

Vážené členky, vážení členové Zastupitelstva města Ostravy,

na zasedání dne 20. 6. 2018 budete projednávat materiál M-39 nazvaný *Prohlášení projektu „Ekologizace veřejné dopravy v Ostravě – Porubě“ za záležitost zvláštního významu*. Jsme si vědomi toho, že pro mnohé z Vás je toto téma velice důležité, protože případné schválení výstavby tramvajové trati na 7. a 8. obvod Poruby by znamenalo na jedné straně investici **cca 1 mld. Kč**, ale na straně druhé nevratný velký zásah do života a životního prostředí již urbanizovaného území a jeho občanů. Abychom Vám Vaše rozhodování usnadnili, předkládáme Vám stručný souhrn relevantních údajů a informací. Veškeré dostupné informace o projektu naleznete na webu [www.porubskavyzva.cz](http://www.porubskavyzva.cz).

Hlavní důvody pro stavbu, uváděné investorem:

1. Bezpečnost
2. Převážná kapacita
3. Hustota silniční dopravy
4. Ekologizace dopravy

ad 1) **Bezpečnost** – toho se dá dosáhnout již nyní prodloužením některých linek až k magistrátu; autobusy na CNG nebo elekrobuses mohou bez problémů zajíždět až např. pod Bazaly, jak tomu bylo kdysi linkou č. 49.

Z dokumentu Statutárního města Ostrava „**Integrovaný plán mobility Ostrava**“ – část „**Plán-udržitelné-mobility-Ostrava-II-část-Analytická**“ - Příloha č. 14-*Průzkum hromadné dopravy* (<http://mobilita-ostava.cz/ukonceni-analyticke-casti-dokumentace-integrovaneho-planu-mobility-ostava/>) vyplývá, že dnes při jízdě ze 7. a 8. st. obvodu Poruby a Pustkovce přestupuje ve Svinově z autobusu na tramvaj méně než jedna třetina cestujících, zatímco po zavedení tramvaje by musely přestupovat z tramvaje na autobus více než dvě třetiny cestujících, protože jedou do míst, kam je nedoveze tramvaj, ale pouze autobus. I autoři projektu s tím počítají, a tak autobusová linka č. 49 nebude zrušena zcela, ale bude ponechána v úseku Svinov – Přívoz – Michálkovice, aby odvezla cestující, kteří po příjezdu novou tramvaj z ní ve Svinově vystoupí. Takže nejméně dvě třetiny cestujících linky č. 49, kteří dnes touto linkou Svinovem projíždějí, budou uměle nuceny z Poruby dojet do Svinova novou tramvaj, a tam přestoupit na zkácenou linku č. 49, aby se dostali do cíle své cesty.

ad 2) **Převážná kapacita** – společenská poptávka po hromadné dopravě se za 30 let výrazně změnila. Již se nepřeppravují „sídliště“ na 6. hodinu ranní do dolů, hutí a koksoven a po 14. hodině zase zpátky. Změnou struktury zaměstnání a práce vznikla jiná potřeba osobní přepravy. Mnoho lidí podniká (a potřebuje denně osobní auto jako svoji „kancelář“), jiní mají služební vozidla a jezdí z domova k zákazníkům, apod. Tyto lidi neosloví žádné tramvaje ani ekologické vozy, protože jim při jejich činnosti nemohou pomoci (např. zdravotní službě, která jezdí domů k pacientům na převazy, ošetření, pečovatelské službě, drobným řemeslníkům, doručovatelům zboží a zásilek, apod.). Stačí se podívat u pokladen v Globusu do nákupních košíků a hned je jasné, že si tam zákazníci v naprosté většině kupují tolik zboží, že ho v rukou do tramvaje a od tramvaje domů nemohou odnést.

Dle výzkumu, a také osobních zkušeností, jezdí stávající autobusy na 8. obvod v dopravní špičce vytíženy **max. na 60%** (360 cestujících na 600 míst). **Pokud se linka č. 49 (ve špičce 6 spojů za hodinu) nahradí dvěma linkami tramvaj o kapacitě 180 míst po 6 spojích za hodinu, bude vytíženost ve špičce pouhých cca 16%.**

To, že v posledních 2 letech přibýlo cestujících v MHD, neznamená, že lidé místo aut začali používat MHD. Jedná se převážně o lidi z kategorie nízkopříjmových, kteří dříve nepoužívali ani auta ani MHD, ale nyní mají k cestování jeden z těchto důvodů:

- je to zadarmo - snížení věku bezplatně cestujících (ze 70 let na 65)

- zvýšení zaměstnanosti (po krizi opět začínají pracovat i sociálně slabší skupiny obyvatelstva, které si vlastní vozidla k denní cestě do zaměstnání zatím nemohou dovolit)

Ad 3) **Hustota silniční dopravy** - nevyřeší se vybudováním tramvaje ke Globusu, ale dokončením několik let neřešené prodloužené Rudné a Severním spojem. Je třeba se ptát odpovědných lidí ve vedení města, kraje a ŘSD, proč nejsou schopni se domluvit a dořešit tyto dvě stavby.

Růst životní úrovně, změna struktury zaměstnání, to vše s sebou nese i nárůst počtu osobních motorových vozidel a na tom tramvaj nic nezmění.

Ad 4) **ekologizace dopravy** – cílem této stavby má být údajně „ekologizace dopravy“, tzn. **náhrada cca 300 autobusových spojů MHD denně** tramvajemi, a tím úspora 1.450 km „autobusokilometrů“. Ovšem ke zlepšení kvality ovzduší to nepovede. Je pravdou, že tramvaje neprodukují žádné emise. Sice ubude 300 autobusů denně, avšak zůstane přes **10 000 dalších silničních vozidel**, která budou donucena změnit režim jízdy tak, že budou produkovat více výfukových plynů než dnes. A při jejich počtu i malé zvýšení připadající na 1 automobil (3 %) postačuje k tomu, že emisí škodlivin bude v součtu více než dnes. Takže ve skutečnosti důsledkem zavedení tramvaje **bude výrazné zvýšení zatížení životního prostředí** prachem, benzenem, benzo(a)pyrenem, oxidem uhelnatým, oxidy dusíku ze silničního provozu. Po zrušení 3 kruhových objezdů a zavedení semaforů na 5 křižovatkách se na ul. 17 listopadu sníží plynulost silniční dopravy - auta budou v kolonách postávat na křižovatkách, před nimi brzdit a potom se zase rozjíždět, a tím produkovat více výfukových plynů s větším obsahem škodlivin než dnes. Z Rozptylové studie č. E/4958/2017 z prosince 2017, kterou vypracovaly Technické služby ochrany ovzduší Ostrava spol. s r.o. a která je součástí dokumentace, vyplývá, že na ul. 17. listopadu (od Slovanu až po Průběžnou) **dojde po zavedení tramvaje k nárůstu produkce všech škodlivin** z výfukových plynů o více než 50 %. To samozřejmě musí vést k nárůstu koncentrace škodlivin v ovzduší v objektech podél této ulice (**např. škola J. Valčíka – průměrná roční koncentrace benzenu pocházejícího z dopravy stoupne o více než 6%**). Odstraněním vzrostlých stromů kolem dotčených ulic zmizí účinné pohlcovače prachu, které zároveň tlumí hluk. Toto by nemuselo nastat, kdyby se nechalo vše jako dnes, jen by došlo k náhradě autobusů elektrobusey.

Další důvody, proč ne tramvajovou trať:

- stavba je násilně umísťována do urbanisticky hotového území, ve kterém pro ni nebyla vyčleněna žádná územní rezerva,
- závěr *Odborného posudku Na vyloučení rezervy pro vedení tramvajové trati v trase 17. listopadu v úseku ul. Opavská - Průběžná*, který v roce 2008 vypracovala doc. Mahdalová z VŠB-TU Fakulty stavební: *Vybudování plánované tramvajové trati tak, jak je navržena v Územním plánu (r. 2008) nepřinese významná pozitiva pro dopravní situaci obsluhované oblasti, ale bude mít spíše negativní důsledky ve zvýšení hluku v území, v nespokojenosti obyvatel této lokality v důsledku nutných přestupů. Efektivita vložených investic i ekonomika budoucího provozu se jeví jako diskutabilní. Prodloužením trasy na Opavskou by se však časová dostupnost ve srovnání se stávající autobusovou dopravou zřetelně zhoršila.*

Případnou realizací stavby dojde v celé plánované trase mj.:

- ke zhoršení dopravy v celé oblasti z důvodu umístění samostatného tramvajového pruhu se zelenými pásy podél – mimo křižovatky bude možné **odbočení pouze vpravo**, což s sebou přinese zvýšení průjezdnosti nyní dopravně klidnými částmi obvodů
- k **nemožnosti předjíždění** a objíždění např. porouchaných vozidel zúžením komunikace na jeden jízdní pruh o šířce 3,75 m
- zrušením kruhových objezdů a vybudováním 5 světelných křižovatek **dojde ke zpomalení silniční dopravy** a kvůli preferenci tramvajů dojde k nárůstu exhalací z čekajících a rozjíždějících se automobilů

- k **zamezení provětrávání** celého dopravního úseku podél **značně neestetické** navržené protihlukové stěny délky cca 220 m a výšky 2, 2 m (tzn. souvislá překážka provětrávání o ploše více jak 480 m<sup>2</sup> od kostela po zastávku u prodejny LIDL) zvláště v období zhoršených rozptylových podmínek, což **zhorší kvalitu ovzduší v době smogu i ve škole J. Valčíka**
- ke **ztížení zásahů IZS** (hasiči, záchranka) - jeden jízdní pruh o šířce 3,75 m neumožní předjet např. pomalu jedoucí traktor s velkoobjemovým přívěsem (např. se senem). Na zelený tramvajový pás budou moci hasiči vjet jen velmi pomalou jízdou přes obrubník. V praxi to povede ke zbytečnému opožďování jejich příjezdu na místo zásahu s následky na zdraví a občas i na životě těch, kteří čekají na jejich pomoc
- k **nevratnému záboru a likvidaci půdy** rozšířením stávající komunikace o cca 11- 17 m; vykácením vzrostlých stromů dojde k nevratnému zásahu do veřejné zeleně – pokácení cca **800 ks stromů** (stáří cca 50 let), které mají být nahrazeny pouze 306 ks
- při vlastní stavbě hrozí nebezpečí, že **může dojít k významnému zásahu do vodního režimu spodních a podzemních vod 8. st. obvodu a k jeho případnému vysušení** – tzv. saturačními drenážemi (viz Geotechnický průzkum z roku 2004, vypracovaný společností UNIGEO a.s.), se všemi myslitelnými následky na celé území a stavební objekty v něm
- z rozptylové studie vyplývá, že **po realizaci stavby by došlo ke zhoršení imisní zátěže** tj. ke zvýšení znečištění ovzduší sledovanými škodlivinami (prach PM10 i PM2,5, NO2, CO, benzenu i benzo(a)pyrenu) jak ve variantě se Severním spojem, tak i bez něj. Pro úsek na ul. 17. listopadu jde jednoznačně o opatření protiekologické, které přinese podél této ulice ovzduší více zamořené škodlivinami z dopravy
- ke **kolizi s projektem „Izolační zeleň“**, který byl financován z externích zdrojů (EU)
- omezením vnitroporubské autobusové dopravy dojde **je zhoršení dopravní obslužnosti 4. stavebního obvodu**
- k **prodloužení dopravních časů** jízdou tramvají (dnes do centra linkou č. 49 od Duhy na Sad B. Němcové za 21 minut, tramvají za 35 minut)
- případnou realizací této stavby dojde k porušení bodu C. Souhlasného stanoviska Krajského úřadu k návrhu koncepce Strategického plánu rozvoje statutárního města Ostravy 2017 – 2023, a to, že: **„Při realizaci Strategického plánu rozvoje statutárního města Ostravy 2017 – 2023 při rozvoji dopravní infrastruktury preferovat ekologicky šetrnější druh dopravy“**, protože nepochybně ekologicky šetrnější je zavedení elektrobusů, které jsou stejně bezemisní jako tramvaje, ale nevyžadují žádný protiekologický zásah jako je kácení stromů, zábor zeleně, dlouhodobou stavební činnost v území a zvýšené emise výfukových plynů z automobilů.

Odbornou oponenturu připravil Ing. Jiří Kalvach – viz příloha.

Vše je potřeba vidět také v širších souvislostech. Na jedné straně chce Poruba vybudovat fantastické Duhové náměstí v nákladu cca 85 – 100 mil. Kč a na straně druhé v jeho těsné blízkosti od školy J. Valčíka po kostel bude stát cca 220 m dlouhá a 2,2 m vysoká protihluková zeď, mající daleko k estetice a mající silně znehodnocující dojem z krásného náměstí.

Stejného efektu, tj. **ekologizace dopravy**, se dá docílit již nyní s mnohem menšími náklady, a to **náhradou autobusů elektrobusy**. Tím by se dosáhlo stejného efektu, tj. **„ekologizace“** bez nutnosti za velké peníze likvidovat životní prostředí v Porubě a Pustkovci, bez nutnosti mít po tři roky rozkopanou ulici 17. listopadu a Průběžnou se vším z toho vyplývajícím hlukem, prachem a exhalacemi ze stavebních strojů a všemi dopravními uzavírkami apod.

V projektu (kromě rozptylové studie) není zmínka o **Severním spoji**, který bude vybudován možná i dříve než tramvajová trať. Jeho vybudováním vznikne pro silniční dopravu rychlé přímé spojení 7. a 8. st. obvodu s centrem (mnohem rychlejší než dnes přes Svinov a křižovatku u vodárny). Pokud DPO nebude chtít přijít o cestující, bude muset zavést autobusovou/elektrobusovou linku ze 7. a 8. st.

obvodu po Severním spoji do Přívozu, a do 10 minut tam bude možné dojet autobusem. Okružní jízdu tramvaj z 8. obvodu do Sadu Boženy Němcové by potom absolvoval pouze milovník kolejových vozidel.

Předkladatelé ve svém materiálu asi nedopatřením zapomněli uvést, že:

- Pro investici **nebyl zpracován investiční záměr**, jak má být dle směrnice města Ostravy č. 1/2005 o investičním záměru pro akce, které mají být zařazeny do investičního rozpočtu města Ostravy. "
- V průběhu zpracování dokumentace dodavatelem **došlo ke změně vybrané trasy** a místo trasy po ul. B. Nikodema – Duha – Opavská – se zpracovává trasa Slovan – Duha – Opavská
- ÚOHS šetří možné porušení zákona o zadávání veřejných zakázek ze strany města (právě z důvodu **změny tras a prodloužení lhůt vyhotovení PD**)
- Obvodním zastupitelstvům nebyla poskytnuta celá projektová dokumentace pro DUR, ale pouze 6 výkresů a souhrnná textová zpráva a studie EIA (vliv stavby na životní prostředí)
- Na prezentacích pro zastupitelstva a občany nebyla k dispozici DUR, ale pouze několik barevných vizualizací a 2 min. video: *nová tramvajová trať z pohledu řidiče tramvaje* – nebyla z toho zřetelná kolizní místa a jejich řešení.

Vážené zastupitelky, vážení zastupitelé, není nám lhostejné, kde a jak bydlíme. Žijeme v jedné z nejčistějších a nejklidnějších částí Ostravy.

Obslužnost MHD je tu dostatečně zajišťována autobusy jezdícími převážně na CNG (pořízenými mj. i z dotace EU). Prozatím je u nás ještě dost kvalitní zeleně. Více jak 4 tisíce petentů se vyslovilo proti výstavbě tramvajové trati, která dle našeho názoru žádná pozitiva do území nepřinese. I my chceme ekologizaci dopravy, ale tato ekologizace musí mít smysl.

Věříme, že při Vašem rozhodování Vám tento krátký souhrn informací, které jsme čerpali ze všech nám dostupných veřejných zdrojů k problematice tramvajové trati od Slovanu na Opavskou, pomůže se správně rozhodnout. Papír můžeme zahodit, ale pokácené stromy už nikdo neslepí a nevrátí na jejich původní místo a jednou položené koleje a zabetonovanou půdu už bude obtížné navrátit v původní stav.

Děkujeme.

V Ostravě-Porubě, 19. června 2018

Za petiční výbor

Markéta Vysloužilová