

7. zasedání Zastupitelstva městského obvodu Pustkovec, konané dne 27. 4. 2020

Název materiálu:

**Návrh vyjádření k vrácené dokumentaci záměru stavby „Ekologizace veřejné dopravy Ostrava – Poruba“ zpracované podle př. č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivu na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů ve znění p. p.**

Usnesení:

Zastupitelstvo městského obvodu Pustkovec

1) **bere na vědomí**, že dne 1. 4. 2020 zveřejnil Krajský úřad Moravskoslezského kraje informaci o přepracované dokumentaci záměru stavby „*Ekologizace veřejné dopravy Ostrava – Poruba*“, zpracované podle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivu na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů ve znění p. p.

2) **konstatuje**, že připomínky městského obvodu Pustkovec, uplatněné ve zjišťovacím řízení a uplatněné při projednávání dokumentace v roce 2019 dle předložené dle přílohy č. 4 zákona, **nebyly zcela vypořádány**

3) **žádá** Krajský úřad Moravskoslezského kraje, aby dokumentaci **oznamovateli vrátil k přepracování** a k řádnému vypořádání zaslaných připomínek, neboť v dokumentaci jsou i vnitřní rozpory mezi popisem stavby a tvrzeními ve zpracovaných studiích (např. hluková studie a rozptylová studie počítají s tichými asfalty, v popisu záměru jsou uvedeny vozovky těžké s asfaltobetonovým krytem), v jedné části dokumentace se uvádí, že tramvajová trať bude na zvýšeném tramvajovém tělese, jinde se hovoří, že bude společná a bude pojížděna autobusy, na jiném místě se uvádí, že v místech, kde to umožní postorové podmínky, budou po obou stranách tramvajového tělesa travnaté pásy k šířce 2m, které budou sloužit pro výsadbu vzrostlé zeleně a apod.)

4) **i nadále nesouhlasí se stavbou „Ekologizace veřejné dopravy Ostrava – Poruba“** z těchto důvodů:

**4.1) Záměr je v rozporu** se Stanoviskem Krajského úřadu Moravskoslezského kraje ze dne 20. 12. 2017, čj. MSK 18669/2017, které vydal k návrhu koncepce „Strategický plán rozvoje statutárního města Ostrava 2017 – 2023“, protože :

- není respektována podmínka stanoviska: „ 2. Při podpoře jednotlivých projektů zohlednit doporučení pro snížení jejich potencionálních negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, která byla navržena v rámci Vyhodnocení vlivů Strategického plánu rozvoje statutárního města Ostrava “.
- není respektováno doporučení: „Při rozvoji dopravní infrastruktury preferovat ekologicky šetrnější způsoby dopravy.“ a : „U nových záměrů používat nejlepší dostupné techniky (BAT) v souladu se zákonem č. 76/2002 Sb. o integrované prevenci “

**4.2 uplatňuje tyto připomínky:**

- nesouhlasí s tvrzením, že zavedení tramvajové tratě ovlivní pozitivně dopravní vztahy v území.

- vybudováním tramvajové trati dojde k **zásadnímu** narušení dosavadního dopravního režimu tím, že z některých ulic bude možné **pouze pravé odbočení**,

- dojde ke **zpomalení automobilové dopravy** zrušením kruhových objezdů a zavedením **5** světelně řízených křižovatek, což bude mít za následek zvýšení množství exhalací a hluku z motorů vozidel čekajících na „zelenou“ na tř. 17. listopadu, která je vytíženou silnicí II/469 a slouží k jízdě směrem na Hlučín

- navržené travnaté pásy o šířce 2 m podél tramvajové trati budou překážkou pro vozidla IZS (hasiči, záchranná služba), neboť šířka jízdního pruhu bude 3,75 m bez možnosti předjetí nebo objetí stojícího vozidla (tvrzení, že toto bylo konzultováno s IZS, není ovšem doloženo žádným listinným dokladem)

- dotčení obyvatel, nucení žít na staveništi po dobu 3 – 4 let, budou mnohonásobně zatíženi emisemi, které budou vznikat při nasazení techniky na uvedené stavbě (za 1 rok má do ovzduší uniknout: 30 t NO<sub>x</sub>, 1,7 t CO, 30 t PM<sub>10</sub>, 0,9 t benzenu, 7,5 g benz(a)pyrenu – viz str. 91 dokumentace), což mnohonásobně zatíží území tak, že předpokládaný „ekologický“ přínos úbytku autobusů (jezdících nyní již na CNG nebo dieslové motory třídy EURO V), se jeví jako zanedbatelný; dojde k výraznému negativnímu vlivu na zdraví obyvatel a k narušení jejich pohody bydlení

- nesouhlasí s tvrzením, že nová trať neznámá významný nadměrný impakt do území, protože v dokumentaci není nikde uvedeno, **jaká má být celková skutečná šířka nového tělesa komunikace** vč. tramvajové trati – odhadem je **to cca 25 – 33 m – dle uspořádání, tj. rozšíření stávající komunikace o min. cca 11 m**

- při společných zastávkách dojde k víření prachu z podrceného písku, který tramvaje používají k brzdění, a drčený oxid křemičitý je látkou dráždivou vyvolávající silikozu a bude se zvyšovat prašnost na zastávkách MHD (pouze uvedeno, že je řešena sekundární prašnost, což není totéž),

- zavedením tramvajové dopravy na 8. st. obvod Poruby **nedojde** ke zrychlení hromadné dopravy bez nutnosti přestupů - doba dojezdu ze zastávky DUHA tramvají do Ostravy – Přívozu (sad B. Němcové) se prodlouží oproti stávajícímu autobusovému spojení **o 14 min.** (dle sdělení oznamovatele „*ekologizace*“ **je pouze součástí názvu, nikoliv celkové hodnocení záměru. Záměr není chápán jako plná náhrada stávající autobusové dopravy, ale jako zvýšení nabídky možnosti cestujícím**“; tato nabídka představuje investiční náklady města cca 2,5 mld Kč)

- Při délce trati 3 km, šířce 33 m a při **kompletním odstranění stávajících konstrukcí** a vrstev do hloubky cca 1 m by mělo být množství odtěženého materiálu 100 tisíc m<sup>3</sup> a stejné množství se bude muset na konstrukce opět použít, tj. celkový přesun hmot by měl být v objemu 200 000 m<sup>3</sup>, tj. asi 500 000 tun; při použití nákladních vozidel o nosnosti 10 t je jedná o cca 50 tisíc jízd nákladních automobilů, které po 3 - 4 roky budou obtěžovat své okolí. Navíc dojde k přerušení kapilár, a tím vztlínání vody ve vrstvě cca mocné 0,8 – 1,2 m čímž se výrazně změní možnost výsadeb stromů v daném území

- vzhledem k tomu, že má dojít i k dotčení VKP, konstatujeme, že rozšířením komunikace na cca 33 metrů dojde k vytvoření migrační překážky pro drobné živočichy a jejich bezprostřednímu ohrožení projíždějícími vozidly (vliv záměru na živočichy je v dokumentaci bagatelizován slovy: ... je vliv shledán jako zanedbatelný.“)

- jako naprosto arogantní se jeví na str. 265 vyjádření, že: „*Z pohledu rostlin budou částečně skáceny vzrostlé dřeviny a bude tak zmenšena jejich rozloha, v kontextu současného charakteru území se jedná o vliv zcela zanedbatelný (jedná se o porosty ruderalní, v okolí stávajících budov a využívaných antropogenních ploch). Jedná se o vliv pouze lokální, který ovlivní některé běžné druhy ptáků. S ohledem na běžnou a pravidelnou údržbu travnatých ploch nehrozí jejich ruderalizace či šíření neofytů v území.*“ (**záměr má významný vliv na zeleň /stromy, keře, travnaté plochy/, neboť stávající vzrostlé stromy stáří 40 – 60 let nikdy nenahradí jakákoliv tzv. „náhradní výsadba“ ; vykácet se má 401 ks stromů o průměru kmene větší než 21 cm a odstranit 1.573 m<sup>2</sup> keřů - viz str. 247)**

- realizací záměru (včetně Severního spoje) by došlo k nárůstu emisí **všech** sledovaných škodlivin a jejich negativnímu dopadu na zdraví obyvatel Pustkovec. Na průtahu ul. 17. listopadu Pustkovec by došlo k navýšení emisí výfukových plynů o 68 % a resuspendovaného prachu o 50 %. V Pustkovec by došlo k nárůstu koncentrace škodlivých látek z dopravy u domů kolem ul. 17. listopadu.

- zpracovatel dokumentace se zcela vědomě vyhýbá tomu, aby uvedl v porovnání řešení záměru i variantu „ekologizace veřejné dopravy“ zavedením **elektrobusů**. Použitím elektrobusů namísto dnešních autobusů na CNG nebo dieslových motorů EURO V by došlo k **okamžitému požadovanému efektu „ekologizace veřejné dopravy“**, tj. k náhradě autobusů s dieslovými motory bezemisní elektrickou trakcí. A tím by došlo také k naplnění požadavků, že : „*Při rozvoji dopravní infrastruktury preferovat ekologicky šetrnější způsoby dopravy.*“ a : „*U nových záměrů používat nejlepší dostupné techniky (BAT) v souladu se zákonem č. 76/2002 Sb.o integrované prevenci*“. Navíc by vůbec nemuselo dojít k masívnímu záboru půdy (nejenom zařazené do ZPF, ale „půdy“ jako takové), nemusel by být vykácen jediný strom a vymýcen jediný keř, nemusela by se přemísťovat neskutečná množství materiálů z demolic stavebních objektů a z návážek na budování nových, obyvatelstvo by nebylo zatíženo zvýšeným množstvím emisí a imisí po celou dobu výstavby, nemusely by se budovat protihlukové stěny, doprava by zůstala ve stejném režimu (žádná odbočení pouze vpravo), IZS by neriskoval pozdní dojezdy k požárům nebo k záchraně osob apod. V aktualizovaném Národním plánu čisté mobility, jehož cílem je zavedení infrastruktury pro alternativní paliva, by se elektromobilita měla stát hlavním tahounem ekologizace tuzemské dopravy, se počítá do roku 2030 s výrazným nárůstem elektromobilů.

- zpracovatel dokumentace **zcela ignoroval požadavek zdejšího zastupitelstva z března 2019 a z července 2018 a nepředložil studii na posouzení nahrazení autobusů elektrobusy.**

- není předložena dokumentace na trasu 2 - tramvajová trať po ul. B. Níkéma s napojením na trasu 1 u Duhy, která má kumulativní vliv na záměr (zadání veřejné zakázky bylo na obě trati)

**5) i nadále požaduje, aby součástí dokumentace byla studie nahrazení autobusů elektrobusy**

6) konstatuje, že **Ekologizace“ je pouze součástí názvu, nikoliv celkové hodnocení záměru. Záměr není chápán jako plná náhrada stávající autobusové dopravy, ale jen jako zvýšení nabídky možností cestujícím** (citace z vypořádání připomínky č. 128 , str. 37 dokumentace)

7) **ukládá** starostovi městského obvodu Pustkovec doručit toto vyjádření na KÚ MSK

Z: Stanislav Pyš

T: do 30.4. 2020

8) městský obvod Pustkovec **se přihlašuje**, v souladu s ust. § 9c odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí) ve znění p.p. , správním orgánům, které budou vést navazující řízení

9) **ukládá** starostovi městského obvodu Pustkovec plnit usnesení zastupitelstva dle bodu 8)

Termín: průběžně dle navazujících správních řízení ve věci „Ekologizace veřejné dopravy Ostrava – Poruba“

V Ostravě – Pustkovci dne 26. 4. 2020

### Důvodová zpráva:

Dne 1.4.2020 jsme zjistili , že na úřední desce KÚ MSK (i na portále CENIA) bylo zveřejněno oznámení čj. MSK 40429/2020, sp. zn. ŽPZ/5798/2019/Huj o obdržení přepracované dokumentace, zpracované dle př. č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivu na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů ve znění p.p. pro stavbu „Ekologizace veřejné dopravy Ostrava – Poruba“. Termín pro zaslání vyjádření je do **4. 5. 2020** (pondělí).

Po prostudování jsme zjistili, že nebyly zcela vypořádány nejenom naše připomínky, uplatněné jak ve zjišťování řízení, tak v dalším navazujícím stupni.

Proto je předložen návrh na vyjádření k této dokumentaci s tím, že starostovi se ukládá doručit vyjádření na KÚ MSK do 30. 4. 2020.

**Závěr: Na základě předložené dokumentace je zřejmé, že o žádnou ekologizaci nejde, což přiznávají i v předložené dokumentaci oznamovatelé**

Vyjádření č. 174: „**Ekologizace“ je pouze součástí názvu, nikoliv celkové hodnocení záměru. Záměr není chápán jako plná náhrada stávající autobusové dopravy, ale jako zvýšení nabídky možností cestujícím.**“

Str. 42 ... „Záměr nepředpokládá plné nahrazení autobusové dopravy dopravou tramvajovou, ale náhradu částečnou, která doplní nabídku městské hromadné dopravy a zvýší tak nabídku možností dopravy MHD pasážérům.“

**(viz vyjádření č. 74) ...“ cílem projektu není hledání zlepšení životního prostředí, ale posouzení vlivů konkrétního záměru, jejich popis a kvantifikace. Pokud bude převaha negativních vlivů, bude vydáno zamítavé stanovisko k EIA a záměr nebude dle projektového řešení realizován. Je možné, že oznamovatel projekt záměru přehodnotí a opětovně rozhodne jej posoudit, případně od záměru upustí zcela.**“