

Váš dopis zn.:

Ze dne:

Naše zn.: KRE-960/2015-KON

Vyřizuje: Konečný

Telefon: 544 223 129, 724 186 613

Fax: 544 241 160

E-mail: oukrenovice@politavi.cz

Datum: 7. 5. 2015

Krajský úřad Jihomoravského kraje
Odbor územního plánování a stavebního
řádu
Žerotínovo nám. 3
601 82 Brno

Námítka proti návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocení vlivů Zásad na udržitelný rozvoj území

Území dotčené námitkou:

Území dotčené záměrem RDZ08-A - Trať č. 300 a 340 Zbýšov – Slavkov u Brna („Křenovická spojka“), Varianta Jižní

Území dotčené záměrem RDZ08-B - Trať č. 300 a 340 Zbýšov – Slavkov u Brna („Křenovická spojka“), Varianta Severní

Odůvodnění námítky:

Zastupitelstvo obce Křenovice na svém ustavujícím zasedání dne 4. 11. 2014 schválilo toto usnesení č. 19:

„Zastupitelstvo obce Křenovice nesouhlasí s realizací záměru na propojení tratí 300 a 340 (tzv. Křenovická spojka) jižně od zastavěné části obce Křenovice, tj. nepodporuje žádnou z doposud navrhovaných jižních variant.

S ohledem na odůvodněnou potřebnost záměru propojení tratí na straně jedné a na potřebu obce týkající se zajištění dopravní obslužnosti minimálně ve stávající kvalitě na straně druhé, Zastupitelstvo obce Křenovice podporuje návrh propojení uvedených tratí severně od obce v místě, kde se obě tratě sbíhají, za podmínky zachování plné funkčnosti železniční stanice Křenovice – horní nádraží.“

Výše uvedené usnesení se mj. opírá o tyto 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 varianta obslouží o 50 % obyvatel více než varianta 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 výrazně větší počet obyvatel, neboť procházejí relativně hustou zástavbou.

2. Náročnost autobusové dopravy

Z hlediska náročnosti autobusové dopravy je severní varianta jednoznačně výhodnější, protože vyžaduje autobusovou dopravu pouze jedním směrem (Hrušky a Vážany) od vlakové zastávky Křenovice-horní nádraží.

Jižní varianta vyžaduje autobusovou dopravu dvěma směry (Hrušky a Vážany, Křenovice) od vlakové zastávky (viz 2. Etapa, D – Urbanistická a územní část, strana 29).

Jižní varianta, většímu počtu obyvatel výrazně snižuje komfort dopravy do Brna a zatěžuje životní prostředí výfukovými plyny a místní komunikace autobusovou dopravou.

V případě jižní varianty přijdou obyvatelé Křenovic o stávající komfort cestování vlakem do Brna, přičemž obyvatelé Hrušek a Vážan – vzhledem k umístění vlakového nádraží mimo obce – nic nezískají.

3. Investiční náklady

V tomto parametru považujeme za zásadní nedostatek absenci nákladů na revitalizaci zastávky Křenovice horní nádraží a jejího okolí v investičních nákladech jižní varianty.

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

Tento parametr je uváděn jako největší slabina severní varianty. 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 severní varianty. Stávající přerovská trať je v obci prakticky celá umístěna v zářezu, který tvoří přirozenou hlukovou bariéru a vznikající hluk v obci je minimální.

V případě jižní varianty budou hlukem obtěžováni obyvatelé nejen Křenovic a Hrušek, ale i Zbýšova. Jižní varianta trati představuje nový velký zdroj hluku, protože bude umístěna na rovině, bez přirozených hlukových bariér.

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 je opět mnohem výhodnější varianta severní.

6. Zábor ZPF

Jižní varianta je 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 varianta je ke krajině výrazně šetrnější (vede převážně v zářezu ve svahu, nový násep je velmi krátký). V případě severní varianty budou z větší části využity stávající tratě, nový úsek bude dlouhý cca 800 m. Nový úsek tratě dle severní varianty bude umístěn přibližně v prostoru, kde dochází ke křížení obou tratí, území není v současné chvíli využíváno zemědělsky ani jinak.

Jižní varianta naopak vytvoří v krajině výraznou pohledovou i pocitovou bariéru a to v úseku odbočka Zbýšov – zastávka Křenovice-Hrušky a v úseku zastávka Křenovice-Hrušky – odbočka Slavkov. Nový úsek tratě bude dlouhý cca 2,6 km a bude umístěn v prostoru, který je intenzivně zemědělsky využíván, jedná se o zemědělskou půdu nejvyšší kvality.

Z výše uvedených důvodů **požadujeme vypuštění záměru „RDZ08-A - Trať č. 300 a 340 Zbýšov – Slavkov u Brna („Křenovická spojka“), Varianta Jižní“ z navrhovaných zásad územního rozvoje a ponechání pouze záměru „RDZ08-B - Trať č. 300 a 340 Zbýšov – Slavkov u Brna („Křenovická spojka“), Varianta Severní“.**

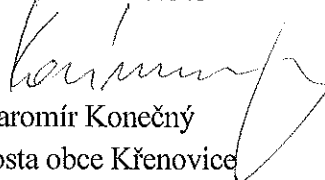
Toto řešení jednoznačně vyplývá z parametrů popsaných ve studii, kde ale byly v závěrečném vyhodnocení (viz 2. Etapa, Návrhová část – Souhrnná zpráva, strana 41) potlačeny výhody severní varianty (zejména lepší dostupnost, náročnost autobusové dopravy, zábor ZPF a míra zásahu do krajiny) a zveličeny její nevýhody, tj. parametry hluku a bezpečnosti.

OBEK KŘENOVICE

Školní 535, 683 52 Křenovice

IČ: 002 91 943

DIČ: CZ00291943



Jaromír Konečný

Starosta obce Křenovice