost,
- obsahovala nové hlukové posouzení, které bude zohledňovat vznesené výhrady a bude zpracováno s důrazem na správnost 3D zpracování terénu pro výhled vč. VRT a především výpočty provádět s využitím některé z relevantních a aktuálních metod, které mimo jiné umožňují přímo zadávat konkrétní typy vlaků. Součástí musí být také studie, která označí chráněné stavby ohrožené hlukem přenášeným terénem a vyzářeným stavební konstrukcí do vnitřního chráněného prostoru staveb, a to se zohledněním geologických poměrů pro každou lokalitu,
- zahrnula komplexní posouzení vibrací, a to včetně výpočtového stanovení izoseisty 78 dB, tedy rozsah území do obou stran trati, zasaženého vibracemi překračující hygienický limit pro noc 78 dB dle NV 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, v platném znění. Lze využít např. metodiku Banedanmark New Vibration Model,

- obsahovala posouzení podle ČSN ISO 4866 - Vibrace a rázy – Vibrace pevně zabudovaných konstrukcí - Pokyny pro měření vibrací a hodnocení jejich účinků na konstrukce, resp. vyhodnocení dle ČSN 73 0040 Zatížení stavebních objektů technickou seizmicitou a jejich odezva, případně provést pasportizaci objektů s využitím např. ČSN EN 1991-1-7 Eurokód 1: Zatížení konstrukcí - Část 1-7: Obecná zatížení - Mimořádná zatížení,
- podrobně posoudila prašnost způsobovanou záměrem,
- nově vyhodnotila zásahy do EVL,
- podrobně posoudila zásahy do biotopů zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů,
- podrobně popsala a posoudila zásahy do hmotného majetku,
- posoudila výše navržené varianty umístění a technického provedení záměru,
- posoudila důsledně kumulativní a synergické vlivy,
- obsahovala studii vlivů záměru na krajinný ráz, a to včetně vizualizací a návrhu zmírňujících opatření,
- obsahovala studii o vlivu záměru na klima, která bude obsahovat jednak bilanci ekv. CO<sub>2</sub> stavu bez záměru a se záměrem a jednak návrhy konkrétních opatření ke zmírnění dopadů,
- obsahovala pedologický průzkum (včetně půdních vrtů), konkrétní přehled záborů ZPF a bilanci vytěžených zemin a nakládání s nimi.

Česká inspekce životního prostředí, OI Brno upozorňuje, že záměr představuje značné riziko ovlivnění povrchových a podzemních vod. Na základě předloženého Hydrogeologického posouzení požaduje realizaci monitoringu vod v dotčených ochranných pásmech vodních zdrojů a v chráněných územích. Dále požaduje do dokumentace 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. A současně sledování úrovně hladiny podzemní vody ve studnách, vč. sledování kvality podzemní vody ve vybraných hydrogeologických objektech a přilehlých vodních tocích, které křížují stavbu.

Krajský úřad Jihomoravského kraje, odbor životního prostředí, na úseku odpadů považuje za nejzásadnější nakládání s odpady, které budou vznikat při stavebních a zemních pracích, s ohledem na rozsah záměru, který je v délce cca 45 km. Přesto oznámení záměru neobsahuje informace o množství odpadu, který bude při realizaci záměru vznikat, obsahuje pouze výčet spektra vznikajících odpadů. Krajský úřad na tomto místě upozorňuje, že v případě přípravy projektové dokumentace pro stavební povolení musí PD obsahovat údaje o množství odpadů. Zvláštní pozornost je třeba věnovat vytěžené zemině, jejíž množství může být značné, přitom zemina není automaticky vedlejším produktem, ale musí splňovat kritéria uvedená v § 8 zákona o odpadech. V souvislosti s tím krajský úřad připomíná, za jakých okolností je vytěžená zemina vedlejším produktem a kdy odpadem a jaké jsou povinnosti při nakládání s ní. Na úseku ochrany přírody a krajiny krajský úřad vydal pod č. j. JMK 135276/2023 dne 13.09.2023 k předmětnému záměru RS 2 VRT Šakvice – Rakvice stanovisko podle § 45i odst. 1 zákona, ve kterém vyloučil významný vliv záměru na evropsky významné lokality a ptačí oblasti soustavy Natura 2000. Současně orgán ochrany přírody upozorňuje na skutečnost, že v samotném oznámení záměru

nejsou převzaty všechny závěry vyplývající z biologického hodnocení. A z tohoto důvodu požaduje jejich zapracování do dokumentace hodnocení vlivů na životní prostředí. Na dalších úsecích pouze připomíná některé povinnosti vyplývající z obecně závazných předpisů, případně nemá k oznámení připomínky.

Krajská hygienická stanice Jihomoravského kraje se sídlem v Brně požaduje, aby součástí dokumentace EIA byla precizovaná a měřením ověřená hluková studie s návrhem opatření, která zajistí nepřekročení hygienických limitů, a studie o hodnocení vlivů záměru na zdraví lidí, resp. hodnocení zdravotních rizik, která bude zpracována osobou, která je držitelem osvědčení odborné způsobilosti pro posuzování vlivů na veřejné zdraví podle zákona č. 100/2001 Sb. a držitelem osvědčení o autorizaci k provádění hodnocení zdravotních rizik podle § 83e) zákona č. 258/2000 Sb. Tato studie bude zaměřena zejména na hluk a musí v ní být srovnány vlivy na zdraví lidí za stávajícího stavu složek prostředí v území dotčeném záměrem a vlivy očekávané po realizaci záměru.

Magistrát města Brna, odbor životního prostředí, upozorňuje na úseku ochrany přírody a krajiny na povinnosti investora v souvislosti s dotčením významných krajinných prvků a biotopů zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů, požaduje, aby kácení dřevin a skrývka ornice byly provedeny v době vegetačního klidu, tj. od 1. 11. do 31. 3. běžného roku, a aby během realizace záměru byl přítomen biologický dozor. Z důvodu ochrany ptáků požaduje využít taková opatření, která zabrání zraňování a úhynu ptáků při nárazech do prosklených ploch (protihlukové stěny).

Magistrát města Brna, odbor vodního a lesního hospodářství a zemědělství, ve svém vyjádření pouze rekapituluje povinnosti oznamovatele v navazujících řízeních na úseku vodního a lesního hospodářství, ochrany lesa a ochrany ZPF.

Městský úřad Šlapanice, odbor životního prostředí, upozorňuje na nutnosti požádat příslušný úřad o souhlas s vynětím půdy ze ZPF, jinak nevznesl k oznámení žádné připomínky.

Městský úřad Pohořelice, odbor životního prostředí, požaduje upřesnění, jakým způsobem má být vedena část trati v úseku estakády EVL Plačkův les, kde není z podkladů patrné, zda je trať vedena v násypu, výkopu či na terénu. Vodoprávní úřad postrádá hydrologické posouzení tohoto místa z hlediska ovlivnění záplavového území. Záměr se nezabývá hodnocením možného ovlivnění bezejmenných přítoků Šatavy, Jihlavy a Smolínského potoka v k.ú. Přibice a Vranovice nad Svratkou, které jsou pro vodní bilanci oblasti významné. Městský úřad proto požaduje podrobnější rozpracování hodnocení vlivů na povrchové a podzemní vody vzhledem především v části umístěné v záplavovém území významného vodního toku Svratka.

Obvodní báňský úřad pro území krajů Jihomoravského a Zlínského konstatuje, že trasa záměru se dotýká některých k.ú. v nichž jsou evidovány dobývací prostory. Požaduje respektování hranic těchto dobývacích prostorů a upozorňuje, že v případě dotčení dobývacích prostorů tímto záměrem je nutno postupovat v souladu s ustanovením § 19 odst. 1 a 2 horního zákona, tj. povolení případné stavby je možno vydat kompetentními orgány podle stavebních předpisů na

základě závazného stanoviska orgánu kraje v přenesené působnosti, vydaným po projednání s OBÚ v Brně.

Společnost Mátl&Bula s.r.o., ve svém vyjádření upozorňuje, že záměrem je dotčena značná část pozemků v jejím vlastnictví v k.ú. Rajhrad. Dle původní prezentace záměru měla být trasa v tomto úseku vedena v tunelu a nad ním vedena přeložka komunikace III/42510, což bylo řešení, které se jejích pozemků dotýkalo minimálně. V předloženém oznámení však je komunikace vedena podél tunelu, až 60 m od původního umístění, se značným záborem pozemků v areálu společnosti, který chce využít k dokončení navazující komerční zóny. Požaduje, aby záměr nebyl realizován na jejím pozemku, nýbrž aby stavba VRT a komunikace III/42510 byla situována v maximální možné míře ve stávající trase komunikace III/42510, na pozemku 2210/1, k.ú. Rajhrad, ve vlastnictví České republiky. Upozorňuje, že dle jejích informací je toto řešení požadováno i městem Rajhrad. Poukazuje rovněž na to, že podle zákona se posuzují mj. i vlivy na hmotný majetek, v oznámení se však v tomto směru nic neuvádí. Oznámení záměru v tomto směru proto považuje za neúplné a nedostatečné, když nezohledňuje a nehodnotí vlivy záměru, spočívající v zásazích do ústavně chráněných práv vlastníků pozemků.

Společnost MEBA-obaly, s.r.o., Modřice je toho názoru, že posuzovaný záměr závažně ohrožuje zdraví, životní prostředí, bezpečnost a majetek obyvatel města Modřic. Proto musí být důkladně posouzeny vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví, a to včetně posouzení variant a kumulativních a synergických vlivů. Z předloženého oznámení vyplývá, že oznamovatel se dopady záměru na životní prostředí a veřejné zdraví zatím dostatečně nezabýval. Nedostatky oznámení je potřeba napravit v dokumentaci EIA. Následují konkrétní námitky a požadavky společnosti. Záměr podle jejího názoru neobsahuje žádná nadstandardní protihluková opatření, jak požadují ZÚR JMK, hlukové posouzení je zcela nedostatečné a chybné. V souvislosti s tím společnost popisuje situaci na ulici Brněnská, která je zahlcena hlukem ze stávající dopravy, silnice jsou v havarijním stavu, současný počet projíždějících vlaků je přes 200 denně a výstavbou VRT se tento počet ještě zvýší, nad ulicí Brněnská se dále nachází letový koridor pro vzlet a přistávání dopravních letadel na letišti Brno-Tuřany, prašnost na ulici Brněnská je již v současné době enormní. Jako nájemce nemovitosti též nesouhlasí s mírou záboru pozemku pro potřeby výstavby VRT. Oproti původní informaci od Správy železnic, kdy se jednalo jen o nepatrný zábor, se situace změnila a nynější návrh vyžaduje mnohem větší zábor. Vznáší proto dotaz, proč je nutný zábor pozemku soukromým majitelům na obytné straně ulice Brněnská v Modřicích, kolem plánované trati, když protilehlou stranu lemují pozemky státní či obecní. Zabývá se rovněž otázkou, proč nebyla zvolena varianta vedení trasy podél dálnice D2, která by byla o 10 km kratší a neprocházela by zastavěným územím. Společnost také nesouhlasí s výstavbou VRT přes území EVL Vranovického a Plačkova lesa, řešení přemostěním jí nepřipadá jako střídmy zásah. Poukazuje proto znovu na možnou variantu trasy podél D2. Nesouhlasí s postojem SŽ ve věci zabezpečení dotčených nemovitostí v průběhu stavby. Závěrem svého vyjádření shrnuje požadavky na zpracování dokumentace EIA: realizace nadstandardních protihlukových opatření, jak vyplývá ze ZÚR JMK, posouzení kumulativních a synergických vlivů záměru ve vztahu k provozu na ulicích Brněnská a Vídeňská, připravované jižní tangenty (propojení DI a 1/52) a leteckému provozu na

letišti Brno Tuřany, komplexní společné hlukové posouzení provozu na souběžně provozované VRT a na stávající trati vycházející z reálných intenzit dopravy, posouzení hluku a jeho vlivu požaduje zpracovat na základě principu předběžné opatrnosti na nejhorší možnou variantu, posouzení prašnosti, vibrací, exhalací na základě principu předběžné opatrnosti na nejhorší možnou variantu, posouzení, zda je nutný zábor pozemku soukromým majitelům na obytné straně ulice Brněnská v Modřicích, kolem plánované trati, když protilehlou stranu lemují pozemky státní či obecní. Výslovně žádá, aby MŽP uložilo oznamovateli zpracování variant řešení záměru, zejména varianty zapuštění tratě 3 m pod úroveň terénu a její překrytí tubusem či tunelem, varianty snížení návrhové rychlosti na 200 km/hod a varianty vedení trasy VRT podél dálnice D2. Současně žádá, aby zpracovaná dokumentace EIA a všechny její přílohy byly důsledně předkládány jako otevřená data tak, aby s nimi jak veřejnost, tak ostatní zúčastněné subjekty mohly snadno pracovat, a proces EIA tak splnil jeden ze svých účelů.

Svá vyjádření podalo i 7 fyzických osob, které jsou buď rodinnými příslušníky vedení společnosti nebo jejími zaměstnanci. Podání jsou téměř identická, liší se pouze v detailech vyplývajících z okolnosti, zda je dotčená osoba zaměstnancem nebo rodinným příslušníkem, zda je majitelem pozemků v Modřicích apod. Podstatné námítky a požadavky na zpracování dokumentace jsou shodné.

Česká společnost ornitologická upozorňuje, že navrhovaná vysokorychlostní trať kříží migrační koridory velkých šelem, nelze tedy dle jejího názoru vyloučit vliv na soustavu Natura 2000. Požaduje zabezpečení prostupnosti krajiny dotčené výstavbou v souladu s metodikou Doprava a ochrana fauny v ČR, především realizaci opatření pro veškerá křížení s migračními koridory velkých savců a zajištění funkčnosti migračních objektů. Dále žádá, aby bylo provedeno podrobné vyhodnocení všech zasažených přírodních biotopů. Tyto by měly být adekvátně nahrazeny a měla by být stanovena doba následné péče o ně.

Spolek pro ochranu kvality bydlení v Brně-Bosonohách úvodem namítá, že pro posouzení záměru zcela chybí posouzení dopravního významu a přínosu záměru pro společnost. Absentuje tak i odůvodnění potřebnosti záměru. K oznámení pak uvádí řadu připomínek. Dokument zcela nedostatečně a ve svém důsledku chybně vyhodnocuje akustickou zátěž po realizaci záměru. Spolek požaduje stejná nadstandardní opatření ve všech obcích, kterými má VRT procházet, nejen v Rajhradě. V několika bodech pak rozebírá nedostatky hlukového posouzení. Dále považuje za nedostatečně zpracované otázky vibrací, prašnosti, dotčení EVL Vranovický a Plačkův les, vlivů na zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů, vlivů na hmotný majetek a záborů pozemků. Požaduje prověření variantního řešení trasy; zmiňuje možnost zapuštění trati o 3 m pod úroveň stávajícího terénu a její překrytí tubusem či tunelem v délce cca 950 m (od nádraží Modřice po Želešický most), podrobněji rozebírá možnost vedení VRT podél dálnice D2. Dále oznámení dle názoru spolku nevěnuje pozornost některým podstatným kumulativním a synergickým vlivům, nezabývá se dostatečně posouzením vlivů na krajinný ráz, vlivů na klima a dopadů na půdu. Závěrem spolek uvádí výčet požadavků na dokumentaci, které by měly odstranit výše uvedené nedostatky oznámení.



Spolek Pro Modřice uplatnilo vyjádření, které je z velké části textově shodné s výše popsaným vyjádřením Spolku pro ochranu kvality bydlení v Brně-Bosonohách. Liší se pouze v některých bodech připomínek k vyhodnocení hlukové zátěže, kde uvádí specifické připomínky týkající se konkrétně města Modřice (např. blízkost letiště Brno-Tuřany). V části týkající se požadavků na posouzení variant řešení předesílá, že povinnost popsat varianty řešení a odůvodnit výběr předložené varianty vyplývá ze zákona a ze Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/92/EU. Upozorňuje, že nesplnění povinnosti variantního posouzení způsobí celkovou nezákonnost procesu EIA a může vést ke zrušení návazných správních aktů soudem. O to bude spolek v případě ignorování jeho požadavku usilovat. Následuje požadavek, aby příslušný úřad uložil oznamovateli posouzení následujících variant:

- zapuštění trati o 3 m pod úroveň stávajícího terénu a její překrytí tubusem či tunelem v délce cca 950 m (od nádraží Modřice po Želešický most),
- provedení záměru tak, aby nedošlo k žádnému nebo podstatně menšímu záboru pozemků s rodinnými domy, které se nacházejí mezi ulicí Brněnská a železniční tratí v úseku od mostu za nádražím Modřice po most na Želešice,
- snížení návrhové rychlosti nové trati výrazně pod předpokládaných 320/350 km/h,
- vedením trasy VRT kolem dálnice D2.

Závěrem spolek uvádí shodný výčet požadavků na dokumentaci, jaké formuloval Spolek pro ochranu kvality bydlení v Brně-Bosonohách.

Spolek KORIDOR D8 své vyjádření uvádí informaci, že se jedná o spolek 35 obcí, které jsou přímo dotčeny jiným provozním úsekem VRT. Z této pozice spolek poněkud nejasně vysvětluje důvod svého vyjádření (cit.): „...tímto poskytujeme MŽP a investorovi proaktivně informaci, jakou "kvalitu" hlukové studie v úseku VRT Podřipsko nepředkládat“. Další text má dle úvodní věty popsat nedostatky hlukové studie, místo toho jsou však uvedena doporučení, co požadovat a jaké metody použít pro hodnocení hluku, v členění: chráněné venkovní prostory, vibrace, technická seismicita a strukturální hluk. Odkazuje přitom na přílohu, kde jsou některé konkrétní připomínky k hlukové studii uvedeny. Závěrem spolek doporučuje, aby MŽP v závěru zjišťovacího řízení uvedlo, že je třeba hlukovou studii zásadně přepracovat za účelem odstranění popsaných vad.

Spolek VRTáci uplatnil podání identické s výše popsaným podáním obcí zastoupených společnostmi Doucha Šikola advokáti, s.r.o.

Vyjádření jednotlivých občanů mají ve velké většině shodné části textu, kdy v části připomínek k oznámení se opakují tyto námítky:

- nesouhlasí s tím, že navrhovaný záměr neobsahuje žádná nadstandardní protihluková opatření, jak požadují ZÚR JMK,
- hlukové posouzení je nedostatečné,
- oznámení nevěnuje pozornost některým podstatným kumulativním a synergickým vlivům.

K těmto shodným námitkám pak připojují další, týkající se někdy specificky jejich situace (zábory pozemků, kácení ovocných stromů, osobní zkušenosti s hlukem apod.), nebo jsou shodné s námitkami jiných občanů, jako např.:

- chybí garance, že při výstavbě opravdu nebudou využity místní komunikace pro zásobování stavby,
- oznámení se nezabývá očekávaným zvýšením poměru nákladní dopravy vůči osobní,
- neřeší dostatečně problémy s trasou a dopady do krajiny,
- neobsahuje posouzení vlivu otřesů na RD a přilehlé nemovitosti,
- neřeší vliv prašnosti na životní prostředí,
- neřeší střety se zvěří, zachování migračních koridorů pro zvěř,
- plánovaná stavba a její provoz zatíží okolí ještě vyššími vibracemi,
- nedostatečně se posuzuje negativní vliv na životní prostředí a zásah do přirozeného biotopu krajiny,
- oznámení nepopisuje a neposuzuje v dostatečné míře zásahy do hmotného majetku a trvalé zábory pozemků včetně nutného vyvlastnění v případě nesouhlasu vlastníků,
- nevyhodnocují se možné alternativní varianty, které by mohly mít méně závažné dopady na životní prostředí a veřejné zdraví,
- neobsahuje dostatečné posouzení vlivu na klima.

V části, kde občané vyslovují své požadavky na dokumentaci EIA, jsou v textech, které jsou sdílené, uvedeny zejména tyto:

- zapracování požadavku na realizaci nadstandardních protihlukových opatření, jak vyplývá ze Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje,
- posouzení kumulativních a synergických vlivů záměru ve vztahu k provozu na ulicích Brněnská a Vídeňská, připravované jižní tangenty (propojení D1 a I/52) a leteckému provozu na letišti Brno Tuřany,
- komplexní společné hlukové posouzení provozu na souběžně provozované VRT a na stávající trati vycházející z reálných intenzit dopravy; posouzení hluku a jeho vlivu provést na základě principu předběžné opatrnosti na nejhorší možnou variantu,
- podrobné posouzení zásahů do biotopů zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů,
- podrobný popis a posouzení zásahů do hmotného majetku,
- posouzení prašnosti, vibrací, exhalací na základě principu předběžné opatrnosti na nejhorší možnou variantu,
- posouzení možného narušení vodotečí, VRT jako bariéra v terénu, přerušení místních komunikací trasou VRT, zachování přístupu ke všem parcelám (zemědělsky obdělávaným plochám), nakládání se srážkovými vodami, otázka povodní a ochrany před nimi, střety s chráněnými lokalitami, rostlinami a zvěří, zachování migračních koridorů pro zvěř, přechody a podchody pro zvěř, ochrana zvěře před střety s dopravou...
- výslovná žádost, aby MŽP uložilo oznamovateli posouzení následujících variant:
  - zapuštění trati o 3 m pod úroveň stávajícího terénu a její překrytí tubusem či tunelem,
  - snížení návrhové rychlosti nové trati výrazně pod předpokládaných 320/350 km/h,

- vedením trasy VRT kolem dálnice D2.

Několik individuálních podání se liší strukturou a částečně obsahem, nicméně podstatné námitky a požadavky na zpracování dokumentace jsou shodné s těmi, které jsou uvedeny výše. Formulována však byla i řada požadavků, které nejsou relevantní pro hodnocení vlivů na životní prostředí, které má řešit dokumentace EIA.

Podstatné požadavky vznesené ve výše uvedených vyjádřeních byly příslušným úřadem akceptovány a v závěru zjišťovacího řízení formulovány jako podmínky pro zpracování dokumentace s tím, že zpracovatel dokumentace se musí vypořádat se všemi dalšími relevantními připomínkami obsaženými v podaných vyjádřeních. Na všechny individuální připomínky tak bude odpovězeno.

#### Vyhodnocení variant

Oznámení je předloženo invariantně, hodnocena je pouze aktivní a nulová varianta. Ve výše popsaných vyjádřeních k oznámení, zejména ze strany obcí a veřejnosti, se však takřka shodně objevuje námitka, že oznámení nesplnilo zákonnou podmínku popisu zvažovaných variant, která vyplývá z požadavků Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/92/EU, o posuzování vlivů některých veřejných a soukromých záměrů na životní prostředí, ve znění směrnice 2014/52/EU. MŽP zjistilo, že text bodu B.I.5. *Zdůvodnění umístění záměru, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů (i z hlediska životního prostředí) pro jejich výběr, resp. odmítnutí*, v němž především měl zpracovatel oznámení uvést nástin studovaných hlavních variant a stěžejní důvody pro jeho volbu vzhledem k vlivu na životní prostředí, není z hlediska naplnění § 6 odst. 2 zákona vyhovující. Do té míry je výše uvedená námitka oprávněná. Na druhé straně MŽP upozorňuje, že zvažovanými variantami se zabývá „Studie proveditelnosti trati Praha – Brno – Břeclav“ (SUDOP PRAHA, prosinec 2020), na kterou text v bodu B.I.5 oznámení odkazuje a která je veřejně dostupná na webových stránkách Správy železnic (tedy kterýkoli zájemce se s ní mohl seznámit). Variantami řešení (technického) se zabývá i naturové hodnocení. S přihlédnutím k těmto skutečnostem a k okolnosti, že již několik let probíhá jednání oznamovatele s dotčenými obcemi a také veřejnost je se záměrem seznamována (např. interaktivní formou na webových stránkách SŽ), neshledal příslušný úřad uvedený nedostatek oznámení za nezákonnost, která by bránila provedení zjišťovacího řízení.

V souvislosti s otázkou variant **MŽP** jako příslušný úřad dále **podává následující vyjádření k výslovnému požadavku vznesenému obcemi i veřejností, aby uložil oznamovateli zpracování některých variant řešení záměru:**

V první řadě je nutno upřesnit, že dle ust. § 7 odst. 8 zákona *příslušný úřad může v odůvodněném písemném závěru navrhnout zpracování variant řešení záměru, které se zpravidla liší umístěním, kapacitou, použitou technologií či okamžikem provedení, jestliže je jejich provedení účelné a z technických hledisek možné*. Příslušný úřad tedy nemůže zpracování variant oznamovateli uložit, ale pouze navrhnout. Zejména však je nutno zdůraznit podmínku, že

navržená varianta má být z technických hledisek možná. Parametry vysokorychlostní trati jsou totiž natolik specifické a limitující, že jakákoli změna ve výškovém či podélném trasování se projeví v poměrně velkém rozsahu. Je tedy pro příslušný úřad takřka nemožné, aby v případě VRT navrhoval jinou variantu trasy, než jaká byla prověřena odborníky ve studii proveditelnosti, aby si mohl být jistý, že jde o variantu technicky realizovatelnou, která by navíc splnila podmínky zadání. Dle názoru příslušného úřadu, pokud by byla např. navrhovaná varianta vedení trasy v souběhu s dálnicí D2 reálná, jistě by byla ve studii proveditelnosti prověřena. **Z výše uvedených důvodů proto MŽP nepodává návrh na zpracování jiné varianty řešení záměru.** V podmínkách tohoto závěru zjišťovacího řízení nicméně ukládá oznamovateli, aby se s otázkou variant v dokumentaci náležitě vypořádal, tj. jednak aby přehledně shrnul varianty, které prověřoval, a uvedl důvody pro výběr aktivní varianty, jednak aby se vyjádřil k navrženým variantám (zejména zapuštění tratě 3 m pod úroveň terénu a její překrytí tubusem či tunelem a vedení trasy VRT v souběhu s dálnicí D2, popř. se stávající železniční tratí).

Z výše uvedených důvodů byly stanoveny podmínky pro zpracování dokumentace EIA tak, jak je v tomto závěru zjišťovacího řízení uvedeno.

Oznamovatel předloží dokumentaci EIA v tištěné podobě v počtu 1 kusu (pouze textovou část dokumentace bez příloh) a 2x kompletní dokumentaci i s přílohami v elektronické podobě na CD.

Závěr zjišťovacího řízení nenahrazuje vyjádření dotčených správních úřadů ani příslušná povolení podle zvláštních předpisů. Tento závěr zjišťovacího řízení není rozhodnutím vydaným ve správním řízení a nelze se proti němu odvolat.

RNDr. Miroslav Rokos  
ředitel odboru výkonu státní správy IV  
*podepsáno elektronicky*

**Dotčené územní samosprávné celky** ve smyslu § 16 odst. 2 zákona **neprodleně** zveřejní informaci o závěru zjišťovacího řízení a o tom, kdy a jak je možné do něj nahlížet, na úředních deskách. Doba zveřejnění této informace je podle § 16 odst. 2 zákona nejméně 15 dnů. Zároveň v souladu s tímto ustanovením **dotčené územní samosprávné celky vyrozumí elektronickou datovou nebo e-mailovou zprávou (Miroslav.Rokos@mzp.cz) popř. písemně příslušný úřad o dni vyvěšení závěru zjišťovacího řízení na úřední desce**, a to v nejkratším možném termínu.

Do závěru zjišťovacího řízení lze také nahlédnout v Informačním systému EIA na internetových stránkách CENIA, česká informační agentura životního prostředí (<http://www.cenia.cz/eia>) a na stránkách Ministerstva životního prostředí (<http://www.mzp.cz/eia>) pod kódem záměru OV7223.

## Rozdělovník

### Oznamovatel:

#### **Valbek SK, s.r.o.**

středisko Praha  
V olšínách 2300/75  
Praha 10, Strašnice

### Dotčené územní samosprávné celky:

#### **Jihomoravský kraj**

do rukou hejtmana  
Žerotínovo nám. 3  
601 82 Brno

#### **Statutární město Brno**

do rukou primátora  
Dominikánské nám. 1  
601 67 Brno

#### **Městská část Brno–jih**

do rukou starosty  
Mariánské nám. 13  
617 00 Brno

#### **Město Modřice**

do rukou starosty  
náměstí Svobody 93  
664 42 Modřice

#### **Město Rajhrad**

do rukou starosty  
Masarykova 32  
664 61 Rajhrad

#### **Město Hustopeče**

do rukou starosty  
Dukelské nám. 2/2  
693 17 Hustopeče

#### **Obec Popovice**

do rukou starosty  
Popovice 2  
664 61 Rajhrad

#### **Obec Holasice**

do rukou starosty  
Václavská 29  
664 61 Holasice

#### **Obec Vojkovice**

do rukou starosty  
Hrušovanská 214  
667 01 Vojkovice

#### **Obec Sobotovice**

do rukou starosty  
Sobotovice 176  
664 67 Sobotovice

#### **Obec Ledce**

do rukou starosty  
Ledce 1  
664 62 Ledce

#### **Obec Hrušovany u Brna**

do rukou starosty  
Masarykova 17  
664 62 Hrušovany u Brna

#### **Obec Unkovice**

do rukou starosty  
Unkovice 28  
664 63 Žabčice

#### **Obec Žabčice**

do rukou starosty  
Kopeček 4  
664 63 Žabčice

#### **Obec Přibice**

do rukou starosty  
Přibice 84  
691 24 Přibice

#### **Obec Vranovice**

do rukou starosty  
Školní 1  
691 25 Vranovice

#### **Obec Pouzdřany**

do rukou starosty  
Hlavní 99  
691 26 Pouzdřany

**Obec Popice**

do rukou starosty  
Hlavní 62  
691 27 Popice

**Obec Strachotín**

do rukou starosty  
Osvobození 87  
693 01 Strachotín

**Obec Šakvice**

do rukou starosty  
Hlavní 12  
691 67 Šakvice

**Obec Zaječí**

do rukou starosty  
Školní 401  
691 05 Zaječí

**Obec Rakvice**

do rukou starosty  
Náměstí 22  
691 03 Rakvice

**Dotčené orgány:**

**Krajský úřad Jihomoravského kraje**

odbor životního prostředí  
Žerotínovo nám. 3  
601 82 Brno

**Krajská hygienická stanice  
Jihomoravského kraje**

se sídlem v Brně  
Jeřábkova 4  
602 00 Brno

**Česká inspekce životního prostředí**

OI Brno  
Lieberzeitova 14  
614 00 Brno

**Magistrát města Brna**

odbor životního prostředí  
Kounicova 67  
601 67 Brno

**Městský úřad Šlapanice**

odbor životního prostředí  
Opuštěná 9/2  
656 70 Brno

**Městský úřad Židlochovice**

odbor životního prostředí a stavební úřad  
Nádražní 750  
667 01 Židlochovice

**Městský úřad Pohořelice**

odbor životního prostředí  
Vídeňská 699  
691 23 Pohořelice

**Městský úřad Hustopeče**

odbor životního prostředí  
Dukelské nám. 2/2  
693 17 Hustopeče

**Obvodní báňský úřad pro území krajů  
Jihomoravského a Zlínského**

Cejl 13  
601 42 Brno

**Agentura ochrany přírody a krajiny ČR**

Regionální pracoviště Jižní Morava  
Kotlářská 51  
602 00 Brno

**Ministerstvo životního prostředí**

Odbor druhové ochrany a implementace  
mezinárodních závazků  
zde

**Na vědomí:**

**Správa železnic, s.o.**

Dlážděná 1003/7  
110 00 Praha 1

**Ministerstvo životního prostředí**

odbor PVIP  
zde