



MĚSTO MODŘICE

náměstí Svobody 93, 664 42 Modřice

Váš dopis zn.: ZN/MZP/2023/240/267

Ze dne: 23.01.2025

Číslo jednací: MOD-466/2025

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: 2025-02-13

Posuzování vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů – opakované zveřejnění dokumentace k záměru „RS 2 VRT Modřice - Šakvice - Rakvice“ – doplnění vyjádření čj. Mod-5528/2024 z 27.12.2024 (dále jen „Záměr“)

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 záměru „RS 2 VRT Modřice - Šakvice - Rakvice“.

Město Modřice v souladu s ustanovením § 8 odst. 3 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí zaslalo ke zveřejněné dokumentaci záměru „RS 2 VRT Modřice – Šakvice – Rakvice“ své vyjádření pod čj. MOD-5528/2024 z 27.12.2024.

Ministerstvo životního prostředí dne 23.01.2025 pod čj. MZP/2025/240/195 opakovaně zveřejnilo dokumentaci záměru „RS 2 VRT Modřice - Šakvice - Rakvice“.

Město Modřice v souladu s ustanovením § 8 odst. 3 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí ke zveřejněné dokumentaci záměru „RS 2 VRT Modřice – Šakvice – Rakvice“ opakovaně uplatňuje své vyjádření pod čj. MOD-5528/2024 z 27.12.2024 s doplněním viz níže.

I.

K obsahu zveřejněnému dokumentu:

Zveřejněná dokumentace z 23. 01. 2025 má uvedeno na titulní straně datum listopad 2024 a na str. 678 datum zpracování říjen 2024. Stejný datum má uveden soubor označený jako „Pomocný soubor – kopie dokumentu s vyznačenými změnami textu“ na titulní straně i na straně 678. Dokumentace uvádí přílohy č. 1 až 19 (str. 674), na stránkách https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_OV7223?lang=cs jsou jednotlivé soubory s přílohami označeny č. 19 až 36. Tento nesoulad může být pro veřejnost významným negativním prvkem souvisejícím s nemožností orientace údajů uvedených v jednotlivých částech dokumentace a jejích příloh.



Např. Dokumentace na str. 674 uvádí, že stanoviska orgánu ochrany přírody jsou uvedeny jako příloha č. 2.1 a 2.2., což není nikde označeno, lze najít pod č. souboru 20. [OV7223_prilohaDokumentaceDOC_20.zip](#)

II.

Upřesnění/doplnění stanoviska města Modřice čj. MOD-5528/2024 z 27.12.2025, použité číslování odkazuje na body tohoto stanoviska.

1) Požadavek na zpracování detailní hlukové studie, která prověří 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.

Hluková studie uvádí, že intenzity vlakové dopravy jsou uplatněny dle zpracovatele dopravní technologie (Mott MacDonald CZ, spol. s r.o.) pro výhledový stav „H4“ (což odpovídá stavu po dokončení všech částí VRT, přibližně rok 2055) jak pro samotnou VRT, tak také pro konvenční trať vedoucí částečně v souběhu (tab. 2 str.7). Zde je údaj, který se významně liší od dokumentace. Dokumentace uvádí na straně 239, že zahájení stavby se předpokládá v roce 2028 a ukončení v roce 2033.

Dále byly dopravním technologem poskytnuty typy možných provozovaných souprav jednotlivých kategorií pro oba typy tratí (VRT i konvenční) viz (tab. 1 a 2 str. 7).

Tab. 3 str.8 uvádí modelované maximální rychlosti na VRT s orientační kilometrází pro modelové soupravy. U konvenční trati je modelována stálá rychlost souprav (100 km/h). U spěšných souprav je to 160 km/h a u osobních souprav je to 140 km/h.

Použité intenzity dopravy silniční vychází ze zpracovaného dopravního modelu „DOPRAVNÍ MODEL PRO VRT JIŽNÍ MORAVA“ z dubna 2024 zpracovaného společností AFRY CZ s.r.o.

Původní označení přílohy v Dokumentaci EIA zveřejněné 26.10.2024 bylo č. 16, nově ve zveřejnění příloh k Dokumentaci na stránkách cenia dne 23.1.2025 (Dokumentace 26.1.2025) je označení přílohy č. 34, v textu Dokumentace uplatněno označení č. 16).

V příloze ozn. 34 zveřejněné 23.1.2025 nejsou uvedeny grafické přílohy, které byly součástí původně zveřejněné dokumentace 26.10. 2024.

Pro Modřice je významné i umístění areálu opravny trakčního vedení, který je již ve stávajícím stavu provozován v Modřicích (cca km 4,9) a v při realizaci záměru bude stávající areál rozšířen také na druhou stranu kolejí (obr. 5. na straně 14) a TNS pro provoz vysokorychlostní trati za průmyslovou oblastí v Modřicích na levém břehu říčky Bobravy.

Vymezena jsou v Modřicích výpočtové body V5 až V17 a V19 až V21 (tab. č. 11).

Tab. 13 uvádí hlukovou zátěž stávajícího stavu železniční dopravy (2024). Tab. 17 uvádí hlukovou zátěž ve výhledovém stavu (kumulace VRT + KT) po realizaci VRT a PHS (návrh PHS pro nepřekročení hygienických limitů v souladu s nařízením vlády č. 272/2011 Sb. v platném znění). Uvedeny jsou pro VRT + KT limitní hodnoty 68/63 dB (den/noc). Výhledovým stavem je zřejmě myšlen rok 2055 – není označeno, ale v předchozí části je uvedeno, že byly využity hodnoty Mott MacDonald CZ, spol. s r.o. pro výhledový stav „H4“, což odpovídá stavu po dokončení všech částí VRT, přibližně rok 2055. Opětovně je třeba uplatnit předchozí připomínku, že Dokumentace uvádí na straně 239, že zahájení stavby se předpokládá v roce 2028 a ukončení v roce 2033. Je tedy významnější provést hodnocení hlukové zátěže cca pro rok 2035, nikoliv až pro rok 2055.

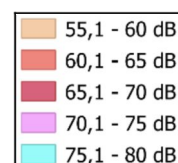
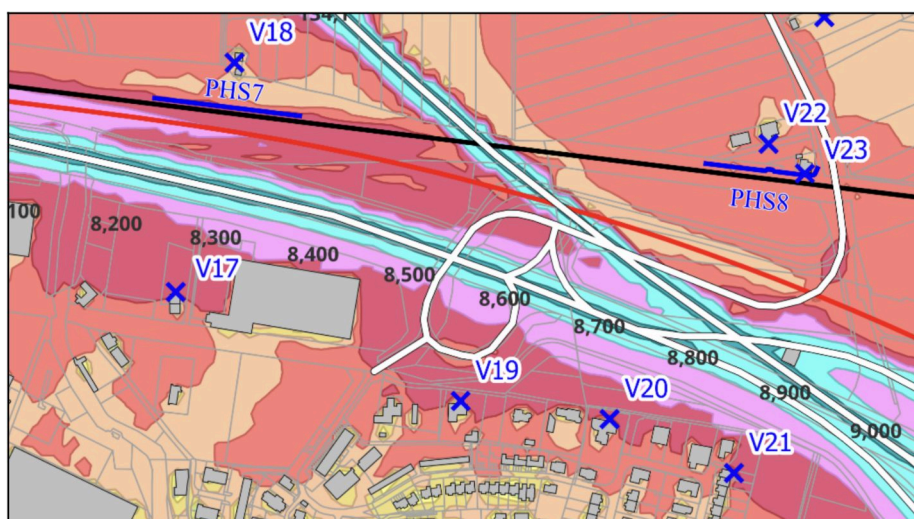
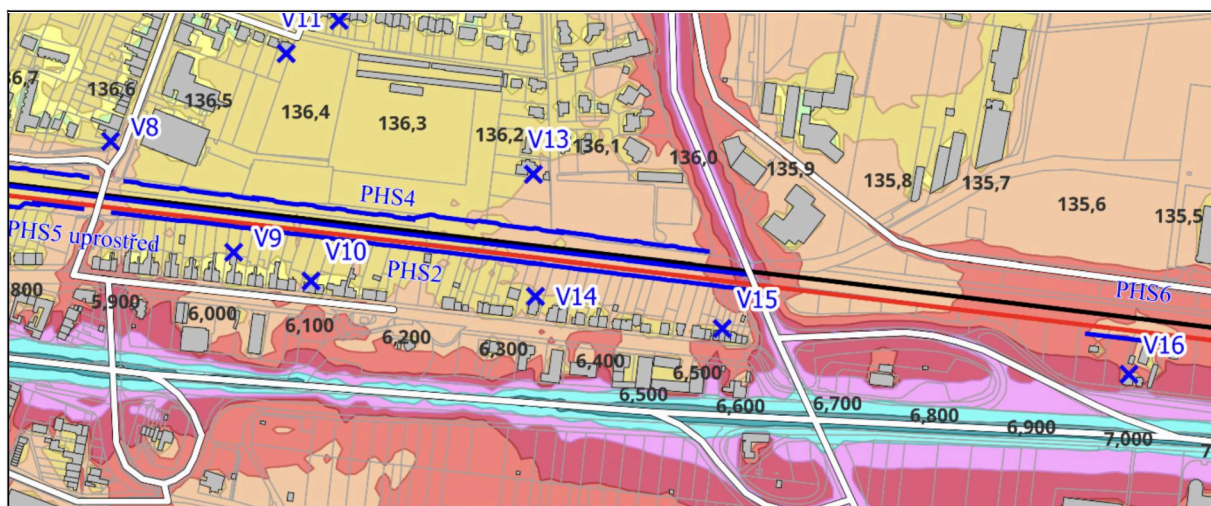
Tab. 19 uvádí hlukovou zátěž od železniční dopravy ve výhledovém stavu (kumulace VRT + KT) po realizaci VRT a PHS (realizace „nadstandardních“ PHS dle pokynu objednatele/investora)

Silniční doprava je posouzena pro stávající rok (2024) a výhledový rok 2035 a 2055.

Uvedeno je, že bude provedena přeložka silnice Stará pošta v Rajhradě, v Modřicích dojde ke zvednutí silničního nadjezdu (komunikace II/152), přičemž změna výšky tohoto nadjezdu bude až o 1 m. Na nadjezdu jsou již ve stávajícím stavu realizovány protihlukové stěny, které budou

zachovány anebo zhotoveny znovu ve stejném rozsahu. Hluková studie uvádí, že realizaci samotného zdvihu mostu nedojde ke změně intenzit silniční dopravy a změna v šíření hluku bude vzhledem k protihlukovým stěnám zanedbatelná. Proto tato část není dle Hlukové studie dále posuzována.

Vymezení referenčních bodů ve vztahu k silniční dopravě je zavádějící. Např. grafické znázornění izofon hluku v Příloze č. 3a ukazují šíření hluku od silničního provozu v roce 2055 v denní době (výřez situace):



Zvolené referenční body např. V9, V10, V14, V15 jsou orientovány pouze ve směru k železnici, nikoliv ve směru k trase silnice, přestože je grafické znázornění označeno jako hluk ze silniční dopravy. Současně z grafického znázornění je zřejmé, že doprava na ulici Brněnská není zahrnuta, pouze doprava na ulici Vídeňská např. je zvolen bod V21 dále od trasy dopravy (Brněnská), i když před ním je jiný referenční bod blíže ke zdroji hluku (např. Bobravská č.p. 982).

Platné programy hluku umožňují provést kumulativní výpočet hluku v chráněném prostoru chráněných objektů. Nejsou pro něj vymezeny srovnávací limitní hodnoty. Obyvatelé pociťují hlukovou zátěž komplexně, což uvádí i „Posouzení vlivu na veřejné zdraví“ (str. 19):

„Ve směrnici EEA (2010) je však uváděna prahová hodnota pro hluk z dopravy 42dB L_{den} (shodná pro všechny druhy dopravy).“

Na straně 24:

„Pro hluk z železniční dopravy se považují za dostatečně prokázané míra obtěžování a rušení obyvatel ze spánku (WHO 2018). Na základě doporučení Světové zdravotnické organizace (WHO 2018) jsou sledovány u železniční dopravy limitní hodnoty hluku $L_{den} = 54$ dB pro denní dobu a $L_{night} = 44$ dB. Pro silniční dopravy jsou limity stanoveny na $L_{den} = 53$ dB pro denní dobu a $L_{night} = 45$ dB. Pod těmito hodnotami již nebyly pozorovány významné negativní účinky na zdraví obyvatel.“

Hodnocen je vliv silniční dopravy na základě údajů Hlukové studie tab. č. 17, přičemž je vymezeno % obtěžovaných a vysoce obtěžovaných.

Zde je významná i tabulka č. 18 (str. 41), která uvádí počty zasažených obyvatel v 5 dB pásmech pro L_{den} a následující č. 19 (str. 42), která uvádí počty zasažených obyvatel v 5 dB pásmech pro L_{noc} .

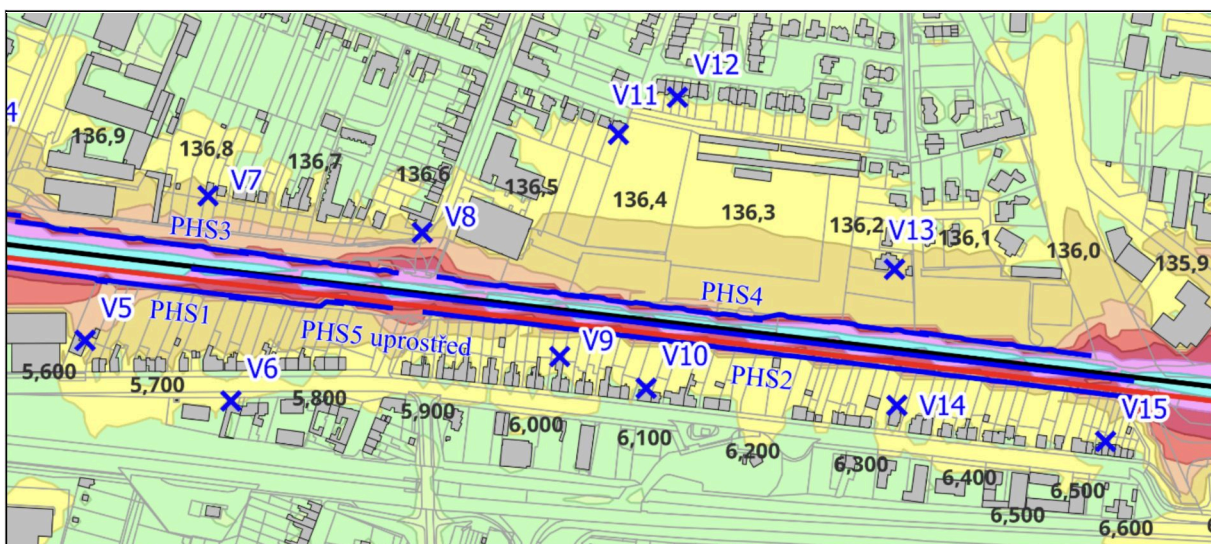
Z uvedeného je zřejmé, že právě Modřice svým umístěním ve vysoce dopravně zatíženém území je nezbytné z hlediska vlivu hluku vyhodnotit reálně na základě dostatečných podkladů.

Požadujeme zvolit referenční body ve směru ke zdrojům hluku, uvést u zjištěných hodnot a zjištěnou hlukovou zátěž z dopravy nejen až v roce 2055, ale dle předpokládaného harmonogramu výstavby VRT i v roce např. 2035. Hodnocení silniční dopravy v roce 2055 je mírně zavádějící, neboť vývoj dopravních prostředků za dobu 30 let (od dnešního stavu) se může významně změnit.

Dále požadujeme doplnit grafické přílohy Dopravního modelu (příloha č. 34), aby bylo možné vyčíst předpokládané hodnoty hluku ze silniční dopravy na všech dálnicích a silnicích I až III. třídy v Modřicích (viz Dopravní model zahrnuje kompletní komunikační síť dálnic a silnic I., II. a III. třídy a významných místních komunikací v řešeném území.). Požadujeme, aby vzal model v potaz nejen všechny záměry na zlepšení dopravní situace (tab. 1 – Přehled zprovozněných staveb), ale také všechny záměry výstavby, které přivedou další dopravu. V Modřicích prošli procesem EIA záměry, které mohou významně navýšit dopravu, dnes je to navíc Nový územní plán Brna, který předpokládá masivní výstavbu na jihu Brna (plochy pro bydlení a průmysl). Z předložené dokumentace nelze ověřit, zda s těmito záměry dopravní model pracuje – uvádí pouze rozdělení Brna do 284 zón a Modřic do 20 zón.

2) 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 území, 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.

Uvedeno je v textu na straně 168 Dokumentace. V Hlukové studii jde zřejmě o PHS 5* v tabulce č. 34 (nadstandardní PHS).



Z ta bul ek v Hl uko vé

studii je zřejmé, že uvedená PHS bude znamenat přínos z hlediska hlukové zátěže. Např.: tabulka č. 17 pro referenční bod 17 uvádí bez nadstandardních opatření hodnoty pro den 61,9 dB a pro noc hodnotu 59,8 dB. A tabulka č. 19 s nadstandardními protihlukovými opatřeními pro tento bod hodnotu 51,5 dB pro den a hodnotu 48,7 dB pro noc. Uvedené hodnoty se týkají železniční dopravy.

Z uvedeného vyplývá, že nadstandardní opatření, která jsou dle zpracovatele Dokumentace nedefinovaným pojmem, jsou právě pro oblast Modřic významná. Je nezbytné je uplatnit vzhledem k související zátěži hlukem ze silniční dopravy, která je v Modřicích významným vlivem.

5) 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 vibrací 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.

Dokumentace uvádí na straně 109, že „pod kolejové kamenivo na pláň železničního spodku je navržena podštěrková pružná podložka (podštěrková vibroizolace), která výrazně snižuje přenos vibrací od železničního provozu do podloží a tudíž i přenos vibrací podložím do okolních objektů, podštěrková vibroizolace tak výrazně snižuje úroveň strukturálního hluku a vibrací v interiérech sousedních objektů.“ Totéž je uvedeno na straně 135, 209/210 (včetně grafiky) a na straně 317 je doplněno použitím pružných prvků v železničním svršku.

Jedna z nejbližších obytných lokalit (zástavba rodinných domů) k navrhované vysokorychlostní trati je ve městě Modřice situována podél komunikace ulice Brněnská. Rodinné domy jsou od krajní koleje VRT vzdáleny cca 50 m, od nejbližší průjezdné koleje konvenční trati cca 60 m.

Požadujeme, aby byly do podmínek stanoviska podrobně uvedeny/zpracovány údaje ze strany 317 Dokumentace a to jako **závazné**.

Použití pružných prvků v železničním svršku:

- pružné podložky pod patou kolejnic – standardní použití,
- na úložní ploše (spodní) pražce je navržena podvalová podložka (která zabezpečuje kromě jiného také snížení napětí mezi pražcem a kolejovým kamenivem, a tak snižuje efekt drcení kameniva, výsledkem je prodloužení intervalu údržby a výměny kameniva, snížení prašnosti a snížení přenosu vibrací z kolejové dopravy do podloží,
- pod kolejové kamenivo na pláň železničního spodku je navržena podštěrková pružná podložka (podštěrková vibroizolace), která výrazně snižuje přenos vibrací od železničního provozu do podloží, a tudíž i přenos vibrací podložím do okolních objektů, podštěrková vibroizolace tak výrazně snižuje úroveň strukturálního hluku a vibrace v interiérech sousedních objektů.

6) Požadujeme 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.

Dokumentace uvádí předpoklad zahájení stavby v roce 2028 a ukončení v roce 2033. Požadujeme, aby posouzení hluku vycházelo z dopravních intenzit roku 2035 kdy již bude celá VRT v provozu, případně v době průběžné, pokud bude realizována dílčí část VRT (pokud tomu tak bude).

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

Dle Dokumentace „Počty souprav, které projedou po jednotlivých kolejích v úseku mezi nádražím Modřice a mostem přes II/152, nebudou poskytována“. Není zřejmé, proč by neměly být zřejmé počty souprav projíždějící na veřejné trati, obzvláště v rámci posouzení možného ovlivnění dopadu z provozu na VRT z hlediska zejména hlukové zátěže na okolní chráněný prostor a chráněný prostor chráněných objektů. Intenzity dopravy jsou základním faktorem pro možnost posouzení provozu na trati. Právě v procesu posouzení záměru by měly být stanoveny podmínky pro další

přípravu záměru. Hluková studie uvádí, že vychází z podkladů intenzit dopravy, které byly dodány zpracovatelem dopravní technologie (Mott MacDonald CZ, spol. s r.o.), a to pro výhledový stav „H4“ (což odpovídá stavu po dokončení všech částí VRT, přibližně rok 2035?) pro samotnou VRT a také pro konvenční trať vedoucí částečně v souběhu.

Není zřejmé, proč není tento dokument uveden v příloze Dokumentace, případně část, týkající se posuzované části VRT. Z toho vyplývá, že vlastně zpracovatel Hlukové studie nemohl uplatnit jiné dopravní intenzity, než pro rok cca 2055, pokud zpracovatel dopravní technologie jiný rok neuváděl.

Základním podkladem pro zejména hlukovou studii jsou dopravní intenzity, které by měly být k dispozici v procesu posuzování vlivů stavby na životní prostředí. Pokud vycházejí z materiálu dopravní technologie, které se zabývají i dalšími trasami, pak by měla být zveřejněna příslušná část. Například Dokumentace sloučeného záměru „RS1 VRT Prosenice – Ostrava-Svinov“ uvedla v příloze č. 1 Dopravně-inženýrské podklady v letech 2035 a 2055 pro železnici a pro silniční dopravu pro rok 2027, 2035 a 2055.

8) 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 zbývajících částí chodníku (k. ú. Popovice), který umožní bezpečné pěší propojení lokality Modřice-Bobrava s železniční zastávkou obce Popovice.

Požadavek města se vztahuje k průchodnosti pro obyvatele, nikoliv průchodnosti pro floru, faunu nebo chráněné druhy, jak je komentováno zpracovatelem dokumentace.

Požadavek 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 zbývajících částí chodníku (k. ú. Popovice), který umožní bezpečné pěší propojení lokality Modřice-Bobrava s železniční zastávkou obce Popovice požadujeme uvést v podmínkách Záměru jako kompenzační opatření.

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

Požadujeme v dalším stupni projekčních příprav jako podmínku ve stanovisku provedení podrobného hydrogeologického průzkumu, ve kterém budou specifikována technická opatření na ovlivnění odtokových poměrů v navazujícím území, včetně zabezpečení zamezení negativního vlivu na stávající zdroje nebo jejich kompenzace.

12) Požadujeme stanovit závazné dopravní trasy po 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 stavenišťě.

V části D.IV. jsou uvedeny základní podmínky pro stavební práce, které musí dodavatel respektovat (strana 626-636). Tyto podmínky požadujeme zpracovat do podmínek stanoviska Záměru jako **závazné**.

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.

Zpracovaná rozptylová studie uvádí, že dle zákona č. 201/2012 Sb., o ovzduší, v platném znění, nejsou požadována.

Nicméně to nevylučuje navržení kompenzačních opatření ze strany investora. Jedním z nich je např. vybudování podchodu/nadchodu ze železniční stanice Modřice na ulici Brněnská, podjezdu pod mostem na II/152 vpravo trati pro společnou cyklostezku a chodníku 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-Bobrava s železniční zastávkou obce Popovice. Požadujeme zpracovat do stanoviska podmínky Záměru.

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

Požadujeme uplatnit opatření na ochranu krajinného rázu uvedena na stranách 630-631 v celém rozsahu ve stanovisku podmínek k realizaci Záměru.

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

V příloze Dokumentace není uvedena příloha řešící sadové úpravy, je zde pouze dendrologický průzkum uvádějící obecně výskyt dřevin dle jednotlivých staničení.

Součástí projektu bude podrobná inventarizace dotčené zeleně, která vymezí rozsah stromů a keřů, které bude v nezbytně nutném rozsahu odstraněny. Požadujeme provedení náhradní výsadby za kácenou zeď na svém území, a to tak jak je uvedeno na straně 630 Dokumentace – tj. směřovat ji podél polních cest v blízkosti trati a v blízkosti rybníku Primál v rozsahu projektové dokumentace na jeho revitalizaci (dokumentaci na vyžádání poskytneme).

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

V Dokumentaci se uvádí, že je zpracována na základě dat poskytnutých oznamovatelem a z veřejně dostupných zdrojů, popř. na základě provedených průzkumů a měření, které jsou uvedeny jak v Dokumentaci, tak v přílohové části. Případné nejistoty a omezení, vyplývající z metod hodnocení jsou uvedeny v kapitolách D. V a D.VI. Informace a data uvedené v Dokumentaci jsou v takové míře podrobnosti, že lze provést jejich kontrolu. Použité metodiky odpovídají aktuálnímu stavu poznání a jsou používány v oblasti posuzování vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

Nelze provést kontrolu dopravních intenzit pro dopravu na VRT, na níž se zpracovatel hlukové studie odkazuje, ale není k dispozici. Dále nelze provést kontrolu intenzit silniční dopravy. Požadujeme tyto dokumenty dopracovat a doložit.

III.

Hodnocení hluku a vibrací s dopadem na k.ú. Modřice

Město Modřice zadalo zpracování dokumentu, který by vyhodnotil/zhodnotil navržená protihluková opatření v Dokumentaci ve vztahu k dopadům na katastrální území Modřice, tedy zda jsou navržená protihluková opatření dle ZÚR JMK nadstandardní a vyhovující pro občany města Modřice, případně, zda jsou možnosti pro snížení hluku.

Akustický posudek č.: P010-25 „Poznámky k hodnocení hluku a vibrací pro lokalitu města Modřice v dokumentaci RS 2 VRT Modřice – Šakvice – Rakvice“ z 05.02.2025, zpracovatel Ing. Karel Šnajdr, Akustický konzultant, IČ 64405826, Pod Novým lesem 463/35, 162 00 Praha 6. V posudku je uvedeno celkem 10 poznámek, požadujeme jejich vypořádání (např. poznámka č. 9 cílí na aerodynamický hluk vznikající okolo pantografu a sběrače. Tento hluk má potenciálně problém proto, že se odehrává ve výšce cca 5,5 až 6 m nad temenem kolejnice. A zde protihlukové clony s výškou do 5,5 m nad temenem kolejnice vůbec nebudou účinné). Důležité pasáže textu jsou zvýrazněny tučným písmem.

Závěrem autor posudku zhodnotil problematiku strukturálního hluku a hygienických vibrací způsobených provozem Záměru při použití vhodné podštěrkové vibroizolace v infrastruktuře

řešených nových a modernizovaných tratí. Tato problematika může být, s ohledem na dopad Záměru na obyvatele města Modřice, řešena standardně až nadstandardně, podle parametrů použité vibroizolace. **Požadujeme v dalších fázích projektové přípravy projektovat vhodnou podštěrkovou vibroizolaci s takovými parametry, které umožní nadstandardní řešení eliminace strukturálního hluku a vibrací v souladu s příslibem ZUR JMK.**

Rozsah a výška v hlukové studii /3/ navržených „nadstandardních“ PHS (dle pokynu objednatele/investora) bude s vysokou pravděpodobností vyhovovat požadavkům na dosažení cílových limitů hluku $L_{Aeq(t)} = 60/55$ dB (den/noc). Zda se bude v případě navržených protihlukových stěn jednat o nadstandardní ochranu okolí Záměru před hlukem z jeho provozu není možné, **s ohledem na výhrady k použitému modelu hlukové situace a výstupům z jeho výpočtů**, potvrdit. Každopádně výška PHS 5,5 m nad temenem kolejnice nebude zajišťovat ochranu před aerodynamickým hlukem v oblasti pantografu a sběrače soupravy vozidel VRT.

Jednou z možností snížení hluku z provozu VRT v lokalitě města Modřice je vedení její trati, v úseku podél města, v částečném zářezu. Vedení tratě VRT v částečném zářezu by vedlo k výrazně nižšímu dopadu hluku z jejího provozu na okolí při možnosti použití stejných nebo i mírně nižších protihlukových stěn.

Požadujeme přepracovat hlukovou studii dle připomínek čj. MOD-552/2024 z 27.12.2024 s využitím/zpracováním připomínek dle bodu II. a III. tohoto vyjádření, a prověřit jiné modely hlukové situace.

IV. Závěr

Vzhledem k nesplnění podmínek zjišťovacího řízení, nepřezkoumatelnosti předkládaných informací, absenci podstatných částí příloh a výše uvedeným připomínkám, požadujeme přepracování dokumentace a její opětovné zveřejnění, a to zejména:

- Hlukové studie, která bude zahrnovat dopravu na VRT nejen v roce 2055, ale i pro dobu po ukončení stavby s provozem na trati VRT (což je dle Dokumentace rok cca 2035). Zohledněna bude rovněž silniční doprava, v případě Modřic nejen na ulici Vídeňská, ale i Brněnská a referenční body budou zvoleny v případě silniční dopavy s orientací ke zdroji hlukové zátěže.
- Doplnit „Dopravní model pro VRT Jižní Morava“ zpracovaný společností AFRA CZ s.r.o., 04/2024 o grafické přílohy, které byly součástí původně zveřejněné dokumentace 26.10. 2024 a v současnosti již nejsou veřejnosti k dispozici a doplnit další plánované/známé významné zdroje/cíle dopavy
- Doplnit podklad vymezující intenzity vlakové dopavy pro výhledový stav H4 dle dopravní technologie (Mott MacDonald CZ, spol. s r.o.).

V dokumentaci požadujeme uvést všechny podmínky jako závazné.

S pozdravem

Mgr. Ing. Libor Procházka, MBA
starosta města Modřice

Příloha:

- Stanovisko města Modřice čj. MOD-5528/2024 z 27.12.2024
- Akustický posudek č.: P097-24 z 20.12.2024 „Poznámky k hodnocení hluku a vibrací pro lokalitu města Modřice v dokumentaci RS 2 VRT Modřice – Šakvice – Rakvice“

z 05.02.2025, zpracovatel Ing. Karel Šnajdr, Akustický konzultant, IČ 64405826, Pod Novým lesem 463/35, 162 00 Praha 6

- Akustický posudek č. : P010-25 „Poznámky k hodnocení hluku a vibrací pro lokalitu města Modřice v dokumentaci RS 2 VRT Modřice – Šakvice – Rakvice“ z 05.02.2025, zpracovatel Ing. Karel Šnajdr, Akustický konzultant, IČ 64405826, Pod Novým lesem 463/35, 162 00 Praha 6

