

Ministerstvo životního prostředí

Odbor výkonu státní správy IV

Mezírka 1

602 00 Brno

Datovou schránkou

k č.j. MZP/2025/240/195

Věc: Vyjádření se k dokumentaci k záměru „RS 2 VRT Modřice – Šakvice – Rakvice“ na životní prostředí

- **písemné vyjádření k oznámení záměru**

Na úřední desce Krajského úřadu Jihomoravského kraje byla dne 23. 01. 2025 zveřejněna informace o oznámení o záměru „RS 2 VRT Modřice – Šakvice – Rakvice“ (kód záměru OV7223), který bude posuzován ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (dále jen „Zákona EIA“).

Spolek Pro Modřice z. s. (sídlo Brněnská 355, Modřice, IČO 19098651, dále jen „Spolek“) a jeho členové, či podporovatelé jsou přesvědčeni, že posuzovaný záměr závažně ohrožuje zdraví, životní prostředí, bezpečnost a majetek obyvatel města Modřice, Rajhradu a dalších obcí na trati. S našimi věcnými a konstruktivními připomínkami předloženými ve zjišťovací EIA k trase VRT RS2 se předkladatel a navrhovatel trasy nebyli schopni věcně, konstruktivně a odborně vypořádat.

Je také nutné poznamenat, že spolek Pro Modřice z. s., obyvatelé města Modřice a další lidé, kteří se vyjadřují negativně k této trase, nejsou proti výstavbě VRT v ČR a na jižní Moravě, pokud tato trasa bude navrhovaná skutečnými odborníky, kteří respektují specifické potřeby a možnosti dané lokality. Toto se však neděje a jedině, co je nám předkládáno je socialistický model VRT, který vznikl před 35 lety a byl zadán roce 1989 v ČSSR. Od té doby byl jen lehce poupraven. Stejně jako tehdy se nerespektovala svoboda, demokracie a životní prostředí, tak i stejně dnes předkladatelé této trasy tlačí maximální měrou a téměř bezohledně na řešení VRT, která není technicky zdařilá, prochází EVL a NARURA 2000, intravilánem dvou měst a nemá podporu obyvatel a obcí v JMK.

Navíc je nutné se vypořádat s druhým pokusem o předložení dokumentace, protože první pokus byl se nepovedl. Studium nové dokumentace bylo zjištěno, že tato nová dokumentace téměř nic nového nepřináší. Za zmínku stojí následující:

- trať v obci Modřice dostala další PHS mezi konvenční a VRT koleje. Tento nelogický úkaz nemůže pokrýt potřebná protihluková opatření, tak jak je prezentováno. Kromě toho byl občany na veřejném setkání se SŽ odmítnut jako nedostatečné řešení. Pokud tato socialistická trasa bude realizována, tak jedině možné řešení je kromě zahloubení, také překrytí všech kolejí přes město Modřice dle pokynů v ZUR. Vše ostatní je plýtvání a mrhání veřejnými prostředky, které nevedou k dostatečné ochraně obyvatel a životního prostředí.
- Je zcela nejasné proč se zničehoznic snížilo množství vytěžené zeminy téměř na polovinu.
- Je sice hezké, že nasunete přes EVL mostní konstrukci postupně, jak to máte hezky nakresleno, ale jak šetrně k přírodě a EVL postavíte ty desítky pilířů a zatlučete do země stovky pilotů. Asi budeme mít EVL s měsíční krejinou.

1. Vyzýváme MŽP, aby bylo dodrženo stanovisko MŽP z 31. ledna 2020 k 1. aktualizaci ZUR JMK, kde se uvádí na straně 13/30 „**Celkový potenciální kumulativní a synergický vliv A1ZÚR**

JMK na lidské zdraví obyvatel Jihomoravského kraje lze hodnotit jako pozitivní s tím, že v některých lokalitách se mohou projevit potenciální negativní kumulativní či synergické vlivy.....Dále byly identifikovány potenciální významné negativní kumulativní vlivy železničního koridoru DZ11 navrhovaného v A1ZÚR JMK na hlukovou situaci a lidské zdraví s koridorem DS14 vymezeného v ZÚR JMK, se stávajícími dálnicemi D1, D52 a se stávající silnicí I/52.“ A potom na straně 27/30 je uvedeno „Zajistit územní podmínky pro nadstandardní protihluková opatření (např. překrytí, tunel, tubus) zejména při průchodu trati lokalitami Modřice, Popovice, Rajhrad, Vranovice, Pouzdřany a Popice.“ Je tedy zřejmé, že zpracovatel posudku pan Mgr. Evžen Doležal měl výhrady a obavy vlivu plánovaného koridoru na lidské zdraví a životní prostředí. Jak je tedy možné, že SŽ tento fakt neakceptuje s výmluvou, že by to bylo moc drahé a přitom plánuje ministry dopravy na rovince v podstatně větší vzdálenosti a to mimo obec Líbeznice 3,4 km dlouhý tunel za cenu 5,9 mld. Kč? A u nás je predikována podstatně větší zátěž více jak 500 denně díky tomu, že tu prochází konvenční a VRT trať v nepříjemně blízké poloze vůči obydleným domů rodin s dětmi. V demokratické společnosti je toto nepříjemné, aby ministři bylo vyhověno a obyčejných občanů ne. Stanovisko MŽP posíláme přílohou tohoto vyjádření – jedná se o dokument „MZP037G_stanovisko_textStanoviska.pdf“.

2. Předložená dokumentace a její přílohy neprošly odbornou oponentní prověrkou a diskuzí se širokou veřejností, aby bylo zřejmé, že tento návrh je z pohledu rozvoje Jihomoravského kraje, města Brna ten nejvhodnější, a to nejen z pohledu současnosti, ale i budoucnost.
3. Na straně 36. v příloze s názvem „Posouzení vlivu na veřejné zdraví“ je uvedena tabulka kolik je plánováno zasáhnout obyvatel různou intenzitou hluku. V Modřicích je přibližně 5500 obyvatel z toho 4565 obyvatel starších 15 let. Je tedy zřejmé, že hlukem z vlakové dopravy budou obtěžováni téměř všichni obyvatelé Modřic, což uvádí tabulka níže. I když, dle tabulky, většina bude mít hluk do 50 dB, tak někteří z nich jsou obtěžováni hlukem vyšším. Rozdělení je však spekulativní, díky nejasnosti ve výpočtech, netransparentnosti výpočtů a nemožnosti výpočty nezávisle zkontrolovat, jak se uvádí ve zprávě, která je přílohou těchto námitek. Je nutné poznamenat, že se jedná pouze o zatížení od vlakové dopravy, není tu zohledněna silniční, letecká doprava a průmyslová oblast Modřic, která přispívá svým nemalým potenciálem do hlukového mixu.

Tabulka 14 Počty zasažených obyvatel v 5 dB pásmech pro deskriptor L_{den}

Obec	KT nadstandardní PHS							VRT nadstandardní PHS							VRT+KT nadstandardní PHS						
	Lden (dB)							Lden (dB)							Lden (dB)						
	<50	50 – 55	55 - 60	60 - 65	65 - 70	70+	<50	50 – 55	55 - 60	60 - 65	65 - 70	70+	<50	50 – 55	55 - 60	60 - 65	65 - 70	70+			
Brno	649	59	0	0	0	0	708	0	0	0	0	0	647	60	1	0	0	0			
Hrušovany u Brna	364	0	0	0	0	0	364	0	0	0	0	0	364	0	0	0	0	0			
Hustopeče	0	9	26	19	0	0	15	20	19	0	0	0	0	9	26	19	0	0			
Ledce	38	0	0	0	0	0	35	3	0	0	0	0	35	3	0	0	0	0			
Modřice	4 813	149	15	22	0	1	4 976	18	5	0	1	0	4 733	229	14	20	3	1			
Popice	932	40	0	1	0	0	969	4	0	0	0	0	902	61	9	1	0	0			
Popovice	277	15	0	7	0	0	296	0	0	0	3	0	277	15	0	4	3	0			
Pouzdrfany	441	45	21	0	0	0	503	4	0	0	0	0	409	72	26	0	0	0			
Přibice	23	0	0	0	0	0	23	0	0	0	0	0	23	0	0	0	0	0			
Rajhrad	2 752	149	39	38	10	0	2 988	0	0	0	0	0	2 752	149	39	38	10	0			
Rakvice	660	8	0	0	0	0	68	0	0	0	0	0	651	17	0	0	0	0			
Sobotovice	5	0	0	0	0	0	2	3	0	0	0	0	2	3	0	0	0	0			
Vojkovice	16	0	0	0	0	0	13	3	0	0	0	0	13	3	0	0	0	0			
Vranovice	479	117	60	19	0	2	671	0	0	4	2	0	464	118	68	0	2	2			
Zaječí	4	0	18	0	0	0	22	0	0	0	0	0	4	0	18	23	0	0			
Celkem	11 453	591	179	106	10	3	11 653	55	24	4	6	0	11 276	739	201	105	18	3			

4. Na str. 143 Dokumentace EIA je tvrzeno „V úseku Brno – Rakvice je stavba umístována v koridoru veřejně prospěšné stavby DZ11 dle Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, ve znění Aktualizace č. 1 a č. 2.“ Záměr byl oznámen v listopadu 2023. Věc se jeví tak, že oznámený záměr, a to i jeho jižní části, nebyl v souladu s touto územně plánovací dokumentací. Je sporné, zda lze takto postupovat a uvádět veřejnost v omyl.

Veřejnoprávní procesy musí pravdivě popisovat svůj obsah. Je tedy nutné celý proces EIA opakovat.

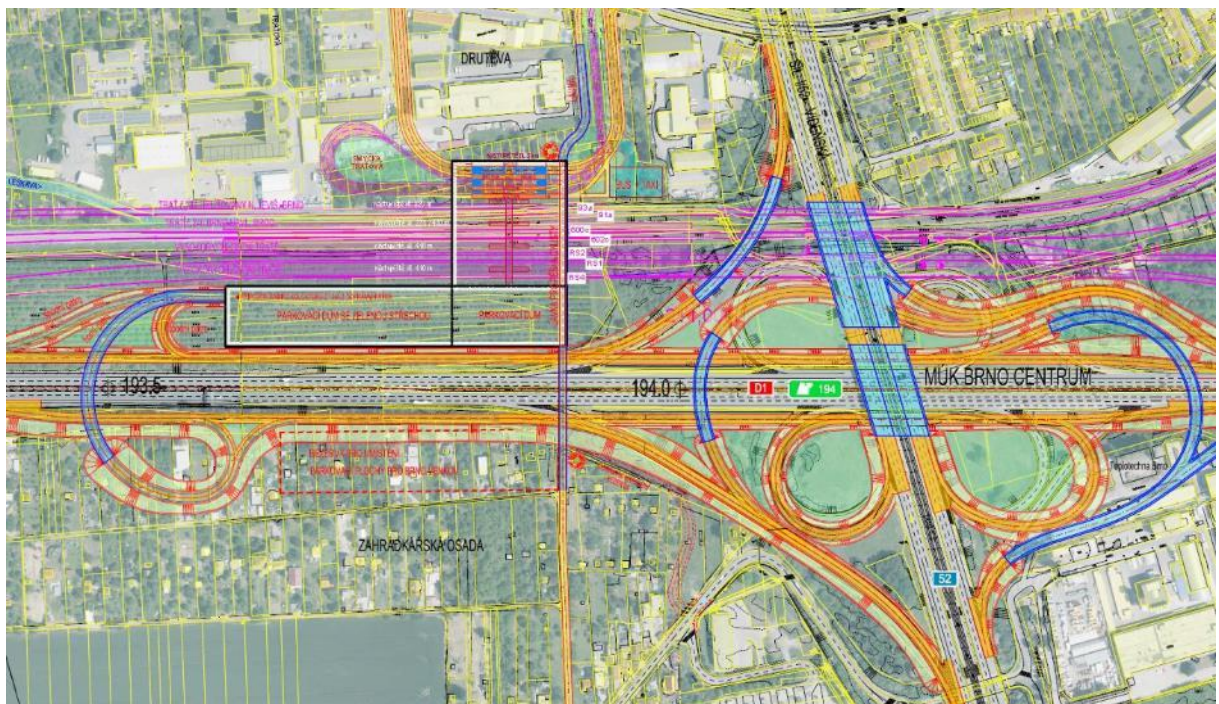
5. Záměr doložený v Dokumentaci EIA není v souladu s územními plány řady obcí. Díky tomu nastává situace, že tento záměr nelze považovat za veřejně prospěšný. Nic na tom nemění ani ustanovení stavebního zákona, který banalizuje význam územních plánů obcí. Toto je právní lapsus stavebního zákona, neboť není to jen stavební zákon, který se uplatní. Jsou to i principy posuzování vlivů na životní prostředí dané závaznou evropskou legislativou. Bez souladu tak zásadního záměru jako je VRT s územní dokumentací obcí nemohlo dojít k provedení plnohodnotného posouzení SEA. V systematické stavebního zákona je totiž pouze územní plán obce, kde je v dané situaci provedeno plnohodnotné posouzení SEA.
6. Není objasněno, proč záměr končí de facto ve volné krajině. Účelem VRT je rychlé republikové a mezinárodní spojení. Bylo tedy nutno posoudit vliv celého záměru i v širších vztazích, tedy z hlediska návaznosti na nové brněnské nádraží, VRT ve směru na Prahu a na Ostravu.
7. Vzhledem k tomu, že se jedná o záměr, který má být součástí transevropské dopravní sítě TEN-T měl předmětný záměr posouzen v kontextu této sítě. Měly být doloženy mezinárodní souvislosti, a to zejména z hlediska intenzit dopravy VRT. Tyto úvahy a příslušný dopravní model a jeho predikce na dobu 20 let po uvedení TEN-T do provozu absentují. Vzhledem k předpokladu (dle závazné evropské judikatury), že TEN-T bude realizována do roku 2050, měl tento model zahrnovat období minimálně do roku 2070.
8. Mělo být doloženo vyhodnocení vlivů z pohledu, že tuto trať VRT systému TEN-T budou nově využívat i vlakové soupravy dopravců ze států EU.
9. Vzhledem k mezinárodním souvislostem měl být předmětný záměr posuzován jako přeshraniční. Ze zveřejněných informací se věc jeví, že došlo k závažné právní vadě a záměr nebyl ohlášen sousedním státům.
10. Došlo i k porušení Mezinárodní úmluvy z Espoo a toto musí být napraveno.
11. Mělo být doloženo vyhodnocení vlivů také na rakouské území.
12. Vzhledem k tomu, že nedošlo ke zveřejnění informací o předmětném záměru v Rakousku, nemohla se rakouská veřejnost o záměru dozvědět a jej připomínkovat. Tato zásadní vada zakládá nutnost nápravy, tj. povinnost opakování posuzování EIA. Bez této nápravy má rakouská veřejnost bez dalšího právo podat žalobu u českých soudů, bude-li v návazných řízeních užito stanovisko EIA vzniklé takto nezákonně.
13. **Velmi důrazně odmítáme** předloženou **socialistickou trasu**, a požadujeme **zastavení řízení EIA** z důvodů, které v tomto dokumentu uvádíme. Tato trasa poškozují životní prostředí JMK, dělí JMK s dalšími liniovými stavbami do čtyř segmentů, je finančně velmi drahá a také není předložena jako celek, ale pouze zakázanou salámovou metodou po částech. Posuzovaná trasa totiž vede odnikud nikam, nemá ani počáteční stanici, ale ani tu konečnou.
14. RNDr. Rokos v Závěru zjišťovacího řízení (Č. j.: MZP/2024/240/477) odmítl požadovat zpracování dalších variant, přičemž podle §6 odst. 2 citují: " *musí oznamovatel vždy uvést nástin studovaných hlavních variant a stěžejní důvody pro jeho volbu vzhledem k vlivu na životní prostředí.*" To se však k předložené dokumentaci zjišťovacího řízení nevyskytlo – jediné v bodě B.I.5 byl vytvořen pokus o představení domnělých variant, které se významně od sebe neliší. První „variantou“, která začala vznikat v roce 1989 v ČSSR, která svou hlavní konstrukcí a směřováním už tehdy odpovídala současné trase. Drobné změny, které byly v průběhu 30 let na trase učiněny, byly jen kosmetickými úpravami v detailním trasování a

napojení do ŽUB. Uvedené drobné úpravy nelze považovat za představení variant ve smyslu zákonů, na které se odkazujeme. Z toho důvodu a zcela bez ostychu, lze představený záměr VRT v dokumentech EIA nazývat socialistickou variantou.

15. Odkaz na studii proveditelnosti je také irelevantní, protože ve studii proveditelnosti se zachází se dvěma variantami, ale bez hlubšího posouzení a předložení další rozumné varianty, je uvedeno, že ta socialistická, kterou se snaží Správa železnice protlačit na sílu, je ta nejvhodnější. Argumentovat studií proveditelnosti, která neprošla oponentním jednáním v daném kraji je zcela irelevantní. Důvody výběru trasy nebyly nikdy podstoupeny kritice, a to studie vznikla již v roce 2017 a času od té doby bylo více než dost.
16. Dále RNDr. Rokos uvádí: *“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).“* Tento závěr RNDr. Rokose je opětovně předkladatelem dokumentace používán jako ospravedlnění zvoleného socialistického záměru RS2 k předložené variantě na východní straně D2. Není tam uvedený hluboký rozbor, proč má být postavena socialistická varianta RS2, a ne varianta na východní straně D2. V poslední části závěru RNDr. Rokos uvádí, že by se měl oznamovatel k předloženým variantám vyjádřit. Oznamovatel se vyjádřil k navrženým variantám tak, že použil v některých statích závěru RNDr. Rokose bez hlubšího vysvětlení a ospravedlnění socialistické varianty RS2. Toto zásadně odmítáme a díky nekompetentním a neodborným vyjádřením zpracovatele je nutné celé řízení EIA zastavit.
17. Díky tomu, že RNDr. Rokos neměl odvalu vyzvat SŽ aby důsledně prověřila variantu kolem D2 a argumentoval, že „odborníci“ by jistě prověřili variantu na východní straně D2, pokud by byla reálná, tak tito odborníci použili závěry RNDr. Rokose k obhajobě své socialistické varianty.
18. Škoda, že RNDr. Rokose nenapadla velmi reálná situace, že tuto studii proveditelnosti nezpracovávali odborníci, kteří by byli schopni a také ochotni zpracovat VRT v té nejlepší a nejhleduplnější variantě k životnímu prostředí, ekonomicky a provozně nejvhodnější jako trať budoucnosti. Pro tyto „odborníky“ bylo jednodušší vyhrabat ze šuplíku socialistickou variantu a tu nám deklarovat jako jedinou možnou. Občané JMK nejsou hloupí, aby skočili na to, že to je jediná možnost a nenechají se zastrašit. Proto jsme nechali zpracovat Ing. Kalčíkem (v přílohách tohoto dokumentu) trasu na východní straně D2, ale nejen tuto trasu, ale i komplexní řešení VRT na jižní Moravě s napojením na Brno a předkládáme to jako komplexní řešení pro jižní Moravu.
19. Protože SŽ s oznamovatelem záměru nepostupují legálně správně, začali předkládat rozdrolené části VRT na jižní Moravě a napojení na Brno, tak se dopouštějí tzv. **salámové**

metody, která je nepřijatelná a již několikrát byla soudem označena jako nepřijatelná např. rozsudky 1 As 47/2012-38, 6 As 190/2016-36, 1 As 236/2018-86 a 4 As 89/2019-72.

20. Na vědomí tedy dáváme, že socialistická trasa odnikud nikam nemá žádné napojení. Z tohoto důvodu bude nutné řešit tato napojení a lze tedy očekávat, že bude vydávána další dokumentace, a tedy i nutnost dělat další řízení EIA, které jsou nákladná.
21. Odmítáme tento postup, že ke schválení se jako první úsek trasy VRT dává celkem jednoduchá trasa, i když neoprávněně a v rozporu s PUR vede intravilánem obcí, dále dvěma oblastmi EVL NATURA 2000, těžebním a dobývacím územím a kličkuje po jižní Moravě, což je zase v rozporu s ideou vysokorychlostních tratí, aby se zkrátil dopravní čas. Jde o strategii každého investora, který se snaží prosazovat toliko jeden již EIA a SEA procházející či schválený záměr, pochybí-li na začátku a fakticky neváží proporcionálnější varianty, nezhodnotí dostatečně dopady a nevyhotoví-li alternativy k záměru. Tímto však svá pochybení nezhojí.
22. Železniční uzel Brno je již zpracováván ve zjišťovacím řízení EIA. Kromě tohoto železničního uzlu bude muset být další řízení ohledně druhého hlavního nádraží na jihu Brna, tzv. terminál Vídeňská, která svou megalomanskou stavbou přinese další rizika a zhoršení životní úrovně v místě Bohunic, Bosonoh, Troubska a dalších obcí, kde je již nyní velmi intenzivní doprava a bude ještě intenzivnější, protože ŘSD veškerou dopravu směřuje k Brnu, kde ji teprve dělí do různých směrů. K tomu přičtíme souběžnou EIA pro rozšíření dálnice D1 mezi Kývalkou a Holubicemi, která také není vypořádána. Dnes již díky rozšiřování D1 na 6 pruhů zažíváme nebývalé každodenní kolony nákladních automobilů, které nám zhoršují životní prostředí, a to nejen v okolí Modřic. Tato nekonceptnost oprav, kdy není dobudována dálniční síť, která by odváděla dopravu mimo hlavní dvě křižovatky s D1 a to I/52-D1 a D1 – D2, pak způsobuje enormní ekonomické ztráty dopravců, kdy tráví několik hodin v kolonách a enormní zátěž životního prostředí, kde se kumuluje nepřijatelné množství vozidel čekajících v kolonách.



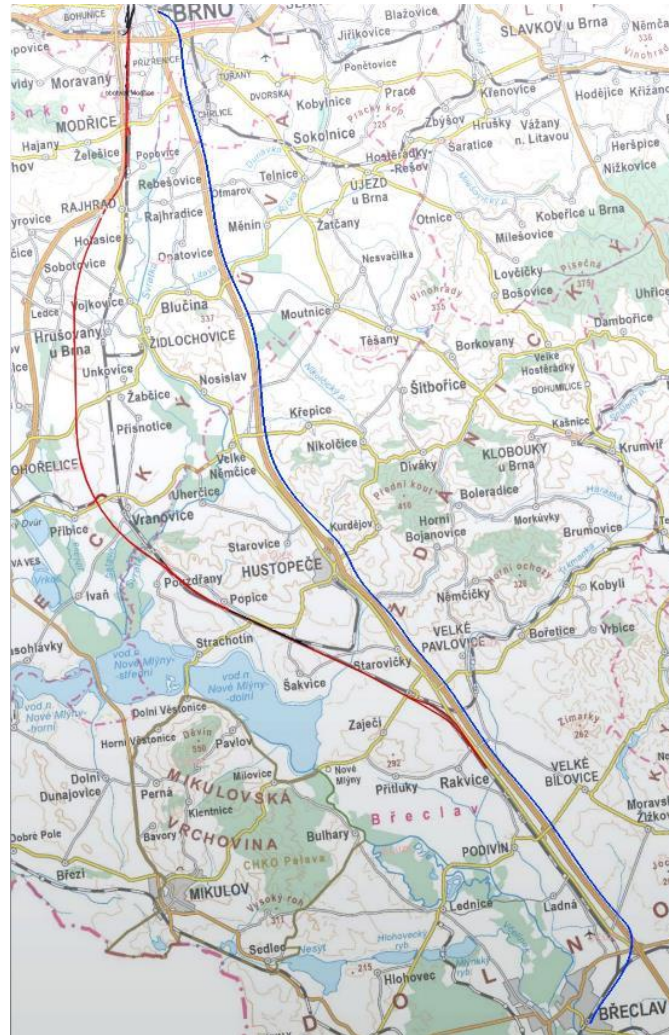
Terminál Vídeňská – územní studie se dne 20. 2. 2024

23. Na obrázku terminálu Vídeňská je patrné, že dojde k dalšímu zásahu do dálnice D1 a k jejími přebudování, aby bylo kam „nacpat“ socialistickou variantu RS2. Dojde k dalšímu zatížení této oblasti emisemi, které jsou již nyní příliš vysoké. Už dnes obce a spolky vyhrávají spory, že je nutné tuto situaci řešit, přesto SŽ si stále prosazuje svůj socialistický záměr na vedení VRT, v němž nepočítá se synergickými vlivy dalších staveb, resp. tyto odsouvá pro posouzení do dalších řízení, jejichž schvalování není propojené a tyto záměry s tímto nepočítají, byť se proces jejich schvalování a následné výstavby bude překrývat. VRT tak nepočítá s výstavbou dalších komunikací národního významu.
24. Jestliže by z nějakého nepochopitelného důvodu byla schválena socialistická varianta RS2 jižní Morava, tak by v dalších řízení byl už jen odkaz, že se musí postavit zbytek, když je povolena – postavena první část. Z tohoto důvodu je tedy také nepřípustné, aby řízení EIA pokračovala, pokud nebude předložena celá trasa v JMK a řešení nebude komplexní.

Varianta RS 2 na východní straně dálnice

Jako občané, spolky, a i zástupci obcí, kteří si velmi cenní naši úžasné krajiny a krajinného rázu na jižní Moravě, předkládáme variantu RS 2 na východní straně dálnice D2, která je významnou měrou ohleduplnější k životnímu prostředí než socialistická trasa SŽ. Kromě toho jsme nenechali zpracovat pouze „kousek salámu“, ale komplexní řešení pro JMK včetně Brna, kde podzemní nádraží VRT je součástí hlavního nádraží v Brně a vlaky tímto nádražím projíždějí. Což je významný kvalitativní posun oproti socialistické verzi RS2 tlačenou SŽ, kde pouze některé, a to jen ty posvěcené vlaky od SŽ, do hlavního nádraží mohou výjimečně zajet.

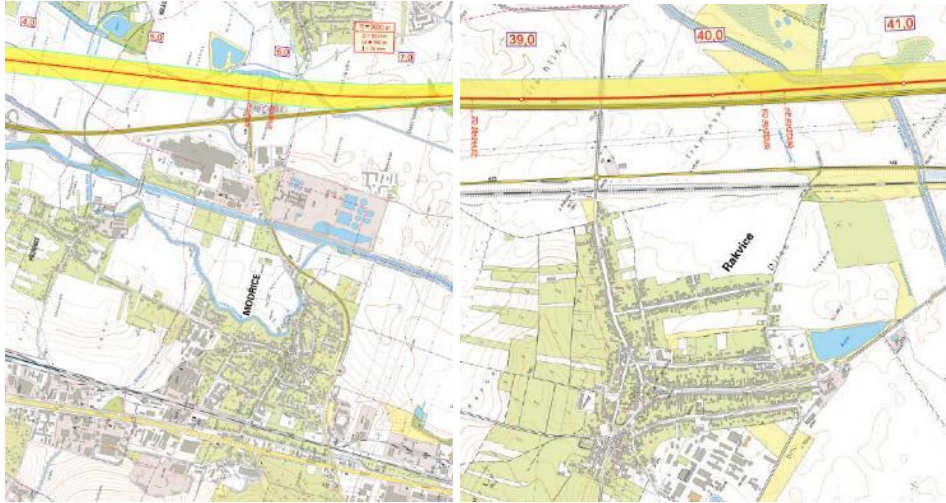
Celá studie a mapové podklady jsou veřejně přístupné na stránkách www.vrt2jmk.cz. Studie a mapové podklady jsou také odeslány přílohou k tomuto vyjádření.



Červená trasa socialistická RS2 spravovaná SŽ, Modrá trasa VRT na východní straně D2

Z porovnání obou tras je zřejmé, že alternativní trasa na východní straně D2 je nejen ohleduplnější k životnímu prostředí, ale i k obcím, protože prochází na svém okraji pouze obcí Hustopeče, kde trasa povede částečně v tunelu. Trasa zcela míjí EVL a NATURA 2000 lokality, je v souběhu s již existující liniovou stavbou, je o 10 km kratší, levnější a provozně ekonomičtější a ekologičtější díky menší produkci CO₂. Studie nejenom dokládá zpracování trasy přes Brno, kde bude vedena vrtaným tunelem až na severozápad Brna, ale také zaústění trasy do Břeclavi a návrh trasy směrem na Slovensko. Jedná se tedy o komplexní řešení, které je předkládáno v uceleném souboru včetně odboček směrem na Přerov. Vrtaný tunel pod Brnem byl také zvažován městem Brnem, tzv. varianta Petrov, ale i přes jeho strategičtější a výhodnější řešení byl zamítnut, protože nevyhovoval socialistické trase RS 2 (dále uváděna jako socialistická varianta), kterou předkládá a do morku kosti obhajuje SŽ. I tato trasa nemá zcela jednoduché úseky, ale lze je řešit s takovými opatřeními, aby zásah do přírody a životního prostředí byl minimální. Kromě jiného umožňuje stavbu terminálu Jižní Morava u Břeclavi, aby VRT byla dostupná i lidem z okolí Břeclavi.

Socialistická trasa je v dokumentaci vedena s délkou 45 km od severní části Modřic až do Rakvic. Na mapových podkladech RS2 kolem dálnice D2 je zřejmé, že je staničení od Brna 5 km nad Modřicemi a 40 km u Rakvic. Z tohoto rozdílu je patrné že délka trasy je pouhých 35 km, což je o 10 km méně než socialistická varianta RS2 podle dokumentace předložené v EIA.



Staničení Modřice a Rakvice – trasa RS2 na východě D2

Ze srovnání lze konstatovat, že trasa na východní trase D2:

- je o 10 km kratší,
- má menší zábory půdy o 110000 m² při deklarované šířce tratě 11 metrů,
- o 30% kratší dojezd souprav z Brna do Břeclavi – čas dojezdu cca 16 minut dle typu vlakové soupravy. Díky tomu je z dlouhodobého hlediska provoz na trase podstatně levnější a provozní náklady na údržbu a provoz tratě významně menší,
- je ekologičtější, protože pro provoz je potřeba o 30% CO₂ méně,
- je levnější cca o 14 mld. Kč oproti socialistické variantě,
- nedělí jihomoravský kraj do několika segmentů, protože kopíruje existující infrastrukturu,
- nenarušuje významně krajinný ráz, protože je v souběhu s existující infrastrukturou,
- nezasahuje do žádného EVL, NATURA 2000, či jiné chráněné oblasti,
- prohází jedinou aglomerací Hustopečemi, a to na jejím kraji.
- z hlediska obranné strategie ČR je významně odpovědnější.

Vyjádření k dokumentaci záměru OV7223

25. Je nezbytné podotknout, že dokumentace je zpracována o něco lépe než v případě zjišťovací EIA, nicméně k zásadním bodům se dokumentace vyjadřuje pouze povrchně. Zásadním nedostatkem v dokumentaci je chybějící vysvětlení proč navržená trasa RS 2 je v rozporu s PUR (Politika územního rozvoje) a to konkrétně články 23, 24 a 24a. Pokud je tato strategie nerespektování PUR vůbec možná. Specificky lze odkázat na nedodržení povinnosti respektovat následující republikové priority:

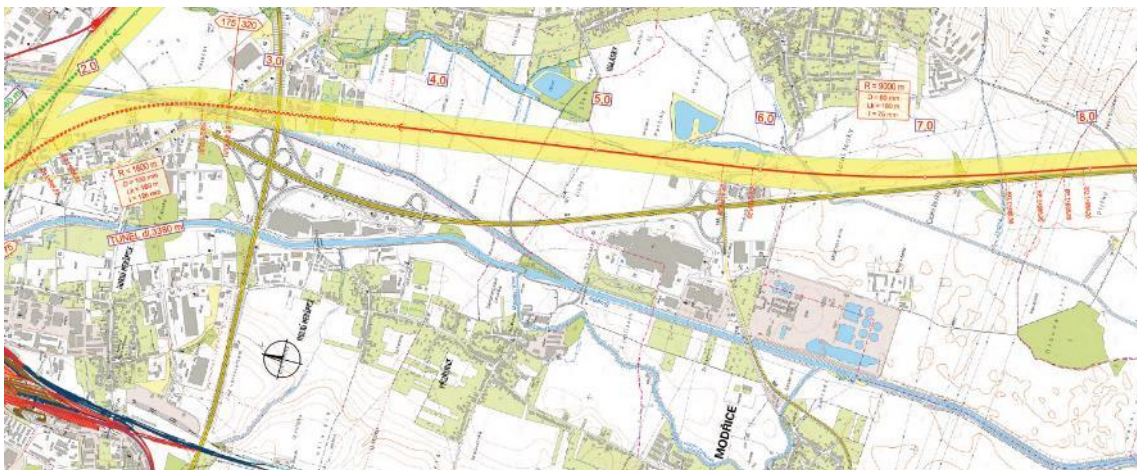
*(23) Podle místních podmínek vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní a technické infrastruktury s ohledem na prostupnost krajiny. **Při umístování dopravní a technické infrastruktury zachovat prostupnost krajiny a minimalizovat rozsah fragmentace krajiny; je-li to z těchto hledisek účelné, umístit tato zařízení souběžně. U stávající i budované sítě dálnic, kapacitních komunikací a silnic I. třídy zohledňovat i potřebu a možnosti umístění odpočívek, které jsou jejich nedílnou součástí. Zmírňovat vystavení městských oblastí nepříznivým účinkům tranzitní železniční a silniční dopravy, mimo jiné i prostřednictvím obchvatů městských oblastí, nebo zajistit ochranu jinými vhodnými opatřeními v území. Zároveň však vymezovat plochy pro novou obytnou zástavbu tak, aby byl zachován dostatečný odstup od vymezených koridorů pro nové úseky dálnic, silnic I. třídy a železnic, a tímto způsobem důsledně předcházet zneprůchodnění území pro***

dopravní stavby i možnému nežádoucímu působení negativních účinků provozu dopravy na veřejné zdraví obyvatel (bez nutnosti budování nákladných technických opatření na eliminaci těchto účinků).

(24) Vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury s ohledem na potřeby veřejné dopravy a **požadavky ochrany veřejného zdraví** a v souladu s principy rozvoje udržitelné mobility osob a zboží, zejména uvnitř rozvojových oblastí a rozvojových os. Možnosti nové výstavby je třeba dostatečnou veřejnou infrastrukturou přímo podmínit. **Vytvářet podmínky pro zvyšování bezpečnosti a plynulosti dopravy, ochrany a bezpečnosti obyvatelstva a zlepšování jeho ochrany před hlukem a emisemi**, s ohledem na to vytvářet v území podmínky pro environmentálně šetrné formy dopravy (např. železniční, cyklistickou).

(24a) Na územích, kde **dochází dlouhodobě k překračování zákonem stanovených mezních hodnot imisních limitů pro ochranu lidského zdraví**, je nutné předcházet dalšímu významnému zhoršování stavu. V územích, kde nejsou hodnoty imisních limitů pro ochranu lidského zdraví překračovány, vytvářet územní podmínky pro to, aby k jejich překročení nedošlo. **Vhodným uspořádáním ploch v území obcí vytvářet podmínky pro minimalizaci negativních vlivů koncentrované výrobní činnosti na bydlení**. Vymezovat plochy pro novou obytnou zástavbu tak, aby byl zachován dostatečný odstup od průmyslových nebo zemědělských areálů.

26. V dokumentu „**Dokumentace záměru dle § 8 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, (v rozsahu přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb.)**“ na straně 21 v bodě 13 je uvedeno několik odstavců, kde je velmi zjednodušeně a zavádějícím způsobem, a to pouze pro účely obhájení, jinak neobhajitelného řešení socialistické trasy RS2, zpracované SŽ (Správa železnice), ve kterých se vyjadřují k vedení trasy kolem dálnice D2 pouze podle své představy a bez zohlednění nákresu, který byl představen v dokumentu spolku Pro Modřice z. s. V nákresu a ve zprávě je uvedeno, že má trasa vést na východní straně dálnice D2 a tedy zastavěná plocha mezi D2 a Heršpicemi, či Přízřenicemi je irelevantní a zcela poukazuje na nedostatečnou odbornost zpracovatele, který aby mohl sveřepě obhajovat svoji socialistickou trasu, vytvořil konstrukt, který vůbec nebyl představen a nebylo ho dožadováno.

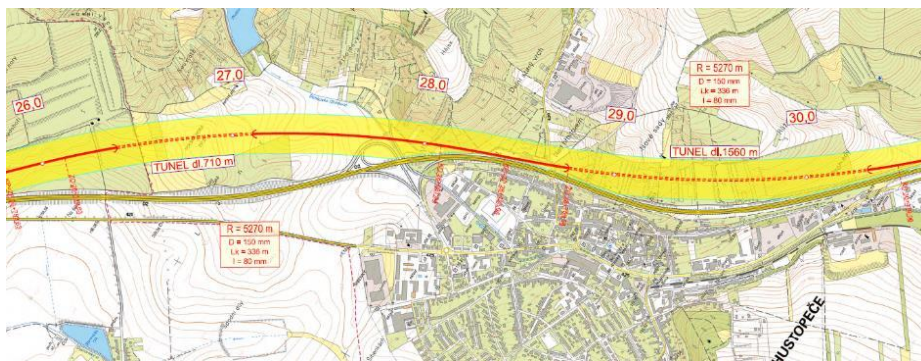


Vedení trasy na východní straně D2 červená linka

27. Věta „Aktuálně navržené vedení trasy přitom nevyžaduje demolice objektů k bydlení, rekreaci ani k výrobě v této oblasti.“ se také nezakládá na pravdě. Od strany 236 je vyjmenováno mnoho

objektů k demolici, které je nutné provést, aby socialistická varianta mohla vzniknout. Lze tedy jen konstatovat, že socialistická trasa RS2 vyžaduje demolici objektů i k bydlení.

28. Ve studii Strukturální hluk v příloze č. 18 je uvedeno: *„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. Je zde třeba doplnit geotechnický průzkum a případně řešit antivibrační a protihluková opatření“*. Je zřejmé, že tato opatření budou technicky komplikovaná ne-li nemožná, a tedy i drahá a nemusí zcela zabezpečit přípustné životní podmínky pro obyvatele v blízkosti tunelu Rajhrad. Lze tedy předpokládat, pokud nedojde k zastavení socialistické trasy RS 2, že dojde k demolici celé přilehlé ulice. V Modřicích již dochází opakovaně k záborům pozemků, kde bydlí obyvatelé i s rodinami, a to v celé délce ulice Brněnská.
29. Lze připustit, že rizikové místo vedení trasy na východní straně D2 je komplikovanější kolem Hustopečí, ale ne však kritické a rozhodně tento popis *„Je zřejmé, že se jedná o velmi kopcovitý terén s výškovými rozdíly připomínající až horský terén.“* mohl napsat pouze jedinec neznalý terénu v okolí Hustopečí – asi je to, jak z Prahy, tak z Ostravy velmi daleko, že se zdá, že tu máme hory. Kopce, doslova kopce, na východě dálnice D2 v okolí Hustopečí dosahují nadmořské výšky maximálně 300 m n.m. Přičemž námi zpracovaná trasa kolem D2, přidána do příloh tohoto dokumentu, vede trasu ve stejné nadmořské výšce jako je dálnice a to 210 metrů. Je pravdou, že uvedeným místem budou muset vzniknout dva tunely. Jeden v délce 710 metrů a druhý v délce 1560 metrů.



Řešení VRT kolem Hustopečí.

Těmito nevhodnými a silně neodbornými výroky se „odborníci“ ze SŽ opět ukázali, že zpracovatel studie a uvedených textů nemá potřebnou kvalifikaci a erudici se k takto složité stavbě vůbec co vyjadřovat, natož ji navrhovat. Celé studii tak schází potřebná odborná kvalifikace. Z toho důvodu by mělo MŽP celé řízení zastavit a požadovat přepracování studie skutečnými odborníky, kteří životnímu prostředí a stavbě VRT rozumí a nenazývají pár kopců kolem Husopečí horskou oblastí. Je evidentní, že vyjádření v dokumentu jsou jen účelová bez přihlédnutí k faktům.

30. Aby socialistickou variantu bylo možné realizovat je nutné počítat s tubusem délky 950 metrů přes koridor DZ 11 v Modřicích, který je uveden v ZUR. Částečně tento tubus již byl zpracován SŽ a v Modřicích 7. 8. 2024 představen, kde byl pozitivně přijat občany. Kromě tubusu musí být i koridor DZ11 přes území Modřic zahlouben 3 metry do země a koridor musí respektovat současné hranice katastrů na jeho západní straně – zábory soukromých pozemků jsou nepřijatelné. Je tedy zcela nejasné, proč se SŽ stále orientuje na jiné řešení, než je jí ukládáno ZUR a dotčenou veřejností a zaobírá se nějakými 3 zdmi nebo jinou variantou, než je překrytí v této lokalitě.



Tubus přes území Modřic okolo ulice Brněnská – vizualizace SŽ

31. Je také nutné počítat s tunelem pod městem Rajhrad, a to v délce cca 1400 metrů a ideálně až za obydlenou oblast Bobrava v Modřicích, robustními protihlukovými opatřeními kolem dalších obcí a zahloubené trasy okolo Vojkovic, Přibic, Pouzdřan, Vranovic, Rakvic, Podivína atd, estakádu přes EVL dlouhou 1350 metrů. Pro představu varianta kolem D2 vyžaduje pouze dva tunely, jeden délky 710 metrů a druhý dlouhý 1560 metrů mimo obydlenou lokalitu.
32. V dalším textu:“ Cílem směrového vedení VRT je vyhnout se (pokud je to možné) sídelním centrům a minimalizovat tak negativní dopady na život obyvatelstva. Dalším faktorem pak je minimalizace záborů půdy pod tělesem VRT.“ je sice uvedena správná formulace na požadavek VRT, ale řešení předložené SŽ tomu neodpovídá, protože bez větších skrupulí vedou trasu intravilánem města Modřice a města Rajhrad, přičemž v Modřicích má za domy obyvatel ve vzdálenosti 40 metrů projet až 500 vlaků denně. To je zjevný důkaz toho, že se nenacházíme v 21. století v zemi západního stříhu.
33. SŽ se ale vyjádřilo k zapaštění celé její trasy do hloubky 3 metry, což nikdo z účastníků nepožadoval, i když by to rozumné řešení bylo. Je tedy stále legitimním požadavkem občanů Modřic, aby koridor DZ11 byl v Modřicích zapaštěn 3 metry do hloubky, oproti současnému stavu a překryt tubusem v délce 950 metrů, přičemž kopíroval současnou katastrální hranici soukromých pozemků na západní straně koridoru DZ11. Podle vyjádření projektanta Ing. Šulce by se mělo odhadem jednat o 180 000 m³, což je ve srovnání, s cituji: „Kubatura výkopů ze stavby je uvedena v kapitole B.II.1 Půda. Celkové množství výzisku zeminy je předběžně vypočteno původně na cca 4 834 035 m³.“ a nově na 2 781 252 m³, zcela minimální hodnota, která stavbu nějak neovlivní a neprodrazí. Jedná se dle původního cca o 4 % a nově o cca 7 % přesunutí zeminy navíc. Je zde nutné podotknout, že realizací této socialistické varianty RS 2, bude nutné tato opatření provést, aby ochrana obyvatelstva v Modřicích odpovídala požadavkům WHO, jak je v dokumentaci několikrát zmiňováno. Přesun zeminy je možný provést do oblasti kolem Přibic a Žabčic.
34. Na snížení nivelity VRT trvají i další obce na trase, a to pouze v lokálních místech okolo obcí, a především obydlených částí. Např. z průzkumů přiložených k EIA je patrné, že v místech, kde

obec Příbice požaduje zahroubení VRT se nachází šterkopísky, které by mohli být vhodným materiálem pro podloží VRT nebo náspy či valy na jiných částech VRT. Vytěžený materiál, který nebude vhodný na další stavební úpravy lze umístit do vytěžených prostor pískoven přímo na katastrech obcí Příbice, či Žabčice. Výrazně by se tak ušetřilo na přepravě materiálů z důvodu velmi krátké vzdálenosti, tato informace je validní i pro katastr Modřic a požadavku na zhloubení tratě. Velmi ostře se vyhazujeme proti tomu, aby byly tyto lokality zaváženy ze vzdálených míst jako např. z prostějovských tunelů a nevyužila se na to lokální zemina.

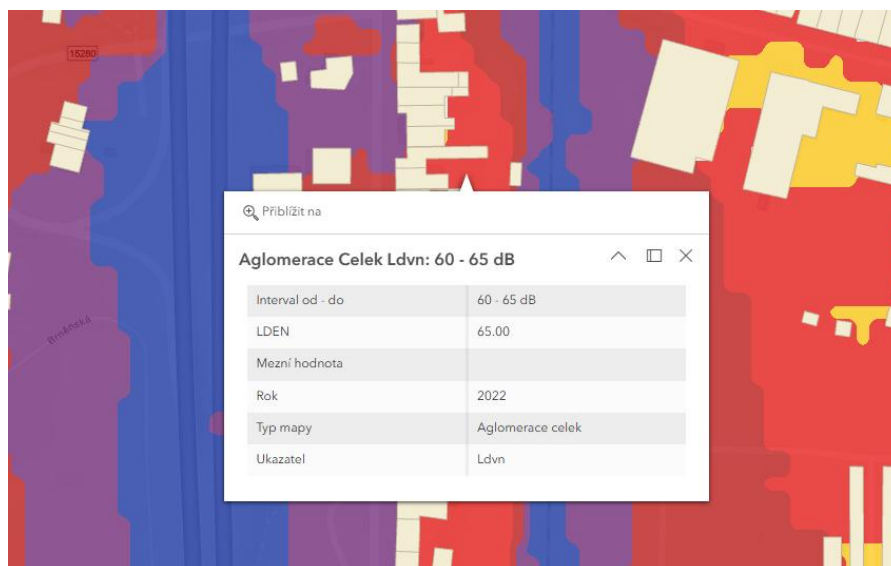
35. Na straně 24 se uvádí:“ Bylo prokázáno, že hluková zátěž a vibrace z VRT nedosahují legislativních limitních hodnot.“ Jak to bylo prokázáno? Byly v provozu VRT soupravy s maximálním počtem průjezdů za den a hodnoty naměřeny? Jestli ne, tak se jedná pouze o odhad, případně matematický kalkul na základě nějakých předpokladů. Tedy o průkaznosti nemůže být řeč. Trasu a protihluková a protivibrační opatření je nezbytně nutné dimenzovat na maximální kapacitu trasy – odhad provozu je 500 vlaků denně – což není maximální kapacita koridoru a s ohledem na opotřebení těchto opatření v průběhu životnosti stavby. Veškeré výpočty by měly být stavěny na kvalifikovaných a obhajitelných odhadech, tak aby plnily požadavky během celé životnosti stavby.
36. I v případě analýz hlukové zátěže je systematicky používaná nelegální salámová metoda, kde řešíte hluk pouze z železnice, a ne kumulaci hluku z ostatní dopravy, provozu, průmyslu a dalších zdrojů hluku, a také proto, že i samotnou železnici – koridor DZ 11 přes Modřice – dělíte na 2 samostatné koleje – jednu kolej konvenční a druhou kolej pro VRT. S tím, že hluk z VRT vztahujete k limitům 60/55 dB a hluk z konvenční tratě k hodnotám 68/63 dB. Tento kalkul je opět nepřijatelný, nejen že nezapočítáváte všechny zdroje, ale dělíte i zdroj, kterým SŽ bude zatěžovat naše obydlí. Toto je zcela nepřijatelné a další důkaz toho, že řízení EIA nemůže pokračovat. Jde tak o zkrácení i samotných vstupních dat. Obzvláště je to patrné v místech, kde se kumuluje hluk a vibrace z dopravy (mosty, křižovatky). Na mapách to ale není patrné, byť je to zcela logické. Hluk je stále stejný v místech, kde projíždí znatelně více automobilů (a jiných dopravních prostředků), jako i v těch, kde jich je minimum (nadměrná hluková zátěž pozemku patřícího k rodinnému domu čp. 496 na ul. Brněnská, kde je zastávka MHD, most nad úrovní terénu, trať, křižovatka a hlavní cesta, jakož i samotného domu, není nikde patrná). I dané dokresluje fakt, že se jedná o zcela jasnou salámovou metodu a EIA bez náležitého NADSTANDARDNÍHO zvukového opatření ve formě např. tubusu pro okolí VRT není reálná.
37. Na straně 31 v odstavci uvádíte:“ Oddělené hodnocení různých zdrojů hluku je tak pravděpodobně nejvhodnějším způsobem, jak zohlednit vícenásobné expozice (synergii). Preferuje se tedy rozlišení příspěvku různých zdrojů, což NV od roku 2000 respektuje.“ Je opět účelové tvrzení a předchází „výmluvou“ na WHO, že něco nemá zpracováno. Přitom synergické a kumulační hodnocení hluku je tak jednoduché i podle současné legislativy. Stačí si jenom nevykládat po svém jednotlivé zákonné odstavce a neoddělovat hodnocení různých zdrojů hluku, tím dostanete celý obraz o hlukové zátěži. Nicméně tento obraz už máme ve Strategických hlukových mapách zpracovaných Ministerstvem zdravotnictví.

§ 1013 občanský zákoník

(1) Vlastník se zdrží všeho, co působí, že odpad, voda, kouř, prach, plyn, pach, světlo, stín, hluk, otřesy a jiné podobné účinky (imise) vnikají na pozemek jiného vlastníka (souseda) v míře nepřiměřené místním poměrům a podstatně omezují obvyklé užívání pozemku; to platí i o vnikání zvířat. Zakazuje se přímo přivádět imise na pozemek jiného vlastníka bez ohledu na míru takových vlivů a na stupeň obtěžování souseda, ledaže se to opírá o zvláštní právní důvod.

38. Dále je na straně 31 v odstavci 2 uvedeno:“ Nadstandardní protihluková opatření nejsou definovaným pojmem. Standardní ve smyslu obvyklé řešení pro splnění hlukových limitů jsou protihlukové stěny nebo valy.“ Aby se předešlo těmto nedorozuměním a lavírováním, tak v ZUR je uvedeno, o jaká nadstandardní protihluková opatření se má jednat – a má se jednat o autobus, tunel, překrytí. Stačí jenom porozumět psanému textu. Cokoliv menšího je pro tuto oblast pouze standardem.
39. Na straně 31 v odstavci č. 5 se uvádí:“ V České republice nejsou k dispozici ověřené ani doporučené postupy či metodiky pro predikci vibrací či strukturálního hluku.“ V civilizované společnosti je nemožné apriori bagatelizovat potřebná opatření, když stavba prochází obydlími, tím, že na to nejsou potřebné prověřené postupy a metodiky. Je tedy nezbytné napřed vyřešit metodologii ochrany staveb a obyvatel a potom následně navrhnout stavbu. A ne si předně zvolit 35 let starý socialistický návrh VRT, trochu ho upravit a pak tuto socialistickou stavbu, která nerespektuje ochranu životního prostředí a obyvatel, jak v té době bylo zvykem, velmi silově a bezohledně tlačít k realizaci s tím, že dojde k ignorování důležitých opatření na ochranu života.
40. Na straně 75 v odstavci 29 uvádíte:“ **Samotný vliv na konstrukci objektu posuzuje autorizovaný statik jako technickou seismicitu.**“ Kde máte zpracovanou tuto studii, která posoudí stavbu a provoz na VRT z hlediska technické seismicity. Bez tohoto dokumentu, který byl mimo jiné požadován, opět není relevantní stavbu VRT realizovat v současné variantě, Tento socialistický záměr vliv na život obyvatel má, neboť provozem VRT může být ohrožen život a životní prostředí v důsledku kolapsu okolních staveb.
41. Na straně 83 uvádíte:“ **Citovaný odstavec a tabulka (metodika Schall 03–2014) je platná pro nákladní dopravu na konvenční trati, která je používána pro simulaci hluku na úsecích, kde dochází k souběhu konvenční a vysokorychlostní trati.**“ A proč tato metodika nebyla použita v souběhu konvenční a vysokorychlostní trati? A byla pouze posuzována VRT samostatně. Viz příloha „Hluková studie. záměru: „RS 2 VRT Modřice – Šakvice – Rakvice“ (vysokorychlostní železniční trať)“
42. Na straně 110 reagujete:“ **Připomínky se netýkají posuzovaného záměru.**“. Opět neznalost nebo záměrná bagatelizace současného stavu. Samozřejmě se to týká záměru, neboť prolétávající letadla mají svůj opodstatněný přínos v hlukovém mixu, který je neustále zlehčován. Je nutné, si uvědomit, že státní úředníci a politici si vybrali tuto socialistickou trasu se socialistickými parametry, která záměrně narušuje demokracii a životní prostředí přílehlých obyvatel.
43. Na straně 109 uvádíte:“ **Vedení VRT v souběhu s D2 není dokladováno jako možné a vhodné v žádné ze studií, které byly v uplynulých 30 letech zpracovány.**“ K tomu je nutné uvést, že žádná studie proveditelnosti zpracovaná SŽ variantu na východní straně D2, poslanou v příloze, ani nezpracovávala a ani tedy nemohla vyhodnotit, jestli je vhodná nebo ne. Je více než absurdní, že se odvoláváte na to, že není dokladováno jako vhodné, když není vůbec zpracováno a řešitel se takto zpracovanou variantou vůbec nezabýval. Trasa RS2 podle SŽ vznikla před 35 lety na základě zadání, které nám není známo. Tato trasa byla později znovu oživena lehce upravena, aby neprocházela některými obcemi a uvedena jako jediná možná, bez zvážení dalších alternativ. Ve studii proveditelnosti je sice zmínka o trase kolem D2, ale ta je vedena velmi nezodpovědně, a proto vyhodnocena nějakým úředníkem neznalým lokálních poměrů, jako nevhodná. Takže bez jakékoli veřejné odborné debaty s JMK, odbornou, ale i laickou veřejností byla zpracována studie proveditelnosti, kde bez oponentního jednání v kraji došlo k vybrání staré socialistické varianty, která jak tomu dříve bývalo, nezohledňuje životní prostředí okolí trasy. Je neslučitelné s občany jižní Moravy, aby VRT nebyla trasou budoucnosti, ale minulosti jak ji pojalo SŽ.

44. Opět na straně 117 uvádíte: “ **Impulsní hluk při průjezdu VS soupravy nevzniká vzhledem jasně daným provozním podmínkám (100 % stav souprav i kolejí).** “ Opět je to nepřípustné podhodnocení skutečného stavu. Tazatel totiž velmi dobře ví, že kromě VRT, zde vede i konvenční trať s nákladní dopravou a na rozdíl od zpracovatele předpokládá, že ke zrušení konvenční tratě nedojde a konvenční vlaky tam budou jezdit i nadále. Toto je další drobnost, která vypovídá o kvalitě a erudici zpracovatele. Dotaz směřoval na průjezd nákladních vlaků na konvenční trati.
45. Na straně 140 uvádíte k textu: “ **Žádám, aby záměr byl posouzen dle principu informovanosti a účasti veřejnosti (ZEIA).** “ Informace kdy a kam SŽ jela představit svůj záměr. Veřejnosti v Modřicích byl záměr představen 7. 12. 2022. Na veřejném projednání bylo mnoho připomínek a všechny, opakují všechny byly Ing. Pinkavou zatraceny, že by byly velmi drahé a potom i zbytečné. Spolek Pro Modřice z. s. se účastnil několika dalších jednání a všechny byly stejné s žádným posunem a porozuměním. K jedinému, čemu došlo, že zástupci SŽ si udělali u dané obce čárku, zahlásili nadřízenému, že úkol splnili, vydali prohlášení, že v té obci byli a tím vše skončilo bez jakéhokoliv posunu a zohlednění našich připomínek. Díky tomuto jednání jsme byli nuceni se zabývat další variantou vedení trasy a nastudování nezbytných technických možností trasování a využití technických prostředků na trati. Toto jsme uvedli v připomíncech ve zjišťovacím řízení, kde RNDr. Rokos stejným způsobem opovrhl možnosti vyžadovat alternativní zpracování trasy VRT kolem D2. Nicméně zástupci SŽ od té doby byli lehce přístupnější a slíbili nám použití výhybek s pohyblivým hrotem srdcovky, o kterých předtím tvrdili, že nemají žádný přínos a je to drahé řešení. To jen k dokreslení schopnosti, jak relevantně a konstruktivně komunikuje SŽ, což v demokratické a západní společnosti není přípustné. Ve srovnání s Německem, se úředníci ze SŽ mají stále co učit.
46. Na straně 503 uvádíte: “ **Na základě výše provedeného zhodnocení lze konstatovat, že realizace záměru představuje únosné zatížení životního prostředí.** “ Tento dílčí závěr se vyskytuje zcela odtržen od relevantních údajů, které uvádíte v předchozích kapitolách. Opět dochází k vytržení několika informací jako, že je zřejmé, že díky koridoru VRT bude zvýšena kapacita současné konvenční tratě pro nákladní dopravu. Toto je pouze konstrukt, který není nějak podložen.
47. Na straně 511 opakovaně uvádíte: “ **Z výpočtů je zřejmé, že v místech, kde probíhá stávající konvenční trať, ke které se přimyká trasa VRT, nedojde k významnému zhoršení stávající hlukové situace. Po realizaci protihlukových opatření bude hladina hluku od železniční dopravy významně snížena.** “ Toto vyjádření je vzhledem k okolnímu textu, kde se text odvolává na WHO deskriptory $L_{den} = 54$ dB a $L_{night} = 44$ dB zavádějící, protože v tomto odstavci nehodnotí, jestli jsou tyto limity plněny, ale že je možné, že dojde na základě nějakých výpočtů ke snížení hluku z železnice oproti současnému stavu. Podle strategických hlukových map máme v Modřicích hluk z železnice výrazně překračující tuto hodnotu a řešení protihlukových opatření není dostatečné a je v rozporu se ZUR JMK. Při kumulaci hluku ze silniční dopravy a železniční dopravy je tento hluk násobně větší. Je nezodpovědné, že je předložen tento dokument pro EIA řízení, kde se opakovaně uvádí, že není stanovena metodika hodnocení synergických a kumulativních hodnot hluku, a přitom na stránkách ministerstva zdravotnictví jsou uvedeny strategické hlukové mapy, které toto umí zohlednit. Je evidentní, že podklady do tohoto řízení jsou jenom účelově připraveny, aby stavba byla uměle podhodnocena a přes řízení EIA protlačena díky neúplnosti zpracovaných informací.



Strategické hlukové mapy – Modřice, ulice Brněnská – kumulace hlukové zátěže ze silniční dopravy a železniční dopravy. Současný stav.

Spolek Pro Modřice z. s. a občané na to neustále upozorňují, a proto i Správa železnice sama naznačila, že bychom tu měli mít tubus a 7. 8. 2024 nám představila variantu tubusu, který se ukázal jako přínosný pro obyvatele. A proto je zřejmé, že tubus o délce 950 metrů přes zahloubený koridor DZ 11 procházející Modřicemi, je neoddiskutovatelná investice, která konečně povede k normalizaci životního prostředí v katastru Modřic.

48. Tento fakt pak potvrzujete na straně 511, kde uvádíte: “ **Z výpočtů je zřejmé, že v místech, kde probíhá stávající konvenční trať, ke které se přimyká trasa VRT, nedojde k významnému zhoršení stávající hlukové situace. Po realizaci protihlukových opatření bude hladina hluku od železniční dopravy významně snížena, nicméně zdravotní limity $L_{den} = 54$ dB pro denní dobu a $L_{night} = 44$ dB v noci nebudou dodrženy.**” Protože nebyla SŽ schopna udělat tak robustní protihlukové opatření v těchto místech, je tedy zřejmé, že za současného stavu je záměr v uvedení koridoru nerealizovatelný.
49. Dále na straně 511 uvádíte: “ **Celkové zatížení předmětné lokality z hlediska hluku emitovaného automobilovou dopravou zůstane srovnatelné v porovnání se stavem bez realizace záměru.**” K tomuto tvrzení nemáte jediný relevantní důkaz a je spíše nesplnitelným přáním. Jak bylo uvedeno výše, trend je spíše opačný. Lze předpokládat, že v místech náročných na intenzitu dopravy dojde ke zvýšení hluku, protože zřizovatel nechce udělat robustní protihluková opatření. Což povede ke zhoršování stavu, a pokud nebudou robustní protihluková opatření na trase, tak je jednoznačné, že obyvatele trpět budou, což se pak projeví ve zvýšené zátěži zdravotních pojišťoven a zdravotnictví jako takového.
50. Ve studii „Dopravní model pro VRT RS2 Modřice – Šakvice - Rakvice“, která je přílohou č. 32 na straně 5 je uvedeno: “ **Program VISUM® obsahuje modul jak na modelování přepravní poptávky, tak na přiřazení matic dopravní poptávky na parametrizovanou dopravní síť. Vstupy do modulu přepravní poptávky jsou:**
- **členění území do zón, demografické a aktivní informace o jednotlivých zónách,**
 - **vzory dopravního chování homogenních skupin obyvatelstva, rozhodovací algoritmy a nabídka dopravních sítí dopravních služeb**
 - **rozhodovací algoritmy**

- **nabídka dopravních sítí a dopravních služeb.**

Výstupem jsou matice dopravních objemů jízd v členění na osobní, lehká nákladní (hmotnost do 3,5 t) ostatní nákladní vozidla (hmotnost nad 3,5 t).“ Zde se dovoluji jen malou poznámku, jestli také obsahuje v modulu poptávky i koeficient pověsti daného předpokládaného dopravce, i když by něco mohlo být schováno v rozhodovacích algoritmech. Díky pověsti, je zřejmé, že zatím stagnuje využití tratí a roste silniční doprava. Ke studii lze říci tolik, že schází kvalifikovaný oponentní posudek. Díky nedostatečným informacím ve studii o počátečních podmínkách nejde zcela relevantně zpětně posoudit vygenerovaná čísla. Studie není zpracována do požadované hloubky a nejsou v ní uvedeny všechny parametry, které vstupovaly do výpočtu. Studie jen imaginárně předpokládá nějaký vývoj dopravy, který ovšem nelze dostatečně ověřit.

51. K hlukové studii jsme nechali zpracovat akustický posudek akreditovanou laboratoří J*D*S, kterou dáváme do přílohy našeho vyjádření – viz příloha „Akustické posouzení Řešení hlukové problematiky záměru: „RS 2 VRT Modřice – Šakvice – Rakvice“ (vysokorychlostní železniční trať)“ – soubor 25-012-akustický posudek.pdf. Z posudku plyne, že hluková studie má zásadní nedostatky.
52. Problémem HS je to, že nejsou presentovány vstupy hlukové studie v potřebné kvalitě i kvantitě. To, že není možné ověřit správnost (přesnost) výpočtů měřením je u prací tohoto typu běžné – jedná se o predikci zatím v podmínkách ČR neprovozovaných vlakových souprav, včetně jejich provozních parametrů. Velkým nedostatkem připomínkováného řešení hlukové problematiky však je, že vzhledem k absenci podkladů pro výpočty, není možné ověřit správnost výsledků při použití alternativních (jiných) výpočtových metodik. U práce, která ve svých důsledcích povede k vynaložení miliardových finančních částek v rámci předemné investice, není možné, aby byly její výsledky předloženy dotčeným subjektům pouze k uvěření. Aplikací tohoto postupu se vytváří podmínky pro budoucí konfliktní situace, které vedou k soudním sporům, v krajním případě až na mezinárodní úrovni. Příkladů v podmínkách ČR existuje celá řada. Je to ostuda pro ČR, které při respektování zásad běžných ve všech vyspělých zemích, je možné se vyvarovat.
53. Hluková studie k projektu „RS 2 VRT Modřice – Šakvice – Rakvice“, příloha č. 22 uvádí v tabulkách 13 až 19 hygienické limity pro konvenční trať 68/63. Z uvedených informací není zřejmé, proč tomu tak je. I když v Modřicích je nějaký železniční koridor, tak pokud bude stavba realizována, dojde k nové žádosti o novém stavebním povolení a k dalším nezbytným legislativním úkonům, aby navrhovaná trať mohla být postavena. Celý koridor bude rozbořen a přestaven, nezůstane tu kolej na koleji. Jedná se tedy o novostavbu a hluková studie tedy nemůže být brána v potaz, pokud na nově provedené stavbě, s novým stavebním povolením – to staré je již neplatné, budou brány hlukové limity pro stavbu povolenou před 1. lednem 2001. Je zde zásadní pochybení v uplatňování NV č. 433/2022, které bylo účelově přijato za účelem většinu ublížení na zdraví obyvatel v sousedství takovéto tratě. A to nemluví o nelegální salámové metodě.
54. Je také nepřijatelné a zdraví ohrožující, že se výpočtově odděluje VRT zátěž a zátěž od konvenční tratě. Tím jsou uměle upraveny parametry, které vyústí ve splnění protihlukových opatření, které ovšem porušují zdraví dotčených obyvatel a jsou v přímém rozporu s požadavky WHO, na které je neustále odkazováno v dokumentaci k VRT RS2. Minimálně díky těmto dvěma parametrům, je celá studie zavádějící a nezohledňující pravý stav věci a z hlediska ochrany obyvatelstva je nepřijatelná.
55. Dále zde schází vyhodnocení životnosti stavby, stárnutí materiálu, jak vlivem provozu, tak vlivem měnícího se klimatu (eroze) během roku. Limity v legislativě jsou totiž platné pro celou dobu životnosti stavby (do rekonstrukce stavby). Je tedy nutné, aby došlo ke korekcí těchto

hodnot na základě **obhajitelného odhadu opotřebení stavby** (především protihlukových a protivibračních opatření) a stanovení **obhajitelného možné dopravní kapacity daného stavby**. Stavba tak bude připravena na nejhorší možné podmínky. Tímto procesem se maximálně přiblížíme k plnění legislativou stanovených limitů v průběhu celé životnosti stavby.

56. V tabulce 21 je i tak patrný rozdíl mezi požadavky vlády a nutností provést nezbytné investice do protihlukových opatření.

Proč jsou tato čísla v obou sloupečcích rozdílná z dokumentace z 26. 11. 2024 a dokumentace z 23. 01. 2025. Je tedy změna v matematickém modelu, v zadání nebo v čem je tato změna. Nařízení vlády pro první dva sloupečky je stále validní. Lze pochopit, že kalkulačně lze jistit rozdíl díky zdi mezi KT a VRT.

Tabulka z původní hlukové studie příloha č. 4

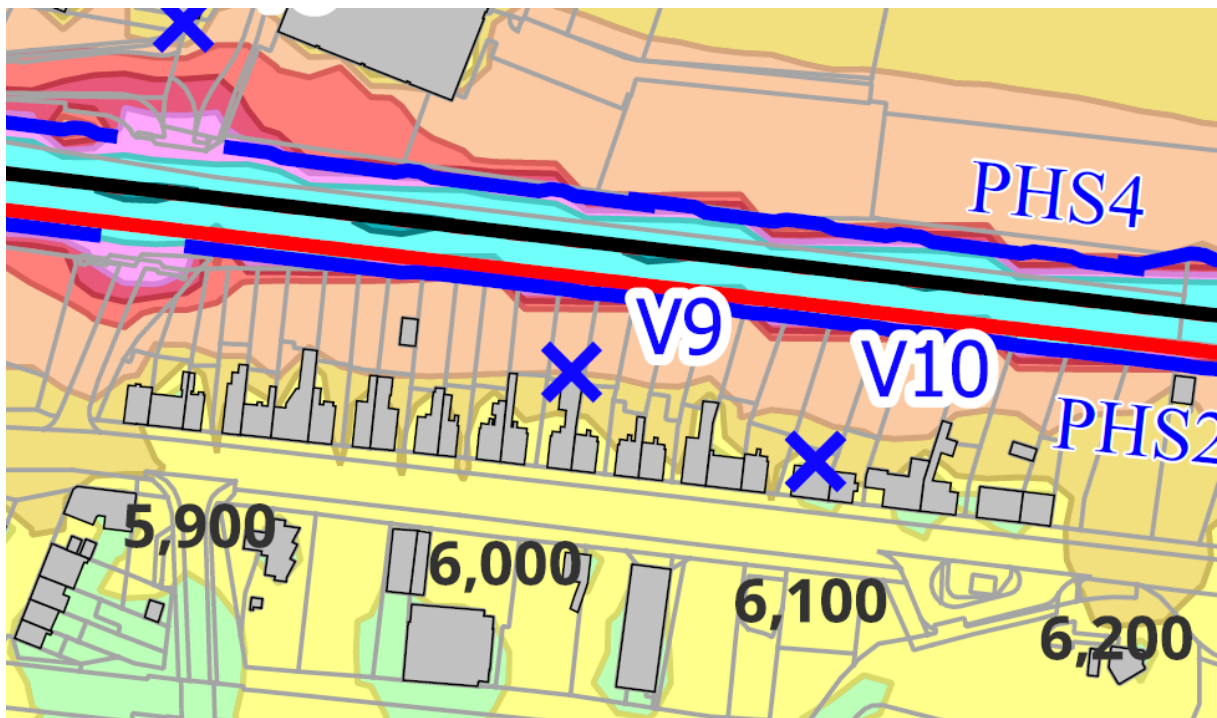
V9	1.NP	3,3	1,2	-3,3	-4,7
V10	1.NP	2,9	0,8	-2,3	-3,7
	2.NP	3,0	1,3	-2,4	-3,8

Tabulka z nové hlukové studie příloha č. 22

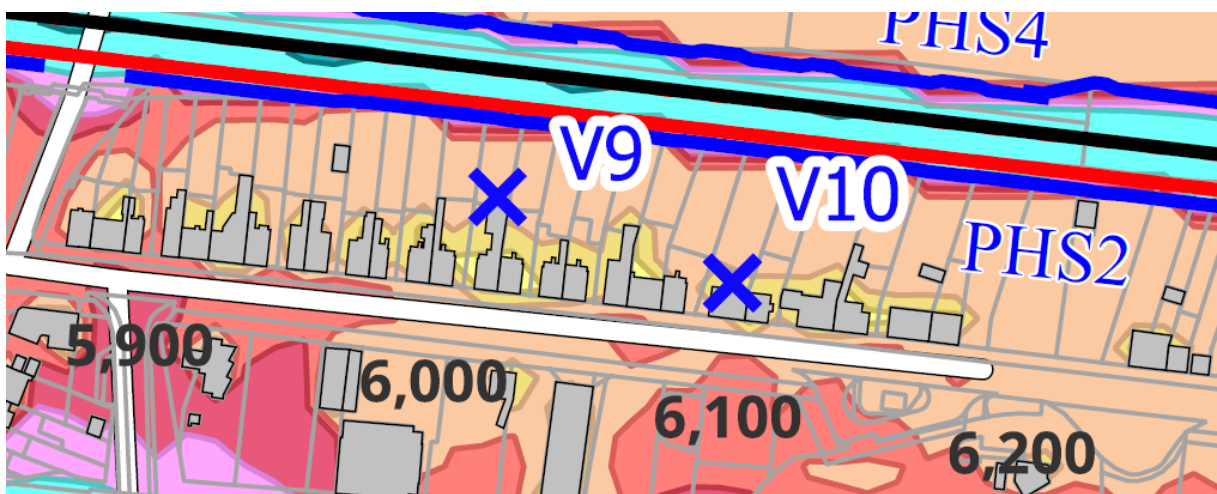
V9	1.NP	4,1	2,4	-6,3	-9,1
V10	1.NP	3,9	2,3	-5,0	-7,6
	2.NP	4,3	3,0	-5,6	-7,8

Rozdíl hodnot – třetí a čtvrtý sloupec uvádějí vzrůst zatížení obyvatel hlukem, pokud by obyvatelé uvěřili vládě a nedožadovali se lepších protihlukových opatření – sloupeček 5 a 6, které přislíbila SŽ. Tato opatření díky různému výkladu NV č. 433/2022 v různých institucích pak není legislativně vymahatelné a přísliby tedy nemusí být naplněny.

57. V hlukové studii v kapitole 7.3 se opět uvádí: “**Není znám vztah mezi synergickým působením různých zdrojů hluku a zdravotními účinky - dosud nebyla ze strany Světové zdravotnické organizace (WHO) vytvořena metodika, která by umožnila hodnocení kombinovaného vlivu (tzv. synergické účinky) různých zdrojů hluku na zdraví exponovaných osob, a to ani při souběhu dopravních zdrojů, tj. kombinace a kumulace hluku ze silniční a železniční nebo letecké dopravy.**“ Protože něco někomu není známé, znamená to, že to neexistuje? Ve strategických hlukových mapách MZ je tento fakt zohledněn. Je nutné poukázat, že toto tvrzení je zavádějící a zcela nevhodné. Hlukové limity jsou nelidsky dány na hodnoty 60/55 pro novou stavbu. Není tedy potřeba hledat něco jiného, jen neseparovat jednotlivé zdroje hluku od sebe, ale jejich působení započítat do celkové hlukové zátěže jedince za danou dobu. Tedy vše, co zachytí mikrofón při běžném provozu, bez separace na jednotlivé zdroje. Tomu se říká kumulace. Opět se jedná o zakázanou salámovou metodu, o které byla řeč výše.



Pouze železniční doprava Příloha č. 1a



Kumulace 2055 Příloha č. 4a

58. V protokolu o zkoušce č. 23/13 pro měřící body M1 a M2 projelo za 24 hodin 122 vlakových souprav různé kvality. Z našich měření plyne, že v současnosti na této trase se pohybuje i 2x více vlaků. Lze tedy předpokládat, že na základě dvojnásobné intenzity výskytu vlakových souprav se významně zvýší i průměrná hodnota L_{Aeq} . Dalším závažným nedostatkem je započtení korekce 2 dB, protože se mikrofon nacházel v menší vzdálenosti od fasády, než je 2 m. Další měření je nebytně nutné dělat ve vzdálenosti větší, než je 2 m od fasády, případně měřit dvěma mikrofony a hodnotu na fasádě dopočítat, aby nedocházelo ke zkreslení reálných hodnot intenzity hluku, ve kterých se nacházíme. Jedná se o opětovné zneužití možných korektur daných metodikou. Kromě toho se lidé, živočichové a rostliny nachází mnohdy v menší vzdálenosti, než je 2 metry od fasády, jak se tato korekce reálně projevuje na ně?

Stanovisko k záměru OV7223

Protože nebyly 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. A dokud tomu tak nebude, není možné se socialistickou variantou RS 2 souhlasit a je nezbytné celé řízení EIA zastavit. Dále je nutné, aby na základě negativních stanovisek z řízení EIA začala SŽ a MD pracovat na VRT podél východní strany dálnice D2. Vše ostatní je nezodpovědné mrhání prostředky daňových poplatníků a neodpovědné chování řádného hospodáře.

K předloženému oznámení podává spolek Pro Modřice, z. s. následující vyjádření:

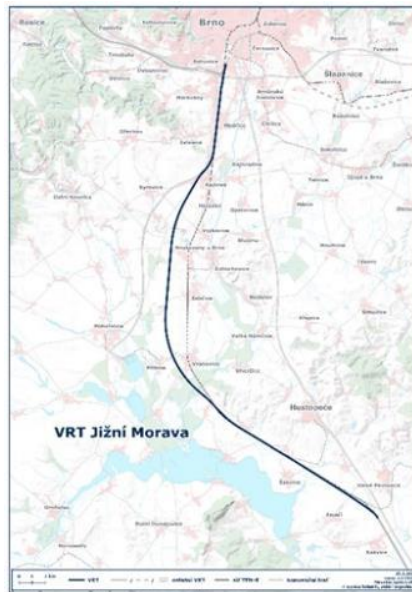
59. Pro posouzení záměru není dostatečně zpracován dopravní významu a přínos záměru pro společnost. Absentuje tak i odůvodnění potřebnosti záměru. Bez toho není možné mimo jiné posoudit přijatelnost či přípustnost zásahů, které takto rozsáhlý záměr nutně způsobuje do jednotlivých složek životního prostředí a do veřejného zdraví.
60. Oznámení zcela nedostatečně a ve svém důsledku chybně vyhodnocuje akustickou zátěž po realizaci záměru, a to konkrétně zejména pro situaci v ulici Brněnská a jejím okolí. K tomu Spolek uvádí:
- záměr přidává dvě koleje vysokorychlostní trati k současné železnici, která je již nyní velmi silně zatížena osobní i nákladní dopravou. Stávající trať bude zcela přebudována, všechny koleje i zařízení železnice bude zcela přestavěno. Bude se žádat o nové stavební povolení podle nové stavební dokumentace. Bude se tak ve skutečnosti jednat o zcela novou stavbu. Jde o jeden druh zdroje hluku (vlakové soupravy), jeden koridor, jeden vlastník a jeden provozovatel. Tato stavba musí být posouzena jako jeden celek a mohou pro ni být použity pouze hlukové limity pro nové stavby železnic.
 - v oznámení záměru je uvedeno, že v místech, kde probíhá stávající konvenční trať, ke které se přimyká trasa vysokorychlostní trati, údajně nedojde k významnému zhoršení stávající hlukové situace. Takový závěr je na první pohled zcela nerealistický. Vybudování VRT bude do území přivedena významná nová intenzita železniční dopravy, navíc dopravy vysokorychlostní, která produkuje intenzivnější hluk s významnými impulzními složkami.
 - Brněnská ulice je již dnes zahlcena hlukem ze současné dopravní situace. Do posouzení je potřeba zahrnout také hluk ze silnic III/15268, II/152 a I/52, která se nachází několik metrů od ulice Brněnská směrem na západ a na jih. Vzhledem k trvalému kolapsu dopravy na spojnici D1 a D2 Brno jih, doprava přes uvedené silnice slouží jako alternativa a objízdná trasa. Po této ulici je taktéž svedena všechna autobusová doprava Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje z jižně položených obcí. V blízkosti města Modřice se nachází také dopravní úsek dálnice D1 a D2, a to včetně křížení těchto dálnic. Všechny tyto negativní vlivy na hlukovou situaci je potřeba do posouzení zahrnout.
 - z požadavků Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje vyplývá, že pro koridor vysokorychlostní trati VRT Brno – Šakvice je třeba zajistit podmínky pro nadstandartní protihluková opatření (překrytí, tunel, tubus) zejména při průchodu trati lokalitami Modřice, Popovice, Rajhrad, Vranovice, Pouzdřany a Popice (bod 129b ZÚR JMK). Jedinou oblastí, pro kterou je připraveno nadstandartní protihlukové opatření je Rajhrad. Pro to, aby mohl být záměr povolen, musí být v souladu s krajskou územně plánovací dokumentací. Ta je závazná pro rozhodování v území.

- e. území města Modřice, a to včetně ulice Brněnské a jejího okolí, je z hlediska hluku zatíženo významně také leteckým provozem na letišti Brno Tuřany. Přes Modřice vede vzletový a přistávací koridor. To je potřeba do akustického modelování a posouzení také zahrnout.
 - f. oznámení pracuje s nereálně nízkými hodnotami intenzit dopravy na stávající železniční trati. Intenzity dopravy již dnes dosahují 190–240 vlaků za den. To jsou přitom hodnoty, které akustické hodnocení považuje za výhledové. Z toho je patrné, že výhledové zatížení bude podstatně vyšší.
 - g. v hlukové studii není komplexně rozebrán a přesně specifikován hluk z výstavby VRT a modernizace konvenční tratě, která bude probíhat v řádu let a dle zprávy v úseku Modřic bude navážení materiálu probíhat pouze po železnici. Zde nejde jenom o hluk, ale i zvýšenou prašnost, která v této lokalitě je už v současnosti neúnosná, nadměrné vibrace ze stavby ohrožující stavby podél tratě a nadměrné světelná exhalace. Je zde stále opakováno, že to nelze s jistotou uvést.
 - h. minimálně některé hodnoty hluku sloužící jako podklad pro hlukovou studii, byly naměřeny účelově (aspoň ulice Brněnská Modřice), např. postavením mikrofonu blízko fasády domu, kdy metodika výpočtu započítává snížení naměřené hladiny hluku až o 2 dB. Tento fakt snižuje konečný výsledek matematického modelu. Toto snížení o 2 dB je zdůvodněno odrazy od fasád domů, či jiných překážek. Ovšem odrazům hluku jsou vystaveni i lidé, kteří se nachází v těchto místech a není tedy důvod snižovat naměřenou hodnotu. Je proto nezbytné měření opakovat ve větší vzdálenosti než 2 metry od fasády domů.
 - i. hlukové posouzení nevěnuje pozornost impulsnímu hluku, které projíždějící soupravy způsobují. Tento hluk může být až do výše 100 dB (dle druhu vlakové soupravy), ovšem po velmi krátkou dobu desítek vteřin až několika minut. Tento impulsní hluk nadměrně namáhá smyslovou soustavu člověka. Nejintenzivněji je tímto hlukem namáhán sluch. Vibracemi a rázovými vlnami, které mohou vznikat při tomto hluku, dochází i k ovlivnění dalších periférií a pocitů člověka. Kromě samotného projíždějícího vlaku, který má kola opotřebované nerovnoměrnými deformacemi po obvodě kola, se intenzivnější hluk také projeví, pokud vlak projíždí přes výhybkové těleso.
 - j. dále v hlukové studii není úplný rozbor strukturálního hluku, který do objektů proniká jiným způsobem než vzduchem. Tedy přenosovou soustavou podloží a konstrukcí staveb umístěných v blízkosti železničního koridoru. Tento hluk se projevuje zvýšenou intenzitou vnímaného hluku uvnitř staveb.
61. Další zátěží od plánované stavby a jejího provozu jsou vibrace. Hluková studie zmiňuje, že z naměřených hodnot vibrací nejsou překročeny hygienické limity pro zdraví občanů. Nicméně v obytných místnostech rodinných domů jsou tyto vibrace citelné a významnou měrou narušují stavby domů v okolí koridoru. Mnohé z rodinných domů v dané lokalitě pocházejí z 20. let 20. století, kdy touto lokalitou vedla pouze jednokolejná železnice, která se na dvojkolejnou rozšířila koncem 30. let. Původní domy nejsou stavěny na zátěž vibracemi od frekventované železnice. Další vibrace v lokalitě vznikají od tramvají a silniční dopravy silnice 1/52 a provozu na silnici III/15268 na ulici Brněnská. Zohlednění šíření vibrací na již existující stavby nebylo také dostatečně popsáno a posouzeno. Chybí rovněž stanovení izoseismicity 78 dB a posouzení technické seismicity dle ČSN ISO 4866, ČSN 73 0040 a ČSN EN 1991-1-7.
62. oznámení se nezabývá dostatečně prašností. Pozornost věnuje pouze prašnosti v průběhu samotné stavby. Modřice se nacházejí v dosahu několika významných silničních těles, kde je právě prašnost zvýšená průjezdem automobilů a opotřebením pneumatik apod. Tím se nacházíme ve velmi prašném prostředí, a vlaky nám tak budou prašnost zhoršovat v důsledku

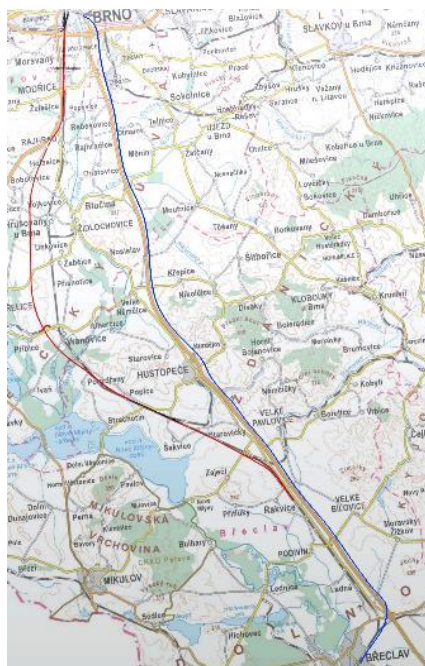
jejich průjezdů a víření již sedlého prachu. Zcela však pomíjí další zdroje prachu při provozu, a to zejména:

- k. vířením prachu při průjezdu vlakových souprav,
 - l. opotřebením brzd a jiných systémů vlakových souprav,
 - m. prach z materiálů přepravovaných nákladními vlaky,
 - n. Stávající prašnost z dálnic, silnic, průmyslových zón a dalších zdrojů zcela pomíjí.
63. záměrem bude přímo zasažena Evropsky významná lokalita Vranovický a Plačkův les (CZ 062084). Provedené hodnocení zásahu uvádí, že nedojde k významnému negativní vlivu záměru na předmět ochrany nebo celistvost EVL. S tím závěrem nesouhlasíme. Zejména v době výstavby lze považovat vlivy na EVL za významné. Navíc je potřeba zdůraznit, že existuje varianta trasy VRT, která zásah do EVL zcela eliminuje. Konkrétně se jedná o variantu vedení trasy VRT podél dálnice D2 na její východní straně. Není možné se odvolávat na schválení ochrany životního prostředí a nějaké technické řešení, když jste nenabídli žádnou alternativu vedení trasy.
64. z oznámení vyplývá, že záměrem bude zasaženo celkem 81 zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů, z toho 9 druhů bylo ve statusu kriticky ohrožený, 39 druhů silně ohrožených a 33 ohrožených druhů. Oznámení zásahy do biotopů zvláště chráněných druhů blíže nepopisuje, nehodnotí jejich závažnost a nezabývá se možnostmi vyloučení těchto zásahů. Oznámení nevdává, že přes EVL se bude stavět 28 pilířů s patkou o rozměrech 12,34x15,72 metrů, kde každý patka bude podložena 20 ks piloty o průměru 1,2 metru do hloubky 15 metrů. Zdůraznit je potřeba i rušení druhů citlivých na hluk a vibrace, a to jak v průběhu výstavby, tak provozu záměru. Kromě přímých vlivů je potřeba věnovat pozornost také zásahům do území, které tvoří potravní základnu jednotlivých druhů živočichů. To musí být na úrovni dokumentace napraveno. Zejména je potřeba zabývat se detailně variantami umístění záměru a jeho technického provedení, které by zásahy vyloučily či minimalizovaly.
65. oznámení nepopisuje a neposuzuje dostatečně zásahy do hmotného majetku. Zcela pomíjí plánované trvalé zábory pozemků v Modřicích, které v případě nesouhlasu vlastníků bude nutné vyvlastňovat.
66. pro realizaci záměru vysokorychlostní tratě existují rozumné varianty, jejichž dopady na životní prostředí a veřejné zdraví je potřeba také vyhodnotit. To, že každé posouzení vlivů na životní prostředí musí obsahovat alespoň **„popis vhodných variant týkajících se záměru a jeho zvláštní povahy, které oznamovatel zvažoval, a uvedení hlavních důvodů pro zvolenou variantu s přihlédnutím k vlivům záměru na životní prostředí“** vyplývá ze směrnice 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. Rozsah posouzení variant by měl stanovit příslušný orgán EIA. Upozorňujeme, že nesplnění povinnosti variantního posouzení způsobí celkovou nezákonnost procesu EIA a může vést ke zrušení návazných správních aktů soudem. O to budeme v případě ignorování našeho požadavku usilovat. Současně upozorňujeme na riziko toho, že nedodržení povinností vyplývajících ze Směrnice EIA může ohrozit možnost zajistit financování Záměru z EU fondů. Požadujeme, aby příslušný orgán uložil oznamovateli posouzení následujících variant:
- a. 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). Jde o variantu technicky realizovatelnou, která navíc vyhovuje závaznému požadavku ZÚR JMK na vybudování nadstandardních protihlukových opatření. Tato varianta současně umožní na překryté části na území města Modřice vybudovat zelené plochy v území, které je jinak intenzivně zastavěné a plně zpevněných ploch. To umožní zlepšení prašnosti, zlepšení kvality ovzduší, snížení teplot v letních měsících a další pozitivní environmentální vlivy.

- b. provedení záměru tak, aby nedošlo k žádnému 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. Každá stavba musí být řešena tak, aby nezasahovala do vlastnického práva jiných osob. V případě veřejně prospěšných staveb jen možné do pozemků jiných osob zasáhnout, vždy však musí jít o zásah v rozsahu co nejmenším, který je nezbytný pro realizaci a provoz dané stavby. VRT je možné realizovat a provozovat tak, aby k zásahu do pozemků soukromých vlastníků vůbec nedošlo. Tato varianta přinese kromě menšího zásahu do ústavně zaručeného vlastnického práva další výhodu tím, že nedojde k zásahu do biotopů zvláště chráněných druhů, které se v těchto místech vyskytují, konkrétně biotopy druhů křeček polní, kudlanka nábožná, cvrček polní, roháč obecný, zlatohlávek huňatý, otakárek ovocný, martináč hrušňový a mnoha dalších.
- c. snížení návrhové rychlosti nové trati výrazně pod předpokládaných 320/350 km/h. V oznámení záměru na str. 315 a v dokumentu „Hluková studie.pdf“ na str. 8 je uveden graf dynamického rychlostního profilu vysokorychlostní soupravy. Je absurdní, aby souprava zrychlovala až na rychlost 320 km/h na významné délce trati koridoru, ujela několik kilometrů (ani ne 10% dráhy) maximální rychlostí a pak celá souprava začala intenzivně brzdit. Z tohoto grafu je patrná nehospodárnost poukazující na nesmyslnost požadavku, aby vlaková souprava jezdila vyšší rychlosti než 200 km/h. Vynaložené energetické náklady na zrychlení celé vlakové soupravy (cena elektrické energie je velmi vysoká) jsou enormní, abychom po pár kilometrech tuto investici vyhodili do odpadků a začali celou soupravu brzdit, kde se spotřebuje další energie, je zde významná produkce prachu z opotřebení brzdových obložení, opotřebení brzdového obložení, opotřebení kol, kolejí a dalších částí vlakové soupravy vlivem dynamiky zrychlení a zpomalení. Z grafu je zřejmé, že brzdění vlakové soustavy nebude možné jen rekuperací. Zpráva neuvádí přeshraniční návaznost této stavby, a především dopravy VRT. Zda vůbec okolní státy budou budovat VRT nebo zda pouze modernizují současné tratě. Víme, že Rakousko bude modernizovat trať do Vídně pouze na 200 km/h a to v severní části a jižní pouze 160 km/h [Železničář | Do Vídně pojedou vlaky dvoustovkou \(cd.cz\)](#). Bylo by proto logické, aby trať byla i na české straně projektována na shodnou rychlost.
- d. vedením trasy VRT kolem dálnice D2 – navržená trasa dle dokumentu „RS2 VRT Modřice Šakvice Rakvice Oznámení záměru textová část.pdf“ str. 11 má mít délku 45 km (až do Rakvic). Není akceptovatelné, aby u tak nákladné stavby, nedošlo k předložení a posouzení dalších rozumných variant vedení této trasy na stejné úrovni zpracování detailů, pro jednoznačné posouzení ekonomického a ekologického zatížení vybraných oblastí. Podle tohoto článku [Rychlovlaky v Česku s pomocí EU mohou vyjet už koncem desetiletí | Ekonom.cz: Web týdeníku EKONOM](#) má být cena 31 km VRT na jižní Moravě (pouze do Šakvic) 45 mld Kč. Tedy 1 km stojí 1,45 mld Kč. Celková cena 45 km VRT jižní Morava po přepočtu vychází na 65,3 mld Kč. Současná socialistická varianta Viz obrázek.



Z hlediska rychlosti výstavby, ceny, vyhnutí se chráněným územím, zásahu do biotopu zvláště chráněných druhů a vyhnutí se obydleným částem území se jednoznačně nabízí vybudování VRT jižní Morava kolem dálnice D2, která je logickou spojnicí mezi Brnem a Břeclaví v rovinatém terénu. Viz obrázek.



Tato varianta je dlouhá 35 km (vysvětleno výše), začíná pod Chrlicemi a končí v Rakvicích. Při výše uvedené ceně 1,45 mld Kč za 1 km koridoru, by cena stavby vycházela na necelých 51 mld Kč. Tedy o 14,3 mld Kč by byla stavba levnější. Měla by přímý směr na Břeclav ve výškově konstantním terénu, kromě drobného zvlnění pod Hustopečí. Napojení na koleje vedoucí na hlavní nádraží v Brně je v Komárově technicky řešitelné ve výši standardních investic, protože stavbu lze zvolit v oblasti průmyslových zón, kde obydlená oblast je minimální nebo neexistuje.

Naštěstí projektová dokumentace a další vynaložené náklady pro přípravu záměru v předložené variantě jsou na začátku, a to teprve v řízení EIA a je tedy možné tuto změnu udělat směrem k optimálnější variantě kolem dálnice D2, protože úspora

takového řešení je až 20 % předpokládaných nákladů oproti aktuálně navrhovanému řešení.

Dále se tím nenaruší současná trať, na které může probíhat provoz bez omezení. A ušetřené peníze se mohou na stávající trati použít pro zlepšení protihlukových opatření, což bude nezbytné s ohledem na zvýšení intenzity dopravy. Úspory přinese zejména to, že se nebude muset budovat tunel v Rajhradě, nebude se muset stavět nádraží Vídeňská a k ní potřebná infrastruktura, protože vlaky budou moci zajíždět přímo na nově vybudované hlavní nádraží v Brně. Úspora nákladů ve variantě u D2 bude tedy ještě rapidně větší.

Kromě úspory finanční je to velká úspora i ekologická, protože logicky pro takovou trať bude potřeba převážení menšího množství materiálu, snížení emisí od vozidel na fosilní paliva, bude menší spotřeba materiálu, tedy menší těžba a zachování krajiny. Bude potřeba méně energeticky náročného materiálu, jako železo, měď, hliník a další kovy, které jsou i problematicky na našem trhu dostupné.

Uvedená varianta není jen ekonomicky přínosná, ale i ekologicky zodpovědná, protože se stavba nedotkne soustavy NATUR 2000 EVL Vranovický a Plačkův les.

Další argument ve prospěch varianty kolem dálnice D2 spočívá v oblasti hydrogeologie. V „**Závěrečná zpráva hydrogeologického posouzení**“ na str. 29 k tunelu Rajhrad je uvedeno: „*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.*“ Vybudováním trasy kolem D2 se předejde snížení hladiny studní v obci Rajhrad. Je dobře zdokumentováno, že tu máme suchou oblast a každá ztráta vody je více než citelná. S ohledem na komplikovanou oblast, která byla vybrána pro tuto stavbu je to další důvod zajistit přesunutí trasy k D2, jak je výše uvedeno.

67. Oznamení stále nevěnuje pozornost kumulativním a synergickým vlivům a je uzavřeno výmluvně, že na to neexistuje metodika a dopady zdraví u WHO. To musí dokumentace napravit a důsledně posoudit kumulativní a synergické vlivy stávajících a připravovaných záměrů. Zejména musí o posouzení s ohledem na následující stavby, činnosti a záměry:
 - o. silniční doprava v ulici Brněnská a na silnicích III/15268, II/152 a I/52,
 - p. doprava na dálnici D1 a D2,
 - q. doprava na jižní tangentě,
 - r. letecký provoz letiště Tuřany.
68. Sice byla zpracována zpráva o dopadech na krajinný ráz, ale zpráva se dostatečně nezabývá dopadem záměru na krajinný ráz, ale pouze domněle odhaduje možný stav věci. I když nalezne narušení krajinného rázu, tak je subjektivně hodnocen jako možný, aby prošla realizace socialistické varianty RS2. Stále chybí dostatečná vizualizace záměru z různých vzdáleností, a to v různých ročních obdobích (např. letní a zimní), za období po zahájení provozu záměru a za další časové období (např. za 5, 10, 20 let) a za denního a nočního stavu (vliv světelného smogu). Chybí také návrh reálných a účinných zmírňujících opatření, a to s vysokým zapojením zeleně.
69. Oznamení neobsahuje dostatečné posouzení vlivu záměru na klima. Chybí návrh technický a přírodních opatření ke snížení dopadů na klima.
70. Oznamení nevěnuje dostatečnou pozornost posouzení dopadu na půdu, a to včetně dopadu na zemědělský půdní fond. Chybí pedologický průzkum, konkrétní přehled záborů ZPF a bilance vytěžených zemin a nakládání s nimi.
71. Zdůrazňuji, že absence posouzení přínosu záměru pro společnost vytváří nemožnost posouzení chráněných zájmů a hodnot (práv a povinností i ústavního charakteru), ve vztahu k určení zákonnosti

posuzovaného záměru. Výstavbou záměru dojde k zásahu do práva na příznivé životní prostředí, ochranu obydlí, ochranu zdraví a veřejného zdraví (srov. rozsudek Evropského soudu pro lidská práva ze dne 18. června 2013, Bor proti Maďarsku, stížnost č. č. 50474/08). V této souvislosti nelze než nezmínit, že ochrana před nadměrným hlukem je rovněž součástí práva na klidné užívání obydlí dle čl. 8 Evropské úmluvy o ochraně lidských práv (srov. např. rozsudek ve věci Hatton proti Spojenému království ze dne 8. 7. 2003, stížnost č. 36022/97, bod 96). V lokalitě ulice Brněnská se právě zásah zkoumaný v rámci procedury EIA musí zaměřit na neporušení onoho základního práva na klidné užívání obydlí. Stát je povinen hodnotit celkový dopad vlivů hluku, vibrací a prašnosti právě na obydlí nacházející se v lokalitě zasažené záměrem, a to zejména s přihlédnutím k již stávající zátěži (o níž pojednává již vyjádření spolku; jde zejména o přilehlé silnice, leteckou dopravu, stávající vlakovou dopravu, dopravu IDS JmK, dálniční síť a nadto plánovanou další dálniční síť, se kterou přímo počítají ZÚR JMK, což byl i jeden z důvodů proč právě v obci Modřice mělo dojít k zakrytí záměru). To je patrné i ze závazku vyplývajících ze Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, které přímo pro lokalitu města Modřice, kde dochází ke kumulaci výše uvedených negativních vlivů, připouští pouze nadstandardní protihluková opatření v podobě tunelu, tubusu či překrytí (dále i jen „zakrytí“) budoucí tratě (záměru) v dané lokalitě (viz bod 129b ZÚR JMK). Záměr však počítá toliko s tunelem v Rajhradě, byť trať (záměr) neprochází po celém úseku zástavbou a synergické vlivy hluku, vibrací a prachu jsou v dané obci násobně nižší než právě v lokalitě kolem ulice Brněnská v Modřicích. Nadto tunel v Rajhradě nepokrývá toliko úseky zasažené překročením hlukových limitů. Proto shledávám záměr v tomto rozsahu zcela diskriminační, resp. porušující princip rovnosti a legitimního očekávání, ve vztahu právě v oblasti ulice Brněnská. Nelze ani poukázat na skutečnost, že hlukové limity jsou v záměru překračovány v nočních hodinách, což by právě vyřešilo toliko zakrytí záměru. Vychází se pak i z hlukových limitů v době přijetí územní dokumentace, v opačném případě by došlo ke změně v rozporu s rozdělením pravomocí (moc výkonná by libovolně měnila obsah pravidel chování vymezených k úpravě samosprávou).

72. Právní úprava ochrany před hlukem vychází ze skutečnosti, že dlouhodobé vystavení vysokému hluku má negativní dopad na lidské zdraví. Negativnímu vlivu hluku je (mimo jiné) věnována část publikace Světové zdravotnické organizace (World Health Organization Europe. Night Noise Guidelines for Europe. 2009), která zjednodušeně řečeno popisuje vztah a vzájemné vazby mezi hlukovou zátěží v noční době, kvalitou spánku a zdravím člověka. Publikace poukazuje na skutečnost, že dlouhodobé vystavení nadměrnému hluku (zejména v noční době) zvyšuje riziko rozvinutí onemocnění kardiovaskulárního typu a chorob souvisejících s poruchami spánku. Hlukové zátěži je věnována pozornost i v prostředí Evropské unie. V rámci rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady ze dne 20. 11. 2013, č. 1386/2013/EU, o všeobecném akčním programu Unie pro životní prostředí na období do roku 2020 „Spokojený život v mezích naší planety“ (tzv. 7. akční program pro životní prostředí), je jedním z prioritních cílů ochrana občanů před environmentálními tlaky a riziky ovlivňujícími jejich zdravé a dobré životní podmínky. V rámci tohoto cíle jsou shrnuty dostupné údaje o dlouhodobém průměrném vystavení hlukové zátěži, z nichž vyplývá, že 65 % Evropanů žijících ve velkých městských oblastech je vystaveno vysokým úrovním hluku, a více než 20 % nočnímu hluku, který často způsobuje nepříznivé dopady na zdraví. Vysoké úrovně hluku jsou přitom v tomto programu definovány jako překračující 55 dB v denní době a 50 dB v noční době. Vzhledem k výše uvedenému je v 7. akčním programu pro životní prostředí specifikován cíl dosáhnout do roku 2020 výrazného snížení hlukové zátěže a přiblížit se úrovním doporučeným Světovou zdravotnickou organizací. Ve zprávě Komise Evropskému parlamentu a Radě o provádění směrnice o hluku ve venkovním prostředí ze dne 30. 3. 2017, COM/2017/0151, je mimo jiné uvedeno, že hlukové znečištění v Evropě i nadále představuje jednu z nejzávažnějších příčin zdravotních problémů souvisejících se životním prostředím. Vědecké důkazy ukazují, že delší expozice vysokým úrovním hlukového znečištění může u lidí vést k závažným zdravotním potížím v oblastech řízených endokrinním systémem a mozkiem, například ke kardiovaskulárním onemocněním, k poruchám spánku a k obtěžování hlukem (pocitu neklidu narušujícímu celkovou pohodu). Podle Světové zdravotnické organizace je v Evropě hlukové

znečištění po znečištění ovzduší druhou nejčastější příčinou onemocnění souvisejících se životním prostředím. V další části jsou prezentovány údaje shromážděné Evropskou agenturou pro životní prostředí týkající se expozice evropských občanů hluku v aglomeracích, ze kterých vyplývá, že hluk ve venkovním prostředí vážně obtěžuje minimálně 14,1 milionu dospělých osob a dalších 5,9 milionu dospělých má v důsledku tohoto hluku ve značné míře narušený spánek a že každoročně je hospitalizováno 69 000 lidí a 15 900 lidí předčasně zemře. Jedním ze závěrů zprávy je, že dlouhodobé důsledky nadměrného hluku z dopravy pro lidské zdraví nejsou dostatečně chápány, což vede k tomu, že na opatření ke snížení hluku není kladen důraz a nejsou na ně přidělovány potřebné finanční prostředky. Členské státy by proto měly zvyšovat povědomí občanů i místních a regionálních tvůrců politik o těchto negativních dopadech. I právě proto není možné posuzovat v rámci procesu EIA toliko izolovaně jeden zdroj hluku a ZÚR JmK zcela výslovně upravily nutnost (povinnost oznamovatele) vybudovat nadstandardní protihluková opatření v podobě tunelu, tubusu nebo překrytí záměru. V opačném případě by šlo toliko o opatření standardní, která by nevyhovovala, jak požadavku ZÚR JmK, tak by právě ani nenaplnovala požadavek na vyvážení zájmu společnosti a obyvatel zasažených imisemi (hlukem, prašností a vibracemi) z posuzovaného záměru.

73. Oznámení záměru zcela pomíjí jakékoliv novější studie na zasažení lidského zdraví a ochrany obydlí hlukem. Vystavení hluku sice možné je, ale toliko do určité míry. Poměrování ekonomických výhod oproti ochraně právem stanovených hodnot v podobě lidského zdraví pak v oznámení vůbec nenachází místo. Oznamovatel, byť disponuje prostředky pro stavbu tunelu, tubusu či překrytí záměru, tyto nehodlá vynaložit bez jakéhokoliv odůvodnění. V osobním setkání toliko uvedl, že prostředky by muselo uvolnit příslušné ministerstvo z „fondu“ a to s ohledem na škrtky ve státních výdajích neudělá. Jedná se tak o zcela nepravňý důvod. Stavba záměru má zlepšit kvalitu života obyvatel a má co nejméně zasahovat do přírody, lidského zdraví a dalších jeho realizací a provozem ohrožených hodnot. Stavbou záměru bez požadovaných opatření však zjevně dojde k dalšímu zasažení zdraví obyvatel, kteří jsou hlukem zasaženi jako nikdo jiný v České republice. Jde o dopravní uzel evropského významu (silniční, drážní, letecký), v hustě obydleném území, přičemž právě zvyšování hluku, vibrací a prašnosti je v tomto území zcela přehlíženo. O čemž dále jen svědčí naprostá ignorace vyhodnocení přínosu záměru a konkrétních dopadů na území a jeho obyvatele. Dochází dále i k naprostému znehodnocení kvality bydlení, snížení hodnoty majetku obyvatel zasažených záměrem a maření kvality jejich života (zde již nelze hovořit ani o životě důstojném). Nelze pak s ohledem na důležitost staveb – dálnice, VRT, letecký koridor stále více a více ubírat na ochraně obydlí a kvalitě života v něm. Jde o dopravní spojení evropského významu, nelze však s ním spojovat fakt, že právě jeho význam vždy převáží nad obyvateli, jejichž práv se týká. Naopak, právě kumulace těchto evropsky významných dopravních tepen má být spjata se zvyšující se ochranou proti jejich negativním vlivům. To, jak je opakovaně připomínáno, reflektují ZÚR JmK.
74. S výše uvedeným souvisí i posouzení kvalifikovaného relevantního návrhu alternativní cesty záměru (k tomu blíže např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 11. 1. 2024, čj. 7 As 249/2022-28, a v něm citovaná judikatura), které oznamovatel vůbec nevyhotovil. K relevantní alternativě pak blíže vyjádření spolku. Není zde ani řešení výše variant záměru, jak požaduje i evropská normotvorba.
75. Hodnoty intenzity drážní dopravy jsou zcela nereálné a není zřejmé, z jakých zdrojů jsou získány. Již dnes je stávající intenzita cca 220 vlaků denně s tím, že drážní (vlaková) doprava se s ohledem na „zelenou politiku“ západní civilizace a jí stanovené závazky bude zvyšovat, i pro svou nízkoemisní zátěž. S tím oznámení záměru vůbec nepočítá a používá nesprávnou metodiku výpočtu.
76. V záměru pak zcela chybí posouzení negativních vlivů souvisejících s výstavbou na stávající zástavbu. Není vyloučeno borcení staveb a přímé ohrožení života obyvatel dané lokality (stavby jsou „staleté“).
77. Měření hluku neprobíhalo na hranicích pozemku, kde bude nově zasahovat trať. Hluková studie vůbec nezohledňuje stávající mosty, od kterých se hluk odráží a jeho intenzita násobí. V okolí daných mostů na trati záměru reálně dochází k překračování hlukových limitů. To však bylo oznamovatelem zcela zamlčeno (nezkoumáno).

78. Hlukové posouzení neobsahuje ani výpočet hladiny hluku v nočních hodinách v daném záměru (tedy i ze zdroje konvenční dopravy); resp. pro celý záměr. EIA posuzuje komplexně vliv záměru a nadto má posoudit zásah záměru s ohledem na již existující hladinu hluku i v souvislosti právě s výše uvedenými právy, včetně ochrany obydlí a pohody bydlení [srov. judikaturu Evropského soudu pro lidská práva ve věcech Powell a Rayner proti Spojenému království, rozsudek ze dne 21. 2. 1990, č. stížnosti 9310/81, Hatton a ostatní proti Spojenému království, odst. 118, López Ostra proti Španělsku, rozsudek ze dne 9. 12. 1994, č. stížnosti 16798/90, odst. 51, či Fadeyeva proti Rusku, rozsudek ze dne 9. 6. 2005, č. stížnosti 55723/00, odst. 68 a 69].
79. Posouzení neobsahuje stávající hlukovou zátěž a nepracuje se synergickou hlukovou zátěží. Na tu reaguje ZÚR JmK, který právě stávající situaci v úseku města Modřice vyhodnotil jako natolik závažnou, že stanovil povinnost zhotovení nadstandardních protihlukových opatření v určité podobě (tunel, tubus, zakrytí). Jde o právo samosprávy na regulaci svého území, a to i nad rámec zákonných limitů. Právě prostřednictvím územní dokumentace může samospráva regulovat podobu svého území a chránit své obyvatele. Oznamovatel ani náznakem neobjasnil v čem by jím zamýšlená protihluková opatření měla být nadstandardní dle požadavků ZÚR JmK.
80. Oznámení pak i zcela pomíjí impulsivní a tónovou hlukovou zátěž v území. Vůbec se pak nepočítá s hlukem způsobeným odrazem od mostu či další projíždějící (zaparkované) soupravy.
81. Nelze odhlédnout od toho, že v oznámení zcela chybí zdůvodnění, proč nebylo přistoupeno k výstavbě tunelu, tubusu či překrytí, jak je požadováno v ZÚR JmK.
82. V lokalitě ani nedošlo ke zhodnocení, jaký bude mít záměr dopad na výskyt flóry a fauny. Průzkum zasažení živočichů s empirickým šetřením stran dopadů na jejich přirozené prostředí zcela chybí. Přitom varianta počítající se zakrytím záměru právě dopad na flóru a faunu zcela minimalizuje.
83. Oznámení dále nepracuje ani s vibracemi ve vztahu ke stáří domů a podloží. Vibracemi jsou obydlí zasažena již hromadnou autobusovou dopravou IDS JMK (autobusy a tramvaje), automobily a teď i vlaky. Různá frekvence a intenzita vibrací zcela zjevně zasahuje do ochrany obydlí a lidského zdraví. V oznámení se postrádá zohlednění již stávající zátěže a pro řízení EIA jde o nedostatečný podklad pro zhodnocení situace v předmětném území. Šlo by o zakázanou tzv. salámovou metodu. Nadto, jak správně uvádí spolek, chybí rovněž stanovení izoseismicity 78 dB a posouzení technické seismicity dle ČSN ISO 4866, ČSN 73 0040 a ČSN EN 1991-1-7.
84. Není vůbec zohledněno, jak by záměr ovlivnil evropsky významné lokality, pokud by došlo k jeho zakrytí. Zcela logicky nijak. Nezvýšila by se zátěž území a ochrana by se dokonce zvýšila.
85. Oznámení se vůbec nevěnuje zásahu do vlastnických práv dotčených osob. Zábory, vyvlastnění, možné ohrožení života související s výstavbou a prací těžkotonážní techniky. Jde o území s hustou výstavbou staršího data.
86. Oznámení nemá varianty řešení bez toho, aniž by dostatečně tento stav oznamovatel prokázal (to, že existuje pouze jedna varianta, která je upravována).
87. Oznámení se nezabývá dostatečně dopadem záměru na krajinný ráz. K takovému posouzení stále chybí vizualizace záměru z různých vzdáleností, a to v různých ročních obdobích (např. letní a zimní), za období po zahájení provozu záměru a za další časové období (např. za 5, 10, 20 let) a za denního a nočního stavu (vliv světelného smogu). Chybí také návrh reálných a účinných zmírňujících opatření, a to s vysokým zapojením zeleně. Nejsou vůbec posouzeny imise světlem.
88. Oznámení neobsahuje dostatečné posouzení vlivu záměru na klima. Chybí návrh technický a přírodních opatření ke snížení dopadů na klima. Právě kladný vliv na klima má možné zakrytí záměru a vytvoření zelených ploch v obci s nejhoršími výsledky poměru zeleně...
89. Oznámení nevěnuje dostatečnou pozornost posouzení dopadu na půdu, a to včetně dopadu na zemědělský půdní fond. Chybí pedologický průzkum, konkrétní přehled záborů ZPF a bilance vytěžených zemin a nakládání s nimi.
- 90.

Většina níže uvedených požadavků nebyla v dokumentaci záměru OV OV7223 aplikována a v dokumentaci byla bagatelizována především neodbornými vyjádřeními. Proto zde opět uvádíme požadavky, které měly být naplněny v řízení EIA.

- I. obsahovala a vycházela z posouzení dopravního významu záměru a aby konkrétně popsala a vyhodnotila přínos záměru pro společnost.
- II. obsahovala nové hlukové posouzení, které bude zohledňovat naše výhrady uvedené výše a bude zpracované 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 terémem a vyzářeným stavební konstrukcí do vnitřního chráněného prostoru staveb, a to se zohledněním geologických poměrů pro každou lokalitu,
- III. zahrnula komplexní posouzení vibrací, a to včetně výpočtové 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,
- IV. 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,
- V. podrobně posoudila prašnost způsobovanou záměrem,
- VI. nově vyhodnotila zásahy do EVL,
- VII. podrobně posoudila zásahy do biotopů zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů,
- VIII. podrobně popsala a posoudila zásahy do hmotného majetku,
- IX. popsal a posoudila výše navržené varianty umístění a technického provedení záměru,
- X. posoudila důsledně kumulativní a synergické vlivy,
- XI. obsahovala studii vlivů záměru na krajinný ráz, a to včetně vizualizací a návrhu zmírňujících opatření,
- XII. obsahovala Studii o vlivu záměru na klima, která bude obsahovat jednak bilanci ekv. CO2 stavu bez záměru a se záměrem a jednak návrhy konkrétních opatření ke zmírnění dopadů.
- XIII. obsahovala pedologický průzkum (včetně půdních vrtů), konkrétní přehled záborů ZPF a bilanci vytěžených zemin a nakládání s nimi.

Současně žádáme, 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. To znamená, že i ve vektorové a rastrové verzi předloženo trasování záměru OV7223 včetně možnosti prohlédnutí příčných řezů.

Na základě nerespektování požadavků a připomínek, jejich bagatelizování a ledabylé zpracování různých vyjádření především k variantě RS2 na východní straně D2 je nutné odmítnout zpracovanou dokumentaci k záměru OV7223. Dokumentace nesplnila svůj účel a nepředložila všechna relevantní data k posouzení vlivu socialistické varianty RS2 na životní prostředí. Doporučujeme MŽP, aby tuto dokumentaci vrátila k přepracování s požadavkem na zpracování RS2 kolem východní strany dálnice D2 v podstatně lepší úrovni, než bylo nyní předloženo k socialistické variantě RS2. Je nedůstojné občanů, že svou aktivitou musejí nahrazovat příslušné státní orgány a zpracovávat si varianty tras na svoje vlastní náklady, přičemž

zpracovatelé na SŽ, kteří to měli v popisu práce, tak neučinili a nejsou ochotni vést na toto téma hlubokou, technickou, konstruktivní a relevantní diskuzi, i přesto, že si je sami z našich daní platíme.

Přílohy:

1. 25-012 - akustický posudek.pdf
2. TZ - VRT Praha - Brno - Viden a Ostrava - prujezd Brnem a trasa podél D2 - v2.pdf
3. VRT-Brno podzemní.pdf
4. VRT-Brno-Břeclav km 0-25.pdf
5. VRT-Brno-Břeclav km 25-55.pdf
6. MZP037G_stanovisko_textStanoviska.pdf

V Modřicích dne 23. února 2025

.....
Pro Modřice, z. s.
Miroslav Novák, předseda spolku