



MĚSTO MODŘICE

náměstí Svobody 93, 664 42 Modřice

Váš dopis zn.: ZN/MZP/2023/240/267

Ze dne: 06.12.2023

Číslo jednací: MOD-5528/2024

Spisová zn.:

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

Vyřizuje: Ing. Antonín Mazálek, Ph.D.

Telefon/mobil: 537001013/771278666

E-mail: antonin.mazalek@mesto-modrice.cz

Datum: 2024-12-27

Posuzování vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů – zveřejnění dokumentace k záměru „RS 2 VRT Modřice - Šakvice - Rakvice“ - vyjádření

Ministerstvo životního prostředí dne 22.11.2024 pod čj. MZP/2024/240/2396 oznámilo zveřejnění dokumentace v souladu s ustanovením § 8 odst. 2 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (dále jen „zákon o posuzování vlivů na životní prostředí“), ve znění pozdějších předpisů k záměru „RS 2 VRT Modřice - Šakvice - Rakvice“.

Město Modřice v souladu s ustanovením § 8 odst. 3 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí zasílá ke zveřejněné dokumentaci záměru „RS 2 VRT Modřice – Šakvice – Rakvice“ následující vyjádření:

I.

Na základě zjišťovacího řízení provedeného podle zásad uvedených v příloze č. 2 k zákonu daného pod č. j.: MZP/2024/240/477 ze dne 26.2.2024 k záměru „RS 2 VRT Modřice – Šakvice – Rakvice“, 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 následující oblasti:

1. Zpracovat precizovanou hlukovou studii s návrhem opatření, která zajistí nepřekročení hygienických limitů stanovených nařízením vlády č. 272/2011...;
2. Požadavky na zpracování hodnocení vlivů záměru na zdraví, kde musí být zejména srovnány vlivy na zdraví **lidí ze stávajícího stavu složek prostředí v území dotčeném záměru 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. Detailně vyhodnotit vliv záměru na povrchové i podzemní vody, včetně návrhu opatření zabraňujících, případně kompenzujících ovlivnění vodních zdrojů ...;
6. Samostatnou přílohou zpracovat držitelem příslušné autorizace hodnocení vlivů závažných zásahů podle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů;
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. Samostatnou přílohou 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 zemín (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 trati 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.

II.

Město Modřice vystupuje jako dotčený územní samosprávný celek v rámci předmětného řízení v souladu s ustanovením § 8 odst. 3 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

V souladu s ustanovením § 2 odst. 2 zákona č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení), v platném znění, je úkolem a také povinností města **pečovat o všestranný rozvoj svého území a o potřeby svých občanů.**

Opětovně zdůrazňujeme, že trasa vysokorychlostní trati je v katastru města Modřice vedena převážně v intravilánu – při ulici Brněnská ve stávající zástavbě pro bydlení. Tato část území města bude vystavena vysoké synergické a kumulativní zátěži hlukem a vibracemi, a to jak při výstavbě tak při samotném provozu.

S ohledem na to podatel podává toto vyjádření.

III.

Dokumentace záměru, konkrétně čl. D.IV. vyhodnocuje předpokládaný účinek navrhovaných opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví včetně popisu kompenzací, opatřené k monitorování možných negativních vlivů na životní prostředí, a to jak k fázi výstavby, tak k samotnému provozu záměru.

Jde zejména o tyto opatření:

1. Před zahájením stavby provést pasportizaci nejen stávajících komunikací, ale i případných dalších okolních objektů za přítomnosti zadavatele, správce, zhotovitele stavby a města Modřice;
2. Před zahájením výstavby a v průběhu výstavby záměru provádět monitoring složek životního prostředí a seznámit město s jeho výstupy;
3. Přístupové trasy pro dovoz materiálů zhotovitel projedná s příslušnými správci komunikací a zohlední i náklady na případné nutné opravy po ukončení stavební činnosti. S trasami vedoucími v k.ú. Modřice požadujeme být seznámeni;
4. Minimalizace vlivu staveništní dopravy a strojního nasazení na chráněnou obytnou zástavbu. **V dalším stupni projekční příprav požadujeme zpracovat závazné dopravní trasy po dobu výstavby záměru;**
5. V dalším stupni projekčních příprav aktualizovat posouzení hluku ze stavební činnosti včetně návrhu protihlukových opatření ve fázi výstavby záměru za respektování navrženého opatření;
6. V dalším stupni projekčních příprav, na základě podrobných zásad organizace výstavby, aktualizovat vyhodnocení vlivu stavební činnosti na kvalitu ovzduší;
7. Eliminaci negativních vlivů stavby i provozu z hlediska kvality vod – v dalším stupni projekčních příprav rozpracovat/navrhnout podmínky pro eliminaci negativních vlivů stavby;
8. Světelné znečištění - navrhnout v dalším stupni projekčních příprav osvětlení respektující soukromí a zdraví obyvatel, v noční době ponechat v provozu jen nezbytně nutné osvětlení apod.;
9. Zpracování v dalším stupni projekčních příprav návrhu sadových úprav a výsadby, ve kterém bude navrženo prostorové uspořádání výsadeb a konkrétní druhová výsadba a podmínka následné péče o vysázené dřeviny v délce 5 let. Při plánování rozmístění liniových prvků zeleně brát ohled především na zachování důležitých pohledových os a neopakovatelnost krajinné scény. Výběr výsadby bude posouzen i z hlediska klima oblasti (druhy vhodné pro danou oblast);
10. Všechny deponie a mezideponie skřývek a výkopků budou průběžně osévány vodnou travní směsí pro zabránění šíření invazních a ruderalních druhů včetně stabilizace a protierozní úpravě jejich svahů;
11. Veškeré přístupové cesty a dočasné účelové komunikace ponechat primárně nezpevněné, v nezbytně nutné úpravě v podobě mlatových cest, ve fázi výstavby udržovat komunikace v dobrém stavu, pravidelně je čistit a skrápět. Po ukončení stavby záměru s uvedením do původního stavu;
12. Minimalizovat jakékoliv zásahy do vodních toků;
13. Monitoring vibrací v průběhu výstavby a po uvedení do provozu po dobu zkušebního provozu/záruky formou kontinuálního 24 h měření. Předložit tyto dokumenty městu k seznámení;
14. Monitoring kvality ovzduší v průběhu výstavby v průběhu výstavby po uvedení do provozu po dobu zkušebního provozu/záruky formou kontinuálního 24 h měření. Předložit tyto dokumenty městu k seznámení;
15. Monitoring půd ve fázi před zahájením stavby, v průběhu výstavby a po zprovoznění záměru po uvedení do provozu. Předložit tyto dokumenty městu k seznámení;

16. Monitoring hluku z železniční a silniční dopravy (před zahájením výstavby, po zahájení do provozu) bude realizován formou kontinuálního měření. S monitoringem požadujeme být seznámeni.
17. Monitoring povrchových vod – v rámci HG posouzení požadujeme navrhnout koncept monitoringu vod, který by byl realizován v průběhu podrobného hydrogeologického průzkumu lokality, a který by byl upraven pro etapy stavebních prací provozu. V Modřicích jde o vodní toky Svratka, Moravanský potok a Bobrava. S monitoringem požadujeme být seznámeni.

Požadujeme navrhovaná opatření v celém rozsahu článku D.IV. dokumentace převzít a s doplněním dle tohoto bodu rozpracovat v dalším stupni projekční přípravy záměru jako závazné podmínky pro jeho realizaci.

IV.

Město Modřice zadalo zpracování Akustického posudku č.: P097-24 z 20.12.2024, Akustik konzultant, kterou přikládáme přílohou našeho vyjádření.

Na základě závěru tohoto dokumentu požadujeme:

- Akustický posudek má k předložené hlukové studii řadu výhrad (viz 10 poznámek uvedených v posudku) a konstatuje, že je hluková studie optimistická a nepřezkoumatelná. Požadujeme přepracování studie tak, aby byla přezkoumatelná a vypořádala výše zmíněné připomínky.
- Doplnit do projektové dokumentace – do textové i výkresové části použití podštěrkové vibroizolace v celé délce trati v k.ú. Modřice (a to i pod konvenční tratí) s parametry vibroizolace, která umožní dosažení nadstandardních opatření proti vibracím (viz bod 129a, písmeno e) platných ZUR JMK).
- Pro snížení dopadu záměru na území města Modřice požadujeme vést trať VRT v navržené stopě v mírném zářezu.

V.

V rámci zjišťovacího řízení město Modřice uplatnilo řadu připomínek. Jejich vypořádání je uvedeno v samostatné kapitole Vypořádání požadavků a připomínek. Ke způsobu vypořádání uvádíme následující připomínky:

1. Požadujeme pomocí detailní hlukové studie prověřit dopad zvýšené hlukové zátěže způsobené jednak provozem na novém dopravním koridoru VRT, jednak změnou provozu na stávajících železničních tratích, a to dopad jak na území bezprostředně obklopujícím dopravní koridory, tak na celé území katastru města, jež je významně zatíženo kumulativními jevy z provozu všech tras dopravní infrastruktury procházejících tímto územím.

Vypořádání připomínky uvádí, že požadavek „zpracování kumulace hluku různých zdrojů nemá žádnou oporu z hlediska posuzování vůči hygienickým limitům stanoveným v nařízení vlády č. 272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.“ Dále uvádí „Dle stanoviska MZ ČR není znám vztah mezi synergickým působením různých zdrojů hluku a zdravotními účinky“ či „Dosavadní navržené postupy zjištění efektu obtěžování při působení více různých typů zdrojů hluku (synergie), představují pouze technickou konstrukci, jejíž výsledek se neopírá o závěry jakékoliv epidemiologické studie, tj. že takto technicky odvozené obtěžování je i tímto způsobem exponovanými osobami ve skutečnosti pocíťováno. 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.“

S tímto vypořádáním připomínky zásadně nesouhlasíme. Požadavek opíráme o platné Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje ve znění Aktualizací č. 1 a 2, kde je v kapitole D, bod (71), písmeno g) uvedeno:

„V rámci přípravy konkrétních záměrů silničních a **železničních staveb** optimalizovat trasu v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. V místech přiblížení komunikace nebo trati k obytné zástavbě zohlednit potřebu ploch pro protihluková opatření (v rozsahu bezpečně zajišťujícím splnění hlukových limitů), snížení imisních příspěvků komunikace a zmírnění jejího pohledového působení (vegetační bariéry apod.). Uvažovat přitom nejen potřeby vyplývající z vlivu konkrétního záměru, ale též potřeby **zohledňující případné kumulativní či synergické vlivy** daného záměru s dalšími zdroji hluku a emisí do ovzduší v příslušné lokalitě“.

2. Současně s tímto požadujeme, 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 v zájmovém územím, a to zejména D52 Brno, Jižní tangenta včetně zkapacitnění D2, MÚK Moravanská, tramvajové linky č. 2, provozu na stávajících silnicích I, II a III třídy (52, 152, 15268, 15280, 15278 a její plánované přeložky) a letového koridoru letiště Brno Tuřany.

S tímto vypořádáním připomínky nesouhlasíme. Není vypořádán požadavek na zohlednění konkrétních uvedených stávajících/předpokládaných zdrojů hluku a emisí. Požadavek opíráme o ZUR JMK, viz bod 1. Nadstandardní protihluková opatření (požadavek ZUR JMK bod 129a) nechápeme jako konkrétní technické řešení, ale jako kompenzaci kumulace a synergie více zdrojů hluku. Např. na ulici Brněnská konvenční trať, VRT, tramvaj č. 2, silnice III/15268 a silnice I/52). V lokalitě Bobrava konvenční trať, VRT, I/52 a jižní tangenta, atd. Každá zmíněná stavba má mít nadstandardní protihluková opatření tak, aby jejich kumulace nepřesáhla hygienické limity.

Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje ve znění jejich aktualizací (dále jen „ZÚR JMK“) pro plánování a usměrňování územního rozvoje v koridoru vysokorychlostní trati VRT stanovují požadavky na uspořádání a využití území, kdy jedním z nich je cit.: „ e) **Zajistit územní podmínky pro nadstandardní protihluková opatření (překrytí, tunel, tubus) zejména při průchodu trati lokalitami Modřice, Popovice, Rajhrad, Vranovice, Pouzdřany, Popice.**“

ZÚR JMK je strategický a koncepční dokument, který byl řádně projednán a připomínkovan i dotčenými orgány státní správy, které chrání veřejné zájmy podle zvláštních právních předpisů. Pokud by tedy tento požadavek na „nadstandardní protihluková opatření“ nebyl uchopitelným pojmem pro další stupně příprav záměru, máme za to, že by musel být dotčeným orgánem, který působí na úseku drážní dopravy v rámci pořizování ZÚR JMK, rozporován a toto znění by v ZÚR JMK nemohlo být zpracováno.

3. Požadujeme prověřit vliv tlakového rázu, který může potencionálně vznikat na výjezdu z rajhradského tunelu a zhoršit hlukové zatížení jižní obydlené části města.

Vypořádaná připomínka města se opírá o zkušenost z roku 2005 se sonickým třeskem. Jde téměř 20 let od první zkušenosti, kdy mám za to, že i tato oblast se vyvíjí na základě zkušeností se sonickým třeskem. Z tohoto důvodu požadujeme doložit další relevantní podklady, na základě kterých lze s jistotou vyloučit potřebnost porézních tunelových portálů nebo jakýchkoliv specifických opatření. V opačném případě požadujeme navrhnout specifická opatření pro snížená emise mikrotlakových vln.

4. Požadujeme jasnou specifikaci, jakým způsobem bude dosaženo nadstandardních protihlukových opatření a jaké hodnoty hluku jsou díky nim předpokládány. Požadujeme prověření nejen hluku akustického, ale také strukturálního.

Požadujeme doplnit do projektové dokumentace – do textové i výkresové části použití podšterkové vibroizolace, viz čl. IV. a další technická opatření: pryžové podpražcové

podložky a spojitá jízdní dráha také ve výhybkách (pohyblivé hroty srdcovek). Dále požadujeme přesnou specifikaci protihlukových opatření v k. ú. Modřice. Při poslední prezentaci Správy železnic v Modřicích dne 7.8.2024 bylo prezentováno celkem 8 variant řešení uspořádání kolejí a PH opatření (viz Příloha č. 2). Prezentace uváděla jako optimální variantu 2, hluková studie vychází z varianty 1. Je-li k dispozici lepší řešení, požadujeme přepracování hlukové studie resp. celé dokumentace.

- Požadujeme prověřit dopad zvýšené zátěže vibracemi, způsobenými jednak provozem na novém dopravním koridoru VRT, jednak změnou provozu na stávajících železničních tratích. Současně s tímto požadujeme, aby byly eliminovány dopady vibrační zabudováním antivibračních prvků, případně dalších antivibračních opatření, a to z důvodu nemožnosti stanovit přesné výhledové hodnoty modelovým výpočtem tak, aby byl vyloučen výskyt vyšších hodnot vibrací, než jsou **max. přípustné hodnoty**.

Viz čl. IV. tohoto vyjádření města a požadavky na kontinuální monitoring v odstavci III.

- Při prověřování dopadu železniční dopravy používat reálné/maximální údaje o předpokládaném stavu a počtu vozidel potenciálně používaných v posuzovaných výhledových letech. Tedy započítat nikoliv idealistický žádoucí stav, ale realistický odhad vycházející z dosavadního vývoje charakteru a stavu používaných vozidel a počtu souprav a vozidel, který nebude v plánovaném období překročen.

Upozorňujeme na nesrovnalost, kdy výhledový stav je počítán na rok 2055, nikoli na rok 2050.

- Požadujeme po vybudování koridoru VRT a rekonstrukci stávajících železničních tratí provádět kontinuální měření vibrací (např. pomocí optického vlákna uloženého pod tratí), úrovně hluku a počtu souprav, které projedou po jednotlivých kolejích v úseku mezi nádražím Modřice a mostem přes II/152 a zpřístupnění těchto dat veřejnosti.

Trváme na požadavku poskytnutí informací městu o vyhodnocení dopadu provozu záměru na okolí a požadujeme kontinuální měření vibrací a hluku, které souvisí s počtem souprav, které projedou po jednotlivých kolejích v úseku mezi nádražím a mostem přes II/152, tedy i nad rámec povinností daných legislativou. Jedná se o záměr veřejné dopravní infrastruktury nadmístního významu, která má zásadní dopad na území našeho města a je ve veřejném zájmu města mít k dispozici relevantní informace o splnění podmínek stanovených v jeho povolovacím procesu.

- Požadujeme prověřit dopad záměru na průchodnost krajiny a její nežádoucí fragmentaci. Trváme na našem požadavku dle korespondence města čj. Mod1959/2023 z 21.04.2023 na vybudování podchodu/nadchodu ze železniční stanice Modřice na ulici Brněnská, vybudování podjezdu pod mostem na II/152 vpravo trati pro společnou cyklostezku a chodník pro pěší, rozšíření tohoto mostu pro umístění chodníku pro pěší a vybudování zbývající části chodníku (k. ú. Popovice), který umožní bezpečné pěší propojení lokality Modřice-Bohrava s železniční zastávkou obce Popovice.

Vypořádání připomínky uvádí, že požadavky města uvedené v korespondenci ze dne 21.4.2023 jsou akceptovány s odkazem na kapitoly D.I.7 a D.I.8. V uvedených kapitolách ale není o těchto záměrech žádná zmínka. Požadujeme uvedení záměrů na zachování průchodnosti krajiny v k.ú. Modřice do textové i výkresové části dokumentace.

- Požadujeme navrhnout takové řešení koridoru/trasy VRT, kterým by byly v maximální možné míře **eliminovány dopady záborů pozemků v soukromém vlastnictví**.

Požadujeme doložit/doplnit vyhodnocení všech prověřovaných variant technického řešení a dotčení pozemků v soukromém vlastnictví.

- Požadujeme prověřit a navrhnout způsob odkanalizování dešťových vod z dopravního koridoru VRT.

Požadujeme v dalším stupni projekční přípravy rozpracovat podmínku pro likvidaci srážkových vod cit. „V průběhu stavby nesmí docházet k nadměrnému znečišťování povrchové vody a ohrožování kvality podzemní vody“. „Řešení likvidace vody bude v kompetenci zhotovitele stavby a bude v souladu s platnou legislativou“ jak je uvedeno

v dokumentaci je nedostatečné. V průběhu výstavby požadujeme doložit konkrétní řešení likvidace vod.

Srážkové vody - pro návrhový stav požadujeme doložit souhlasy vlastníků a správců vodních toků a osazení ORL pro eliminaci znečištění povrchových vod (strana 298 dokumentace).

11. V oznámení záměru je pracováno pouze se dvěma variantami. Tou první je aktivní varianta spočívající v realizaci záměru, kdy vyhodnocení vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví je provedeno na návrhový stav, případně ve srovnání se stavem stávajícím. Druhá varianta je nulová - ponechání stávajícího stavu. Tzn. pro vyhodnocení neoptimálnějšího řešení požadujeme tzv. „aktivní variantu“ předložit variantně se zdůvodněním/vyhodnocením, proč byla vybrána jako nejvýhodnější a z jakého důvodu byly zamítnuty její alternativy.

Podmínky závěru zjišťovacího řízení ukládají 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). Kapitola B.I.5 pojednávající o uvažovaných variantách a jejich srovnání ani žádná další část dokumentace se nevyjadřuje k **zapuštění tratě 3 m pod úroveň terénu a jejímu překrytí tubusem či tunelem**. Nejsou tak splněny podmínky zjišťovacího řízení. Požadujeme dopracování dokumentace.

12. Požadujeme stanovit závazné dopravní trasy pro dobu výstavby VRT a doprovodné infrastruktury tak, aby byly trasovány mimo zastavěná území města Modřice. Staveništní doprava musí být vedena tak, aby nezhoršila životní podmínky ve městě, které je již dnes dopravou nadměrně zatíženo. Požadujeme v maximální možné míře využít navážení potřebného stavebního materiálu kolejovými vozidly na staveniště.

Vzhledem k omezení v silniční dopravě a jejímu přetížení požadujeme minimalizovat dopravu na silniční síti, jakékoliv dopravní řešení závozu předem koordinovat s městem. Formulace „k návozu materiálu po silnici bude využívána hlavně komunikace I/52“ nepovažujeme za dostačující, a to zejména z důvodu umístění jednoho recyklačního střediska a jediné mobilní betonárky v lokalitě na východ od železniční trati nad k.ú. Modřice. Požadujeme specifikovat příjezdové trasy k tomuto recyklačnímu místu a mobilní betonárce a uvést předpokládané dopravní zatížení (odhady na očekávané objemy materiálu).

Zároveň požadujeme dopravní trasy pro výstavbu VRT koordinovat s připravovanými dopravními stavbami nadmístního charakteru – tj. tzv. Jižní tangenty, MÚK Moravanská včetně přeložky silnice III/15278 (tzv. severního obchvatu města Modřice).

13. Pokud bude nutné při výstavbě využívat silniční síť na katastru města, požadujeme provedení pasportu stavu takových komunikací před zahájením a po dokončení stavby.

Viz čl. III. tohoto vyjádření města.

14. Požadujeme stanovení závazných opatření pro zajištění nezhoršování čistoty ovzduší (včetně zápachu) v souvislosti s výstavbou VRT a doprovodné infrastruktury. Území města Modřice je nadprůměrně zatíženo imisemi a každý další zdroj emisí (výstavba, výroba stavebních hmot, staveništní doprava apod.) by tuto situaci dále zhoršil. Stavební práce související se záměrem, mohou představovat dlouhodobou zátěž pro koncentrace znečišťujících látek v území poměrně dlouhou dobu (2026-2032).

Viz čl. III. tohoto vyjádření města.

15. Požadujeme v rámci dokumentace zpracovat rozptylové studie (jednu pro fázi výstavby, druhou pro fázi provozu), které budou zejména identifikovat lokality, kde by obyvatelé mohli být nejvíce ohroženi znečištěním ze stavební činnosti a provozu tratí, a tedy lokality, kde bude potřeba realizovat opatření pro omezení těchto vlivů. Rovněž požadujeme v maximální možné míře zohlednit v rozptylové studii znečištění z fáze výstavby záměru

zdroje pocházející nejen z vlastní stavební činnosti, nýbrž také ze souvisejících činností spojených s realizací záměru (např. náhradní dopravou po dobu výluk apod.).

Viz čl. III. tohoto vyjádření města.

16. Kompenzační opatření (za újmu způsobenou při výstavbě VRT a doprovodné infrastruktury, zábory pozemků, staveništní dopravou, náhradní dopravou po dobu výluk apod.) zohlední celý rozsah území dotčeného výstavbou, včetně přístupových tras pro staveništní dopravu.

Požadujeme v rámci zpracování dalšího stupně dokumentace navrhnout kompenzační opatření spojené s výstavbou VRT, kterými bude investor smluvně zavázán k jejich splnění. Jedná se zejména o opravy silniční sítě (ulice U Vlečky a další využívané komunikace v k.ú. Modřice).

17. Specifikovat, jakým způsobem bude zmírněno pohledového působení trati (např. vegetační bariéry, překrytí, ozelenění) v katastru města Modřice (podmínka ZUR JmK).

Viz čl. III. tohoto vyjádření města.

18. Požadujeme provést náhradní výsadbu zeleně, keřů a vzrostlých stromů, která bude v rámci záměru vykácena. Náhradní výsadba bude provedena na katastru města Modřice.

Viz čl. III. tohoto vyjádření města. Upozorňujeme, že dokumentace neobsahuje zmíněnou přílohu Sadové úpravy záměru.

19. Všechna výše popsaná prověření a požadavky budou provedena na základě relevantních dat a způsobem, **umožňujícím jejich nezávislou kontrolu.**

Dokumentace neobsahuje jasné odkazy na použité zdroje, specifikace parametrů vstupujících do modelů a další informace, které by umožnili jejich nezávislou kontrolu. Např. příloha č. 16 Dopravní model pro VRT Jižní Morava uvádí hodnoty dopravního zatížení komunikace III/15278 Modřice, obchvat ve výhledu na rok 2055 pouze pro noční hodiny. Není zřejmé, z jaké ÚPD byly brány podklady – pouze ze ZUR JMK? Pro zmíněnou komunikaci je klíčový rozvoj jižní části Brna, tj. Nový územní plán Brna. Požadujeme dokumentaci přepracovat tak, aby bylo možné provést nezávislou kontrolu předkládaných údajů.

VI.

Závěr

Vzhledem k nesplnění podmínek zjišťovacího řízení, nepřezkoumatelnosti předkládaných informací a výše uvedeným připomínkám, požadujeme přepracování dokumentace a její opětovné zveřejnění.

S pozdravem

Mgr. Ing. Libor Procházka, MBA
starosta města Modřice

Příloha 1: Akustický posudek č.: P097-24 z 20.12.2024

Příloha 2: Prezentace Správy železnic v Modřicích dne 7.8.2024