

## Námítka proti 2. Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje

Zastupitelstvo obce Křenovice na svém 4. zasedání dne 7. 4. 2011 usnesením č. 7 vyslovilo nesouhlas se záměrem výstavby tzv. „Křenovické spojky“ a požaduje vyjmutí tohoto záměru z 2. Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále jen ZÚR JmK).

### Území dotčené námitkou:

Trat' D46, Křenovická spojka, propojení tratí č. 300 a 340 v úseku Zbýšov – Slavkov u Brna, katastrální území Křenovice u Slavkova.

### Odůvodnění námítky:

- 1) Obcí Křenovice v současné době procházejí dvě železniční trati č. 300 (Brno – Přerov) a 340 (Brno – Veselí nad Moravou), které se kříží severně od obce. Každá z těchto tratí má v obci zřízenou samostatnou stanici a v podstatě svírají obec ze tří stran, a to ze západu, severu a východu. Mimo to severní část obce leží v památkové zóně Slavkovského bojiště. Realizací Křenovické spojky v jižní části katastru bude obec zcela uzavřena mezi železnicemi a tím budou výrazně omezeny možnosti jejího dalšího územního rozvoje.
- 2) Zastávka na Křenovické spojce, která by byla situována mezi obcemi Křenovice a Hrušky, nebude pro občany Křenovic prakticky vůbec využitelná. Její vzdálenost od centra obce je tak velká, že pěší docházka by netrvala méně než 20 minut. Tuto situaci by vyřešilo jedině zavedení místní hromadné dopravy, což je vzhledem k velikosti obce Křenovice s necelými 2 tisíci obyvatel naprosto absurdní. V současné době máme dvě nádraží na dvou různých tratích. Vybudování třetího, které bude nejhůře dostupné, nemá opodstatnění. Je jisté, že většina našich obyvatel využije pro cesty do Brna jiný způsob dopravy, a to ekologicky i ekonomicky nejméně výhodnou individuální automobilovou dopravu. Tato situace již nastala po zrušení železniční dopravy do Vyškova při zavádění IDS.
- 3) Vzdálenost ze Slavkova do Brna činí po silnici 22 km, po železniční trati 27 km. Vybudováním Křenovické spojky se vzdálenost po trati prakticky nezmění. Současná jízdní doba autobusu ze Slavkova do Brna činí 20 až 30 min, po železnici 26 až 36 min. Vlakové nádraží ve Slavkově má však značně nevýhodnou polohu daleko od centra, a to dokonce ještě horší, než slavkovské autobusové nádraží. Z těchto důvodů nelze předpokládat, že vybudováním Křenovické spojky a zkrácením jízdní doby po trati o několik minut se zvýší využití železniční dopravy obyvatel Slavkova pro cesty do Brna. Návrh územního plánu města Slavkov počítá s rozvojem obytné výstavby přesně v opačné části města, než je situováno vlakové nádraží. Je tedy vysoce pravděpodobné, že obyvatelé Slavkova budou nadále preferovat individuální automobilovou, případně autobusovou dopravu. Nahrazení dvoukolejné trati ze Slavkova do Brna jednokolejnou navíc bude činit cestování po železnici méně spolehlivé.

- 4) Obyvatelé obcí na trati 340, kteří dojížděli za prací do Brna, byli vždy zaměstnání převážně v průmyslových oblastech Brno-Slatina a Brno-Černovice. Tyto průmyslové zóny nezanikly, naopak zde vzniklo množství nových pracovních příležitostí v lokalitě tzv. Černovických teras. Realizací Křenovické spojky budou tyto vazby násilně přerušeny.
- 5) Navržená trasa prochází jižně od zastavěné části obce napříč plochou aktivní zóny záplavového území potoka Rakovce a přetíná rovněž tok Litavy. Železniční násep by výrazně zhoršil odtokové poměry z této zóny a tedy i z celé obce Křenovice. Je jisté, že nutná protipovodňová opatření dále zvýší cenu celé akce a nikdy obci nezajistí takovou protipovodňovou ochranu, jako volná krajina.
- 6) Obec se nachází přímo ve vzletovém koridoru brněnského letiště, které je druhým největším veřejným letištěm s mezinárodním provozem v ČR a má se dále rozvíjet. Prochází jí silnice II/416, na které se v posledních letech výrazně zvýšil provoz nákladní kamionové dopravy z toho důvodu, že se dopravci na trase Blučina – Holubice vyhýbají dálničnímu poplatku. Také jsou zde dvě již zmíněné železniční trati. Ve Vážanech nad Litavou vzdálených pouhé 2 km byl v minulých letech zřízen motodrom. To vše obec značně zatěžuje hlukem, na který si občané opakovaně stěžují. Je nepřijatelné, aby byl v bezprostřední blízkosti obce zřízen další významný zdroj hluku.
- 7) Oblast jižně od zastavěné části obce je v posledních letech stále častěji využívána místními obyvateli i návštěvníky k trávení volného času. Byla zde vysázena alej, kolem níž prochází turistická stezka, která začíná ve Slavkově a dále pokračuje přes chráněnou památkovou zónu Slavkovského bojiště. Souběžně vede i cyklostezka. Přímo napříč tímto územím je veden návrh Křenovické spojky tak, že alej i obě stezky protíná vpůli, čímž lokalitu pro volnočasové aktivity a turismus naprosto ničí. Sníží bezpečnost zejména pro děti, zatíží oblast hlukem a protihluková bariéra o výšce 3 m a délce 890 m naruší estetický ráz krajiny a znemožní výhled na kopce Ždánického lesa.
- 8) Spojka prochází přímo přes prostor bývalé skládky po obou stranách silnice II/416 mezi Křenovicemi a Hruškami. Tyto podmínky výstavbu železnice dále prodražují.
- 9) Nákladnost stavby lze zhodnotit takto: na předpokládané délce cca 4 km je na dvou místech překonávána komunikace a na dvou místech vodní tok, dále vede přímo přes prostor bývalé skládky. Tyto faktory výrazně zvyšují investiční náklady stavby.
- 10) Uvedené důvody, dále blízkost radaru NATO v Sokolnicích, skutečnost, že se obec nachází přímo ve vzletovém koridoru letiště Brno-Tuřany, motodrom ve Vážanech nad Litavou a další uvedené faktory výrazně negativně ovlivňují kvalitu bydlení v Křenovicích. Dopravní dostupnost byla průzkumem mezi občany vyhodnocena jako jednoznačně největší přednost života v Křenovicích. Výstavbou Křenovické spojky se z tohoto pozitivu stane další negativum.

Domníváme se, že z výše uvedených důvodů je ponechání Křenovické spojky v ZÚR JmK v přímém rozporu s cíli územního plánování uvedenými v § 18 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), kde je v odstavci 1 uvedeno, že: „Cílem územního plánování je vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro **udržitelný rozvoj území**, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území a který uspokojuje potřeby současné generace, **aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích.**“

V souladu s ustálenou judikaturou Nejvyššího správního soudu zastupitelstvo připomíná zásadu proporcionality, tedy přiměřenosti zátěže území, jak ji opakovaně formuloval Nejvyšší správní soud ve svých rozsudcích. Tak zejména rozsudek ze dne 27. 09. 2005, č. j. 1 Ao 1/2005 - 98 [publikováno pod č. 740/2006 Sb. NSS; dostupný na [www.nssoud.cz](http://www.nssoud.cz)], dále z poslední doby například rozsudek NSS 4 Ao 3-2010-54, resp. rozsudek NSS č. 4 Ao 5-2010-48. Proporcionalitu soud vnímá dvěma způsoby – v jejím užším a širším smyslu. Proporcionalitou v širším smyslu soud chápe obecnou přiměřenost právní regulace. Mezi základní atributy právního státu patří přiměřenost práva a z tohoto důvodu je úkolem mimo jiné právě i soudní moci přispívat svojí rozhodovací činností k rozumnému uspořádání společenských vztahů. Soud se proto v rámci přezkumu souladu opatření obecné povahy se zákonem věnuje též otázkám, zda napadené opatření obecné povahy vůbec umožňuje dosáhnout sledovaný cíl (kritérium vhodnosti), zda opatření obecné povahy a sledovaný cíl spolu logicky souvisí a zda cíle nelze lépe dosáhnout jiným legislativním prostředkem (kritérium potřebnosti), zda opatření obecné povahy omezuje své adresáty co nejméně (kritérium minimalizace zásahů); v neposlední řadě soud také zkoumá, zda je následek napadeného opatření obecné povahy úměrný sledovanému cíli (kritérium proporcionality v užším slova smyslu). Z výše uvedených skutečností plyne, že **zátěž území obce Křenovice je zcela jednoznačně významně disproporční, nepřiměřená a zjevně neúčelná.**

Připomínáme, že již na začátku 50. let minulého století bylo započato s výstavbou Křenovické spojky. Byly zahájeny zemní práce, vybudován provizorní most přes potok Rakovec a postaveny dvě budovy v místech plánovaných výhyben, jedna z nich dodnes stojí. Stavba však byla zastavena, zemědělská půda uvedena do původního stavu, provizorní most byl odstraněn a z původní budovy je rodinný dům.

Kvůli naprosto nedostatečné informovanosti jak vedení obce tak i našich občanů požadujeme doložit následující:

- **zdůvodnění potřebnosti tohoto záměru** včetně odhadu počtu cestujících v nově vybudovaném úseku, a to v co nejkratším termínu,
- aktualizované vyčíslení předpokládaných nákladů na realizaci,
- analýzu ekonomické návratnosti investice,
- průzkum zaměstnanosti obyvatel Slavkova a obcí, pro které připadá v úvahu využití této trati s důrazem na dojížděku do jednotlivých komerčních oblastí Brno-jih a Brno-východ,
- zpracování komplexní hlukové studie pro obec Křenovice (železniční, silniční a letecká doprava),

- odpověď na otázku, zda trvá souvislost mezi přestavbou ŽUB (včetně změny polohy osobního vlakového nádraží), což vždy bylo s Křenovickou spojkou uváděno ve vzájemné souvislosti, s potřebou úpravy řešené regionální dopravní trasy.

Obec nechává v současné době zpracovat další odborné studie a posudky na toto téma. Obsah námitky postupujeme rovněž vznikajícímu občanskému sdružení, jehož hlavní náplní bude řešení problematiky Křenovické spojky.