

Vyjádření k dokumentaci záměru „RS 2 VRT Modřice – Šakvice – Rakvice“ podle § 8 odst 6 zákona č. 100/2001 Sb.

Vážený pane doktore,

v návaznosti na dokumentaci záměru „RS 2 VRT Modřice – Šakvice – Rakvice“, zpracovanou podle přílohy č. 4 k zákonu č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, Vám zasíláme naše stanovisko ve smyslu §8 odst. 6 tohoto zákona.

Na základě provedené analýzy dokumentace záměru a našich předchozích připomínek, zaslaných na MŽP v dopise č. j. 015/2024 ze dne 4. 1. 2024, konstatujeme, že část připomínek k oznámení záměru dosud nebyla v předložené dokumentaci uspokojivě zohledněna. Níže uvádíme přehled dosud nevyřešených připomínek spolu s komentáři, ve kterých specifikujeme, jakým způsobem jsme očekávali jejich zapracování, a proč považujeme některé dosavadní odpovědi za nedostatečné. Požadujeme, aby byly tyto body řádně vyřešeny v zákonné lhůtě.

Připomínky zaslané v dopise zn. 015/2024 ze dne 4.1.2024:

1. K připomínce vypořádané v bodu 1 na str. 61 dokumentace EIA: *Obecné připomínky k záměru VRT: Pro obec Vranovice v současné době výstavba VRT nepřináší žádný pozitivní přínos. Nová liniová stavba VRT znamená výrazné negativní dopady na celé území, vzhled krajiny, životní prostředí, zhoršení kvality života lidí v obci s dopadem snížení cen jejich nemovitostí. Zmíněná stavba fragmentuje katastr obce na tři díly, pokud si uvědomíme, že stávající železniční trať Brno – Břeclav již rozděluje katastr obce napolovic. Zastupitelstvo obce Vranovice na svém zasedání dne 26.8.2021 přijalo následující usnesení:*
 - *Trasa VRT bude v místech křížení se silnicí č. 2/381 a železniční vlečkou provedena v zářezu (zahloubením do terénu).*
 - *V celém katastru obce Vranovice budou vybudovány migrační trasy zvířat.*

Dále zastupitelstvo obce Vranovice na zasedání dne 20.6.2023 přijalo usnesení:

- *V katastru obce Vranovice bude v lokalitě Hájek vypracován projekt vybudování nadchodu VRT pro cyklisty a pěší – i s ohledem na naučnou stezku, probíhající danou lokalitou. Návrh nadchodu VRT pro cyklisty a pěší je navržen v technickém řešení.*
- *Dále vedení obce požaduje zachovat některou z polních cest v severní části vranovického katastru, tak, aby mohli občané překračovat trasu VRT i mimo hlavní cestu na Pohořelice č. II/381. Požadavek byl splněn.*

Komentář: V předložené dokumentaci není poskytnuto uspokojivé vypořádání připomínky ZO ze dne 28.8.2021 a vhodný návrh řešení VRT – předložená dokumentace sice na str. 25 a dalších zdůvodňuje jako nejefektivnější variantu řešení č. 2 uspořádání trati VRT na katastru obce Vranovice v mírném náspu s řešením nadjezdu VRT při křížení železniční vlečky a dále podjezdu VRT silnice č. II/381 a

cyklostezky Vranovice – Přibice v blízkosti vranovického hřbitova. Zásadně však nesouhlasíme s výběrem varianty č. 2 z důvodů:

- Minimalizace zásahů do krajinného rázu
Návrh varianty řešení č. 4 (VRT v hlubokém zářezu) má menší dopad na krajinný ráz než návrh č. 2. Udrží estetický vzhled krajiny tím, že trasa je skrytá pod úrovní terénu, což minimalizuje viditelnost stavby z okolí a eliminuje požadavek vysokých terénních valů.
- Ochrana podzemní vody
Varianta řešení č. 4 lépe chrání podzemní vodu díky hlubokému zářezu, což snižuje riziko kontaminace nebo změny hydrologických poměrů ve srovnání s návrhem varianty řešení č. 2, který využívá násep a soustavu zemních valů, které můžou tlakem na podloží velmi negativně přispět také k narušení hydrologických poměrů. Bez podrobné hydrologické studie nelze s jistotou tvrdit, že varianta č. 4, by získala 100 bodů, reálně by způsobila zahloubením VRT největší negativní vliv na hydrologii v dané oblasti ve větším měřítku. Nepříliš vzdálené pískovny jsou zahloubeny daleko více.
- Nižší zásahy do současné infrastruktury
Varianta řešení č. 4 zachovává stávající výškovou úroveň vlečky, silnice II/381 a cyklostezky, což snižuje rozsah a složitost potřebných úprav všech dopravních cest oproti návrhu č. 2, kde je nutná výšková přeložka.
- Vhodnější řešení pro EVL Vranovický a Plačkův les
Hluboký zářez v návrhu varianty řešení č. 4 minimalizuje prostorový zásah do evropsky významné lokality (EVL) a v blízkosti obce z důvodu absence zemních valů. Lépe splňuje podmínky ochrany přírody. Návrh řešení č. 2 má vyšší zásah do EVL kvůli potřebným výškovým přeložkám infrastruktury a mostní konstrukci, která svým vzhledem výrazně negativně ovlivní charakter krajiny.
- Technická proveditelnost
Návrh řešení č. 4 je technicky proveditelný s menšími riziky spojenými s konstrukcí a údržbou. Návrh č. 2 zahrnuje větší zemní práce (zemní valy) a přeložky, které mohou zvýšit složitost a náklady během realizace.
- Ekonomické aspekty
Návrh řešení č. 4 je pravděpodobně provozně nákladově efektivnější z hlediska dlouhodobého provozu a údržby, především díky menším změnám v okolní infrastruktuře a nižším nárokům na opravy v citlivých lokalitách + úspora energie vozidel obou typů při míjení – parametr **COST/OPEX byl v současné době u všech návrhů stanoven nesprávně, protože zohledňuje pouze náklady investora a nereflktuje požadavky na ekologické a ekonomické řešení stavby v širších souvislostech.**
V rámci provozu trati, který přesáhne řádově desítky let, dojde vlivem navýšení trati nad horizont k nutnému zvýšení nákladů na provoz vlakových souprav VRT – každý rychlovlak bude k překonání rozdílu ve výšce terénu, a ještě výstupu na násep potřebovat nemalé množství

energie. Tyto provozní náklady nejsou v současném posouzení zahrnuty, což výrazně zkresluje výslednou analýzu nákladů a přínosů i z hlediska dlouhodobého přínosu k ekonomického a ekologického provozu celého systému VRT v delším časovém horizontu.

Navýšení trati bude mít též za následek zvýšení ekologické emisní a hlukové zátěže v okolí nadjezdu silnice č. 2/381 v důsledku vysokého nadjezdu z důvodu silniční dopravy (na stoupání na most zvýší hluk. a emisní zátěž životního prostředí – hlukové a emisní dopady dopravy mohou výrazně ovlivnit kvalitu života obyvatel v blízkosti nadjezdu a trati, nehledě na ekologickou ztrátu energie a zvýšenou spotřebu paliv a emisí CO₂ při překonávání nadjezdu silničními vozidly.

Tento aspekt nebyl v rámci hodnocení adekvátně zohledněn a vyžaduje další detailní a správnou analýzu.

- Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem je třeba:

Přepočítat parametr COST/OPEX s ohledem na:

Dlouhodobé provozní náklady na straně provozovatelů vlakových souprav VRT po dobu plánované životnosti stavby.

Negativní ekologické dopady, zejména zvýšení emisí a hlukové zátěže z dopravy v průběhu fungování stavby a dále dopad na zatížení životního prostředí emisemi v důsledku nutnosti překonání nového nadjezdu silniční dopravou po dobu fungování nadjezdu (lze stanovit z dat průzkumu silniční dopravy a jejího vývoje) po dobu plánované životnosti stavby.

Přesněji definovat hydrologická rizika spojená s realizací varianty č. 4. Zvažovat nákladovost varianty řešení č. 4 s ohledem na skutečnost, že většina materiálu získaného při zahloubení trasy VRT na katastru obce Vranovice bude tvořena kvalitním štěrkopískem, který lze využít přímo na stavbu VRT, což by významně snížilo náklady. Trasa na katastru naší obce prochází geologicky potvrzenými lokalitami vhodnými pro těžbu štěrkopísku.

Tato přepočítaná analýza by mohla výrazně změnit dosavadní výsledky hodnocení variant a poskytnout reálnější obraz o dlouhodobých nákladech a dopadech jednotlivých řešení.

Tyto naše argumenty podtrhují výhody návrhu řešení č. 4 (hluboké zahloubení VRT) a ukazují, že jde o šetrnější, technicky vhodnější a ekonomicky smysluplnější řešení.

2. K připomínce vypořádané v bodu 3. na str. 63 dokumentace: Minimalizace vlivu záměru na silniční dopravu v katastru obce Vranovice: *V rámci záměru stavby VRT je evidentní, že dojde k enormnímu navýšení pohybu nákladní dopravy – těžkých nákladních vozidel a techniky na pozemní úpravy, a to po celou dobu plánované výstavby na katastru obce s dopadem zhoršení podmínek v ovzduší pro občany z důvodu zvýšené prašnosti a druhého nadjezdu v klidové zóně u hřbitova. Požadujeme v této souvislosti po oznamovateli zajištění opravy poškozené dopravní infrastruktury – místních komunikací po realizaci včetně dopravního značení pro zajištění dostatečné míry bezpečnosti na komunikacích při výstavbě. K úpravě dopravní infrastruktury díky křížení VRT s místními a krajskou komunikací máme požadavek pro nalezení vhodného řešení úpravy křižovatky silnic č. II/381*

s účelovou místní komunikací ulice Příbická v lokalitě U hřbitova, které je díky vedení trati v mírném zahlobení řešeno tak, že kvůli překonání trasy VRT na stoupá silnice do výšky a poté prudce klesá za hřbitov, kde se nově napojuje ulice Příbická a obsluhovaná komunikace VRT na úzké křižovatce, kde se nachází v současné době zastávka autobusu. Rada obce a veřejnost požadují prověřit možnost nalezení bezpečnějšího řešení celé křižovatky úpravy projektu VRT v této oblasti.

Komentář: viz bod č. 1. - splněno částečně – došlo k úpravě řešení křížení komunikace II/381 s VRT a vzniku nové komunikace a křižovatky místní komunikace do obce Vranovice v souladu s ÚP. Nebyl však uspokojivě odpovězen bod a. požadující pozvolnější stoupání kolejí lokálky, popř. její přeložení, což by pomohlo snížit násep VRT nad terénem a tím i zmenšit výšku nadjezdu silnice II/381.

Doplňující požadavek:

S ohledem na vliv zvýšení silnice II/381 na krajinný ráz a rostoucí dopravní zatížení v posledních letech požadujeme zahrnutí obchvatu silnice v severní části katastru obcí Příbice a Vranovice. Zdůrazňujeme, že pokud investor záměru akceptuje, že celková trasa stavby přes katastr obce Vranovice bude o 10 km delší ve srovnání s alternativou vedení u dálnice D2, pak by zahrnutí obchvatu dvou obcí nemělo být považováno za neúměrné navýšení nákladů. Tento návrh reflektuje aktuální potřebu minimalizace dopravního zatížení uvnitř obce a ochrany kvality života obyvatel.

3. K připomínce vypořádané v bodu 7. na str. 65 dokumentace: *Požadujeme prověřit alternativní možnosti vedení trasy VRT podél D2.*

Komentář: nesplněno

- Pokud je nám známo, Ministerstva dopravy i životního prostředí a Jihomoravský kraj dlouhodobě deklarují podporu řešení, která v delším časovém horizontu přispívají k ekonomickým a ekologickým úsporám. Současná varianta projektu, která je o cca 10–15 km delší, však tyto cíle zjevně nenaplnuje. Tato varianta představuje:

A. Vyšší nároky na pohon vlaků VRT

- Delší trať vyžaduje větší spotřebu energie, což zvyšuje náklady na provoz a zátěž pro životní prostředí po dobu plánované životnosti stavby.

B. Vyšší náklady na údržbu infrastruktury

- Delší trať znamená vyšší náklady na pravidelnou údržbu kolejí, trakčního vedení a dalších traťových prvků, což se promítne jak do ekonomických, tak ekologických nákladů po dobu plánované životnosti stavby.

C. Nepříznivý dopad na principy udržitelného rozvoje

- Vzhledem k cílům Evropského zeleného údělu (Green Deal) a snahám o zavádění zelených technologií je delší trasa zjevně v rozporu s principy udržitelnosti. Tento přístup zbytečně zvyšuje uhlíkovou stopu, která by měla být v rámci takového strategického projektu minimalizována.

D. Nedostatečné využití synergického efektu dopravních staveb

- Moderní přístup k dopravní infrastruktuře klade důraz na slučování jednotlivých dopravních staveb do společných koridorů, což přináší úsporu prostoru, jednodušší údržbu i efektivnější obslužnost. Dálnice i vysokorychlostní železnice vyžadují rozsáhlou obslužnou infrastrukturu, jejíž sdílení by mohlo významně snížit celkové náklady i ekologickou zátěž. Současná varianta však tuto možnost nevyužívá, což je v rozporu s trendem efektivního plánování dopravních sítí.

E. Zátěž pro životní prostředí v oblasti výstavby

- Delší trasa vede k větší zástavbě a zemním úpravám, čímž zvyšuje ekologickou zátěž během výstavby a snižuje dostupnost zemědělských a přírodních ploch.

F. Vyšší náklady na vybudování infrastruktury

- Delší trasa automaticky znamená vyšší náklady na výstavbu, zahrnující větší objem zemních prací, delší úseky kolejí, trakční vedení a související infrastrukturu. Tyto náklady navíc rostou s ohledem na nutnost zajištění obslužnosti, bezpečnosti a ekologických opatření na delším území.

S ohledem na výše uvedené navrhuje, aby byla projektová dokumentace přepracována tak, aby respektovala principy ekonomické a ekologické udržitelnosti a byla v souladu s deklarovanými strategickými cíli Jihomoravského kraje, České republiky a Evropské unie.

Dovolujeme si upozornit, že zohlednění našich připomínek je klíčové pro minimalizaci negativních dopadů záměru na naši obec, její okolí i životního prostředí našeho regionu. Očekáváme, že v dalším postupu bude naší obci poskytnuta příležitost k dodatečnému vyjádření ve veřejném projednání záměru a že budou zohledněny všechny oprávněné zájmy dotčených subjektů.

Děkujeme za pochopení a spolupráci

S úctou

Mgr. Šárka Novotná
starostka obce Vranovice