

Váš dopis zn.:

Ze dne:

Naše zn.: KRE-396/2015-KON

Vyřizuje: Konečný

Telefon: 544 223 129, 724 186 613

Fax: 544 241 160

E-mail: oukrenovice@politavi.cz

Datum: 27. 2. 2015

**Krajský úřad Jihomoravského kraje
Odbor územního plánování a stavebního
řádu – Ing. Jana Svobodová
Žerotínovo nám. 3
601 82 Brno**

Stanovisko obce Křenovice k záměru „Křenovická spojka“ v souvislosti s jednáním ke zpracovávání Studii proveditelnosti tratí Veselí nad Moravou – Blažovice – Brno, které se konalo dne 18. 2. 2015 v budově KrÚ JMK

Obec Křenovice **nesouhlasí s žádnou jižní variantou Křenovické spojky a podporuje hledání nejvýhodnější severní varianty.** Tento postoj zástupci obce několikrát zopakovali ať už na osobních jednáních o Křenovické spojkě nebo v písemných vyjádřeních. Na svém ustavujícím zasedání dne 11. 12. 2014 bylo v tomto smyslu schváleno usnesení stávajícího zastupitelstva obce, jehož znění bylo bezprostředně odesláno na KrÚ JMK.

Svůj postoj opírá Obec Křenovice zejména o tyto hlavní argumenty, které vycházejí především z Územní studie prověření variant Křenovické spojky z 1/2013 (dále jen studie):

1. Pěší dostupnost žel. zastávek (počet obyvatel Křenovice + Hrušky)

Ze studie jednoznačně vyplývá, že severní varianty obslouží o 50 % obyvatel více než varianty jižní. Je třeba také upozornit na skutečnost, že při vynášení izochron do mapy Křenovic byla stávající zastávka Křenovice horní nádraží umístěna západně od trati, přestože se nachází na její východní straně (viz 2. Etapa, D – Urbanistická a územní část, strana 26, obr. 1. Dostupnost zastávek Křenovické spojky), která je blíže obytné zástavbě. Přesným umístěním zastávky Křenovice horní nádraží by obě izochrony dostupnosti (10 i 15 minut chůze) obsáhly větší počet obyvatel, neboť procházejí relativně hustou zástavbou.

2. Náročnost autobusové dopravy

Severní varianty vyžadují autobusovou dopravu jen jedním směrem od vlakové zastávky, zatímco varianty jižní dvěma směry. **Z hlediska náročnosti autobusové dopravy jsou severní varianty**

jednoznačně výhodnější. Autobusová obsluha Křenovic, ale i nezbytná autobusová obsluha Hrušek a Vážan, je u jižních variant komplikovanější (viz 2. Etapa, D – Urbanistická a územní část, strana 29). To většímu počtu obyvatel výrazně snižuje komfort dopravy do Brna a zatěžuje životní prostředí výfukovými plyny.

3. Investiční náklady

V tomto parametru **považujeme za zásadní nedostatek absenci nákladů na revitalizaci zastávky** Křenovice horní nádraží a jejího okolí v investičních nákladech jižních variant. **Požadujeme zohlednit tyto náklady v cost-benefit analýze**, jejíž zpracování bylo na jednání dne 18. 2. 2015 opakovaně zmíněno.

4. Dotčení hlukem a bezpečnost (např. při vykolejení vlaku)

Tento parametr je uváděn jako největší slabina severních variant. Je však třeba připomenout, že se **nejedná o novou zátěž, neboť těmto vlivům jsou obyvatelé Křenovic vystaveni již nyní** provozem na přerovské a vlárské trati, které vedou prakticky v trase severních variant. Navíc lze očekávat, že s vývojem nových technologií (nové konstrukce vlakových souprav, protihlukové clony nebo bezpečnostní systémy) se budou tato rizika snižovat. Obecně lze konstatovat, že železnice daleko od obytné zástavby sice nebude nikoho ohrožovat ani obtěžovat hlukem, ale také nikoho nikam nepřepравí.

5. Střety s protipovodňovou ochranou

V tomto parametru jsou opět mnohem výhodnější varianty severní.

6. Zábor ZPF

Jižní varianty jsou několikanásobně náročnější na zábor zemědělské půdy, a to zejména té nejkvalitnější v I. třídě ochrany.

7. Míra zásahu do krajiny

Přestože je tento parametr jen obtížně měřitelný, je zřejmé, že severní varianty jsou ke krajině výrazně šetrnější (vedou převážně v zářezu ve svahu, nový násep je velmi krátký). Jižní varianty naopak vytvoří v krajině nové pohledové i pocitové bariéry a to v úseku odbočka Zbýšov – zastávka Křenovice-Hrušky a v úseku zastávka Křenovice-Hrušky – odbočka Slavkov.

V návaznosti na to, co na jednání na KrÚ dne 18. 2. 2015 zaznělo, dále upozorňujeme na skutečnost, že Obec Křenovice nikdy nepožadovala, aby vlaky na trati Brno – Chrlice – Slavkov u Brna zastavovaly na křenovickém horním a současně dolním nádraží. **Žádáme, aby všechny parametry** ve zpracovávané Studii proveditelnosti trati Veselí nad Moravou – Blažovice – Brno **byly posuzovány s předpokladem, že vlak** na trati Brno – Chrlice – Slavkov u Brna zastavuje v Křenovicích **pouze na horním nádraží** a žádáme, aby tato informace byla předána projektantovi.

Jaromír Konečný
Starosta obce Křenovice