



OBEC KŘENOVICE

Školní 535, 683 52 Křenovice

Stanovisko Zastupitelstva obce Křenovice ke zveřejněnému návrhu rozhodnutí o námitce obce Křenovice proti 2. Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje

Z pověření Zastupitelstva obce Křenovice reaguji na obsah návrhu rozhodnutí o námitce obce Křenovice proti 2. Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále jen ZÚR JmK), zveřejněného na internetu na stránkách Jihomoravského kraje na adrese http://195.113.158.83/archiv/oupsr/navrh_na_vydani_zur_jmk/navrh_rozhodnuti_o_namitkach/na_mitky_obci/K-039_Navrh-rozhodnutii_N_Krenovice.pdf, a zasílám následující stanovisko Zastupitelstva obce Křenovice:

Zastupitelstvo obce nesouhlasí s odůvodněním vypořádání námítky a trvá na požadavku vyjmutí územní rezervy pro stavbu tzv. Křenovické spojky ze ZÚR JmK.

Jsme si vědomi, že proti vypořádání námítky, z hlediska platné legislativy, vztahující se k pořizování zásad územního rozvoje (dle zákona 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu) a k opatřením obecné povahy (dle zákona 500/2004 Sb., správní řád), se nelze odvolat.

Přesto zastupitelstvo obce přijímá toto stanovisko a považuje za svou povinnost o jeho obsahu informovat jak pořizovatele ZÚR JmK, tak i představitele Zastupitelstva Jihomoravského kraje, v jehož kompetenci je vydání těchto zásad.

V návrhu odůvodnění rozporujeme následující:

V reakci na bod 1) námítky se uvádí, že *rozvoj obce „v žádném případě omezen není. To dokazuje i právě pořizovaná změna č. 1 územního plánu Křenovice, kdy zadáním je požadováno vymezení plochy jižně od Křenovické spojky, v návaznosti na zastavěné území obce Hrušky.“* Toto odůvodnění nepovažujeme za relevantní, vzhledem k tomu, že se jedná pouze o rozšíření plochy z důvodu přístavby ke stávající nemovitosti jednoho konkrétního vlastníka (resp. vlastníků) této nemovitosti a spojitost s rozvojem obce jako celku je v tomto případě v podstatě nulová. Co se týče *„stávajících i rozvojových ploch pro bydlení zasahujících do i do území odděleného od centra obce stávajícími železnicemi“*, ze kterého údajně vyplývá již citované *„rozvoj obce tedy dopravními plochami omezen v žádném případě není“*, je třeba zdůraznit, že žádná stávající železnice není umístěna na tak vysokém náspu, jaký je plánován u Křenovické spojky, a to přímo v místě předpokládaného rozvoje obce v jinak rovinné krajině. Stávající trati jsou prakticky v úrovni okolního terénu případně zapuštěné.

K vypořádání bodu 6) námítky ve věci zatížení obce hlukem uvádíme: Zpracované hlukové studie, ať už pro letiště Brno – Tuřany, či v rámci Technické studie Křenovické spojky tratí 300 a 340, jsou vztaženy ke konkrétním zdrojům hluku a nezohledňují

ostatní zdroje, tedy i celkové hlukové zatížení obce. I z tohoto důvodu jsme v závěru námítky vznesli požadavek na zpracování komplexní hlukové studie pro obec Křenovice.

V závěru odůvodnění (na straně 6) odkazuje krajský úřad na Technickou studii Křenovické spojky tratí 300 a 340 (IKP, 2005), ve které je možné dohledat údaje dotazované v námítce obce. Zastupitelstvo obce o tomto není přesvědčeno, údaje uvedené v této studii nepovažujeme za dostačující odpověď na naše požadavky.

V textu námítky obce je výslovně uvedeno, že tyto údaje požadujeme doložit kvůli naprosto nedostatečné informovanosti jak vedení obce tak i našich občanů. V návaznosti na tuto skutečnost a dále v souvislosti s peticí, ve které se proti Křenovické spojnici vyslovila naprostá většina občanů Křenovic, byl **dne 26. 7. 2011 odeslán hejtmanovi Jihomoravského kraje JUDr. Haškovi osobní dopis**, ve kterém starosta obce Křenovice žádal o jednání na téma „Křenovická spojka a další vlivy omezující kvalitu bydlení v Křenovicích“. Dále se v dopise uvádí, že bychom rádi nastavili určitou úroveň komunikace s JmK v důležitých otázkách rozvoje, které se naší obce významně dotýkají. **Do dnešního dne jsme neobdrželi žádnou reakci na tento dopis**, komunikace je nulová, s výjimkou této korespondence, či občasně mediální (ne)komunikace.

Jihomoravský kraj pořídil Aktualizaci studie proveditelnosti Severojižního kolejového diametru v Brně (CityPlan, IKP, 03/2011), která však bohužel byla zveřejněna až po termínu podání námítky. Teprve po prostudování tohoto dokumentu jsme našli odpovědi na některé otázky, ale současně se před námi otevřela řada otázek dalších, které utvrdily zastupitelstvo v setrvání v nesouhlasném postoji ke stávající variantě Křenovické spojky.

I v Křenovicích si uvědomujeme význam SJKD a to, že podmínkou jeho provozu je propojení zmíněných tratí. Nejsme však ztotožnění s postupem a kroky, které vedou k rozhodnutí umístit trasu tak, jak stanoví navrhovaný koridor v ZÚR. V průběhu téměř 10 let docházelo ke změnám podmínek, přesto je v návrhu ZÚR obsažena původní varianta vycházející z Technické studie Křenovické spojky zpracované v r. 2005.

Jak již bylo uvedeno, ze Studie proveditelnosti zastupitelstvu obce vyplynulo **množství dalších otázek**, bez jejichž zodpovězení, případně diskuze nad nimi, nemůže zastupitelstvo se záměrem v podobě stanovené ZÚR souhlasit.

- 1) Náklady na stavbu Křenovické spojky byly v roce 2005 odhadnuty na cca **1,2 miliardy Kč** (vč. DPH). Vzhledem k tomu, že se jedná pouze o cca **3,5 km jednokolejné trati**, již sama cena, mnohem vyšší, než cena obvyklá u staveb podobného charakteru, nutí k zamyšlení.
- 2) Ve Studii proveditelnosti je uvažováno s Křenovickou spojkou ve všech částech této studie, s výjimkou části E. Ekonomické hodnocení. Je zde výslovně uvedeno: „*Křenovická spojka nebyla do investičních nákladů uvažována, kdy je předpoklad pouze jejího využívání a provozování*“ (čl. E.1.3.1.1). Jak máme rozumět této větě? Proč stavba, která je součástí SJKD a současně je její existence podmínkou plnohodnotného využití záměru SJKD, není zahrnuta do investičních nákladů?
- 3) Dále v textu Ekonomického hodnocení, v čl. E.1.3.6, Finanční udržitelnost projektu, je uvedeno, že „*projekt (realizace i provoz) je ekonomicky nesoběstačný a vyžaduje dotace z veřejných rozpočtů.*“ V čl. E.1.3.5 Testy citlivosti je pro změnu uvedeno, že „*investiční*

náklady jsou jedním z kritických parametrů“ hodnocení ekonomické efektivity. Dáme-li si tyto informace souvislosti s otázkou, proč nebyla Křenovická spojka (s předpokládanou vysokou investicí) zahrnuta do ekonomické studie, podsouvá se nám myšlenka, že studie je zpracována na zakázku kraje tak, aby „vyšla“. Budeme velmi rádi, pokud nám někdo tuto domněnku dokáže vyvrátit. Jinak by snad bylo nutné to považovat za **nehospodárné vynakládání veřejných prostředků** a zastupitelstvo obce Křenovice je v této záležitosti odhodláno vést příslušné kroky ve věci pořízení nezávislého a odborného posouzení, a na základě zjištěných skutečností i ve věci podání orgánům činným v příslušném řízení.

- 4) V návrhu rozhodnutí o vypořádání námitky obce je uvedeno, že „u *jednokolejného úseku dnešní trati Zbýšov odbočka – Holubice se počítá v budoucnu s jeho zrušením, což přinese další možnosti rozvoje obce*“. Tato informace je uváděna opakovaně. Jedná se o zrušení trati nebo pouze o zrušení provozu na ní? Zastupitelstvo obce Křenovice není přesvědčeno, že by se dráhy chtěly zbavovat této potenciální rezervní propojky SJKD a rychlostního koridoru směr Přerov. Pokud ano, **kde jsou promítnuty náklady na likvidaci a revitalizaci trati** včetně železniční stanice Křenovice – horní nádraží? A kdo bude garantem naplnění této informace?
- 5) Již v první fázi se upustilo od tzv. **severní varianty Křenovické spojky**, a to zejména z důvodu nedostatečného poloměru směrového oblouku této propojky. Ve Studii proveditelnosti je minimální poloměr upřesněn a stanoven pro SJKD na 200 m, což je pro severní variantu přijatelné. Nebylo by výhodnější využít tohoto kratšího propojení (cca 0,7 km) a místo nové výhybny ve Zbýšově využít stanice Křenovice – horní nádraží? Severní varianta Křenovické spojky je navíc řešení mnohem šetrnější ke krajině, nevyžaduje takový zábor vysoce bonitní zemědělské půdy, nezasahuje takovým způsobem do aktivní záplavové zóny, nekříží žádnou komunikaci ani vodní tok, a protože je i výrazně kratší, náklady na její výstavbu by byly zlomkem nákladů na variantu plánovanou ve stávajícím návrhu ZÚR JmK. Současně umožňuje realizaci koncepce železniční dopravy v kraji danou Generellem dopravy.

Žádáme o zahájení jednání na úrovni představitelů Jihomoravského kraje a obce Křenovice, z důvodů výše uvedených.

Dále žádáme, aby členové Zastupitelstva Jihomoravského kraje byli s úplným zněním tohoto stanoviska Zastupitelstva obce Křenovice seznámeni, a to prokazatelným způsobem, pokud možno v rámci 24. nebo 25. zasedání Zastupitelstva Jihomoravského kraje dne 22. 9. 2011.

V Křenovicích dne 16. 9. 2011

Jaromír Konečný
Starosta obce Křenovice

Rozdělovník:

- 1) JUDr. Michal Hašek, hejtman Jihomoravského kraje, Žerotínovo nám. 3/5, 601 82 Brno
- 2) Mgr. David Macek, M.A., člen rady Jihomoravského kraje, Žerotínovo nám. 3/5, 601 82 Brno
- 3) Krajský úřad Jihomoravského kraje, Odbor územního plánování a stavebního řádu, Žerotínovo nám. 3/5, 601 82 Brno
- 4) Krajský úřad Jihomoravského kraje, Odbor dopravy, Žerotínovo nám. 3/5, 601 82 Brno