

Objednatel: Jihomoravský kraj Žerotínovo náměstí 3/5 601 82 Brno		 Jihomoravský kraj		Souprava:	
Zhotovitel: IKP Consulting Engineers, s.r.o. Jankovcova 1037/49, Classic 7 – budova C, CZ-170 00 Praha 7 tel: +420 255 733 111, fax: +420 255 733 605 e-mail: info@ikpce.com, web: www.ikpce.com					
Projekt: Územní studie prověření variant Křenovické spojky				Číslo projektu:	1 1 1 7 6 4
				Vedoucí projektu:	Ing. Miroslav Halama
Kraj: Jihomoravský	k.ú.: Hrušky, Křenovice, Slavkov u Brna, Vážany nad Litavou, Zbýšov			Stupeň:	studie
Obsah: 2.etapa, Návrhová část DOKLADOVÁ ČÁST				Datum:	01/2013
				Archiv:	
				Formát:	61 A4
				Měřítko:	-
				Příloha:	

OBSAH:

1.	VSTUPNÍ JEDNÁNÍ SE ZADAVATELEM (KŘENOVICKÁ SPOJKA) 18.01.2012	3
2.	VSTUPNÍ JEDNÁNÍ SE ZÁSTUPCI OBCÍ (KŘENOVICKÁ SPOJKA) 14.02.2012	6
3.	JEDNÁNÍ SE ZÁSTUPCI OBCÍ (PŘELOŽKA II/416, KŘENOVICE) 14.03.2012	11
4.	JEDNÁNÍ SE ZÁSTUPCI OBCÍ (PŘELOŽKA II/416, ÚJEZD U B.) 15.03.2012	12
5.	JEDNÁNÍ SE ZADAVATELEM (KOO PŘI PŘEJÍMACÍM ŘÍZENÍ) 14.05.2012	13
6.	JEDNÁNÍ SE ZADAVATELEM (PROJEDNÁNÍ PŘIPOMÍNEK OBCÍ) 28.05.2012	16
7.	HODNOCENÍ VARIANT KŘENOVICKÉ SPOJKY P.KALČÍK 05.06.2012	21
8.	VYJÁDŘENÍ DÚ K MINIMÁLNÍMU POLOMĚRU 20.06.2012	23
9.	JEDNÁNÍ SE ZADAVATELEM (ZAHÁJENÍ 2.ETAPY) 19.09.2012	25
10.	PŘIPOMÍNKY OBCE KŘENOVICE K HODNOCENÍ 18.10.2012	29
11.	PRŮBĚŽNÉ PŘIPOMÍNKY OBCE KŘENOVICE 15.10.2012 (SOUČÁSTÍ I VYJÁDŘENÍ P.KALČÍKA K VAR.S1)	38
12.	JEDNÁNÍ SE ZADAVATELEM (POSTUP K UKONČENÍ STUDIE) 05.11.2012	41
13.	JEDNÁNÍ SE ZADAVATELEM (UKONČENÍ 2.ETAPY) 06.12.2012	42
14.	PŘIPOMÍNKY OBCE KŘENOVICE K 2.ETAPĚ 04.01.2013	45
15.	ZADÁNÍ STUDIE KŘENOVICKÉ SPOJKY	59

U některých vyjádřeních a dokumentů z obce Křenovice jsou (na základě požadavku zadavatele) uvedeny doplňující komentáře zpracovatelů územní studie. Tato vyjádření upřesňují důvody proč byla dokumentace, její popis a grafický doprovod proveden právě tímto způsobem a buď připomínku přijímají a do studie je zapracována nebo je okomentováno, proč tomu tak není.

1. VSTUPNÍ JEDNÁNÍ SE ZADAVATELEM (KŘENOVICKÁ SPOJKA) 18.01.2012

Záznam

z jednání ve věci „Územní studie prověření variant Křenovické spojky“ konaného dne 18.01.2012 v 10.00 hod. v budově Krajského úřadu Jihomoravského kraje v zasedací místnosti č. 134.

Přítomni: dle prezenční listiny

Pořízení Územní studie prověření variant Křenovické spojky (dále jen ÚS Křen. spojky) vyplývá z projednání ZÚR JMK s veřejností, neboť obce (Křenovice a Zbýšov) podaly v rámci veřejnoprávního projednání ZÚR JMK námitky ke koridoru železnice tzv. Křenovické spojky a předložily jiná řešení, která však nejsou prověřena. Námitkám obcí nebylo vyhověno, neboť dosud neexistují jiné prověřené varianty než ta, která je součástí ZÚR JMK.

Pořizovatelem ÚS Křen. spojky je odbor územního plánování a stavebního řádu KrÚ JMK (dále jen OÚPSŘ), zhotovitelem vybraným na základě výběrového řízení v prosinci 2011 je společnost IKP Consulting Engineers, s.r.o., termín zpracování listopad 2012.

Cílem jednání bylo seznámit zhotovitele ÚS Křen. spojky s podmínkami zadání a situací v řešeném území a dohodnout další postup zpracování a pořizování ÚS Křen. spojky.

Jednání zahájila Ing. arch. Eva Hamrlová, vedoucí OÚPSŘ. Pracovníci oddělení územního plánování a Ing. Michal Franek – zástupce odboru dopravy KrÚ JMK seznámili zástupce zhotovitele se situací v řešeném území, podmínkami plynoucími z vydaných Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a dalších podkladů.

V širší oblasti řešeného území se současně zpracovávají další 2 územní studie, které zadal Jihomoravský kraj, a to „Územní studie silnice II/416 Žatčany – Slavkov u Brna“ (zhotovitel Urbanistické středisko Brno, spol. s r.o., termín zpracování září 2012) a „Územní studie silnice II/380 Sokolnice - Čejč“ (zhotovitel Urbanismus, architektura, design – studio, spol. s r.o., termín zpracování listopad 2012). Všechny 3 jmenované územní studie budou vzájemně koordinovány již v rámci rozpracovanosti.

Na jednání byly diskutovány a upřesněny některé podmínky plynoucí ze zadání i další podmínky související jako např. řešení dle ZÚR JMK, problematika některých územních plánů, problematika záplavových území, území rozlivů a aktivních zón, limity využití území, podklady (včetně digitálních podkladů a vazby na web JMK a Geoportál JMK...).

Na jednání bylo dohodnuto:

- Zhotovitel prověří řešení dle ZÚR JMK a v odůvodněných případech navrhne vhodnější varianty.
- K podkladům uplatněným v Zadání ÚS silnice II/380 doplní pořizovatel následující podklady:
 1. Technická studie Křenovické spojky tratí č. 300 a 340, zhotovitel IKP CE, 2005 (s neaktuálním záplavovým územím).
 2. Aktuální záplavová území, území rozlivů a aktivní zóny v řešeném území.
 3. Materiály ORR KrÚ JMK související s cyklistickou dopravou.
 4. ÚAP ORP Slavkov u Brna.
 5. Zadání Územní studie silnice II/416 Žatčany – Slavkov u Brna a zadání Územní studie silnice II/380 Sokolnice - Čejč.
 6. Situace návrhu variant Křenovické spojky – návrh obce Křenovice.
 7. Námitky obcí Zbýšov a Křenovice podané v rámci projednání Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje s veřejností a rozhodnutí o předmětných námitkách.

- Pořizovatel předá zhotoviteli přehlednou tabulku územně plánovací dokumentace dotčených obcí včetně informace o současně pořizovaných územních plánech či změnách ÚPD.
- Pořizovatel postupně zapůjčí zhotoviteli územní plány dotčených obcí v tištěné podobě.
- Pořizovatel prověří související podklady zpracované v dřívější době, jejichž zadavatelem bylo ŘSD; v případě relevantních podkladů zajistí jejich předání zpracovateli územní studie.
- Pořizovatel osloví písemně další odbory KrÚ JMK – odbor životního prostředí, odbor kultury a památkové péče, odbor regionálního rozvoje a požádá o stanovení kontaktní osoby a doplnění souvisejících podkladů dotčených odborů.

Ing. arch. Pachta předal zhotoviteli v průběhu jednání následující podklady:

1. Účelové katastrální mapy (UKM), vybrané katastry pro řešené území
2. Výřez rastrové mapy RZM50 (RZM50)
3. Výřez ORTOFO JMK 2009 (ORTO09)
4. Výškopis ze ZABAGED výřez
1.-4. vše za příslušné zájmové území
5. Interní technická norma (ITN)

Adresa na webové stránky JMK:

Mapy Životního prostředí JMK (z mapového portálu: <http://mapy.kr-jihomoravsky.cz>)

<http://195.113.158.93/ozp/>

(Zvláště chráněná území, území soustavy NATURA 2000, Obecná ochrana krajiny, Ochranná pásma vodních zdrojů, Záplavová území aj.)

Jednání s dotčenými obcemi zajistí pořizovatel v termínu únor 2012. Hlavním cílem jednání bude shromáždění informací o území a záměrů a požadavků obcí.

Pozn:

S ohledem na to, že termíny dokončení 1. a 2. etapy ÚS silnice II/416 jsou podstatně kratší než u ostatních 2 územních studií, se kterými má být práce koordinována, lze předmětné termíny v případě potřeby změnit tak, aby nebyly překážkou vzájemné koordinace všech 3 územních studií.

Kontaktní osoby pro komunikaci mezi pořizovatelem a zhotovitelem jsou:

- za pořizovatele Ing. arch. Hana Houzarová, tel: 541 651 317, e-mail: houzarova.hana@kr-jihomoravsky.cz
- za zhotovitele: Ing. Miroslav Halama, tel: 603 218 573, e-mail: miroslav.halama@ikpce.com

Příloha: Prezenční listina

Zaznamenala: Ing. arch. Houzarová, 18.01.2012

Prezenční listina

z jednání konaného ve věci „Územní studie prověření variant Křenovické spojky“, dne 18.01.2012, v 10.00 hod., v budově Krajského úřadu Jihomoravského kraje, Žerotínovo nám. 3/5, v Brně, v zasedací místnosti 134

Jméno	Organizace	Telefon	e-mail	Podpis
FRANTA LUCIA	IKP CE		jana.frantova@ikpce.cz	Frantová
ROTSCHENW	SUDOP BRNO	702484306	PROTSCHENW@SUDOP-BRNO.CZ	ROTSCHENW
BENÁK	SUDOP BRNO		ibenak@sudop-brno.cz	Benák
CHROBOZKOVÁ	LONIS spol. s r.o.	545576740	chrobokova@lonis.cz	Chroboková
HOUVAROVÁ	KÚ JMK OÚPSE	541651517	houvarova@jmk.cz	Houvarová
PAČHÁ	KÚ JMK OÚPSE	541651517	pacaha@jmk.cz	Pačhář
LUNBA	KÚ JMK OÚPSE	541651350	lunba@jmk.cz	Lunba
FRANKE	KÚ JMK OÚPSE	541651350	franke@jmk.cz	Franka
ŽINOVA	WWS spol.	545576210	zinnova@wv.cz	Žinová
HALŠKA	IKP CE, s.r.o.	605240005	halaska@ikpce.cz	Halška
HARTMAN	IKP CE, s.r.o.	255733561	hartman@ikpce.cz	Hartman
JANKOVÁ	KÚ JMK OÚPSE	541651375	jankova@jmk.cz	Janková
JAMRHOVÁ	—	541651365	jamrlova@jmk.cz	Jamrlová

2. VSTUPNÍ JEDNÁNÍ SE ZÁSTUPCI OBCÍ (KŘENOVICKÁ SPOJKA) 14.02.2012

Záznam

z jednání ve věci Územní studie prověření variant Křenovické spojky a Územní studie silnice II/416 Žatčany – Slavkov u Brna konaného dne 14.02.2012 ve 13.00 hod. v budově Krajského úřadu Jihomoravského kraje, v zasedací místnosti č. 037.

Přítomni: dle prezenční listiny

Cílem jednání bylo seznámit přítomné se zahájením prací na **Územní studii prověření variant Křenovické spojky a Územní studii silnice II/416 Žatčany – Slavkov u Brna**, poskytnout informace o postupu prací a především získat od obcí v řešeném území informace o záměrech, připomínkách a námětech k řešení.

Jednání zahájil pan Mgr. David Macek, PhD., člen RJMK a Ing. arch. Jana Janíková, vedoucí oddělení územního plánování OÚPSŘ KrÚ JMK.

Ing. arch. Hana Houzarová představila přítomným zástupce zhotovitelů územních studií a provedla prezentaci problematiky. V širší oblasti řešeného území se současně zpracovávají 3 územní studie, které zadal Jihomoravský kraj a pořizuje je odbor územního plánování a stavebního řádu KrÚ JMK. Jsou to Územní studie silnice II/416 Žatčany – Slavkov u Brna, Územní studie silnice II/380 Sokolnice – Čejč, jejichž pořízení stanovují Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje a Územní studie prověření variant Křenovické spojky. Pořízení Územní studie prověření variant Křenovické spojky vyplývá z projednání ZÚR JMK s veřejností, neboť obce (Křenovice a Zbýšov) podaly v rámci veřejnoprávního projednání ZÚR JMK námitky ke koridoru železnice tzv. Křenovické spojky a předložily jiná řešení (severní obchvat), která však nejsou dosud prověřena. Následně bylo dohodnuto mezi obcí Křenovice a JMK prověřit varianty Křenovické spojky územní studií. Všechny 3 územní studie budou vzájemně koordinovány v rámci zpracování. Termín zpracování územních studií je rok 2012. Byly zdůrazněny některé problémy v území, především problematika záplavových území. Korektní provedení návrhu řešení územních studií vyžaduje již v první etapě, kterou jsou „Průzkumy a rozbory“, zajistit pro zpracovatele co nejvíce objektivních informací a údajů.

Závěrem prezentace byli přítomní starostové obcí, zástupci úřadů územního plánování a stavebních úřadů požádáni o informace týkající se územně plánovací dokumentace a záměrů obcí, nových podkladů, pozemkových úprav, námětů k řešení a o připomínky k řešené problematice Křenovické spojky a homogenizace silnice II/416.

Před prezentací bylo přítomným předáno zadání obou studií, ve kterém je uložena zhotoviteli povinnost projednat územní studie v rozpracovanosti se zadavatelem, obcemi v řešeném území, dotčenými orgány, dotčenými správci významné dopravní a technické infrastruktury v území.

Na jednání byly dále diskutovány a upřesněny některé podmínky v území, jako např. řešení dle ZÚR JMK, problematika některých územních plánů, problematika záplavových území, stanoviska obcí k novým záměrům Křenovické spojky a homogenizace a úpravy krajského tahu silnice II/416 apod.

Starostové obcí Zbýšov, Křenovice, Újezd u Brna požadovali předložit podrobnější návrh řešení silnice II/416, ke kterému by se mohli vyjádřit, neboť ZÚR JMK jsou pro ně příliš obecné. Požadovali předložit údaje o dopravním zatížení na silnici II/416 (skutečné počty vozidel) v intravilánu obcí zdůvodňující potřebnost realizace přeložek silnice II/416 do polohy obchvatů obcí. Ze strany některých starostů padl návrh snížit dopravní zátěž v úseku přes obce formou

organizace dopravy (dopravní značení omezující vjezd kamionů apod.). Starostové navrhovali sloučit realizaci úpravy silnice II/416 a případných přeložek s protipovodňovými opatřeními. Starostové uvedli, že preferují jednat o územní studii na platformě návštěvy zhotovitele na obcích, jsou na to zvyklí, jsou připraveni se účelově k jednání sdružit. Někteří starostové považovali předmětné jednání za nadbytečné, někteří nové informace poskytnuté pořizovatelem na jednání přivítali.

Poté zástupci odboru územního plánování a Ing. Franek z odboru dopravy uvedli, že pokyny a ustanovení dle ZÚR JMK (jedná se o koridory územních rezerv pro obchvaty obcí přeložkou silnice II/416) vychází z podrobnějších podkladů, které byly přílohou č. 2 Zadání Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, např. Generel dopravy Jihomoravského kraje, Generel krajských silnic, Model silniční dopravy pro výhledovou síť Jihomoravského kraje atd. Ing. Franek uvedl, že organizací dopravy nelze omezit nákladní dopravu v intravilánu obcí, sčítání dopravy provádí ŘSD každých 5 let, poslední sčítání dopravy bylo v roce 2010 (čísla jsou k dispozici na internetu).

Část diskuze proběhla mezi panem starostou Hradilem z Újezdu u Brna a Ing. Frankem, kteří si vyměnili svoje rozdílné názory na dopravní problematiku.

Zástupci pořizovatele zdůraznili, že cílem jednání bylo získat pro zpracování 1. etapy, kterou jsou průzkumy a rozborů, korektní a aktuální informace o území od obcí, obcí s rozšířenou působností a stavebních úřadů, neboť správnost použitých vstupních dat je předpokladem ke korektnímu výslednému řešení.

Situaci tzv. Křenovické spojky uvedl pan starosta z Křenovic, obec nebude podporovat řešení dle ZÚR JMK (koridor jižně obce), obec navrhuje vlastní varianty – tzv. severní k obci (autor Ing. Kalčík), chtějí zachovat stávající obslužnost obce a docházkovou vzdálenost na zastávky ČD. Konstatoval nevýhody koridoru pro vedení trasy Křenovické spojky dle ZÚR JMK (skládka, blízkost zástavby, velká pěší vzdálenost z nádraží do obce apod.).

Dále byla diskutována situace obcí a předány následující informace:

Hrušky – jsou zahájeny KPÚ, připravují změnu ÚP,

Křenovice – KPÚ zahájí v roce 2013, je nutné snížit dopravní zatížení přes obec, upozorňují, že koridor územní rezervy pro silnici II/416 dle ZÚR JMK prochází ve více místech zastavěným územím,

Újezd u Brna – zpracovávají se KPÚ, zpracovává se nový ÚP,

Šarátice – zpracovávají ÚP, požadují obchvat obce silnicí II/416,

Žatčany – zpracovávají ÚP postupem podle § 188 (překlopení), mají dokončené KPÚ, upozorňují, že řešení Územní studie silnice II/416 Žatčany – Slavkov u Brna se pravděpodobně dotkne obce Měnin,

Slavkov u Brna – mají dokončeny KPÚ,

Zbýšov – požadují prověřit možnost obchvatu (zatím se s obchvatem nepočítá), řešit v souvislostech s protipovodňovou ochranou, chystají KPÚ, připravují ÚP, mají územní studii.

Někteří starostové a přítomný Ing. Kalčík konstatovali, že výkres ze ZÚR JMK znázorňující situaci v území je pro ně málo podrobný a „nekvalitní“ a požadují podrobnější řešení.

Zástupci pořizovatele reagovali s tím, že požadovaným podrobnějším podkladem budou předmětné územní studie po jejich dokončení.

V 16.00 hod. byla první část jednání ukončena a pan starosta z Křenovic, starosta ze Zbýšova, Ing. Kalčík a zhotovitelé Územní studie prověření variant Křenovické spojky – Ing. Halama a Ing. Hartman a zástupce pořizovatele Ing. arch. Houzarová dále jednali o Územní studii prověření variant Křenovické spojky. Jednání bylo ukončeno v 17.15 hod.

Na jednání bylo dohodnuto:

- Zhotovitelé každé předmětné územní studie navštíví na základě telefonické dohody jednotlivé obce (případně několik obcí, pokud se samy účelově sdruží) v řešeném území a projednají s nimi konkrétní problematiku řešení. Termín jednání dohodne zhotovitel a vyhotoví záznam z jednání.

Prezentace z jednání bude zveřejněna na webových stránkách Jihomoravského kraje na adrese: <http://www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?ID=1789&TypeID=1>

- Z jednání bude pořízen záznam, jehož přílohou bude výřez ze ZÚR JMK a doložení dopravního zatížení silnice II/416 v řešeném území.

Další jednání svolá pořizovatel na základě výzvy zhotovitelů, nejpozději však v měsíci dubnu 2012.

Kontaktní osoby pro komunikaci jsou:

- za pořizovatele Ing. arch. Hana Houzarová, tel: 541 651 317, e-mail: houzarova.hana@kr-jihomoravsky.cz
- za zhotovitele Územní studie prověření variant Křenovické spojky: Ing. Miroslav Halama, tel: 603 218 573, e-mail: miroslav.halama@ikpce.com
- za zhotovitele Územní studie silnice II/416 Žatčany – Slavkov u Brna Ing. arch. Mgr. Monika Vávrová, tel: 545 175 798, e-mail: vavrova@usbrno.cz

Přílohy: Dopravní příloha
Prezenční listina
Výřez ze ZÚR JMK

Zaznamenala: Ing. arch. Houzarová, 01.03.2012

Dopravní příloha

Výsledky celostátního sčítání dopravy zajišťovaného Ředitelstvím silnic a dálnic ČR v roce 2010

II/416 úsek Měnín II/380 - Újezd u B.	1503	305
II/418 úsek Sokolnice II/380 - Újezd u B.	4290	823
II/416, 418 úsek Újezd u B.	4396	875
II/416 úsek Újezd u B. - Křenovice II/417	1866	374
II/416 úsek Křenovice II/417 - Slavkov u B. I/50	3105	492
údaj udává počet vozidel za 24 hod. celkem a z toho těžkých		
jedná se o roční průměr denních intenzit		

Prezenční listina

z jednání konaného ve věci „Územní studie silnice II/416 Žatčany – Slavkov u Brna“ a „Územní studie prověření variant Křenovické spojky“ dne 14.02.2012, ve 13.00 hod., v budově Krajského úřadu Jihomoravského kraje, Žerotínovo nám. 3/5, v Brně, v zasedací místnosti č. 037

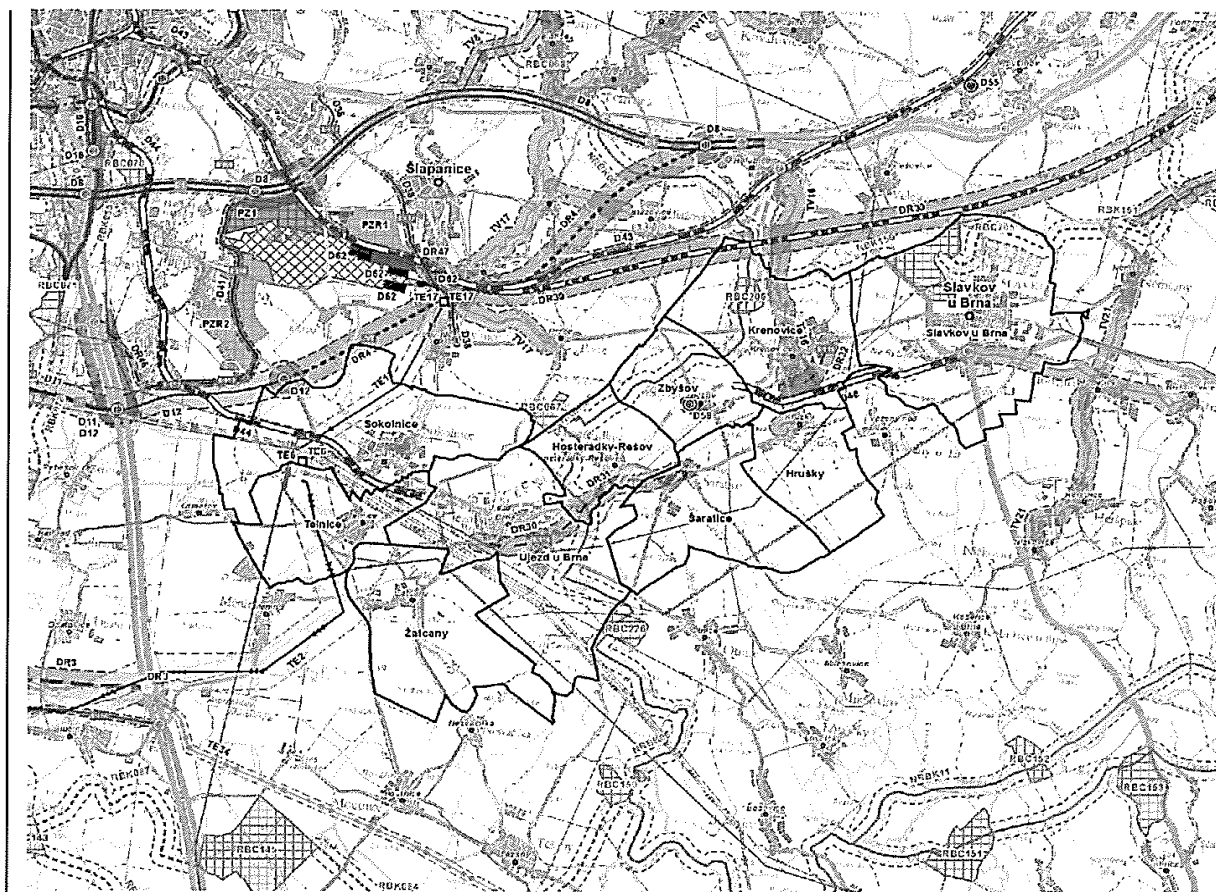
Jméno	Organizace	Telefon	e-mail	Podpis
ŠVOBODOVÁ	KÚ JMK, OÚ PR			Švobodo
LUNDO	KÚ JMK, OÚ PR	3461453	luna.slavkov@jmk.moravsky.cz	Lund
HOVAVEROVÁ	—	5466154		Hovavero
HAČKOVÁ	—	5466174		Háčková
ŠVABOVÁ	KÚ JMK, OÚ PR	3461453		Švabová
ŽALUDOVÁ	KÚ JMK, OÚ PR	3461453		Žaludová
KÉPRT	KÚ JMK, OÚ PR	3461453		Képrt
GRUBER	KÚ JMK, OÚ PR	3461453		Gruber
METTEROVÁ	KÚ JMK, OÚ PR	3461453		Metterová
PROBÍRÁK	KÚ JMK, OÚ PR	3461453		Probírák
CHÁTRKOVÁ	KÚ JMK, OÚ PR	3461453		Chátrková
HACEK	KÚ JMK, OÚ PR	3461453		Hacek

Prezenční listina

z jednání konaného ve věci „Územní studie silnice II/416 Žatčany – Slavkov u Brna“ a „Územní studie prověření variant Křenovické spojky“ dne 14.02.2012, ve 13.00 hod., v budově Krajského úřadu Jihomoravského kraje, Žerotínovo nám. 3/5, v Brně, v zasedací místnosti č. 037

Jméno	Organizace	Telefon	e-mail	Podpis
HODAL	PRMCE	602-4965		Hodal
ŠVOBODOVÁ	PRMCE	602-4965		Švobodo
HOVAVEROVÁ	PRMCE	602-4965		Hovavero
HAČKOVÁ	PRMCE	602-4965		Háčková
ŠVABOVÁ	PRMCE	602-4965		Švabová
ŽALUDOVÁ	PRMCE	602-4965		Žaludová
KÉPRT	PRMCE	602-4965		Képrt
GRUBER	PRMCE	602-4965		Gruber
METTEROVÁ	PRMCE	602-4965		Metterová
PROBÍRÁK	PRMCE	602-4965		Probírák
CHÁTRKOVÁ	PRMCE	602-4965		Chátrková
HACEK	PRMCE	602-4965		Hacek

Výřez ze ZÚR JMK



3. JEDNÁNÍ SE ZÁSTUPCI OBCÍ (PŘELOŽKA II/416, KŘENOVICE) 14.03.2012

Záznam z pracovního jednání k územní studii II/416 Žatčany - Slavkov konaného 14.3.2012 na obecním úřadě v Křenovicích

PŘÍTOMNI:

Jaromír Konečný, obec Křenovice,
Zdeněk Petráš, obec Hostěrádky-Rešov,
Jan Kauf, obec Hrušky,
Karel Kalouda, obec Šaratice,
Miroslav Kalouda, obec Šaratice,
Jaroslav Žalkovský, obec Zbýšov,
Monika Vávrová, Urbanistické středisko Brno,
Pavel Veselý, Urbanistické středisko Brno,
Jiří Hrnčíř, Urbanistické středisko Brno,
Martin Novotný, Urbanistické středisko Brno.

p.Konečný (obec Křenovice)

- upozornil na problém tranzitní kamionové dopravy mezi D1 a D2
- zdůraznil obavu o to, aby trasa II/416 nesuplovala jihovýchodní tangentu
- upozornil na problematické úseky uvažované trasy přeložky II/416 v prostoru bývalé skládky mezi obcemi Křenovice a Hrušky a prostoru zátopy Q₁₀₀ na Rakovci
- připomněl nutnost řešit problematiku napojení II/416 na I/50 u Slavkova

p.Hrnčíř (Urbanistické středisko Brno)

- upozornil na nutnost ponechat rezervu pro výhledovou trasu II/416 mimo zastavěná území obcí
- poukázal na nesoulady návazností a potřebu koordinace řešení II/416 v ÚP jednotlivých obcí

p. Žalkovský (obec Zbýšov)

- vyjádřil zásadní nesouhlas, aby byla trasa II/416 situována v prostoru mezi zastavěným územím obce Zbýšov a mlýnem v jižní části katastru,
- upozornil na problém dopadu navrhované trasy na funkční meliorační soustavu v katastru Zbýšova

p. Klouda (obec Šaratice)

- upozornil na řešení úpravy II/416, které obec prosazovala při řešení ÚP, ale nebylo úřadem územního plánování akceptováno s odvoláním na nesoulad se ZUR JmK,
- navrhl prověřit ve studii systém dílčích obchvatů jednotlivých zastavěných území a upozornil na potřebu koordinace návrhu trasy obchvatu ve vazbě na řešení protipovodňové ochrany obcí

p. Petráš (Hostěrádky - Rešov)

- upozornil na nově zpracovávanou komplexní pozemkovou úpravu v katastru obce
- upozornil na rizikové místo na stávající komunikaci II/416 jihozápadně od zastavěného území H-R

Zapsal: Martin Novotný

4. JEDNÁNÍ SE ZÁSTUPCI OBCÍ (PŘELOŽKA II/416, ÚJEZD U B.) 15.03.2012

**Záznam z pracovního jednání k územní studii II/416 Žatčany - Slavkov konaného 15.3.2012
na městském úřadě v Újezdě u Brna**

PŘÍTOMNI_

Jan Hradil, město Újezd u Brna,
František Kroutil, obec Telnice,
František Poláček, obec Žatčany,
Jiří Životský, obec Sokolnice,
Jiří Dudák, obec Telnice
Monika Vávrová, Urbanistické středisko Brno
Pavel Veselý, Urbanistické středisko Brno
Jiří Hrnčíř, Urbanistické středisko Brno
Martin Novotný, Urbanistické středisko Brno:

p.Hradil (město Újezd u Brna)

- upozornil na nepříjemnost trasování koridoru přeložky II/416 dle dokumentace ZUR, která je v zásadní kolizi s jižní částí zastavěného a zastavitelného území města.
- upozornil na dohodu s Krajským úřadem kdy v návrhu ÚP Újezd je vymezena trasa přeložky II/416 po vnějším okraji koridoru, jižně od areálu bývalého JZD.
- zdůraznil obavu o to, aby trasa II/416 nesuplovala jihovýchodní tangentu mezi D1 a D2

p. Životský (obec Sokolnice)

- upozornil na historický projekt řešení propojení II/416 a II/380, které křížení obou komunikací situoval do prostoru mezi obce Telnice, Sokolnice, Újezd u Brna a Žatčany, mimo zastavěná území obcí.
- upozornil na nutnost koordinace řešení studie Žatčany - Slavkov a Sokolnice - Čejč (řeší Ing.Novák)

p.Hrnčíř (Urbanistické středisko Brno)

- upozornil na problém napojení II/416 a II/380, různou dopravní vytíženost úseků Újezd - Žatčany a Újezd – Sokolnice
- upozornil na prostorově zatížené území s kumulací vedení el. energie mezi obcemi Sokolnice a Telnice

p. Dudák (obec Telnice)

- upozornil na možnost využití území podél železniční trati, jako vhodného prostoru pro případnou trasu přeložky II/416, a to zejména z důvodu využití existujícího "hlukového koridoru"

p. Poláček (obec Žatčany)

- upozornil na dopravní závady v obci a nutnost řešit obchvat obce severním směrem

Zapsal: Martin Novotný

5. JEDNÁNÍ SE ZADAVATELEM (KOO PŘI PŘEJÍMACÍM ŘÍZENÍ) 14.05.2012

Záznam

z koordinačního jednání ve věci „Územní studie prověření variant Křenovické spojky“ konaného dne 14.05.2012 v 10.00 hod. v budově Krajského úřadu Jihomoravského kraje v zasedací místnosti č. 7A.

Přítomni: dle prezenční listiny

Nepřítomni: UAD Studio, spol. s r.o.

Cílem jednání bylo seznámit zhotovitele navazujících územních studií s dokumentací 1. etapy Územní studie prověření variant Křenovické spojky (dále jen „předmětná ÚS“), koordinace územních studií a projednání některých připomínek uplatněných v rámci přejímacího řízení.

Jednání zahájila za pořizovatele Ing. arch. Hana Houzarová, následně provedl Ing. Miroslav Halama s kolegou Ing. Hartmanem prezentaci 1. etapy předmětné ÚS.

Zástupci pořizovatele předložili připomínky uplatněné k 1. etapě předmětné ÚS (Soupis připomínek viz příloha záznamu) a proběhla diskuze. Diskuze se zúčastnili také zpracovatelé ÚS silnice II/416 Žatčany – Slavkov u Brna, kteří na jednání přinesli některé výkresy vlastní územní studie v rozpracovanosti. Zhotovitelé předmětné ÚS odpověděli na otázky pořizovatele i zhotovitelů ÚS silnice II/416 Žatčany – Slavkov u Brna, zhotovitelé obou územních studií si vzájemně předali některé související poznatky a materiály a dohodli se na další spolupráci – předání elektronické formy dohodnutých podkladů.

Bylo diskutováno:

- dokumentace 1. etapy předmětné ÚS bude upravena především v části – „5. Urbanistická a územní část“, kde je nutné zohlednit odpovídající podrobnost vztahující se k řešenému území,
- některé připomínky se vztahují k návrhové části (2. etapě), tyto budou zohledněny až v rámci zpracování 2. etapy (příkladně vliv severních variant křenovické spojky na nádraží ve Slavkově u Brna...),
- specifická problematika související s částí technickou a provozní byla diskutována separátně za účasti Ing. Halamy, Ing. Hartmana a Ing. Franka,
- specifická problematika územního plánování byla separátně diskutována za účasti Ing. arch. Chrobočkové, Ing. Dohnala, Ing. arch. Houzarové a Ing. Lungy.

Na jednání bylo dohodnuto:

- dokumentace bude upravena na základě uplatněných připomínek a na základě výsledků jednání ze dne 14.05.2012, zejména bude zásadně upravena „5. Urbanistická a územní část“, která je zpracována v některých tématech pouze velmi obecně (např. informace vztahující se pouze k ČR či Jihomoravskému kraji apod.), zatímco řešené území zdokumentováno není, bude upravena také grafická část doložením výkresů ve větším měřítku, aby bylo zajištěno odpovídající čitelné zobrazení jevů komentovaných v textové části (příkladně záplavových území),
- připomínky vztahující se k návrhové části budou zohledněny až ve 2. etapě,
- Ing. arch. Houzarová za pořizovatele zašle zpracovateli v termínu do 15.05.2012 připomínky uplatněné v rámci přejímacího řízení a na základě dohod z jednání konaného dne 14.05.2012 na KrÚ JMK, zhotovitel následně upraví materiál,

- upravenou verzi 1. etapy předmětné ÚS (průzkumy a rozbor) odevzdá zhotovitel pořizovateli dne 28.05.2012, současně proběhnou všechny náležitosti předání 1. etapy předmětné ÚS dle smlouvy o dílo,
- další společné jednání zhotovitelů tří předmětných územních studií se bude konat dne 28.05.2012 v 10.00 hod. v budově KrÚ JMK, Žerotínovo nám. 3/5 v Brně (v zasedací místnosti č. 119A), na jednání budou provedeny prezentace ÚS silnice II/416 Žatčany – Slavkov u Brna a ÚS silnice II/380 Sokolnice - Čejč před odevzdáním 1. etapy díla a provedena vzájemná koordinace územních studií.

Kontaktní osoby pro komunikaci mezi pořizovatelem a zhotovitelem jsou:

- za pořizovatele Ing. arch. Hana Houzarová, tel: 541 651 317,
e-mail: houzarova.hana@kr-jihomoravsky.cz
- za zhotovitele: Ing. Miroslav Halama, tel: 603 218 573,
e-mail: miroslav.halama@ikpce.com

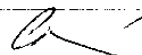
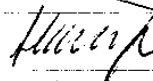
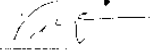
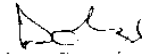
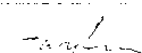
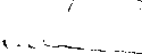
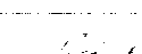
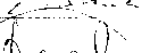
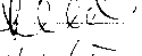
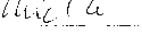
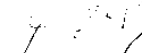
Příloha:

1. Prezenční listina
2. Připomínky uplatněné k 1. etapě „Územní studie prověření variant Křenovické spojky“ (Průzkumy a rozbor) v rámci přejímacího řízení

Zaznamenala: Ing. arch. Houzarová, 22.05.2012

Prezenční listina

z jednání konaného ve věci „Územní studie prověření variant Křenovické spojky“, dne 14.05.2012, v 10.00 hod., v budově Krajského úřadu Jihomoravského kraje, Žerotínovo nám. 3/5, v Brně, v zasedací místnosti 7A.

Jméno	Organizace	Telefon	e-mail	Podpis
SIZNEROVA	US BRNO	606 824 376	SIZNEROVA@UTRANO.CZ	
HRNČIŘ	US BRNO	545 175 798	HRNČIŘ@USBRNO.CZ	
HRNČIŘ	US BRNO	-	HRNČIŘ@USBRNO.CZ	
D. HANAL	US BRNO	545 576 740	DHANAL@USBRNO.CZ	
CHURČICKÁ	US BRNO	545 576 740	CHURČICKÁ@USBRNO.CZ	
HANAL	US BRNO	545 576 740	HANAL@USBRNO.CZ	
HANAL	US BRNO	545 576 740	HANAL@USBRNO.CZ	
SENAŘ	US BRNO	545 576 740	SENAŘ@USBRNO.CZ	
FRANEC	US BRNO	545 576 740	FRANEC@USBRNO.CZ	
ČERNÝ	US BRNO	545 576 740	ČERNÝ@USBRNO.CZ	
HRNČIŘ	US BRNO	545 576 740	HRNČIŘ@USBRNO.CZ	
HRNČIŘ	US BRNO	545 576 740	HRNČIŘ@USBRNO.CZ	

6. JEDNÁNÍ SE ZADAVATELEM (PROJEDNÁNÍ PŘIPOMÍNEK OBCÍ) 28.05.2012

Záznam

z jednání konaného ve věci Územní studie prověření variant Křenovické spojky dne 28.05.2012 na Kr Ú JMK.

Přítomni: viz prezenční listina

Předmětem jednání bylo projednání připomínek obcí Křenovice a Zbýšov k 1. etapě Územní studie prověření variant Křenovické spojky (Průzkumům a rozborům) ve fázi přejímacího řízení.

Jednání zahájila Ing. arch. Houzarová jako zástupce pořizovatele. Poté byla zahájena rozprava nad připomínkami obcí v pořadí, tak jak byly uplatněny (Připomínky obcí – viz příloha tohoto záznamu).

Připomínku vždy uvedl pan starosta Konečný z Křenovic, následně se vyjádřil zpracovatelský tým a v rámci diskuze pak došlo k dohodě, jakým způsobem bude na připomínku reagováno. Připomínky obce byly vždy konfrontovány s novou upravenou verzí dokumentace 1. etapy, kterou na jednání přivezl zhotovitel.

Doplňeno: Úvodem p. Konečný nastínil, že velká část připomínek obce Křenovice byla zpracována v tom smyslu, že v rámci 1. Etapy (Průzkumy a rozborů) by se měl zhotovitel oprostít od jakéhokoli hodnocení, mělo by se jednat o konstatování stavu. Řada zdánlivě nedůležitých drobných rozporů ve formulacích textu utváří v celkovém pohledu dojem hodnocení v neprospěch návrhu obce.

Na jednání došlo k následujícím dohodám k jednotlivým připomínkám:

K připomínce č. 1:

Po vysvětlení zhotovitele vyplynulo, že předložený text není v rozporu s připomínkou obce, neboť obec souhlasí se zastavováním vlaků v obci pouze na jednom místě (upřednostňuje „horní nádraží“).

K připomínce č. 2:

V předloženém textu je upravena šíře nezastavěného prostoru mezi obcí Křenovice a obcí Hrušky v souladu s požadavkem obce Křenovice (původně bylo 500 m).

Zároveň je již v předložené upravené dokumentaci upraven text týkající se docházkové vzdálenosti.

K připomínce č. 3:

Bylo zjištěno, že připomínka již byla v textu částečně akceptována, bylo vypuštěno slovo „základní“(varianta J1). **Doplnit název studie, nikoliv „předchozí studie“.**

Dále bylo konstatováno, že odhadovaná doba prodloužení jízdních dob severních variant (uvedeno 2-4 min s ohledem na prodloužení trasy) a ovlivnění provozu na trati č. 340 vyplyne přesně až z posouzení dopravní technologie v následující návrhové části, **upravit text v tomto smyslu.**

Zástupce SŽDC konstatoval, že pro novostavby musí souvislost poloměru a rychlosti odpovídat vyhlášce 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, v případě jejího nedodržení musí být situace projednána s drážním úřadem.

Doplnit komentář o stavu dráhy ve smyslu kategorizace (celostátní a regionální dráha). Požadované doplnění odkazu na SJKD nebude akceptováno, není relevantní.

Na jednání bylo (projektantem za obec Křenovice) dodatečně požadováno doplnit 1. etapu o popis stávajících tratí. **Požadavek akceptovat**, požadované údaje (ve vztahu k oblasti Křenovické spojky) **doplnit**.

Pozn: Projektant ÚS prověření variant Křenovické spojky v uvedených souvislostech upozornil, že na legislativou předepsaných parametrech (zejména poloměrech) nových úseků trati, nemá (navazující) současný stav tratí vliv.

K připomínce č. 4:

Snížení rychlosti je v dokumentaci zpracovatelem zdůvodněno.

Zástupce SŽDC konstatoval, že diskutovaný rozdíl rychlostí – 60km/hod a 70km/hod není pro posouzení výhodnosti varianty podstatný, podstatným kritériem pro posouzení bude zejména ekonomické hodnocení.

Doplněno: Projektant (IKP) doporučuje 60km/hod, na rozdíl od projektanta obce (70km/hod), z následné diskuze však vyplynulo, že rychlost provozu v daném úseku je především otázkou použité technologie. Na dotaz starosty, zda nové soupravy, které v současnosti dráhy pořízují pro regionální spoje, umožní provoz rychlostí 70km/hod, bylo odpovězeno kladně.

Zástupce IKP však konstatoval, že rozdíl na měřeném úseku Křenovické spojky bude při rychlostech 60km/hod a 70km/hod cca 8 s, tudíž není vůbec podstatné, jaká rychlost na daném úseku bude ve studii uvedena. Starosta upozornil, že pokud tedy bude tento parametr rychlostí využit při porovnávání variant, bude jej obec na základě předchozí informace rozporovat.

K připomínce č. 5:

Připomínka č. 5 byla řešena v předchozích bodech.

Projektant pouze doplnil, že text o využití max.rychlosti ve vztahu k jižním variantám již byl upraven.

K připomínce č. 6:

Předložená tabulka bude v textové části ponechána, avšak **změnit název**, nový název bude jasně avizovat, že se jedná o „Orientační souhrn vybraných technických parametrů“. Požadované doplnění tabulky o navrhované parametry bude součástí 2. etapy – návrhové části. Informace o tom, že se jedná o orientační údaje je již součástí předložené upravené dokumentace.

Všechna úroňová křížení železniční trati s pozemními komunikacemi v jednotlivých variantách jsou v předložené dokumentaci uvedena (byla jednotlivě předvedena v grafické části).

Do urbanistické části kap. 5 část „Obslužnost území“ **doplnit komentář související s obslužností území ve stávajícím stavu** - přestupní uzel IDS Horní nádraží pro Hrušky a významná obslužnost pro Zbýšov (rodinné vazby, obchody, hřbitov, ostatní..., neboť Křenovice byly tzv. střediskovou obcí). Počet ovlivněných obyvatel v dotčeném území změnou dostupnosti železniční zastávek bude v návrhové části hodnocen počtem obyvatel (dle návrhu ÚP) v okruhu docházkové vzdálenosti či izochrony (např. 500 m, 7 min. a pod.) bez rozlišení, zda jde o obyvatele Křenovic nebo Hrušek.

Projektant vysvětlil parametr rychlosti k poměru využití na celkové délce uvažovaných variant.

K připomínce č. 7:

Připomínka je v předložené textové části upravené dokumentace akceptována, **do legendy grafické části doplnit, že se jedná o střety s variantami železniční trati tzv. Křenovické spojky ve variantách**.

K připomínce č. 8:

Ověřit aktuální aktivní zóny záplavového území a případně upravit grafickou část (v legendě i výkresu je již aktivní zóna obsažena).

Pozn: Údaje záplavového území Q₂₀ se neuvádějí.

K připomínce č. 9 a k připomínce č. 10:

Připomínku nelze akceptovat, neboť do dokumentace jsou zahrnuty pouze druhy ptáků, které jsou předmětem ochrany orgánů ochrany přírody a krajiny (tzv. oficiálně uvedené) v řešeném území.

K připomínce č. 11:

V předložené upravené dokumentaci jsou požadavky již akceptovány.

K připomínce č. 12:

V předložené upravené dokumentaci jsou požadavky již akceptovány (jedná se pouze o konstatování, nikoliv o hodnocení).

K připomínce č. 13:

V předložené upravené dokumentaci je vypuštěno slovo „již“, část požadavku je tím akceptována. **Do textu uvést příslušný odkaz týkající se dopravní obslužnosti** viz připomínka č. 6 („Do urbanistické části kap. 5 část „Obslužnost území“ bude doplněn komentář související s obslužností území ve stávajícím stavu - přestupní uzel IDS Horní nádraží pro Hrušky a významná obslužnost pro Zbýšov - rodinné vazby, obchody, hřbitov, ostatní..., neboť Křenovice byly tzv. střediskovou obcí“). **Doplnit „zhoršení dostupnosti ze Zbýšova do Křenovice v jižních variantách“.** Vyčíslení dostupnosti v km příp. minutách bude obsaženo až v návrhové části buď pomocí kružnice či přímým měřením.

Pozn: Negativní dopady na obyvatelstvo z pohledu hluk.zátěže budou řešeny dle platné legislativy.

Ověřit aktuálnost kanalizačního sběrače (dle ZÚR JMK TV16) a případně vyznačit aktuální kanalizační sběrač v grafické části.

Starostové obcí Křenovice a Zbýšov souhlasně uvedli, že jejich stanovisko k předloženým variantám se nemění, pro obce jsou akceptovatelné severní varianty.

Další postup projednání otevřel zástupce zhotovitele Ing. Halama, který zjišťoval, kdo zastupuje Občanské sdružení proti křenovické spojce. Pan starosta obce Křenovice přislíbil kontakt. Bylo dohodnuto, že předmětnému občanskému sdružení bude zadavatelem předáno jedno paré čistopisu průzkumů a rozborů.

Pokyny zadavatele k úpravě 1. etapy ÚS prověření variant Křenovické spojky uvedené dle dohod z dnešního jednání v tomto záznamu, byly konzultovány se starosty obcí a zhotovitelem. Následně bude předmětná dokumentace příslušně upravena dle výše uvedených dohodnutých pokynů.

Zadavatel dále požaduje mimo záznam z jednání na základě prověření splnění požadavků vyplývajících z připomínek pořizovatele předaných zhotoviteli dne 15.05.2012 upravit následující:

- v kap. 5.2.4.3 Územní systém ekologické stability poslední 2 věty prvního odstavce na str. 78 přeformulovat na text „Nadregionální a regionální ÚSES byl převzat ze ZÚR Jihomoravského kraje.“ (předložená úprava nesplňuje účel připomínky směřující k tomu, že platná verze ÚSES je obsahem ZÚR JMK, nikoliv územně technického podkladu z r.1997),
- v kap. 5.3.2. Potencionální dopady - část Dopady na bydlení a obyvatelstvo na str. 85 – první větu zkrátit na „Potenciální negativní vlivy na bydlení a obyvatelstvo v souvislosti s realizací variant Křenovické spojky se předpokládají u obce Křenovice jak u variant severních, tak u variant jižních a u obce Hrušky u variant jižních.“ (předložené znění – „ při

- severní je možnost dotčení více obyvatel“ je v této fázi předčasným hodnocením, hodnocení bude provedeno na základě objektivně doložených údajů až ve fázi návrhové),
- v textové části provést kontrolu pravopisu, neboť v upraveném předloženém textu jsou ponechány chyby,
 - vložit do textové části v elektronické formě schémata (nikoliv pouze odkazy) tak, aby tištěná a elektronická podoba byly totožné.

Zadavatel dále doporučuje:

- v kap.5.2. vyškrtnout část věty na konci str.70 a začátku str.71 „ a probíhá obtížný výběr varianty silnice R43“ (je to zavádějící subjektivní názor zhotovitele),
- v kap.5.2.7.2 vyškrtnout celý druhý odstavec na str. 83, a to: „Pro zónu prostředí“, neboť nebylo vysvětleno, jakým způsobem může být tento podklad využit, uvedení názvu předmětného podkladu přísluší pak spíše do seznamu podkladů.

Zaznamenala: Ing. Arch. Houzarová, 13.7.2012

Prezenční listina

z jednání konaného ve věci „Územní studie prověření variant Křenovické spojky“, dne 28.05.2012, v 15.00 hod., v budově Krajského úřadu Jihomoravského kraje, Žerotínovo nám. 3/5, v Brně, v zasedací místnosti 119A.

Jméno	Obec/Organizace	Telefon	e-mail	Podpis
Tomáš Bohm	Lčm. Brno	545 546 250	lcm-spolek@lcm-spolek.cz	Bohm
CHRUBČEKOVÁ MILADA	Lčm & spol.	545 546 740	chrubcekova@lcm-spolek.cz	
František ČALOUŠ Stanislav	KčJ JHK CH	541 651 234	frantisek.michalek@kr-jihomoravsky.cz	František
ROTSCHKE	SDP BRNO	972 62 5210	ROTSCHKE@SDP-CZ	Rotschke
HANA HROBÁKOVÁ	IKPCE, s.r.o.	252 753 575 60 5218 110	hrobova@ikpce.cz	Hrobova
ALCEJA POKL	SDP JOST	542 025 732	alceja.pokl@sdp.cz	Alceja
HOUBAROVÁ HANA	KčJ JHK OUPPE	541 651 317	houbarova.hana@kr-jihomoravsky.cz	Houbarova
HAMRŠOVÁ EVA	—	541 651 365	hamrsova.eva@kr-jihomoravsky.cz	Hamrsova
JANÍČKOVÁ JANA	—	541 651 375	janickova.jana@kr-jihomoravsky.cz	Janickova
LUIZA STANISLAV	—	541 651 350	lampa.stanislav@kr-jihomoravsky.cz	Lampa
SVOBODOVÁ JANA	—	541 651 330	svoobodova.jana@kr-jihomoravsky.cz	Svoobodova
Jaroslav Zalkovský	Zbýšov	544 223 421	ouzbysov@politavi.cz	Zalkovsky
ALONIE KONEČNÝ	KŘENOVICE	544 223 429	oukrenovice@politavi.cz	Konecny
JIRÍ KALČÍK	Projektová Struktura	605 251 270	jiri.kalcik@volny.cz	Kalcik
FRANČEK PAVEL	KčJ JHK OUPPE	541 651 331	francsek.pavel@kr-jihomoravsky.cz	Francsek
HAJDOŠOVÁ JANA	IKPCE, s.r.o.	252 753 561	hajdosova.jana@ikpce.cz	Hajdosova

7. HODNOCENÍ VARIANT KŘENOVICKÉ SPOJKY P.KALČÍK 05.06.2012

Legenda - komentář zpracovatele (přednesený na prezentaci k zahájení 2.etapy 19.09.2012) je připojen tímto druhem písma.

Podle 1. Etapy „Územní studie prověření variant křenovické spojky“ - Průzkumy a rozborů a jednání dne 28.5.2012 není jednoznačně stanoven účel a budoucí provozní využití tratí č. 300 a 340 v řešené oblasti. Závisí na podobě přestavby železničního uzlu Brno a modernizace železničního spojení Brno – Přerov. Pro parametry a provoz na křenovické spojnici je rozhodující využití současné trati č. 300 Brno – Sokolnice – Holubice, která dle průzkumů a rozborů může zajišťovat i nedostatečnou kapacitu na modernizaci železničního spojení v úseku Brno – Blažovice. **Závěrem hodnocení je změna předpokladů z roku 2011, že trať přes žst. Sokolnice-Telnice bude výhradně pro provoz linky příměstské dopravy Slavkov u Brna – Tišnov přes brněnský kolejový diametr.**

Na základě současných předpokladů je vysoce pravděpodobné, že trať č. 300 v úseku Brno – Sokolnice-Telnice – Holubice včetně Křenovické spojky bude kromě příměstské dopravy sloužit i pro regionální dopravu směr Vyškov a Veselí nad Moravou.

Úpravou technologie jsou výše uvedené připomínky překonány.

Lze předpokládat, že současná trať č. 340 (Vlára) bude (z úsporných důvodů) převedena z celostátní do regionální sítě. Z těchto předpokladů by se měly odvíjet i parametry Křenovické spojky. U jižních variant jsou splněny parametry regionální i celostátní dráhy. U severních variant je ve stísněných poměrech rozhodující poloměr propojovacího oblouku.

Studie severní varianty bez zásahů do současných tratí prověřila spojení s poloměrem oblouku 250m na rychlost 70km/h, což je minimální poloměr, předpokládaný na evropské železniční síti. Nižší poloměry se provozují u drah speciálních, vleček, či tratí zapsaných na seznam světového dědictví UNESCO.

Nelze souhlasit, severní varianty jsou vždy zásahem do stávajících tratí. Informace o min. poloměru 250 m na síti EU není v mezinárodní legislativě zakotvena a je zavádějící. Z EU jsou převzaty a jsou platné TSI (Technické Specifikace Interoperability), kde min. poloměr není stanoven (s výjimkou vlečky – 150 m), pouze je uvedeno, že poloměr se zvolí na základě požadované rychlosti v oblouku.

1. etapa studie vyloučila první možnost a lze předpokládat, že železniční síť v oblasti Křenovic bude jednotně zařazena do tratí regionálních.

Zatím je trať č.300 z důvodů zařazení do sítě TEN-T tratí celostátní a trať č.340 uvažovaná i nadále pro vedení rychlíků rovněž celostátní. Pouze u předmětného propojení (úsek vlastní Křenovické spojky) bychom mohli uvažovat o zařazení do regionální kategorie. Můžeme se shodnout na tom, že zařazení do regionální sítě bude znamenat možnost větších technických úlev a jednodušší obhajobu pro použití poloměrů pod 300 m.

Z první studie vyplývá, že je nezbytné pro jeden z modelů dopravní technologie docílit maximální rychlosti z důvodů prodloužení linky o 1,6km.

Ze studie nevyplývá, že při prodloužení linky o 1,6 km musíme docílit max. rychlosti. Fakt, že trasy S jsou provozně o 1,6 km delší, nelze „dohnat“ žádným zvýšením rychlosti (stísněné poměry).

V případě variant pro rychlost 50-60km/h ve spojnici již tento model nelze použít a tím by dvě severní varianty byly automaticky vyloučeny z hodnocení.

Ze studie nevyplývá, že by dvě severní varianty (které ?) byly automaticky vyloučeny, stejně tak není uvažována uvedená rychlost 50 km/h.

Zbyla by jen varianta, která je závislá na výjimce udělené drážním úřadem.

Severní varianty (všechny) budou vždy závislé na udělení výjimky DÚ.

Prověření bezvýjimkového stavu je nezbytné jako jeden z podkladů přikládaných k žádosti o výjimku Drážnímu úřadu. O výjimku lze žádat například na základě porovnání investičních nákladů.

Pokud je za bezvýjimkový stav považována severní varianta s poloměrem 300 m, pak tuto variantu zpracovatel studie řešit nebude, protože jí (ve stávajících stísněných poměrech) považuje za technicky a nákladově naprosto nepřijatelnou. Oblouk 300 m zasáhne (do svahu směrem k Bojišti bitvy u Slavkova) šířkově více než 100 m od stávající trati (výškově vyvolá tunelový objekt cca 250-300m dlouhý), navíc zpětné připojení na trať č.300 by v žst. Křenovice horní n. znamenalo odsun nástupišť mimo stávající VB, blíže k úrovňovému přejezdu silnice II/417.

Z tohoto důvodu navrhuje v další části studie zařadit u severní trasy pouze dvě varianty S1 a S4 s těmito úpravami:

S1 bude odbočení na 80km/h, oblouk na 75km/h (nutný souhlas s výjimkou Drážního úřadu)

K návrhu o zařazení pouze dvou severních variant S1 (v výjimkou) a S4 (bez výjimky) jsme naopak došli k přesvědčení, že jako variantu s maximem stavebních zásahů ponecháme S3 a s minimem S2. K var.S1 pro rychlost 75 km/h platí stejná argumentace jako pro rychlost 70 km/h (uvedeno v čistopisu dokumentace 1.etapy).

S4 bude odbočení na 80km/h, oblouk na 80km/h (úprava Vlárky dle S3) (bezvýjimkový návrh regionální tratě)

Var. S4 by jako bezvýjimková musela použít poloměr 350 m, což šířkově znamená zásah do svahu směrem k Bojišti bitvy u Slavkova téměř 200 m od stávající trati (výškově vyvolá tunelový objekt cca 500-600m dlouhý) a připojení na trať č.300 by bylo až zastávající žst. Křenovice horní n. (odsun nástupišť za úrovňový přejezd silnice II/417).

Ing. Jiří KALČÍK

PROJEKTOVÉ STŘEDISKO

Nádražní 404

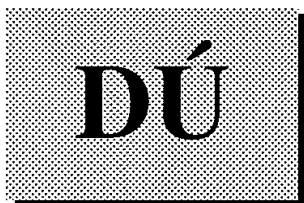
330 03 Chrást

mob.: 605251270

Dovětek. Na základě výše uvedeného, Ing. Kalčík na jednání 19.09.2012 oznámil, že na variantě S4 netrvá a zároveň netrvá ani na použití limitních parametrů rychlosti, převýšení a nedostatku převýšení pro var. S1 (použity budou parametry zhotovitele).

8. VYJÁDŘENÍ DÚ K MINIMÁLNÍMU POLOMĚRU

20.06.2012

**DRÁŽNÍ ÚŘAD**

Nerudova 1, 772 58 OLOMOUČ



CRDUX004GVYW

IKP Consulting Engineers, s.r.o.
Jankovcova 1037/49, Classic 7 – budova C
170 00 Praha

VÁŠ DOPIS ZN./ZE DNE
111764-IKP/P-AS-
009/HA/19.6.2012

NAŠE ZN.:
DUCR-33216/12/Sj

VYŘIZUJE/TEL.
JUDr. Jitka Skopalová
+420 972 741 315 (linka 217)

OLOMOUČ
20.06.2012

Věc : Křenovická spojka – územní studie

K vaší žádosti o vyjádření k návrhu studie Křenovické spojky sdělujeme:

Dle § 13 odst. 14) vyhlášky č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů, se ustanovení § 13 odstavců 2,3,4 a 8 uplatňují vždy, nebrání-li tomu složitost místních podmínek v zastavěném území nebo státem chráněném území, popř. nepříznivé geologické podmínky. Nelze-li parametry uvedené v těchto odstavcích dodržet, musí být bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy zajištěna odpovídajícími stavebnětechnickými a organizačními opatřeními.

Možnost realizace řešení odchýlného od citované vyhlášky je nutno projednat především s provozovatelem dráhy a v projektové dokumentaci s žádostí o výjimku z technických požadavků na stavby kromě zdůvodnění navrženého řešení předložit i návrh shora uvedených opatření.

Podle § 169 odst. 4 o výjimce z technických požadavků na stavby rozhoduje stavební úřad příslušný rozhodnout ve věci.

Ing. Vladislav Kalup
vedoucí oblasti Olomouc



E-mail:

972741315
olomouc@ducr.cz

fax: 972741315, 972741791

IČO: 613 794 25

Bankovní spojení: 33129-011/0710

Doručená datová zprávaID zprávy: **89849662****Odesílatel**

E	12 14
Došlo:	20 -06- 2012
Vyřizuje:	10 HAR

Název: Drážní úřad, Wilsonova 300/8, 12106 Praha, CZ

ID schránky: 5mjaaatd

Typ schránky: OVM

Příjemce

Název: IKP Consulting Engineers, s.r.o., Jankovcova 1037/49, 17000 Praha 7, CZ

Dodáno: 21.6.2012, 9:00:26

Obecné informace

Věc: Křenovice - spojka

Zmocnění: 0 / 0 §

odstavec

písmeno

Naše č. j.: DUCR-33216/12/Sj

Naše sp. zn.: MO-OKO0022/12

Vaše č. j.: Nebylo zadáno

Vaše sp. zn.: Nebylo zadáno

K rukám: Nebylo zadáno

Do vl. rukou: ☐Zakázáno doručení fikcí: ☐**Přílohy**

g0310908.pdf

9. JEDNÁNÍ SE ZADAVATELEM (ZAHÁJENÍ 2.ETAPY)**19.09.2012****Záznam**

z jednání ve věci Územní studie prověření variant Křenovické spojky konaného dne 19.09.2012 v 10.30 hod. v budově Krajského úřadu Jihomoravského kraje, v zasedací místnosti č. 102.

Přítomni: dle prezenční listiny

Cílem jednání bylo zahájit 2. etapu Územní studie prověření variant Křenovické spojky, poskytnout informace o dosavadním postupu prací, představit varianty řešení, projednat připomínky uplatněné v rámci první etapy k návrhu řešení (2. etapě), dohodnout postupy směřující k vypracování návrhu řešení a harmonogramu směřujícího k splnění termínu odevzdání dle SOD

Jednání zahájila Ing. arch. Hamrlová vedoucí odboru územního plánování OÚPSŘ KrÚ JMK.

Ing. Halama s kolegy provedli rozsáhlou prezentaci dosavadních výsledků práce na návrhové části – 2. etapě, ve které představili varianty řešení. Prezentace je přílohou tohoto záznamu. Prezentace Dopravní technologie byla zhotovitelem (3 dny před jednáním) poskytnuta zástupcům Odboru dopravy JMK, SŽDC a Kordisu.

V rámci prezentace představil Ing. Halama (IKP CE) základní varianty řešení – 3 severní a 2 jižní jak po stránce územní tak i technické. Část - dopravní technologie - prezentoval Ing. Beňák (SUDOP Brno) – v prezentaci označen „horizonty“ vycházejí ze „Studie aglomeračního projektu brněnské příměstské železniční dopravy 2020“ (SUDOP Brno, 2011). Horizont „B“ je bez SJKD a „C“ je se zahrnutím provozu po SJKD.

Diskuze proběhla částečně v průběhu prezentace přímo k věci:

- Řešení zohledňuje i varianty, které nesplňují standardní hodnoty (rychlost/poloměr), neboť je přípustné požádat Drážní úřad o výjimku (toto téma již bylo řešeno na jednání 28.05.2012 – viz záznam). Předmětem prezentace byla žádost zhotovitele o stanovisko Drážního úřadu a jeho vyjádření. S uvedeným souhlasil zástupce SŽDC Ing. Váleček.
- Zhotovitel nabídl za účelem porovnání variant (stanovení alespoň orientačního pořadí) řešení využít tabulkové Multikriteriální hodnocení (MH). Ing. Hartman (IKP CE) předložil a stručně okomentoval návrh 23 kritérií, jako vzorek zpracování předložil podrobněji kritérium pěstí dostupnosti. Naopak ke kritériu č.1 Délka trasy uvedl, že nebude součástí MH neboť se objeví prostřednictvím kritéria č.9 Investiční náklady. U kritéria č.13 Odhad počtu obyvatel dotčených hlukem, navrhuje zhotovitel uvést počet objektů v 60 m ochranném pásmu dráhy.
- Kritéria je nutné rozdělit na část, kterou lze ohodnotit exaktně (body) – budou součástí MH a na část kterou lze hodnotit pouze slovně (popisně). Z diskuze vyplynulo, že počet a názvy kritérií se ještě upřesní.
- V rámci popisu technologie vyplynula otázka týkající se ekonomického hodnocení požadovaného v zadání územní studie v souvislosti s rozsahem opatření, která budou realizací Křenovické spojky vyvolána (např. zda započítat rekonstrukci nádraží na zastávku, přínos obci ve využití uvolněných ploch, či realizaci nové koleje v nádraží ve Slavkově u Brna, zda zohlednit opatření v Holubicích a další).
- Ing. Váleček za SŽDC zdůraznil, že rozhodnutí SŽDC (jako investora) o výběru varianty musí být provedeno v souladu s platnou metodikou pro hodnocení investic SŽDC. SŽDC rozhodne až na základě Studie proveditelnosti nebo Investičního záměru, jehož součástí je ekonomické hodnocení, provedené podle této metodiky.
- Za KORDIS (Ing. Novák) – hovořil o významu návazných opatření v Holubicích v rámci návrhu ÚS. Zároveň zmínil problematiku nasazení počtu nových souprav a náklady provozovatele v posuzování kritéria č.11 Provozní náklady.

- K trati č.300 v úseku Křenovice horní n. – Holubice bylo uvedeno, že na úseku nebude provozována žádná pravidelná doprava (ani osobní ani nákladní), ale úsek by měl zůstat jako objízdna trasa při mimořádnostech v dopravě.
- Zařazení či zrušení stávajících zastávek a návrh nových zastávek v dotčených obcích je součástí prezentace.
- Stanovení zatřídění Křenovické spojky buď do celostátních tratí či do regionálních v návrhu není v současné době možné, neboť neexistují relevantní podklady. Doporučení ihned v úvodu 2.etapy upozornit (vypsat) základní vstupy (předpoklady) pro možnou realizaci Křenovické spojky (např. stanovit, že úsek spojky bude vždy úsekem regionální trati apod. viz text 1.etapy Rozbory a Průzkumy, kap.3.8 Předmět návrhové části studie – 2.etapy, odstavec Objednatelům potvrzená koncepce dopravy).
- Pan starosta Konečný za obec Křenovice požádal, aby se dalších jednání účastnili zástupci občanského sdružení Proti Křenovické spojnici, kteří nejsou na jednání oficiálně zváni. Bylo připomenuto, že při vstupním jednání se k předávání informací přihlásil pan starosta. Přítomnost zástupce občanského sdružení, jmenovitě pana Pospíšila na jednání bude akceptována.
Dále pan starosta požadoval, aby podklady k jednáním ve věci ÚS byly zasílány s předstihem před konkrétním jednáním, aby bylo možné je prostudovat a připravit se k následné diskuzi; v případě tohoto jednání neobdržela obec žádný podklad, pouze pozvánku, takto nelze reagovat přímo na místě dostatečně odpovědně na přednášenou problematiku.
Nakonec pan starosta Konečný požádal o zpracování charakteristik jednotlivých kritérií tak, aby byl jasně srozumitelný obsah a definice jednotlivých kritérií, ke kterým se mají zástupci obcí vyjadřovat.
- K osobní připomínce pana starosty Křenovic, že se k Dopravní technologii vyjádří později, upozornil zástupce objednatel (Ing. Franek), že tento vstup nelze řešit z pozice místního úřadu obce, protože se jedná o schválenou a odsouhlasenou koncepci celého JMK.

Přítomní se shodli na následujícím:

- Budou sledovány následující varianty: 3 severní varianty (S1, S2, a S3) a 2 jižní varianty (J1 a J2). Tzv. varianta S4 „bez výjimky“ (pro kterou není potřeba jednat s Drážním úřadem o výjimce) vyplývající z „Hodnocení variant Křenovické spojky“ (Ing. Kalčík, 06/2012) prezentovaného za obec Křenovice, nebude dále sledována, neboť je upřesněním Dopravní technologie a smysluplností technického řešení v současnosti již překonaná. Ing. Kalčík na variantě netrvá. Zároveň netrvá ani na použití limitních parametrů rychlosti, převýšení a nedostatku převýšení pro var. S1 (použity budou parametry zhotovitele).
- K použití výjimečných parametrů zhotovitel osloví a vyžádá si stanovisko OTH SŽDC. Případného upřesnění dané problematiky se zástupci OTH se osobně ujme Ing. Váleček.
- Ve schématu var.S2 předložené znázornění rušení trati na Holubice, nebude toto již uváděno jako možnost ani pro tuto ani pro jiné varianty.
- Investiční náklady jednotlivých variant budou zahrnovat nezbytné vyvolané zásahy z úprav na stávajících tratích a stanicích (napojení na tratě č.300 a 340, zásah do zabezpečovacího zařízení, trakce, napájení a další nutné zásahy)
- Počet a smysl kritérií, které vstoupí do Multikriteriálního hodnocení, bude upřesněn na základě shrnutí názoru všech dotčených, nad návrhem kritérií doplněných stručnou charakteristikou – tzv. komentovaný návrh kritérií. Komentovaný návrh kritérií poskytne zhotovitel pořizovateli v co nejkratším termínu, optimálně v týdnu od 24.09.2012, pořizovatel ho následně rozešle s výzvou k uplatnění připomínek všem dotčeným.
- Účastníci předběžně navrhli úpravu názvu kritéria č. 22 Soulad s platnou ÚPD na „Možnosti realizace v území“.
- Náplň kritéria č. 12 Společensko ekonomické náklady a přínosy (převzato ze zadání) blíže vyspecifikuje objednatel.
- Dalším úkolem objednatel je sestavit skupinu expertů, která stanoví váhy kritérií pro Multikriteriální hodnocení.

- Na základě požadavku SŽDC bude zhotovitel zasílat nové podklady k jednání optimálně 5 dní předem, aby bylo více času na jejich prostudování.
- Zástupcem obce Křenovice a nositelem informací pro občany je pan starosta Konečný, který je zván na jednání k předmětné územní studii (na většinu minulých jednání přizval pan starosta Ing. Kalčíka). Objednatel souhlasí s tím, že na jednání s obcemi může být obcí Křenovice (panem starostou Konečným) přizván zástupce občanského sdružení jako pozorovatel.
- Harmonogram dodrží termín dokončení dle SOD s upřesněním, že nejpozději 15.11.2012 bude dokumentace předána objednateli k Přejímacímu řízení a definitivní odevzdání zhotovitelem bude provedeno nejpozději k 10.12.2012.
- Zhotoviteli bude poskytnut materiál týkající se drobné kolejové úpravy železniční stanice Slavkov u Brna, které je v současné době před rekonstrukcí přednádražního prostoru.

Všem dotčeným budou poskytnuty následující materiály:

1. Záznam z dnešního jednání vč. prezenční listiny.
2. 1.etapa Územní studie prověření variant Křenovické spojky (přes úschovnu).
3. Základní prezentace IKP CE vč. textového komentáře a prezentace Dopravní technologie SUDOPu Brno (přes úschovnu).
4. Návrh kritérií pro MH k připomínkování (zašle zhotovitel prostřednictvím objednatele).
5. Studie aglomeračního projektu brněnské příměstské železniční dopravy 2020 (Sudop, 2011) (přes úschovnu).

Další jednání svolá objednatel na základě výzvy zhotovitelů. Termín jednání bude stanoven po sestavení a odsouhlasení finální podoby kritérií.

Kontaktní osoby pro komunikaci jsou:

- za objednatele Ing. arch. Hana Houzarová, tel: 541 651 317, e-mail: houzarova.hana@kr-jihomoravsky.cz
- za zhotovitele Územní studie prověření variant Křenovické spojky: Ing. Miroslav Halama, tel: 603 218 573, e-mail: miroslav.halama@ikpce.com

Zaznamenali: Ing. arch. Houzarová, Ing. Halama, 26.09.2012

Doplnění. K materiálu Záznamu byly, dne 03.10.2012, ze strany pana starosty Křenovic zaslány připomínky, které jsou zpracovány následovně:

- k předposlední odrážce bloku „Diskuse ...“ jsou doplněny 2 požadované odstavce,
- požadavek na vyškrtnutí poslední odrážky bloku „Diskuse ...“ nebyl akceptován, pouze bylo doplněno, že se jedná o osobní připomínku pana starosty,
- požadavek na vyškrtnutí posledních dvou vět první odrážky bloku „Přítomní se shodli ...“ nebyl akceptován, stanovisko pana Kalčíka k variantě S4 takto (z jeho úst) veřejně zaznělo. V komentáři zmiňovaný dodatečný přípis p.Kalčíka (zaslaný obcí s datem 15.10.2012) se týkal pouze var.S1 (rychlostní a energetické parametry) a na komentáři k var.S4 nic nezměnil.

3

Prezenční listina

z jednání konaného ve věci „Územní studie prověření variant Křenovické spojky“ dne 19.09.2012, v 10.30 hod., v budově Krajského úřadu Jihomoravského kraje, Žerotínovo nám. 3/5, v Brně, v zasedací místnosti č.102.

Jméno	Obec/Organizace	Telefon	e-mail	Podpis
LONČENÍ JAROMÍR	KŘENOVICE	724440393	STAROSTA@OBEC-KRENOVICE.CZ	Kouřil
KALČÍK JIŘÍ	Projektové Středisko	605 251 270	jiri.kalcik@volny.cz	J. Kalčík
JAN KRAUF	HLUŠKY	425 111 464	ouhousky@pohoda.cz	Krauf
MAREC	MD	225 131 436	petar.marec@uider.cz	Marec
VALEČEK	SZDC	424 521 591	VALECEK@SZDC.CZ	Valeček
HRNČÍK	UŠB	545 115 798	hrncik@usbmo.cz	Hrnčík
VAŘOVÁ	UŠB	545 115 799	VAROV@usbmo.cz	Varová
SUCHOBODUŠA	KÚ JMK, OÚPS			S. Suchoboduša
ROTSCHEN	SÚDOP BRNO	972 62 5878	PROTSCHEN@SUDOP-BRNO.CZ	Rotschen
ČERNÝČEK	KÚ JMK OÚ	541 651 324	CERNYCEK.MICHAL@KÚ-JIHOMORAVSKY.CZ	Černýček
BENÁK	Súdop Brno	472 025 816	benak@sudop-brno.cz	Benák
LUNGA	KÚ JMK OÚPS	541 651 350	LUNGA.STANISLAV@KÚ-JIHOMORAVSKY.CZ	Lunga
KARP NOVÁK	KÚ JMK	543 426 653	KaradKardis-jmk.cz	Karp Novák
CHROBOLZKOVÁ	LH & spol.	545 546 440	chrobolzkova@lhspol.cz	Chrobolzková
HALAMA Miroslav	IKP CE, s.r.o.	255 733 573	miroslav.halama@ikpce.com	Halama
LEKAS TATIANA	HÁSO SČAHOVÁ BRNA	544 121 100	11@meuslovak.cz	Lekas
SILHABOVÁ HANA	HÁSO SČAHOVÁ BRNA	544 121 182	hana.silhabova@meuslovak.cz	Silhabová
TOMAS HARTMAN	IKP CE	255 733 501	TOMAS.HARTMAN@IKP.CE.LH	Hartman
JANA JANÍKOVÁ	KÚ JMK OÚPS	541 651 375	JANIKOVA-JANA@KÚ-JIHOMORAVSKY.CZ	Janíková
DAVID MACEL	JMK			Macel
EVA HAMBOUR	KÚ JMK OÚPS	541 651 365	HAMBOUR, EVA@KÚ-JIHOMORAVSKY.CZ	Hambour

10. PŘIPOMÍNKY OBCE KŘENOVICE K HODNOCENÍ 18.10.2012

OBEC KŘENOVICE

Školní 535, 683 52 Křenovice

Váš dopis zn.:

Ze dne:

Naše zn.: KRE/STA-OST/117/2012/KON/8

Vyřizuje: Konečný

Telefon: 544223129, 724990393

Fax: 544241160

E-mail: oukrenovice@politavi.cz

Datum: 18. 10. 2012

Krajský úřad Jihomoravského kraje
Odbor úz. plánování a stavebního řádu
Ing. arch. Hana Houzarová
Žerotínovo nám. 3/5
601 82 Brno

Dobrý den

V příloze Vám posíláme připomínky obce Křenovice k návrhu hodnocení variant Křenovické spojky prostřednictvím multikriteriálního hodnocení. Tyto připomínky a komentáře jsou v textu uvedeny kurzívou. Je třeba upozornit, že nám byl předložen dokument ve stádiu rozpracovanosti. Žádáme rovněž o informaci o vypořádání uvedených připomínek s odůvodněním.

S pozdravem

Jaromír Konečný
Starosta obce Křenovice

Neznámá platnost

Digitally signed by Jaromír Konečný
Date: 2012.10.18 07:45 +02:00

Donořovací adresa: Obec Křenovice, Školní 535, 683 52 Křenovice, IČO: 00291943
Tel.: 544223119, 544223129, fax: 544241160
E-mail: oukrenovice@politavi.cz, www.obec-krenovice.cz

Stránka 1 z 9

Připomínky k návrhu hodnocení variant Křenovické spojky prostřednictvím multikriteriálního hodnocení

3.1. Metodika hodnocení variant

Za stěžejní považujeme poslední odstavec, kde je uvedeno, že cílem popisované metodiky je výběr užšího okruhu vyhovující varianty. V této souvislosti upozorňujeme, že je nesmyslné vybírat jen z několika předem pevně definovaných variant stanovených v době, kdy nebylo jasné, jaká kritéria, jak a s jakým výsledkem se budou hodnotit. Naopak, je nutné zkoumat, který okruh variant nejlépe splní požadované cíle a zda další parametrická úprava některé varianty v tomto okruhu neposílí přínosy nebo neoslabí negativa výsledného optimálního řešení.

3.2. Obecný postup při hodnocení variant

Ve vazbě na komentář k předchozí kapitole 3.1. souhlasíme zejména s možností cyklického postupu v popisovaném procesu, který povede k nalezení optimálního řešení, které nemusí (a logicky spíše nemůže) být známo při prvním stanovení posuzovaných variant.

3.3. Rozhodovací tým

Poslední odstavec:

„Jako nejvhodnější se jeví, aby rozhodovatelem byl projektový tým objednatele (zadavatele), tedy pracovníky Krajského úřadu Jihomoravského kraje, doplněné o zástupce dotčených obcí a analytikem pracovní tým zpracovatelů (projektanta) studie, tedy příslušných pracovníků IKP Consulting Engineers Praha a jejich spolupracovníků z Löw&spol a SUDOPu Brno. V takovém případě bylo možno očekávat při výběru optimální varianty vysoce objektivní charakter, a to díky tomu, že rozhodovatelský tým byl složen z lidí, kteří reprezentují zadavatele a velmi dobře znají širší problematiku, a informace o variantách jako podklad pro rozhodování o výběru jim předkládal tým zpracovatelů, který zná nejlépe vlastnosti (charakteristiky) jednotlivých variant.“

V tomto případě nesdílíme uvedený názor, že výběr optimální varianty bude mít vysoce objektivní charakter. Společnosti IKP Consulting Engineers Praha a SUDOP Brno jsou autory předchozích studií, které uvažovaly pouze s variantou J1 (viz Technická studie Křenovické spojky, Generel dopravy JMK, Aktualizace studie SJKD, Studie aglomeračního projektu brněnské příměstské železniční dopravy 2020). Již při jednání k 1. etapě studie jsme uplatnili oprávněné námitky v tom smyslu, že formulace v textu směřovaly ke zvýhodnění této varianty. Podle našeho názoru by analytik v rozhodovacím týmu měl být doplněn o nezávislého zástupce, navrhuje oslovit například odborníky z ČVUT, fakulty dopravní.

Rozhodovatelská část týmu by měla být tvořena ve vyváženém poměru zástupci zadavatele a dotčených obcí. Z naší strany byl navržen zástupce obce p. Jaromír Konečný, zástupce OS Proti Křenovické spojnici Ing. Stanislav Hort, a dále zástupci odborné veřejnosti Ing. Jiří Kalčík a Ing. Rostislav Košťál. Považovali bychom za vhodné doplnit tým několika nezávislými zástupci odborné veřejnosti, urbanisty apod.

Doručovací adresa: Obec Křenovice, Školní 535, 683 52 Křenovice, IČO: 00291943
Tel.: 544223119, 544223129, fax: 544241160
E-mail: oukrenovice@politavi.cz, www.obec-krenovice.cz

OBEC KŘENOVICE

Školní 535, 683 52 Křenovice

3.4. Sestavení souboru kritérií

V odřazce c) je uvedeno, že kritéria se nesmí překrývat a zdvojit. Kritéria 10. až 14. – Provozní náklady však považujeme za příklad právě takového překrývání. Požadujeme zdůvodnění nezbytnosti hodnocení všech uvedených druhů provozních nákladů a při přiřazování vah jednotlivým kritériím doporučujeme přiřadit určitou váhu provozním nákladům jako celku a tu pak rozdělit rovnoměrně/nerovnoměrně na jednotlivá kritéria v této skupině. Z ekonomického pohledu správnější alternativou je provést celkové ekonomické vyhodnocení každé varianty tak, jak je uvedeno níže.

V předposledním odstavci se uvádí, že kritéria musí pokrývat celou oblast cílů řešení, žádná část nesmí zůstat nepokryta. Uvádí se kritéria „dopravní, ekonomická, technická, environmentální či jiná“. Pod pojmem „jiná“ mohou být uložena i kritéria urbanistická nebo kritéria jakosti dopravní služby. Požadujeme je do výčtu konkrétně uvést.

Navržená kritéria by měla vycházet z ČSN EN 13816 Doprava – Logistika a služby – Veřejná přeprava osob – Definice jakosti služby, cíle a měření. Zde ve vymezení předmětu normy je uvedeno, že „to je služba, nikoliv poskytovatel služby, kdo má této normě vyhovovat“. Ve výčtu navržených kritérií se na službu, tj. na uživatele dopravy orientují pouze kritéria č. 3, 4 (toto kritérium je v podstatě duplicitní s kritériem č. 3), 6, 14 (navrženo na vyjmutí z hodnocení) a 23. Jedná se tedy o zřejmý nepoměr oproti výše uvedenému. Dále v textu navrhuje doplnit kritéria „Dosažitelnost řešeného druhu dopravy“ a „Síť“ v souladu s uvedenou normou, jako rozšiřující kritéria ke kritériu 6 Pěší dostupnost železničních zastávek. Obsah normy dále požadujeme zohlednit při přidělování vah jednotlivým kritériím.

3.5. Hodnocení variant

Poslední odstavec:

„V zásadě se přitom jedná o vyjádření subjektivního názoru, ať už individuálního, nebo týmového. Kritérium objektivnosti může být dosaženo pouze s určitou, větší či menší nejistotou, nepřesností, neboť je prakticky nemožné ho popsat a hodnotit, takže v rozhodovací úloze je substituováno souborem hodnotitelných kritérií.“

Proto považujeme za důležité složení týmu rozhodovatele tak, aby nepřehlasovatelným způsobem hájil zájmy konečného uživatele VHD (viz odkaz na ČSN EN 13816) i zájmy dotčených obcí v jejich udržitelném rozvoji.

3.6. Organizace rozhodovacího procesu

Sestavení řešitelského týmu

Viz 3.3. Rozhodovací tým.

Definování cílů

Doručovací adresa: Obec Křenovice, Školní 535, 683 52 Křenovice, IČO: 00291943
Tel.: 544223119, 544223129, fax: 544241160
E-mail: oukrenovice@politavi.cz, www.obec-krenovice.cz

Stránka 3 z 9

OBEC KŘENOVICE

Školní 535, 683 52 Křenovice

Zde je nutné důrazně upozornit, že skutečným cílem musí být zlepšení dopravní obsluhy území, případně úspora provozních nákladů na stávající dopravní obsluhu. Propojení tratí č. 300 a 340 je pouze prostředkem k dosažení tohoto cíle, nikoliv cílem samotným.

Sestavení souboru kritérií

„Řešitelský tým v jednotlivých krocích pracoval v kolektivním pojetí - to znamená, že nebyly zjišťovány názory jednotlivých expertů, ale v diskusi se tvořil společný názor řešitelského týmu.“

Toto považujeme po zkušenostech z dosavadních jednání za problematické, navrhuje korespondenční metodu komunikace.

Hodnocení důležitosti kritérií

Bez podrobného a uzavřeného výčtu se nelze k této problematice vyjádřit.

Hodnocení jednotlivých variant

Navržené hodnocení jednotlivých variant je pouze v obecné rovině. Reagovat lze až při skutečném hodnocení. Už nyní lze ale odhadnout, že např. navrhovaná nejlevnější severní varianta S2, která je ale z provozního hlediska zcela nevyhovující (a obcí Křenovice nebyla nikdy prosazována), při použití hyperbolické funkce pro hodnocení investičních nákladů poškodí další severní varianty tím, že jim uměle snižuje bodové hodnocení. Hyperbolická funkce toto znevýhodnění dále umocňuje. Je to další důvod přehodnotit varianty zahrnuté do multikritériální analýzy.

3.7. Soubor a popis kritérií

Jak již bylo uvedeno výše, některá kritéria (např. provozní náklady) se překrývají. Jiná – dle našeho názoru důležitá – zahrnuta nejsou (např. vliv na krajinu). Celkově soubor kritérií působí tím dojmem, že jsou početněji zastoupena kritéria zvýhodňující jižní varianty.

U různých, ale podobných kritérií jsou bez zjevného logického důvodu hodnoceny různě dlouhé úseky tratě, např. u kritéria 11. je to úsek Sokolnice-Telnice – Nesovice, u kritéria 13. Zbýšov – Slavkov u Brna atd. Požadujeme provést revizi všech zohledňovaných úseků, a pokud nebude zdůvodnitelný jiný úsek, vše sjednotit na Slavkov u Brna – Brno, hl. n.

1. Délka trasy

Prodloužení trasy by mělo být posuzováno pro celou délku linky, tj. z Brna hl. n. do Slavkova u Brna. Pokud by se posuzoval jen navrhovaný úsek Zbýšov – Slavkov u Brna, měla by být adekvátně snížena váha tohoto kritéria.

2. Jízdní doba neovlivněná

Předpokládáme, že při srovnání jízdní doby bude použita pro všechny varianty stejná, konstantní rychlost. Viz zápis z jednání před ukončením 1. etapy dne 28. 5. 2012: „Zástupce SŽDC

Doručovací adresa: Obec Křenovice, Školní 535, 683 52 Křenovice, IČO: 00291943
Tel.: 544223119, 544223129, fax: 544241160
E-mail: oukrenovice@politavi.cz, www.obec-krenovice.cz

Stránka 4 z 9

OBEC KŘENOVICE

Školní 535, 683 52 Křenovice

konstatoval, že diskutovaný rozdíl rychlostí – 60km/hod a 70km/hod není pro posouzení výhodnosti varianty podstatný, podstatným kritériem pro posouzení bude zejména ekonomické hodnocení. “ Navrhujeme srovnání jízdní doby při konstantní příjezdní rychlosti na celém úseku 60 km/h (navržená rychlost v zatáčce variant S1 – S3). Obecně nepovažujeme toto kritérium za důležité, protože dle Generelu dopravy JMK je Křenovická spojka regionální trať, tj. projíždějící vlaky na ní zastavovat budou (ať už na Křenovice–horní nádraží nebo v zastávce Křenovice–Hrušky).

3. Cestovní doba dle dopravní technologie

Proč je jako cílová stanice vždy uvažována žst. Brno hl. n. v nové poloze? Je závazně rozhodnuto o přesunu nádraží? Pokud ne, žádáme pro všechna kritéria, kde je s novou polohou nádraží uvažováno, a tento parametr má vliv na hodnocení kritéria, aby byla variantně řešena i pro polohu hlavního nádraží v centru.

4. Cestovní doba dle dopravní technologie – stav II se SJKD

Vzhledem k tomu, že cestovní doba v úseku není stavbou SJKD ovlivněna, navrhneme kritérium zcela vypustit.

5. Kapacita traťových úseků a stupeň využití

Zatím bez připomínek

6. Pěší dostupnost železničních zastávek

Zařazení zastávky Křenovice dolní pro hodnocení tohoto kritéria není relevantní, vzhledem k tomu, že provoz na ní i poloha je v rámci všech variant neměnná. Řešíme porovnání dostupnosti zastávky Křenovice–horní (varianty S1-3) a zastávky Křenovice–Hrušky (varianty J1-2). Trváme na porovnání pěší dostupnosti pouze těchto dvou zastávek, doplnění dostupnosti Křenovice dolní je konstantní, ale vzhledem k metodice výpočtu ovlivňuje výrazně hodnocení (zvyšuje výslednou hodnotu pro varianty J1-2 až o 50%, což je nepřijatelné, vyvolává to dojem účelového ovlivnění výsledku kritéria).

Požadujeme obě obce rozdělit pomocí vybraných bodů pěší dostupnosti do okrsků, ke každému vyčíslet počet příslušných čísel popisných a podle průměrného počtu obyvatel na jedno číslo popisné vypočítat počet obyvatel v každém okrsku. Body pěší dostupnosti pak hodnotit s vahou odpovídající počtu obyvatel v příslušném okrsku. Jedině tak může být spravedlivě zohledněna nerovnoměrná hustota osídlení zejména obce Křenovice.

Poslední větu kritéria požadujeme doplnit následovně: „...varianta s celkovou docházkovou vzdáleností o polovinu delší než varianta nejlepší získává 5 bodů a varianta dvojnásobně a více dlouhá 0 bodů.“

OBEC KŘENOVICE

Školní 535, 683 52 Křenovice

7. Náročnost autobusové dopravy pro obsluhu obcí Křenovice, Hrušky, Vážany n.L.

Kritérium považujeme za důležité a trváme na jeho zařazení do hodnocení. Jsme přesvědčeni o tom, že kritérium je měřitelné, např. na základě analýzy údajů o počtech přepravovaných osob z obsluhovaných obcí, popř. pomocí vykreslení izochrony dostupnosti a vyčíslením počtu obyvatel v neobsloužených oblastech. Toto kritérium považujeme za důležité i proto, aby bylo možné zjistit, zda např. při přepravě obyvatel Křenovic na zastávku Křenovice-Hrušky v případě J varianty nebude nutné ve špičce přistavit více než jeden autobus k jednomu vlakovému spoji, což by vedlo ke zvýšení provozních nákladů.

9. Investiční náklady

Při realizaci jižní varianty má dojít buď k úplnému zrušení provozu na rameni přes nádraží Křenovice-horní, nebo k výraznému omezení tohoto provozu. Proto je třeba do investičních nákladů pro varianty J1-2 zařadit také zrušení a snesení této tratě nebo (při jejím stavebním zachování) výraznou redukci ploch železniční dopravy na nádraží Křenovice-horní. Jednalo by se o revitalizaci ploch kolejíšť, asanaci nebo přestavbu skladů, drážních budov apod., aby se tyto plochy začlenily do organismu obce. Dále pro varianty J1-2 je třeba započítat do vyvolaných investic i úpravu navrhované přeložky silnice II/416, na které je v bezprostřední návaznosti na nadjezd nad železniční spojkou navržen v ÚPD kruhový objezd, který vzhledem k nivelním sklonům navrhovaného řešení bude těžce realizovatelný a bude zřejmě vyžadovat úpravu trasy II/416.

Dále není zřejmé, zda jsou ve výčtu investičních nákladů uvedeny náklady na protipovodňová opatření (uvést inundační most), protihluková opatření a opatření související s příchodem přes těleso bývalé skládky u variant J1-2.

V souvislosti s investičními náklady odkazujeme na komentář ke kapitole 3.6., odstavci Hodnocení jednotlivých variant, kde se vyjadřujeme k zahrnutí nesmyslné, ale levné varianty S2 v kombinaci s použitím hyperbolické funkce.

10. Provozní náklady infrastruktury (mimo trať 340)

Rovněž v tomto kritériu se promítne skutečnost, že zpracovatel odmítl zařadit navrhovanou provozně výhodnější variantu s větším poloměrem (varianta označená v průběhu zpracování studie Ing. Jiřím Kalčíkem jako S4), který nejen že umožňuje provoz vyšší rychlostí, ale rovněž snižuje opotřebení kolejí a hlukost.

OBEC KŘENOVICE

Školní 535, 683 52 Křenovice

11. Provozní náklady dopravy – náklady na výkony ve vlakokilometrech

12. Provozní náklady dopravy – počet vlakových souprav

13. Provozní náklady dopravy – náklady na energii

I v kritériu 13. se promítne skutečnost, že zpracovatel odmítl zařadit navrhovanou provozně výhodnější variantu s větším poloměrem (varianta označená v průběhu zpracování studie Ing. Jiřím Kalčíkem jako S4), který umožňuje provoz vyšší rychlostí a tím i vyšší úsporu energií při provozu.

Pro všechna kritéria provozních nákladů (10. – 13.) platí to, co uvádíme v komentáři k článku 3.4. Sestavení souboru kritérií: „Požadujeme zdůvodnění nezbytnosti hodnocení všech uvedených druhů provozních nákladů a při přiřazování vah jednotlivým kritériím doporučujeme přiřadit určitou váhu provozním nákladům jako celku a tu pak rozdělit rovnoměrně/nerovnoměrně na jednotlivá kritéria v této skupině. Z ekonomického pohledu správnější alternativou je provést celkové ekonomické vyhodnocení každé varianty tak, jak je uvedeno níže.“

Ve vazbě na to, co bylo uvedeno výše v úvodu ke kapitole 3.7., upozorňujeme na nesmyslně krátký uvažovaný úsek Zbýšov – Slavkov u Brna.

14. Společensko-ekonomické náklady a přínosy

Toto kritérium je v návrhu omezeno na slovní popis nákladů a přínosů pro společnost, přírodu, krajinné hodnoty a obyvatelstvo. Vzhledem k neměřitelnosti těchto aspektů není kritérium zahrnuto do multikritériálního hodnocení.

Přesto by mělo mít v celkovém hodnocení určitou váhu. Doporučujeme zvážit jeho kvantifikaci a považujeme za nutné je zařadit do hodnocení pro výběr varianty. V přínosech lze počítat např. rozdíl v očekávaných tržbách, negativní dopady při masivní změně dopravy ze železnice na individuální automobilovou dopravu – smog, zácpy, nedostatek parkování v Brně apod. Požadujeme alespoň slovní hodnocení mimo multikritériální analýzu.

15. Odhad počtu obyvatel dotčených hlukem

Takto navržené kritérium nepovažujeme za objektivní. Navrhujeme vypustit nebo upravit.

Již v námítce k ZÚR jsme požadovali zpracování hlukové studie, kterou nelze v daném případě nahradit prostým součinem počtu domů v ochranném pásmu železnice a počtu projíždějících vlaků, neboť ji ovlivňují i jiné faktory (uspořádání terénu, stávající zástavba, navržená protihluková opatření apod.). Intenzita hluku závisí i na traťové rychlosti a poloměru zatáček, i zde se tedy promítne skutečnost, že zpracovatel odmítl zařadit navrhovanou provozně výhodnější variantu s větším poloměrem (varianta označená v průběhu zpracování studie Ing. Jiřím Kalčíkem jako S4).

Předpokládáme, že protihluková opatření se promítají v investičních nákladech, proto se spíše přikláníme k vypuštění tohoto kritéria. V opačném případě je nutné stanovit pro každou variantu hlukovou mapu.

Doručovací adresa: Obec Křenovice, Školní 535, 683 52 Křenovice, IČO: 00291943
Tel.: 544223119, 544223129, fax: 544241160
E-mail: oukrenovice@politavi.cz, www.obec-krenovice.cz

Stránka 7 z 9

OBEC KŘENOVICE

Školní 535, 683 52 Křenovice

16. Vliv na zvláště chráněná území

Kritérium by mělo být hodnoceno pouze na území dotčeném novou výstavbou. Vzhledem k tomu, že ve variantách S1-3 a J2 se jedná o napojení na stávající tratě, kde již střet je, měly by se hodnotit pouze nově vzniklé střety v území. To platí pro všechna navržená kritéria týkající se střetů v území.

V hodnocení navrhuje, aby 10 bodů dostala varianta s nejmenší, nikoliv nulovou, délkou průchodu.

17. Vliv na územní systémy ekologické stability

Úsek by měl být vymezen pouze na území dotčené novou výstavbou. Vzhledem k tomu, že ve variantách S1-3 a J2 se jedná o napojení na stávající tratě, kde již střet je, měly by se hodnotit pouze nově vzniklé střety v území.

V hodnocení navrhuje, aby 10 bodů dostala varianta s nejmenší, nikoliv nulovou, délkou průchodu.

18. Vliv na vodní zdroje a toky

Úsek by měl být vymezen pouze na území dotčené novou výstavbou. Vzhledem k tomu, že ve variantách S1-3 a J2 se jedná o napojení na stávající tratě, kde již střet je, měly by se hodnotit pouze nově vzniklé střety v území.

V hodnocení navrhuje, aby 10 bodů dostala varianta s nejmenší, nikoliv nulovou, délkou průchodu ochrannými pásmy.

20. Zábor zemědělské půdy

Je samozřejmé, že hodnotit by se měl jen nový zábor zemědělské půdy.

V hodnocení navrhuje, aby 10 bodů dostala varianta s nejmenším, nikoliv nulovým, zábohem. Přičemž upozorňuje, že výsledek bude pravděpodobně opět zkreslen nesmyslnou nejkratší severní variantou.

21. Střety s protipovodňovou ochranou

I když budou do investičních nákladů zahrnuta stavebně-technická opatření řešící protipovodňovou ochranu na průtok Q100, zůstane např.: obec Křenovice nadále ohrožena průtokem větším než Q100 na toku Rakovec. Pokud tedy nebude nalezeno vhodnější řešení, navrhuje toto kritérium uvést alespoň do slovního hodnocení mimo multikriteriální analýzu.

22. Vliv na kulturní památky

Na mapě střetů nejsou zobrazeny území archeologických zájmů, předpokládáme však, že na území obce jsou.

OBEC KŘENOVICE

Školní 535, 683 52 Křenovice

V hodnocení navrhuje, aby 10 bodů dostala varianta s nejmenší, nikoliv nulovou, délkou průchodu.

23. Zajištění přestupních vazeb v přípojných stanicích

Kritérium nepovažujeme za významné, přestupy z vlakových spojů na/z linku na Křenovické spoje budou minimální. Navrhujeme kritérium vypustit.

25. Narušení krajinného rázu

Jedná se o významné kritérium. Navrhujeme hledat způsoby, jak kritérium ohodnotit a do analýzy zahrnout. Lze využít nezávislých urbanistů apod.

26. Možnosti rozvoje obce

Toto kritérium může objektivně vyhodnotit pouze nezávislá urbanistická studie. Metodika uvedená v předloženém dokumentu je nesmyslná.

Nově navrhovaná kritéria

- **Celkové ekonomické vyhodnocení nákladů (investičních i provozních) a přínosů během doby životnosti investice**
Toto kritérium považujeme za stěžejní. Mělo by mj. ukázat, zda rozdíl ve vyšších investičních nákladech u jižních variant bude vůbec kdy spotřebován vyššími provozními náklady u levnějších severních variant.
- **Dosažitelnost řešeného druhu dopravy**
Dílčím cílem je dosažitelnost vhodného druhu dopravy (železnice) ve všech oblastech. Kritérium je kvantifikováno vyčíslením procenta zákazníků žijících uvnitř specifické vzdálenosti nástupní/výstupní stanice.
- **Síť**
Dílčím cílem je umožnění minima přestupů. Kritérium je kvantifikováno procentem zákazníků, kteří mají přímé cesty bez nutnosti přestupu.

11. PRŮBĚŽNÉ PŘIPOMÍNKY OBCE KŘENOVICE 15.10.2012 (SOUČÁSTÍ I VYJÁDŘENÍ P.KALČÍKA K VAR.S1)

OBEC KŘENOVICE

Školní 535, 683 52 Křenovice

Váš dopis zn.:

Ze dne:

Naše zn.: KRE/STA-OST/117/2012/KON/7

Vyřizuje: Konečný

Telefon: 544223129, 724990393

Fax: 544241160

E-mail: oukrenovice@politavi.cz

Datum: 15. 10. 2012

Krajský úřad Jihomoravského kraje

Odbor úz. plánování a stavebního řádu

Ing. Arch. Hana Houzarová

Žerotínovo nám. 3/5

601 82 Brno

Dobrý den

Posílám Vám další poznatky a připomínky k dosavadnímu a především k dalšímu průběhu pořízení územní studie prověření variant Křenovické spojky.

- Po jednání ve věci pořízení územní studie prověření variant Křenovické spojky (dále jen ÚS) dne 19. 9. 2012, po následném jednání za přítomnosti zástupců OS Proti Křenovické spojnici dne 25. 9. 2012 a po prostudování 1. etapy ÚS, kterou jsem v konečné podobě obdržel na CD dne 25. 9. 2012, jsem provedl kontrolu korespondence a zjistil jsem následující stav:
 - Dne 31. 5. 2012 po jednání ve věci zpracování 1. etapy ÚS (proběhlo dne 28. 5. 2012), jsem byl vyzván k zaslání připomínek k zápisu z tohoto jednání. Připomínky jsem odeslal téhož dne, do zápisu však nebyly zapracovány, bez odůvodnění. Konečnou podobu zápisu jsem dostal k dispozici dne 25. 9. 2012 jako součást dokumentu 1. etapa studie (na CD, v el. podobě).
 - Současně s připomínkami k zápisu jsem odeslal kontaktní údaje na předsedu OS Proti Křenovické spojnici, p. Pospíšila, za účelem kontaktování ohledně zaslání jednoho paré 1. etapy studie, viz požadavek Ing. Halamy.
- K záležitosti rozporovaných parametrů varianty S1, případně Ing. Kalčíkem navrhované zařazení „ideální“ varianty S4, zasíláme v příloze dokument Vyjádření k parametrům trasy S1, kde Ing. Kalčík výpočtem i textem zdůvodňuje předchozí požadavek na dodržení rychlosti 75 km/hod. v oblouku a 80 km/hod. na výhybce. Pokud je toto pro projektanty IKP neakceptovatelné, žádáme doložení písemného stanoviska s odůvodněním, zejména zda a jak požadavek je či není v rozporu s platnými normami a dalšími technickými či legislativními předpisy.

V samostatném dokumentu se vyjádříme k navrženému systému multikriteriálního hodnocení i k popisu jednotlivých kritérií. Již nyní je však zřejmé, že skutečnost, zda budou připomínky Ing. Kalčíka zohledněny, či zamítnuty, bude mít vliv na výsledky hodnocení některých kritérií.

Nutno dodat na základě dosavadních poznatků při jednání s Ing. Kalčíkem, že z jeho strany nelze hovořit o jakékoliv zaujatosti. Naopak podle našeho názoru se v řešení severní varianty (tj. zadání obce Křenovice) snaží o dosažení technologicky i provozně nejvýhodnějšího řešení.

Současně musím podotknout, že toto je i naším cílem, vzhledem k tomu, že jakákoliv jižní varianta je pro obec nepřijatelná, jak již bylo v minulosti opakovaně avizováno. Proto se také obáváme určité degradace hodnocení tím, že bude hodnoceno větší množství více či méně vhodných variant, které však v jednotlivých kritériích mohou ovlivnit výsledek hodnocení varianty „ideální“, ať už severní nebo jižní.

3. Ve snaze o zlepšení průběhu dalších jednání žádáme o zasílání podkladů k jednáním s dostatečným předstihem, tj. alespoň 5 pracovních dní předem, a to včetně případných reakcí či připomínek zpracovatele k námi zasílaným předchozím podkladům, aby bylo možné na místě konstruktivně řešit případné rozpory.

- ~~4. Jsme si vědomi, že závěrečná fáze zpracování studie bude rozhodující pro výsledek celého procesu. Proto Vás chceme požádat o umožnění „aktivního“ zapojení do procesu již během fáze rozpracovanosti, zejména z důvodu zajištění větší pružnosti při komunikaci, hodnocení a posuzování zpracovávané studie. Jinými slovy, zda by bylo možné komunikovat a připomínkovat průběžně rozpracované dílčí kroky v průběhu zpracování druhé etapy studie, např. formou e-mailové korespondence. Takto navržený způsob „aktivního“ zapojení do procesu přípravy studie se nám jeví jako více transparentní.~~

5. Ve věci multikriteriálního hodnocení:

Žádáme o možnost zařadit alespoň 4 hodnotitele takto:

- 1 x zástupce obce Křenovice
- 1x zástupce občanského sdružení Proti Křenovické spojce
- 2 x zástupce odborné veřejnosti navržený obcí Křenovice (dopravní stavby a technologie, územní plánování a urbanismus)

Konkrétní jména hodnotitelů navržených za Křenovice sdělíme nejpozději dne 17. 10. 2012.

Žádáme o informaci o formě a průběhu hodnocení. Jak vyplynulo z předchozích jednání, vzhledem k předpokládanému rozsahu řešitelského týmu se i nám jako vhodnější jeví korespondenční forma. Tato informace je pro nás důležitá i z důvodu výběru vhodných zástupců odborné veřejnosti (viz výše), kde předpokládáme, že v oblasti dopravních staveb a technologií bude z naší strany do týmu navržen Ing. Jiří Kalčík, který na jednání dojíždí z Chrástu u Plzně.

Připomínky a doplnění k zaslanému návrhu Hodnocení variant zašleme nejpozději v pátek 19. 10. 2012.

6. Při závěrečném posuzování druhé etapy studie žádáme o delší lhůtu k vyjádření, než tomu bylo v případě první etapy, alespoň jeden měsíc. Jsme si vědomi, že v zadání JmK byl zpracovateli stanoven termín dokončení, k tomuto požadavku nás však nevedou obstrukční myšlenky, ale snaha o maximální odpovědnost při zpracování a posuzování. Proto Vás žádáme v případě rizika časové tísně před dokončením a předáním studie, abyste podnikli kroky vedoucí k prodloužení tohoto termínu tak, abychom měli možnost předkládaný materiál posoudit opravdu odpovědně, a to jak po stránce dopravně technické, tak i z pohledu urbanistického a územně-plánovacího.

S pozdravem

Jaromír Konečný
Starosta obce Křenovice

Poznámka. Ve výše uvedeném textu je odstavec č.4 přeškrtnutý – toto nebyla úprava ani zadavatele ani projektanta. Důvod této úpravy není znám, ale byl ponechán.

VYJÁDŘENÍ P.KALČÍKA K VAR. S1

Vyjádření k parametrům trasy S1

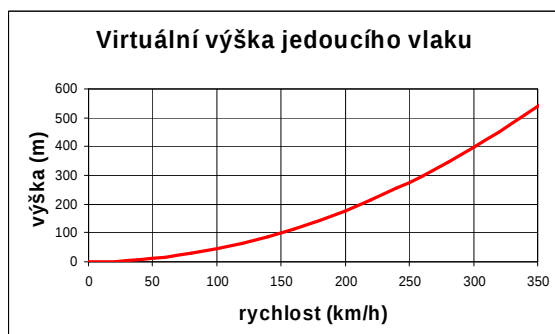
Kinetická energie jedoucího vlaku

Vlak jedoucí rychlostí 80 km/h má kinetickou energii odpovídající potenciální energii ve výšce:

$$h = \frac{0,5 \cdot \xi \cdot v^2}{g} = \frac{0,5 \cdot 1,1 \cdot 80^2}{3,6^2 \cdot 9,81} = 27,7m$$

Vlak jedoucí rychlostí 60 km/h má kinetickou energii odpovídající potenciální energii ve výšce:

$$h = \frac{0,5 \cdot \xi \cdot v^2}{g} = \frac{0,5 \cdot 1,1 \cdot 60^2}{3,6^2 \cdot 9,81} = 15,6m$$



Pokud v případě Křenovické spojky – severních variant bude rychlost omezena na 60km/h, **dojde ke zmaření 44% kinetické energie**, kterou bude potřeba ve stoupání opětovně vynaložit pro dodržení jízdní doby, předpokládané výpočtem dopravní technologie. Jízda výběhem zde není možná, neboť výsledná rychlost na horním nádraží je menší než 30km/h.

$$v_2 = \sqrt{v_1^2 - \frac{2 \cdot h \cdot g}{\xi}} = 3,6 \cdot \sqrt{\left(\frac{60}{3,6}\right)^2 - \frac{2 \cdot 12 \cdot 9,81}{1,1}} = 28 \text{ km/h}$$

V případě konstrukce odbočky na 80km/h a vlastní spojky na 75km/h je možné jet výběhem,

$$v_2 = \sqrt{v_1^2 - \frac{2 \cdot h \cdot g}{\xi}} = 3,6 \cdot \sqrt{\left(\frac{80}{3,6}\right)^2 - \frac{2 \cdot 12 \cdot 9,81}{1,1}} = 60 \text{ km/h}$$

neboť rychlost cca 60km/h na horním nádraží je postačující. Stejně tak jízda opačným směrem je energeticky výhodnější, neboť stačí rozjezd na 60km/h. (přesné hodnoty budou záviset na jízdních odporech a aerodynamickém součiniteli konkrétního vozidla).

Jízda pravidelných vlaků s využitím kinetické a potenciální energie využívá maximálních hodnot geometrické polohy koleje pouze v krátkém úseku, nikoliv v celé délce.

Z tohoto důvodu nesouhlasím s parametry trasy S1, které vykazují delší jízdní dobu, navíc s vyšší spotřebou energie a trvám na dodržení parametrů, které umožňuje ČSN 73 6360-1 a které jsou nyní běžně používány na mnohem zatíženějších úsecích tranzitních železničních koridorů.

Ing. Jiří KALČÍK

12. JEDNÁNÍ SE ZADAVATELEM (POSTUP K UKONČENÍ STUDIE) 05.11.2012

Záznam

z jednání konaného dne 05.11.2012 na odboru územního plánování a stavebního řádu KrÚ JMK k Územní studii prověření variant Křenovické spojky.

Přítomni: Ing. Michal Babič, Ing. arch. Eva Hamrlová, Ing. arch. Jana Janíková, Ing. arch. Hana Houzarová

Předmětem jednání byla dohoda o dalším postupu prací na Územní studii prověření variant Křenovické spojky.

Na jednání bylo konstatováno, že dosavadní průběh prací byl poznamenán odsouváním lhůty odevzdání 1. etapy díla. Záměrem obou stran je územní studii dokončit v co nejkratším reálném termínu a v rozsahu popsáném smlouvou.

Na jednání bylo dohodnuto:

1. Zhotovitelem navrhované multikriteriální hodnocení, které nebylo smlouvou požadováno, bude vypuštěno.
2. Dopracování návrhové části / 2. etapy Územní studie prověření variant Křenovické spojky proběhne v souladu se zadáním, které je nedílnou součástí smlouvy o dílo.
3. Varianta S4, kterou požadují dotčené obce nad rámec smlouvy o dílo, nebude dopracována, nedojde ke změně rozsahu a obsahu územní studie a nedojde ani k navyšování smluvní ceny.
4. Touto dohodou se zrušuje pokyn zadavatele ze dne 26.10.2012 stanovující začlenění varianty S4 do návrhové části / 2. etapy.
5. Návrhová část / 2. etapa bude dokončena v souladu se současně rozpracovanou podobou.
6. Dne 06.12.2012 předvede zhotovitel na KrÚ JMK prezentaci návrhové části / 2. etapy územní studie v rozpracovanosti institucím a obcím, které se k ní budou vyjadřovat, s žádostí o zaslání stanoviska do 15 dnů.
7. Dne 10.12.2012 bude odevzdána odprezentovaná návrhová část a následně proběhne formální přijímací řízení.
8. K uplatněným připomínkám a vyjádřením vypracuje zhotovitel komentář, který přiloží do dokladové části návrhu a odevzdá návrhovou část / 2. etapu díla do 15.01.2013.
9. Zhotovitel navrhuje rozdělit platbu za 2. etapu díla tak, aby cca 75% smluvní ceny za rozpracovanost návrhové části / 2. etapy díla bylo uhrazeno v letošním roce s tím, že rozpracovaná část bude odevzdána k termínu 10.12.2012 a zbytek smluvní ceny bude uhrazen v roce 2013. Zadavatel tuto možnost prověří, v kladném případě ji zohlední v rámci Dodatku č. 1 ke smlouvě o dílo.
10. Změna termínu odevzdání 2. etapy díla a případná dílčí platba za rozpracovanost návrhové části / 2. etapy k termínu 10.12.2012 bude předmětem Dodatku č. 1 smlouvy o dílo.

Zaznamenala Ing. arch. Houzarová, dne 20.11.2012

13. JEDNÁNÍ SE ZADAVATELEM (UKONČENÍ 2.ETAPY)**06.12.2012****Záznam**

z jednání konaného dne 06.12.2012 ke 2. etapě Územní studie prověření variant Křenovické spojky v budově KrÚ JMK, Žerotínovo nám. 3/5, v Brně, v zasedací místnosti č. 240.

Přítomni: dle prezenční listiny

Předmětem jednání byla prezentace rozpracované 2. etapy Územní studie prověření variant Křenovické spojky.

Jednání zahájila Ing. arch. Hamrlová, vedoucí OÚPSŘ a Ing. Tesařík, člen Rady Jihomoravského kraje.

Ing. arch. Hamrlová informovala o záměru dokončit územní studii v co nejkratším reálném termínu a v rozsahu popsáném smlouvou. Varianta S4, kterou požadovala obec Křenovice nad rámec smlouvy o dílo, nebude v předmětné územní studii zpracována, nedojde ke změně rozsahu a obsahu územní studie a nedojde ani k navyšování smluvní ceny. S ohledem na náročnost projednávání v rozpracovanosti nebude pro porovnání variant použito multikriteriální hodnocení a termín dokončení územní studie se mění na 15.01.2013. Dopracování další požadované varianty a následné porovnání všech variant s využitím multikriteriálního hodnocení bude předmětem nové územní studie, kterou předpokládá zadat Jihomoravský kraj v roce 2013.

Následně provedli zástupci zhotovitele prezentaci 2. etapy Územní studie prověření variant Křenovické spojky v rozpracovanosti. . Prezentace se skládala ze tří částí.

1. část – souhrnné řešení prezentoval Ing. Halama z IKP CE. Úvodem zopakoval cíl zadání – zpracovat technické řešení severních variant, prověřit varianty jižní a provést jejich porovnání. Představil celkové řešení zahrnující varianty jižní – J1, J2 a varianty severní S1, S2 a S3. Nově byla prezentována tři řešení kolejových návrhů Křenovic horní nádraží a dolní nádraží (zatím pouze ve schématech) a kolejová řešení ve dvou variantách žst. Slavkov vč. zapracování úpravy stanice pro napojení IDS (vše v podrobnostech měřítko 1:1.000). Porovnání variant předložil projektant v rozpracované podobě v tabulce, která bude v souhrnné části doplněna. Délka hodnotícího období pro parametr provozních nákladů je 30 let.

2. část - Dopravní a provozní technologii prezentoval Ing. Beňák ze SUDOP Brno. Jako nezbytný předpoklad pro řešení předložil schéma tratí – Brno a okolí. Řešení je plánováno pro horizonty A, B, a C. Zásadním předpokladem je poloha výhybny Zbýšov a požadavek na sloučení její realizace s realizací Křenovické spojky. Podrobněji byla zmíněna problematika výpočtu místních a cestovních dob s vlivem na nutný počet souprav vyplývajících z doby obratu. Z hlediska dopravní technologie jsou všechny varianty realizovatelné.

3. část – urbanistickou prezentovala Ing. ach. Chrobočková. Obslužnost území při severních variantách je lepší pro Křenovice, horší pro Hrušky, při jižních variantách je tomu naopak. Postižení obyvatel hlukem je při severních variantách větší a obtížněji řešitelné. Při prezentaci 3. části vznikla diskuze týkající se navýšení hluku vlivem severních variant. Ing. arch. Chrobočková uvedla, že na realizaci severních variant je nutno nahlížet ve smyslu příslušných zákonů jako na novou stavbu, která bude posuzována v souladu s legislativou ČR z hlediska vlivu na životní prostředí jako celek, a nelze přihlížet k tomu, že v současné době je území dotčeno hlukem ze stávající železnice, a že se realizací Křenovické spojky v severních variantách hluk pouze navýší. Z hlediska ochrany ŽP (krajinný ráz, ochrana před povodněmi, zábory zemědělské půdy) jsou méně výhodné varianty jižní (zejména varianta J1). Z pohledu ochrany obyvatel (hluk a bezpečnost podél tratí) jsou nejméně výhodné varianty severní.

V rámci diskuze se jednalo o finančních nákladech potřebných k realizaci jednotlivých variant. Bylo diskutováno, jaké akce lze spojit s realizací každé z variant Křenovické spojky.

Ing. Váleček ze SŽDC zdůraznil, že zásadní pro sledování varianty investiční akce bude Ekonomické hodnocení. Svou roli hraje univerzálnost řešení, jeho realizovatelnost a financovatelnost. SŽDC bude priorizovat variantu ekonomicky výhodnější a při jejím posuzování je nezbytné zohledňovat pouze finanční náklady, které přímo souvisí s jednotlivými variantami. Důležitou roli hraje nevyjasněná poloha osobního nádraží v rámci přestavby ŽUB.

Pan starosta Konečný z obce Křenovice požaduje v případě jižních variant kompenzace na ochranu před vlivy nové železniční trati. Zároveň vyslovil nesouhlas s tím, že zatímco se na trati č.300 nové zastávky zřizují, v oblasti Křenovic se ruší. Do tabulky porovnání požaduje doplnit plošné výměry zaboru zemědělské půdy dle bonity. V případě jižních variant požaduje do nákladů zahrnout revitalizaci opouštěných ploch Křenovice horní nádraží příp. také trati na Holubice.

Zástupce Občanského sdružení proti Křenovické spojkce Ing. Hort a pan starosta Konečný zdůraznili, že současný stav obsluhy z železničních stanic horní nádraží a dolní nádraží občanům obce vyhovuje a na hluk z železnice jsou zvyklí, požadují u hodnocení uvádět jen navýšení hluku oproti současnému stavu.

Ing. Franek k požadované revitalizaci Křenovice horní nádraží doplnil, že finanční náklady na revitalizaci nemohou být součástí nákladů při hodnocení variant. Rušení tratí je na rozhodnutí státu (případně státní organizace) stejně tak náklady na údržbu nepoužívaných železničních zařízení – náklady na provozuschopnost nelze směřovat s náklady investičními. Projektant byl vyzván, aby v rámci dopracování studie vyjasnil (v prezentaci užitý) obrat „jiná technická řešení“.

Na jednání bylo dohodnuto:

1. V týdnu od 10.12.2012 odevzdá zhotovitel odprezentovanou návrhovou část 2. etapy územní studie v rozpracovanosti.
2. Odevzdanou návrhovou část v rozpracovanosti dle bodu 1. zašle pořizovatel dotčeným obcím, obcím s rozšířenou působností a odborníkům za účelem uplatnění připomínek.
3. Připomínky k zaslání materiálu dle bodu 2. lze u objednatele uplatnit do 04.01.2013.
4. Oprávněné připomínky zohlední zhotovitel úpravou materiálu, k připomínkám a vyjádřením, směřujícím nad rámec zadání, vypracuje zhotovitel komentář, který přiloží do dokladové části návrhu a odevzdá návrhovou část / 2. etapu díla do 15.01.2013.
5. Po odevzdání bude územní studie zaslána na SŽDC, Ministerstvo dopravy a KORDIS JMK s žádostí o připomínky.
6. Územní studie prověření variant Křenovické spojky bude jedním z podkladů pro novou územní studii, kterou předpokládá zadat Jihomoravský kraj v roce 2013. Práce na nové územní studii budou zahájeny po dokončení a vyhodnocení materiálu GŘ SŽDC, jehož účelem je aktualizace porovnání a vyhodnocení přestavby ŽUB ve variantách přisunutého a odsunutého osobního nádraží.

Kontaktní osoby pro komunikaci mezi pořizovatelem a zhotovitelem jsou:

- za pořizovatele Ing. arch. Hana Houzarová, tel: 541 651 317,
e-mail: houzarova.hana@kr-jihomoravsky.cz
- za zhotovitele: Ing. Miroslav Halama, tel: 603 218 573,
e-mail: miroslav.halama@ikpce.com

Příloha: Prezenční listina

Zaznamenala Ing. arch. Houzarová, dne 17.12.2012

Prezenční listina

z jednání konaného ve věci „Územní studie prověření variant Křenovické spojky“ dne 06.12.2012, v 10.00 hod., v budově Krajského úřadu Jihomoravského kraje, Žerotínovo nám. 3/5, v Brně, v zasedací místnosti č.240.

Jméno	Obec/Organizace	Telefon	e-mail	Podpis
František	KÚ JHK GD	541651341	FRANTISEK@KÚJHK.CZ	František
MICHALKA JIRÍ	KORDIS JHK		JMICHALKA@KORDIS-JHK.CZ	Jirí
KLAMRŠOVÁ	KÚ JHK, OÚPSK	541361365		Jana
JIRÍ HÁJEK	KÚ JHK, OÚP	541652611		Jirí
Ing. Milan KUDMA	IKP CE, s.r.o.	255733573	milan.kudma@ikpce.cz	Milan
TOMAS HARTMAN	IKP CE, s.r.o.	255733511	TOMAS.HARTMAN@IKPCE.CZ	Tomáš
MILADA CHROBOEZKOVÁ	LÖW & SPOL.	545576740	chroboczкова@lowaspol.cz	Milada
TOMÁŠ DOHNAL	LÖW & spol.	545576740	dohnal@lowaspol.cz	Tomáš
Milan PAČTA	KÚ JHK OÚPSK	541651325		Milan
STANISLAV LUNGA	KÚ JHK OÚPSK	541651350		Stanislav
FERRETSILIN	SÚP P BRNO	73248151	FERRETSILIN@SÚP-P-BRNO.CZ	Ferretsilin
BRITTA BEHRE	SÚP P BRNO		BRITTA.BEHRE@SÚP-P-BRNO.CZ	Britta
JANIKOVÁ JANA	KÚ JHK OÚPSK	541651375	JANIKOVA.JANA@KÚJHKORATSEK.CZ	Jana
TESÁŘKA ANKITA	KÚ JHK, OÚPSK		TESARKA.ANKITA@KÚJHKORATSEK.CZ	Ankita
JANA SUDSKOVÁ	KÚ JHK, OÚPSK	541651330		Jana
Stanislav HORT	OS Křenovice	602586494	HORTS@SEZNAM.CZ	Stanislav
JAROSLAV KONEČNÝ	OBEC KŘENOVICE	724990393	JAROSTAF@OIEC-KRENOVICE.CZ	Jaroslav
MILAN HODPÁLEK	KÚ JHK OÚPSK	541651314	MILAN.HODPALEK@KÚJHKORATSEK.CZ	Milan

14. PŘIPOMÍNKY OBCE KŘENOVICE K 2.ETAPĚ 04.01.2013

OBEC KŘENOVICE

Školní 535, 683 52 Křenovice

Váš dopis zn.:

Ze dne:

Naše zn.:

Vyřizuje: Konečný

Telefon: 544223129, 724990393

Fax: 544241160

E-mail: oukrenovice@politavi.cz

Datum: 4. 1. 2013

Krajský úřad Jihomoravského kraje
Odbor úz. plánování a stavebního řádu
Ing. arch. Hana Houzarová
Žerotínovo nám. 3/5
601 82 Brno

Dobrý den

V příloze Vám posíláme připomínky obce Křenovice ke 2. etapě Územní studie prověření variant Křenovické spojky.

S pozdravem

Jaromír Konečný
Starosta obce Křenovice

Neznámá platnost

Digitally signed by Jaromír Konečný
Date: 2013.01.04 12:17:14 +01:00

Doručovací adresa: Obec Křenovice, Školní 535, 683 52 Křenovice, IČO: 00291943
Tel.: 544223119, 544223129, fax: 544241160
E-mail: oukrenovice@politavi.cz, www.obec-krenovice.cz

Stránka 1 z 12

Legenda - komentář zpracovatele je připojen tímto druhem písma.

Připomínky ke 2. etapě Územní studie prověření variant Křenovické spojky

Na úvod je třeba poznamenat, že v předloženém dokumentu se objevují témata, k nimž se Obec Křenovice vyjádřila již v dokumentu Připomínky k návrhu hodnocení variant Křenovické spojky prostřednictvím multikriteriálního hodnocení ze dne 18. 10. 2012. Přestože od zpracování multikriteriální analýzy bylo nakonec upuštěno, názory Obce Křenovice prezentované v tomto dokumentu jsou stále platné.

Dále opakovaně deklarujeme stanovisko, kdy jižní varianty jsou pro Obec Křenovice nepřijatelné v jakékoliv podobě.

V souvislosti s variantou J2 odkazujeme rovněž na Technickou studii Křenovické spojky (IKP CE 2005), kdy tato varianta J2 odpovídá přibližně původně navrhované variantě A (červené), od které bylo upuštěno.

Ano, v dokumentaci je postoj obce Křenovice uveden – viz konec kap. 2.4. Souhrnné zprávy, podnadpis Důležitá poznámka.

Požadujeme, aby v dokladové části byla doložena korespondence, kterou zasílala Obec Křenovice v průběhu zpracování studie pořizovateli (zejména stanoviska, připomínky apod.), a to chronologicky tak, aby byla doložena kontinuálnost celého procesu.

Ano, korespondence, která byla zadavatelem přeposlána zpracovateli, je v části E. Dokladové doložena.

Obecně ve všech textových částech požadujeme zrušit formátování textu podtržením a navrhuje ponechat pouze neformátovaný text. Zvýrazňování textu může budít dojem snahy o účelová zdůrazňování některých negativ či pozitiv pro jednu či druhou variantu.

Ne, podtržení nebo zvýraznění textu je použito záměrně, podtrhuje to důležité, co je obsahem části. Spatřovat je v tom možné pouze zřehlednění, ne účelové zdůrazňování popisu variant.

V celém textu si protiřečí informace o zachování či zrušení části trati 300 v úseku Křenovice horní nádraží - Holubice. Bude-li zachována, je třeba zmiňovat všude a opravit text. Je sice pravdou, že zrušení tohoto úseku je v kompetenci Ministerstva dopravy, ale návrhy na rušení tratí podává majitel/provozovatel, tedy v tomto případě SŽDC, resp. příslušné oblastní ředitelství. Proto by bylo na místě uvést do studie stanovisko provozovatele v této věci.

Pro všechny varianty platí, že úsek Křenovice horní n. – Holubice je ve všech variantách zachován, podmínkou žádné varianty není jeho zrušení nebo naopak zachování; o zrušení nebo zachování úseku bude rozhodnuto na základě strategického řešení nové tratě Brno - Přerov, řešení ŽUB a také na základě provozních potřeb a možností SŽDC vzhledem k umístění MO a OTV. Pokud je někde uveden opak, je to přehlédnutá chyba.

A. Souhrnná zpráva

Připomínky vznesené k této části studie platí současně i pro ostatní části, zejména části C.1. a C.2.

2.1. Účel Křenovické spojky

Účelem Křenovické spojky je, v oblasti Křenovic, zajistit plynulé propojení tratí č. 300 a 340 z Brna přes Chrlice, Sokolnici-Telnici, Slavkov a dál přes Bučovice do Nesovic. Přímé propojení odstraní handicap historicky vzniklého uzlu tratí přerovské a Vlárské před zaústěním do železničního uzlu Brno.

Komentář:

Viz dokument z 18. 10. 2012: Zde je nutné důrazně upozornit, že skutečným cílem či účelem musí být zlepšení dopravní obsluhy území, případně úspora provozních nákladů na stávající dopravní obsluhu. Propojení tratí č. 300 a 340 je pouze prostředkem k dosažení tohoto cíle, nikoliv cílem samotným.

Křenovická spojka má za účel propojit trati č.300 a 340, aby se odstranil handicap zaústění tratí do ŽUB a zlepšila se obsluha území Slavkova a dále (až do Nesovic). Cíl zlepšení dopravní obsluhy území je do textu doplněn.

Uvedeným zapojením prostřednictvím Křenovické spojky dojde k optimalizaci vedení linek IDS (Integrovaného Dopravního Systému) JMK a k částečnému uvolnění kapacity přetíženého úseku Přerovské tratě.

Komentář:

Druhou část věty doporučujeme vypustit nebo přeformulovat na „a k umožnění změny organizace dopravy na přetíženém úseku Brno - Blažovice.

Text bude ponechán, protože Křenovickou spojkou dojde skutečně k částečnému uvolnění kapacity přerovské tratě, kde pak může dojít ke změně organizace dopravy. Účelem realizace Křenovické spojky je však především optimalizace vedení linek IDS.

2.2. Zpracování, závěr a výsledek studie

Podstatou zadání technické a technologické části studie pro oblast Křenovic bylo:

- u Severních variant spojky **zpracovat trasu nejkratší s poloměrem 200 m** a trasu vzdálenější zástavbě obce s křížením tratě 300. Napojení na trať 340 předložit buď zapojením do dvoukolejného úseku Blažovice - Slavkov nebo zjednokolejněním úseku Blažovice - Slavkov a využitím druhé koleje Křenovice - Slavkov pro spojkou.

Komentář:

Nevíme, z jakého důvodu bylo součástí zadání „zpracovat trasu nejkratší s poloměrem 200 m“, když bylo od počátku jasné, že tato varianta nebude z mnoha důvodů vyhovující a hledané optimální variantě se zdaleka neblíží. Jen **připomínáme, že znění zadání nebylo s Obcí Křenovice konzultováno.**

V zadání studie zcela postrádáme zhodnocení kritéria minimalizace zásahů. Viz dokument obce Námitka proti 2. Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje ze dne 27. 4. 2011.

Zadání je plně v pravomoci orgánu, který soutěž na dokumentaci vyhlašuje. Projektant je zadáním vázán do té míry, dokud jej zadavatel dodatečně nerozšíří nebo nezmění.

2.4. Zpracování, závěr a výsledek studie

Důležitá poznámka. Pro další projektovou přípravu (ať ze strany úřadu JMK nebo provozovatele dráhy SŽDC nebo jiného zadavatele) bude nutné, při formulaci zadání a požadavků na výsledky dokumentace, velmi reálně uvažovat se zcela jednoznačným postojem obce Křenovice. Tento postoj (podporovaný Občanským sdružením Proti Křenovické spojkce) byl při jednáních i v písemném styku prezentován starostou obce Křenovice slovy „Jižní varianty, v jakékoliv podobě, jsou pro Křenovice nepřijatelné“.

Komentář:

Aby bylo stanovisko Obce Křenovice prezentováno úplně a nezkráceně, požadujeme toto doplnění: „Křenovice žádají nalezení optimální trasy Křenovické spojky severně od obce.“

Ano, v dokumentaci bylo doplněno.

Během zpracování studie byly v místě zadavatele svolávány porady, kterých se účastnili nejen zástupci zadavatele, ale na které byli zváni zástupci i organizátora dopravy JMK KORDIS, SŽDC, MD a dotčených obcí (zejména obce Křenovice). Na závěrečnou prezentaci byl přizván i zástupce občanského sdružení Proti Křenovické spojkce. Informovanost a vzájemnou komunikaci mezi zadavatelem, zpracovatelem a občanským sdružením zprostředkovával pan starosta Křenovic.

Komentář:

Požadujeme doplnit informaci o tom, že v rámci zpracování studie nebylo provedeno společné místní šetření.

Ano, v dokumentaci bylo doplněno a formulace upravena.

4.1.2. Zhodnocení

Podpora rozvoje železniční dopravy v Jihomoravském kraji, Studie výhybny Zbýšov.

*Studie byla použitelná ve věci technologického rozboru zkapacitnění traťového úseku, obsahuje již částečně relevantní údaje o připravovaných stavbách ŽUB a Brno - Přerov. **Bez samotné stavby výhybny Zbýšov, tak jak je v této dokumentaci navržena, není možné zavedení taktu 30' minut v úseku Sokolnice-Telnice — Slavkov.***

Komentář:

Součástí zadání bylo posouzení potřebnosti výhybny Zbýšov pro severní vedení spojky. Studie se ve svých dílčích částech omezuje pouze na konstatování ve smyslu uvedeném ve Studii výhybny Zbýšov, která byla řešena pro jižní variantu. Požadujeme doložit, jakým způsobem bylo provedeno posouzení pro severní vedení spojky, zda byl proveden alespoň pokus o zkreslení grafikonu ve variantě s vykřížováním vlaků na žst. Křenovice horní a s jakým výsledkem. Bez ohledu na výsledek bychom takový postup a jeho doložení považovali za seriózní splnění zadání. Totéž platí pro informace v kapitole 7 a násl. a dále v přílohách C.1.2. a C.2.2.

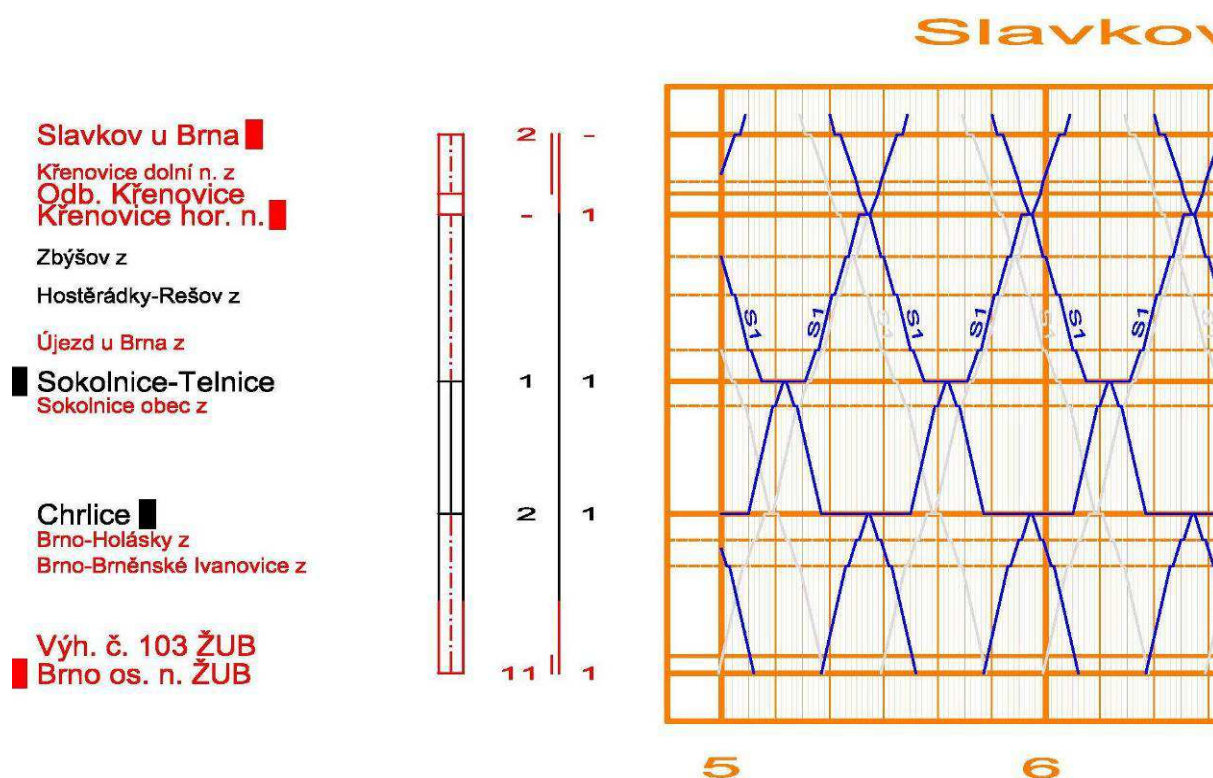
Stále jsme totiž toho názoru, že lepší organizací dopravy v tomto prostoru by bylo možné dosáhnout stavu, kdy nebude nutná investice do výhybny Zbýšov a přestavby ŽST Křenovice horní na zastávku. Dále považujeme za nutné, aby investice do výhybny Zbýšov byla zahrnuta do investičních nákladů všech uvažovaných variant Křenovické spojky.

Potřebnost výhybny Zbýšov v severních variantách je prověřována v části C.1.2 Dopravní a provozní technologie textově v kapitole 4.3 Modelový grafikon a také v grafických přílohách Modelový grafikon v horizontu „B“ (bez SJKD) a Modelový grafikon v horizontu „C“ (se SJKD) v závěru této části dokumentace.

Tam je uvedeno. „Sestava grafikonu na jednokolejné trati směrem na Křenovice je v podstatné míře závislá na určení křižovacích bodů. Při výpočtu nových jízdních dob bylo zohledněno vybudování nových zastávek a posunutí zast. Újezd u Brna. Ve směru jízdy na Křenovice jsou prvním křižovacím místem za Brnem os. n. Chrlice. Pro zachování 30' taktu Os vlaků je nutné další křižovací místo umístit do km cca 21,7, kde je navržená výh. Zbýšov.“ Modelovými grafikony v závěru textové části i v prezentacích na jednáních se zadavatelem byla nutnost zřít výhybnu Zbýšov jednoznačně prokázána.

Na níže přiloženém obrázku je zkreslená situace, která by nastala, kdyby bylo křižovací místo násilně přesunuto do Křenovic hor. n. Důsledky jsou patrné a znamená výrazné zvýšení cestovní doby. Rozdíly v cestovních dobách mezi variantami jižními (kde by docházelo ke křížení ve výh. Zbýšov) a severními (kde by docházelo ke křížení v Křenovicích hor. n.) by nebyly v řádu jednotek, ale v řádu desítek minut.

Obrázek 1 Vynucené křižování v Křenovicích hor. n.



5.2. Trať č.300

Obr.4 Pohled na stav železničního svršku v žst. Křenovice horní n.

Komentář:

Je nevhodné a tendenční u ŽST, která je v pořádku a má dopravní koleje s betonovými pražci, doložit stav detailní fotkou nevyhovujícího dřevěného pražce v nepoužívané kusé manipulační koleji.

Současný stav je doložen jak pro dopravní kolej s betonovými pražci, tak pro výhybku, která je součástí provozované (používané) koleje. Tendenční by bylo, kdyby i takový stav svršku projektant zamlčel. Nicméně obrázky jsou doprovázeny textem, kde je uvedeno Stav svršku je většinou dobrý, zachovalý.

5.3. Trať č.340

Zastávka Křenovice dolní nádraží

Zastávka leží v km 20,516 v mezistaničním úseku Slavkov u Brna - Blažovice a je přidělena k žst. Blažovice. Má výpravní oprávnění pro cestující a cestovní zavazadla ve vnitrostátní přepravě. **Je vybavena čekárnou pro cestující s výdejnou jízdenek** a má nevstřícně umístěná zpevněná úrovňová nástupiště dl. 255m tvořená betonovými deskami.

Komentář:

Čekárna ani výdejna jízdenek nejsou v současnosti v provozu.

Ano, informace je do textu doplněna.

6.1. Severní varianty - společné znaky

Stejnou charakteristikou severních variant je stísněný prostor mezi propojovanými tratěmi a zástavbou obce, který ústí ve využití malých poloměrů oblouků s dopadem na rychlost (snížení na 60 km/h) včetně použití velkého stoupání trati (až 23 %).

Komentář:

Zde trvá náš rozpor ohledně rychlosti v oblouku o poloměru 250 m. Mimoto rychlost není limitující, neboť trasa potřebná pro brzdění a rozjezdy minimalizuje délku úseku trati, v němž bude možno maximální traťovou rychlost využít.

Stanovisko projektanta ohledně rychlosti 60 km/h v oblouku o poloměru 250 m bylo otevřeně prezentováno a zdůvodněno na jednáních se zadavatelem a textově vloženo do dokumentace 1.etapy. Využití rychlosti 70 (příp. 75) km/h s limitními hodnotami převýšení a nedostatku převýšení nebylo doporučeno ani projektováno, protože s ním zpracovatel, zodpovědný za dokumentaci, nesouhlasí.

6.2. Jižní varianty - společné znaky

Obě varianty využívají volný, nezastavěný prostor (proluka cca 260 m) mezi obcemi Křenovice a Hrušky s významnou vzdáleností od zástavby obou obcí z pohledu účinků hluku. Z pohledu docházkové vzdálenosti klesne výhodnost pro cca 2/3 obyvatel Křenovic, ale nově bude zpřístupněna možnost využití železnice pro velkou část obce Hrušky. Docházková vzdálenost obyvatel Křenovic na spoje po trati č. 340 bude zachována jako v současném stavu.

Komentář:

K šíři proluky 260 m a vzdálenosti od zástavby obou obcí je třeba ještě uvést, že touto prolukou má být vedena i přeložka silnice II/416, a to tak, že Křenovická spojka je vedena blíže obci Křenovice (viz Urbanistická část - Limity a střety) Vzdálenost od křenovské zástavby (ať už stávající nebo navrhované v ÚP) z pohledu účinků hluku je tedy minimální a nikoliv významná. **Vzdálenost od nejbližší bytové zástavby Křenovic je cca 50 až 80 m s tím, že trať je umístěna v zářezu. V místě, kde trať vychází na povrch terénu je nejbližší zástavba ve vzdálenosti nad 200 m. Směrem na obec Hrušky je vzdálenost nejbližší bytové zástavby více než 200 m. Vzdálenost nad 200 m lze z pohledu hluku za významnou považovat. Přeložka silnice II/416 je směrem ke Křenovicím v jedné variantě o 75 m dále a druhé dokonce o 140, směrem na Hrušky se jedná o vzdálenost k bytové zástavbě v hodnotách 70 a 140 m.**

Znění druhé části odstavce je neobjektivní, pokud neobsahuje informaci o počtu obyvatel obou obcí.

Informace o počtu obyvatel je doplněna do kap. č.9 Závěr, stejně jako je uvedena i v textu v části dokumentace D. Urbanistická a územní část.

Je třeba rovněž upozornit, že možnost využití železnice pro obec Hrušky neznamená automaticky lepší dopravní dostupnost. Bylo by nutné porovnat docházkové časy na autobusové zastávky v obci Hrušky v součtu s časy autobusové dopravy na ŽST Křenovice horní oproti docházkovým časům na zastávku Křenovice-Hrušky.

Zpracovatel netvrdí, že využití železnice znamená lepší dopravní dostupnost. K otázce porovnání docházkových časů pouze upozornění, že kratší čas využitím autobusového spoje na žst. Křenovice horní n. nutně neznamená zlepšení dostupnosti železniční dopravy neboť se jedná o další vynucený dopravní/přestupní prostředek (tedy jak správně uvádíte u pol.č.12 „každý přestup principiálně znamená zhoršení dopravní obslužnosti“).

U docházkové vzdálenosti na spoje po trati č. 340, je třeba uvést, že zprovozněním Křenovické spojky v jakékoliv variantě významně klesne počet spojů, které budou moci obyvatelé Křenovic na této trati využívat. Viz kapitola 7.3., kde je uvedeno: „S předchozími investičními záměry úzce souvisí Křenovická spojka, která se zabývá řešením regionální osobní dopravy ve spádových oblastech Slavkov u Brna a Bučovice. V současné době je poměrně slabý přepravní proud regionální železniční dopravy v úsecích Křenovice hor. n. - Brno hl. n. a Nesovice – Brno hl. n.. Propojením tratí a dvou slabých přepravních proudů vznikne jeden silný, který bude zcela segregován od dopravy dálkové, vedené přes modernizovanou trať Brno - Přerov. Ekonomický význam spočívá v provozování pouze jediné čistě regionální relace na východ od Brna, čímž dojde k provozním úsporám.“

Ano, stejně jako předchozí odstavec hovořící o porovnávání docházkových časů s kombinací autobusem, může být i pokles spojů na trati č.340 zohledněn pro možnosti využití jako námět pro zadání další, upřesňující dokumentace.

6.3. Varianty souhrnně

Během práce na studii byl rozvinut a konzultován ještě další aspekt řešení. V současném stavu jsou obě trati (č.300 i 340) tratěmi celostátními. Vlastník a provozovatel dráhy SŽDC, s.o. vyvíjí již v současné době pokusy o převedení celostátní dráhy č.300 v úseku Brno-Holubice na dráhu regionální. Proti této snaze naopak vystupuje MD CR, které argumentuje tím, že trať č.300 je zařazena do systému tratí TEN-T a dokud nebude realizováno nové kapacitní spojení Brno- Přerov, nelze trať č.300 do kategorie regionálních tratí převést. V termínu dokončení a odevzdání této studie, nebylo dosaženo žádného pozitivního posunu.

Komentář:

V této souvislosti je třeba podotknout, že výstavba Křenovické spojky po realizaci nového kapacitního spojení Brno-Přerov a následně možné zrušení trati Křenovice horní n. - Holubice otevírá možnost realizovat variantu S1 bez mimoúrovňového křížení s tratí č. 300.

Ano, ale jak bylo uvedeno již v úvodu, zrušení trati Křenovice horní n.-Holubice není uvažováno.

6.4. Severní varianty jednotlivě

Komentář pro všechny varianty:

Ve všech případech trať kříží mimoúrovňově silnici na Holubice, nikoliv Blažovice.

Ano, v dokumentaci byla provedena příslušná oprava.

U varianty J2 dále v textu je uvedeno: „Jednou z výhod je i napojení do žst. Slavkov u Brna, které je stejné jako v případě všech variant severních.“, zatímco u severních variant konstatování o výhodnosti napojení do žst. Slavkov u Brna chybí. Požadujeme doplnit větu o výhodnosti napojení pro všechny severní varianty jednotlivě.

Zde se nejedná o výhodu technického řešení žst. Slavkov u Brna (obě navržené úpravy

Slavkova jsou si rovnocenné), ale o shodu úpravy stanice bez ohledu na vedení Křenovické spojky jižně či severně. Jedná se o kompatibilitu úpravy kolejíště Slavkova, která je shodná pro varianty severní i jižní J2.

6.4.3. Varianta S3

V rámci severních variant se jedná o variantu maximalistickou zejména s ohledem na vyvolanou přeložku dvoukolejné trati č. 340 a z toho plynoucího záboru pozemků do ekologicky významné plochy toku Rakovce.

Komentář:

Druhou část věty buď vypustit, nebo stejně vypovídající informaci doplnit i pro jižní varianty. Zde se jedná o porovnání severních variant mezi sebou, ne o výčet střetů v rámci ŽP. U var. S3 je vyzdvihnuto pouze jedno nejcharakterističtější negativum, které S3 odlišuje od ostatních dvou variant severních.

6.4.4. Varianta S4

Komentář:

Tento odstavec požadujeme zcela vypustit. Varianta nebyla předmětem zadání, ani v průběhu zpracování nedošlo ke shodě. Je zdokumentováno v dokladové části.

Ano, varianta nebyla předmětem zadání, přesto byla z vaší strany oficiálně požadována a stejně oficiálně ze strany projektanta odmítána. Proto je nutné na tuto slepou uličku alespoň jednoduchým popisem slovně upozornit. V dokladové části je pouze zmínka o dvou parametrech, ale technické důsledky návrhu nejsou (kromě reakce zpracovatele na tento návrh) nikde transparentně prezentovány.

6.5.1. Varianta J1

Kolej spojky opouští trať č. 300 za zast. Zbýšov v nové odb. Zbýšov. Trať spojky je vedena převážně na náspu, v místě křížení stávající silnice II/416 mezi obcemi Křenovice a Hrušky je naopak vedena v zářezu pro umožnění případného mimoúrovňového křížení.

Komentář:

Nejedná se o PŘIPADNÉ mimoúrovňové křížení. Je to jediné řešení pro obě jižní varianty. Silniční nadjezd se všemi důsledky je nákladem těchto variant. Vzhledem k jeho poloze ve svažitém terénu se nebude jednat o pouhé přemostění zářezu drážního tělesa, ale o rozsáhlou úpravu komunikace po obou stranách železnice. Požadujeme zohlednění i v investičním rozpočtu. Ano, v dokumentaci bylo slovo případně vyškrtnuto. Přemostění železnice silničním nadjezdem bylo a zůstává v investičním rozpočtu zahrnuto.

Pro první stavební etapu napojení spojky by postačila úprava oblouku v délce cca 600 m a vložení 5 kusů nových výhybek.

Komentář:

Větu upravit takto: „Pro první stavební etapu napojení spojky je nutná minimálně úprava oblouku v délce cca 600 m a vložení 5 kusů nových výhybek.“

Ano, v dokumentaci byl text přeformulován.

7.10. Kapacitní výpočty

Kapacitními výpočty se zabývá platný předpis SŽDC D24, který je však v současné době značně zastaralý. Je snaha vyvinout jeho novou verzi a metodiky pro výpočty kapacity železničních tratí v něm aktualizovat s využitím nových poznatků a výpočtů uvedených ve vyhlášce 406 UIC. Proto jsou aktuálně prováděné postupy výpočtů vždy kompromisem mezi starým českým předpisem D24 a používanou

evropskou vyhláškou 406 UIC.

Komentář:

Zpracovatel sám zpochybňuje používanou metodiku výpočtů. Bylo by vhodné doplnit informaci o potřebě aktualizace výpočtů v budoucnu v souvislosti se změnou předpisů a metodik. *Jelikož všechny kapacitní výpočty byly vyhovující a tratě nejsou ve všech případech kapacitně naplněny a už vůbec ne přetíženy, nepokládá zpracovatel změnou metodiky výpočtu nutnou samostatnou aktualizaci kapacitních údajů. Předpokládaná změna by v žádném případě nebyla taková, která by z tratě kapacitně nenaplněné vytvořila trať kapacitně přetíženou. Kapacitní údaje by měly být případně propočítány v dalších stupních projektových dokumentací, kdy bude proveden zároveň detailnější technický návrh.*

Zajímavým aspektem mezistaničního úseku Slavkov u Brna - Blažovice je, že umístěním odbočky (pro severní varianty odb. Křenovice-sever, pro var. J2 odb. Podvrbí) se kapacita mezistaničního úseku jako takového zvýší a to přes vyšší celkový počet vlaků, který jej budou v části pojíždět. Důvodem je rozdělení mezistaničního úseku na dva prostorové oddíly (mezistaniční úseky).

Komentář:

Náš názor je takový, že se nejedná o „zajímavý aspekt“, nýbrž o faktickou informaci, která má svou váhu v rozhodovacím procesu.

Zpracovatel dokumentace nepovažuje tuto informaci za podstatnou. Zřízením oddílových návěstidel v úseku Blažovice – Slavkov u Brna i ve variantě J1 (protože se předpokládá instalace nového traťového zabezpečovacího zařízení), by u této varianty znamenalo výrazné navýšení kapacity a tím by se stala ze všech variant nejkapacitnější.

8. Urbanistické a územní řešení

Komentář:

Vzhledem k tomu, že se jedná o územní, nikoliv technickou studii, je zarážející, jak málo prostoru je věnováno této části, jak v souhrnné zprávě, tak i ve zbývajících částech studie. Cílem studie by mělo být především vymezení možností v území. Očekávali jsme například, že součástí bude zpracování hlukové mapy, podobně jako při zpracování Technické studie Křenovické spojky z roku 2005. Jednalo se mimochodem o jeden ze základních požadavků obce, který trvá již od podání námítky proti ZÚR v roce 2011.

Ano, rozsah textů byl v Souhrnné zprávě rozšířen. Ano, název dokumentace zní „Územní studie ...“, ale pohledem do Zadání lze vyčíst, že se jedná o dělení na dvě části – Technickou a Urbanistickou. Navíc bez upřesnění Technické části (stavební a dopravní) by v části Urbanistické a územní nebylo co hodnotit. Součástí zadání naopak není zpracování hlukové mapy, ale provést odhad počtu obyvatel dotčených hlukem.

8.2. Závěr vyhodnocení

Do nadpisu požadujeme doplnit „z hlediska životního prostředí“. Ničím jiným se tato kapitola nezabývá.

S ohledem na provedení doplnění a rozšíření se připomínka stává bezpředmětnou. Navíc je závěr této části doplněn o Dovětek týkající se vymezení plochy železničních koridorů.

Znění prvního a druhého odstavce je zcela nelogické. Je jasné, že dobrá dopravní obslužnost vlakem s krátkou docházkovou vzdáleností s sebou přináší „zvýšení hlukové zátěže a snížení bezpečnosti obyvatel“. Navíc již po několikáté opakujeme: Jakákoliv severní varianta znamená téměř nulovou NOVOU zátěž pro křenovickou zástavbu. Přerovská (dříve severní) trať je v provozu od roku 1869 a vlárská od roku 1886. Již více než 120 let tedy Křenovičtí obyvatelé

snášejí tuto „hlukovou zátěž a sníženou bezpečnost“, jako argumenty proti severním variantám je považujeme za zcela irelevantní.

Ano, s logikou věci sice můžeme polemizovat, zhotovitel si však nemůže dovolit ignorovat legislativní rámec, který sebou přináší nový stavební zásah do území navíc se zvýšením počtu frekvence železniční dopravy. Nová legislativa po r.1989 (před několika lety navíc zpřísněná) sebou přinesla paradoxní výsledek, chránit občana protihlukovými opatřeními, i když si to on sám nepřeje.

9. Závěr - shrnutí variant

V této kapitole bychom předpokládali také textovou část, kde budou shrnuty závěry z dílčích částí a konečné doporučení zpracovatele ohledně vymezení územní rezervy pro varianty Křenovské spojky.

Ano, Závěr je rozčleněn na tabulkovou část s porovnáním parametrů dle dílčích částí dokumentace a na část vymezení územní rezervy.

Jsou používány různé úseky pro obdobně měřené parametry, což může působit jako zavádějící při posuzování informací obsažených v této kapitole. Požadujeme vyčíslení parametrů v souladu se zadáním studie (bod 14.), kde pro srovnání severního a jižního vedení spojky je jednoznačně uveden požadavek na posouzení pro úsek Sokolnice - Slavkov.

Ano, porovnání bylo doplněno o jednoznačný požadavek Zadání pro úsek Sokolnice-Slavkov. Některé původní údaje byly ponechány.

1 Délky úseků, 2 Jízdní a cestovní doby a 3 Cestovní doby

Dochází k překrytí položek „Cestovní doba“ v parametrech 2 a 3.

Požadujeme následující úpravy

- Parametr 1, položka „Souhrnná - mezi pevnými body“ vyčíslit dle zadání pro úsek Sokolnice - Slavkov.
- Parametr 2 označit pouze jako „Jízdní doba“ a uvést hodnoty pro „Jízdní doba neovlivněná“ na úseku Sokolnice - Slavkov v jednom směru. Položku „Cestovní doba“ zcela vypustit.
- Parametr 3 označit jako „Cestovní doby“, hodnoty uvést pro zadaný úsek Sokolnice-Slavkov v jednom směru pro stav I a pro stav II.

5 Pěší dostupnost žel. zastávek

Doplnit počet obyvatel každé obce.

Ano, v dokumentaci bylo doplněno.

6 Náročnost autobusové dopravy

Informaci o jednom nebo dvou směrech považujeme za nedostatečnou. Je třeba ji doplnit analýzou počtu obyvatel, které by bylo potřeba v tomto jednom/dvou směrech přepravovat, a vyčíslit příslušné náklady.

Obecně by zde měly být uvedeny měřitelné hodnoty, např. počet obsluhovaných obcí, počet linek potřebných pro přípoj, počet obslužených obyvatel, počet vozidel na linkách za den (se zohledněním špiček) apod.

Ano, uvedené připomínky mohou být zohledněny jako námět pro zadání další, upřesňující dokumentace.

8 Investiční náklady

Upozorňujeme na odlišné oddělování tisíců a desetinných míst v číslech oproti ostatním parametrům v tabulce. Sjednotit pro celou tabulku.

Ano, v tabulce sjednoceno.

9 Provozní (udržovací) náklady na infrastrukturu

Vyčíslit pro zadaný úsek Sokolnice - Slavkov.

Ano, bylo a zůstává.

10 Provozní náklady dopravy

Vyčíslit pro zadaný úsek Sokolnice - Slavkov.

V přílohách C.1.2 a C.2.2 Dopravní a provozní technologie byl výpočet přepočítán na úsek Slavkov u Brna – Sokolnice-Telnice.

11 Dotčení hlukem

V dokumentu ze dne 18. 10. 2012, kde jsme se vyjadřovali k návrhu multikriteriálního hodnocení, jsme uvedli: „*Již v námitce k ZÚR jsme požadovali zpracování hlukové studie, kterou nelze v daném případě nahradit prostým součinem počtu domů v ochranném pásmu železnice a počtu projíždějících vlaků, neboť ji ovlivňují i jiné faktory (uspořádání terénu, stávající zástavba, navržená protihluková opatření apod.). Intenzita hluku závisí i na traťové rychlosti a poloměru zatáček...*“ Pro variantu J1 již taková studie byla zpracována (viz Zhodnocení záměru výstavby Křenovické spojky tratí č. 300 a 340 z hlediska vlivů na životní prostředí, IKP Consulting Engineers, 04/2005, část: 2, Hluková studie, zpracovatel pro IKP CE: Libor Brož - REVITA Engineering), a z jejího obsahu je zřejmé, že hodnoty uváděné v této studii se výrazně liší od hodnot vymezených uvedenou hlukovou studií. **Například nás velmi udivuje navržené protihlukové opatření pro jižní varianty v délce 120 m, když zmíněná hluková studie, které přikládáme větší váhu, uvádí délku 890 m (viz list č. 11, tabulka 8).**

Ano, v dokumentaci bylo opraveno. U délky PHS byla použita vyšší hodnota 890 m, i přes to, že je v předmětném úseku o 20 m kratší (přerušení v místě křížení se stáv.silnicí II/416).

Dále upozorňujeme na rozpor mezi informacemi uvedenými v této tabulce a v technické části studie např. v souboru C1-4_Inv-Udrž-nákl.pdf, kde je např. u varianty S1 u profese železniční spodek, položka protihlukové stěny uvedena délka 2 630 m, ale v souhrnné zprávě je 2 300 m. Žádáme prověření všech variant a opravení údajů na relevantní i ve vztahu k tomu, co je uvedeno v předchozím odstavci.

Ano, bylo prověřeno a doplněno. Rozdíl délek, který činil 330 m, nebyl v porovnávacích tabulkách uveden, protože byl pro všechny varianty stejný, ale do Investičních nákladů zahrnut byl. 330 m je délka PHS ve stanici Slavkov u Brna.

Opakovaně žádáme o zpracování protihlukové studie pro severní variantu.

12 Společensko-ekonomické přínosy

V případě položky „Zlepšení dostupnosti přímé“ nulová hodnota pro jižní varianty navozuje mylný dojem, že jižní varianty jsou výchozím stavem. Pokud současný stav (tedy všechny severní varianty) označíme nulou, musí být všem jižním variantám přiděleno znaménko minus.

Ano, ve značení bylo vyhověno.

Druhá položka „Zlepšení dostupnosti přes další hromadnou dopravu“ je v tomto kontextu zcela nesmyslná, neboť každý přestup principiálně znamená zhoršení dopravní dostupnosti. Pokud je výchozím stavem pro většinu obyvatelstva dostupnost bez přestupu, mělo by pro každé snížení počtu takto obslužených obyvatel být použito záporné znaménko. Požadujeme úpravu

položky.

Pokud by na položku bylo pohlíženo ve smyslu snížení počtu obslužených obyvatel bez přestupu, pak mluvíme o položce první. Dostupnost přes další/návaznou dopravu zůstane pro všechny varianty i nadále – pro severní jako dnes, pro jižní úpravou dnešního linkování. Položku ponecháváme a značíme všude nulou.

Jako vhodnější se nám však jeví aplikace kritéria „Sít“, které je kvantifikováno procentem zákazníků, kteří mají přímé cesty bez nutnosti přestupu, popř. kritéria „Dosažitelnost řešeného druhu dopravy“, které je kvantifikováno vyčíslením procenta zákazníků žijících uvnitř specifické vzdálenosti nástupní/výstupní stanice. Obojí jsme uvedli v dokumentu ze dne 18. 10. 2012, kde jsme se vyjádřovali k návrhu multikriteriálního hodnocení: *Navržená kritéria by měla vycházet z CSN EN13816 Doprava - Logistika a služby - Veřejná přeprava osob - Definice jakosti služby, cíle a měření. Zde ve vymezení předmětu normy je uvedeno, že „ to je služba, nikoliv poskytovatel služby, kdo má této normě vyhovovat“ ... Dále v textu navrhuje doplnit kritéria „Dosažitelnost řešeného druhu dopravy“ a „ Sít“ v souladu s uvedenou normou, ...*

Ano, uvedené připomínky mohou být zohledněny jako námět pro zadání další, upřesňující dokumentace.

Nezतोžňujeme se však zcela s podřazením uvedených kritérií pod souhrnný pojem „Společensko-ekonomické přínosy“. Jak jsme již uvedli v dokumentu ze dne 18. 10. 2012, kde jsme se vyjadřovali k návrhu multikriteriálního hodnocení, „ve společensko-ekonomických přínosech lze počítat např. rozdíl v očekávaných tržbách, negativní dopady při masivní změně dopravy ze železnice na individuální automobilovou dopravu apod. “

U společensko-ekonomických přínosů nedošlo k bližší specifikaci, uvedené připomínky mohou být zohledněny jako námět pro zadání další, upřesňující dokumentace.

C.1. Technická část - Severní varianty

C.1.1. Technická zpráva

3.2. Společné znaky

V případě severních variant je trasa vlaku prodloužena cca o 1,6 km, což s jedním zastavením vede k prodloužení cestovních dob přibližně o 1 - 2,5 min oproti variantám jižním

Komentář:

U jižních variant se s „jedním zastavením“ uvažuje také. Sousedí žádáme vypustit nebo přepočítat rozdíl.

Právě proto, že v severních variantách se nabízelo zastavení na dvou místech, je v textu záměrně uvedeno „s jedním zastavením“. Takto jsou si severní a jižní varianty rovnocenné. Požadavek výpočtu jakého? „rozdílu“ nedává smysl.

3.3. Jednotlivé varianty

Komentář:

Žádáme vysvětlení důvodů redukce staničních kolejí a úpravy ŽST Křenovice horní a prokázání ekonomické návratnosti těchto úprav. Dále žádáme doložení potřebnosti této vyvolané investice, v opačném případě to považujeme za umělé zvýšení investičních nákladů pro severní varianty.

Redukce a úprava kolejíště přímo souvisí s požadovaným provozem (jízdy po hlavních kolejích) a nutnost umístění a vybudování nástupiště s normovou výškou nástupištní hrany

a s bezbariérovým přístupem. Dále redukce souvisí s nutností vybudování nového SZS. Zabezpečení stávajícího rozsahu kolejiště přináší vyšší investiční náklady, než zabezpečení kolejiště redukovaného.

C.1.2. a C.2.2. Technicko-technologický popis dopraven

Žst. Křenovice horní nádraží, Vazba na sídelní strukturu (str. 11)

Stanice leží na západním okraji sídelního útvaru Křenovice s průměrnou docházkovou vzdáleností do 0,5 km.

Žst. Slavkov u Brna, Vazba na sídelní strukturu (str. 14)

Stanice leží na jižním okraji obce Slavkov u Brna, za řekou Litavou v průměrné docházkové vzdálenosti 0,4 km.

Komentář:

Nesouhlasíme s uvedenými hodnotami průměrné docházkové vzdálenosti pro ŽST Křenovice horní nádraží a ŽST Slavkov u Brna, průměrná docházková vzdálenost ve Slavkově je delší, než v Křenovicích. Žádáme doložení metodiky výpočtu docházkové vzdálenosti v tomto bodě.

Odstavce vazby na sídelní strukturu byly z částí dopravní technologie vyjmuty.

Křenovická spojka (str. 18)

... Postoj obce k tomuto řešení byl odmítavý.

Komentář:

Změnit slovo „byl“ za slovo „je“.

Ano, formulace textu byla upravena.

C.1.4. a C.2.4. Investiční a udržovací náklady

Komentář:

U investičních nákladů není z tabulek zřejmý rozsah stavby. Zvláště, když rozhodující investicí nejsou vlastní přeložky, ale přestavba žst. Slavkov u Brna. Ta je ve variantě J1 odlišná od všech ostatních variant jižní i severních.

Z tohoto důvodu požadujeme výkaz výměr rozdělit podle stávajících traťových úseků a úseků novostaveb tak, aby bylo možné provést kontrolu výkazů výměr. U studií tohoto typu je výkaz výměr vždy tvořen po úsecích (stanice a mezistaniční úseky) a tak je také evidován jako majetek na SZDC.

Ano, výkaz výměr byl doplněn o rozdělení na jednotlivé (dílčí) úseky (staniční a mezistaniční).

U provozních nákladů je nesoulad u varianty J2 a S1, kde je u řádku elektrifikace (samostatně) pro varianty S položka vyšší o 1,2 km proti skutečnosti.

Výkaz výměr byl prověřen, hodnoty souhlasí. Hodnota 1,2 km proti skutečnosti vámi uvažované, může být způsobena nezapočtením elektrifikace kolejových spojek příp. předjízdových kolejí.

U severních tras je nelogicky zahrnuta modernizace zastávky Křenovice dolní nádraží, pravděpodobně i s protihlukovými opatřeními. Tato zastávka ani optimalizace vlárské trati není součástí severních tras. Pokud by měla být součástí porovnání, tak by měla být zahrnuta především do tras jižních, kde s ohledem na zvětšení docházkové vzdálenosti je nezbytné obsluhovat Křenovice dolní nádraží.

Opak je pravdou, modernizace zastávky má zcela logicky své opodstatnění. Novým napojením Křenovické spojky do tratě č.340, doje v úseku k instalaci zcela nového zabezpečovacího zařízení a elektrifikaci tratě. Ponechání úrovnových nástupišť je u nově elektrizované koleje legislativně nepřipustné. Navíc samotným napojením Křenovické

spočky v odb. Křenovice sever z důvodů kolejových úprav dojde ke zkrácení nástupiště. Naprosto nelogicky je však postaven argument úpravy nástupišť dolního nádraží pro jižní varianty. K elektrifikaci tratě a k předelektrizačním úpravám úseku Blažovice – Slavkov může dojít až v rámci stavby Elektrizace Blažovice – Nesovice v horizontu „C“.

U trasy J1 by měl být ve zvláštním sloupci výkazu výměr uveden dopad na navrženou trasu přeložky silnice II/416. Nemluvě již o vyhodnocení dopadu na krajinný ráz vysokého náspu této silnice, překračující trasu J1.

Prioritu v území, z pohledu vzájemného přizpůsobení se různých druhů dopravy, má železnice (parametry oblouků a sklonů). Přizpůsobovat se tedy bude silnice a budou to její náklady – ne náklady železnice. Názor, že železnice zvýší náklady na silnici a proto by železnice měla být zatížena vícenáklady, je demagogie. Věta o vyhodnocení krajinného rázu vysokého náspu je v části investičních nákladů zjevně omylem.

Z celospolečenského hlediska je nezbytné, aby do investičních nákladů na jižní varianty byly zahrnuty i náklady na hledání nového využití, územní studii, změnu územního plánu a následnou revitalizaci celého areálu žst. Křenovice horní nádraží a případně úseku tratě odbočka Zbýšov - Holubice, a to bez ohledu na to, jaký zdroj veřejných prostředků na ně bude použit (obecní, krajské, státní, státem zřízených organizací apod.).

Při jižních variantách Křenovické spočky se žst. Křenovice horní n. neruší. Ani zde nemůže být řeč o tom, že je to vyvolaná investice.

Třetí řádek v tabulce investičních nákladů pro všechny varianty obsahuje položku „kolej, směrová a výšková úprava, pročištění“. Upozorňujeme, že na traťových úsecích, kde budou tyto práce provedeny, nebude nutné provádět tyto práce v budoucnu, dochází tedy k překrytí s běžnými provozními náklady stávající infrastruktury.

Podstatou položky směrová a výšková úprava a pročištění je nutné ošetření a zajištění izolačního stavu kolejí (svršku) kolejí trati č.340 pro možnou elektrizaci. Zbývající délky jdou na vrub napojení nových kolejí na současný stav. Směšování s provozními náklady stávající infrastruktury je hrubým omylem.

D.1. až 4. Urbanistická a územní část

V hodnocení vlivu na krajinu postrádáme takové parametry jako vliv na prostupnost krajiny pro člověka i organizmy, zvýšení nevhodné fragmentace krajiny, snížení obytné hodnoty krajiny, narušení faktoru pohody apod. Zhodnocení vlivu jižních variant na krajinný ráz považujeme za naprosto nedostatečné.

Vyhodnocení vlivu variant na krajinu považujeme v částech věnované dopadům na přírodní, kulturní a historické hodnoty a KR za dostatečné. Jasně je uvedeno, které varianty, jakým způsobem a v jaké míře ovlivní krajinu a je uvedeno i jejich porovnání. Prostupnost a fragmentace krajiny je řešena v dopadech na přírodní hodnoty, kde je jasně uvedeno “V obou jižních variantách (J1, J2) vytvoří železniční trať novou a poměrně významnou migrační bariéru“. Pokud je „snížením obytnosti krajiny“ myšlen vliv na využívání území, tak to je řešeno prakticky v celé této. Nápad na zavedení „faktoru pohody“ (myšleno asi hlukový, vizuální, pachový či pocitový) je sice zajímavý, ale ani Zákon č. 100/2001 Sb. tento termín neužívá.

15. ZADÁNÍ STUDIE KŘENOVICKÉ SPOJKY

Obsah

Jedná se o úpravu funkčního systému dopravní infrastruktury v území, která významně ovlivní nebo podmíní využití a uspořádání území.

Na základě ideových návrhů obce zpracovat technické řešení severních variant Křenovické spojky tratí č. 300 a 340 v prostoru Křenovic. Provéřit délce sledované jižní řešení Křenovické spojky z pohledu později vymezených záplavových území. Porovnat vedení spojky severně a jižně od obce z hlediska územního (zejména možnosti potenciálního rozvoje obcí) a z hledisek technického a ekonomického.

Vymezení řešeného území

Zbýšov, Hrušky, Křenovice, Vážany n.Lit., Slavkov u Brna - ORP Slavkov u Brna

Cíle a účel

Přímé zapojení "sokolnické" tratě Brno, hlavní nádraží - Sokolnice - Křenovice prostřednictvím Křenovické spojky do stanice Slavkov a na Vlárskou trať odstraňuje handicap historicky vzniklého uzlu tratí přerovské a Vlárské před zaústěním do železničního uzlu Brno.

Zapojením sokolnické tratě do stanice Slavkov dojde k optimalizaci vedení linek IDS JMK (ukončení linky ve spádovém městě zvyšuje intenzity dopravy v jalových směrech a soustředí cílové a přestupní vazby do jednoho uzlu) a k uvolnění kapacity přetíženého úseku přerovské tratě Blažovice - Brno, hlavní nádraží (v současné době jsou některé rychlíky v sudém směru vedené po jiné trati než v lichém směru).

Územní studie bude sloužit jako:

- podklad pro aktualizaci zásad územního rozvoje
- podklad pro územní plánování obcí
- podklad pro další předprojektovou přípravu dopravní infrastruktury v území
- podklad pro územní rozhodování

Území studie prověření variant Křenovické spojky bude obsahovat část technickou a část územní a bude řešena ve dvou etapách - 1. etapou budou průzkumy a rozborů, 2. etapou bude návrhová část.

Podrobnosti zadání

Technická část

A. Severní vedení Křenovické spojky

1. Na základě ideových námětů obce navrhnout technické řešení severních variant Křenovické spojky:
 - var. S1 - nejkratší trasa s vložení poloměru cca 200 m
 - var. S2 - trasa vzdálenější zástavbě obce s křížením tratě č.300
2. Varianty budou uvažovány ve dvou alternativách napojení na trať č.340:
 - alt. A - zapojení do dvojkolejného úseku tratě Blažovice - Slavkov
 - alt. B - zjednotnění úseku Blažovice - Křenovice a využití jedné koleje úseku Křenovice - Slavkov pro spojku (ev. kolejová spojka v Křenovice, dolní)
3. Posoudit potřebnost výhybny Zbýšov pro severní vedení spojky.
4. Zpracovat dopravní technologii tratě 300 v úseku Brno, nové hlavní - Křenovice - Slavkov a tratě 340 v úseku Brno, nové hlavní - Šlapanice - Blažovice - Slavkov - Nesovice pro stavy:
 - stav I - bez Severojižního kolejového diametru
 - stav II - se Severojižním kolejovým diametrem
5. Navrhnout potřebné úpravy stanice Slavkov u Brna.
6. Zpracovat odhad investičních nákladů.
7. Zpracovat odhad provozních nákladů tratě 300 v úseku Sokolnice - Křenovice – Slavkov

B. Jižní vedení Křenovické spojky

8. Zhodnotit řešení jižního vedení spojky (Technická studie Křenovické spojky tratí č.300 a 340, IKP CE, 2005) s ohledem na později vymezená záplavová území v trase a příp. navrhnout nutné úpravy.
9. Zpracovat dopravní technologii tratě 300 v úseku Brno, nové hlavní - Křenovice - Slavkov a tratě 340 v úseku Brno, nové hlavní - Šlapanice - Blažovice - Slavkov - Nesovice pro stav
 - stav I - bez Severojižního kolejového diametru
10. Zpracovat odhad navýšení investičních nákladů.
11. Zpracovat odhad provozních nákladů tratě 300 v úseku Sokolnice - Křenovice - Slavkov

Urbanistická část

12. Navrhnout možný rozvoj využití území v obci Křenovice ve variantách:
 - S/J - severní vedení spojky, jižní vedení přeložky silnice II/416
 - S/P - severní vedení spojky, vedení silnice II/416 stávajícím průtahem
 - J/J/A - jižní vedení spojky, jižní vedení přeložky silnice II/416, zachování tratě v úseku odbočka Zbýšov - Holubice
 - J/J/N - jižní vedení spojky, jižní vedení přeložky silnice II/416, zrušení tratě v úseku odbočka Zbýšov - Holubice
13. Definovat pro severní i jižní vedení spojky:
 - odhad počtu obyvatel dotčených hlukem
 - docházkové vzdálenosti železničních zastávek
 - střety s ochranou přírody a krajiny
 - střety s protipovodňovou ochranou
14. Provést srovnání severního a jižního vedení spojky pro úsek tratě č. 300 Sokolnice - Slavkov minimálně v parametrech:
 - délka trasy
 - jízdní doba neovlivněná
 - cestovní doba dle dopravní technologie (stav I)
 - cestovní doba dle dopravní technologie (stav II)
 - kapacita traťových úseků a stupeň využití
 - pěší dostupnost železničních zastávek (pouze v obcích Křenovice, Hrušky)
 - náročnost autobusové dopravy pro obsluhu obcí Křenovice, Hrušky, Vážany n.L.
 - vliv na provoz na trati č. 340
 - investiční náklady
 - provozní náklady infrastruktury (mimo trať 340)
 - provozní náklady dopravy (stav I)
 - společensko ekonomické náklady a přínosy
 - odhad počtu obyvatel dotčených hlukem (pouze v obcích Křenovice, Hrušky)
 - střety s ochranou přírody a krajiny (pouze v obcích Křenovice, Vážany n.L., Slavkov)
 - střety s protipovodňovou ochranou (pouze v obcích Křenovice, Vážany n.L., Slavkov)

Skladba technické části:

- Průvodní zpráva
- Technická zpráva
- Přehledná mapa variant 1:50 000 (25 000)
- Technická situace severního vedení spojky 1:10 000
- Technická situace jižního vedení spojky v úseku změn 1:10 000 (budou-li potřebné)
- Situace významných technických detailů 1:2 000
- Podélný profil variant severního vedení 1:10 000/1000
- Podélný profil jižního vedení spojky v úseku změn 1:10 000/1 000 (budou-li potřebné)
- Dopravní technologie
- Odhad nákladů
- Porovnání severního a jižního vedení spojky

Skladba územní části

- Textová část
- Grafická část

Zejména:

- Mapa stavu využití území 1:10 000 (25 000)
- Analytická mapa limitů a problémů 1:10 000 (25 000)
- Mapa návrhu využití území 1:10 000 (25 000)

Skladba územní části bude upřesněna v rámci pracovních jednání.

Projednání

Projednávat rozpracovanou studii se

- zadavatelem
- obcemi v řešeném území
- dotčenými orgány
- dotčenými správci významné dopravní a technické infrastruktury v území

V maximální možné míře zohlednit

- Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje
- platné a rozpracované územní plány obcí
- kompaktnost obcí a vazbu zastavěných částí obcí na jejich zázemí
- zpracované komplexní i jednoduché pozemkové úpravy
- stávající i navrhované regionálně a nadregionálně významné součásti technické i krajinné infrastruktury vč. cyklistických tras
- minimalizovat dopady do životního prostředí a na protipovodňovou ochranu.

Podklady a koordinace

- Technická studie Křenovické spojky tratí č.300 a 340 (IKP CE, 2005)
- Aktualizace studie proveditelnosti severojižního kolejového diametru (Cityplan a IKP CE, 3. 2011)
- Studie Aglomeračního projektu brněnské příměstské železniční dopravy 2020 (Sudop Brno, 12. 2011)
- Územní studie tahu silnice II/416 Sokolnice - Slavkov u Brna (bude zpracováváno souběžně)
- Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje
- Územně plánovací dokumentace obcí