

Krajskému úřadu Moravskoslezského kraje

28. října 2771/117, 702 18 Ostrava

Nesouhlasné vyjádření k přepracované dokumentaci  
záměru

„Ekologizace veřejné dopravy Ostrava-Poruba“

(kód MSK2105)

4. ČÁST

Vyjádření k rozptylové studii

Vyjádření podává:

Prosíme, přemýšlejme, z.s., IČO 061 29 277

Jedlová 1926/1, 708 00 Ostrava-Poruba

V Ostravě, dne 30. dubna 2020

Mgr. et Mgr. Markéta Vysloužilová

Radní Prosíme, přemýšlejme, z.s.

## Poznámky k rozptylové studii

Rozptylová studie (stejně jako hluková studie) obsahuje závažnou chybu, která zcela znehodnocuje její výsledky. Jak již uvádíme jinde, výpočet emisí pro stav „Varianta 2“, tj. s realizací záměru, včetně realizace Severního spoje vychází z dopravního modelu, kde je započteno značné snížení četnosti dopravy na uvedených ulicích (Opavská, Průběžná, 17. Listopadu) blahodárným působením zprovozněné „prodloužené ulice Rudné“. Avšak výpočet emisí pro porovnávací stav „Varianta 0“, tj. bez realizace záměru, vychází z původní (nesnížené) četnosti dopravy na uvedených ulicích z období (rok 2016) před zprovozněním „prodloužené ulice Rudné“. Přitom není žádný rozumný důvod, aby byly účinky „prodloužené Rudné“ na snížení intenzity dopravy v posuzovaném území ve „Variantě 2“ započteny a ve srovnávací „Variantě 0“ ne. Vliv prodloužené Rudné na snížení dopravy např. na ulici Opavské byl nepoctivě započítán jen do „Varianty 2“, takže je započítán, jako by byl způsoben posuzovaným záměrem. Stejně jako byl vytvořen dopravní model pro rok 2035 pro stav „Varianta 2“ se započtením účinků „prodloužené Rudné“, měl být za stejných podmínek tj. se započtením účinků „prodloužené Rudné“ vytvořen i model pro porovnávací stav „Varianta 0“, a s tím měl být porovnáván stav „Varianta 2“. Bezdůvodný rozdíl mezi stavy „Varianta 0“ a „Varianta 2“ v četnosti dopravy způsobený započtením/nezapočtením jejího snížení provozem „prodloužené ulice Rudné“ se samozřejmě promítá do výsledků výpočtů emisí a sám o sobě (i bez vlivu posuzovaného záměru) způsobuje, že stav „Varianta 2“ vykazuje nižší hodnoty emisí než stav „Varianta 0“. Jinak řečeno: Nikoli vliv posuzovaného záměru, ale nezapočítání značného snížení četnosti dopravy na uvedených ulicích v důsledku zprovoznění „prodloužené Rudné“ u stavu „Varianta 0“ je pravou příčinou nižších hodnot emisí stavu „Varianta 2“ oproti stavu „Varianta 0“ např. na ulici Opavské. Rozdíly v emisích na ulici Opavské (úsek 1) mezi variantou 0 a variantou 2 tak, jak jsou uvedeny v tabulce 4 a 5, jsou tedy způsobeny hlavně vlivem nezapočítání účinků prodloužené Rudné do „Varianty 0“, nikoli započtením účinků posuzovaného záměru. Protože dosah emisí je řádově až stovky metrů od komunikace a toto neoprávněné snížení emisí na ulici Opavské bylo započítáno i do změny emisí v celé oblasti včetně výpočtových bodů kolem tř. 17. listopadu, je třeba celou rozptylovou studii přepracovat a započítat tam jen skutečné vlivy záměru. Tímto nepoctivým způsobem rozdílného započítávání vlivu „prodloužené Rudné“ vycházejí výsledky výpočtů emisí a emisí pro hodnocení záměru mnohem příznivěji, než odpovídá skutečnému vlivu posuzovaného záměru – Jsou tak znehodnoceny a proto nepoužitelné. V podstatě došlo k tomu, že snížení emisí v posuzované oblasti způsobené provozem prodloužené Rudné, bylo v rozptylové studii naprosto

neoprávněně přivlastněno posuzovanému záměru a tím je jeho hodnocení nepatřičně nadlepšováno. Pro posouzení skutečného vlivu posuzovaného záměru na emise a imise je třeba dokumentaci vrátit k přepracování, aby tato chyba byla odstraněna.

Dále uvádíme další připomínky k rozptylové studii – ovšem s vědomím, že výše uvedená vada veškeré výpočty a výsledky zcela znehodnocuje.

I pro přepracovanou dokumentaci (Damek, 03/2020) platí, že pokud jde o znečišťování ovzduší škodlivými látkami ze silniční dopravy, je záměr naprosto kontraproduktivní a pro životní prostředí a veřejné zdraví škodlivý jak v období výstavby tak v období provozu.

Dosažení cíle záměru (tj. snížit znečištění ovzduší nahrazením autobusů MHD poháněných spalovacími motory elektrickou trakcí) má i jiné alternativy – místo autobusů se spalovacími motory zavést elektrobusey nebo autobusy na vodíkový pohon (H-busy). Zavedení elektrobusey i H-busey je (z hlediska znečišťování ovzduší škodlivými látkami ze silniční dopravy) pro životní prostředí příznivější než vybudování a provoz tramvajové trati. Tyto alternativy nejsou v dokumentaci k záměru vůbec zmíněny, ačkoli jsou veřejností při každé příležitosti vyžadovány a preferovány, protože pro veřejnost jsou po všech stránkách výhodnější. Investorem jsou tyto alternativy přímo ostentativně přehlíženy přesto, že těmto alternativám dává přednost petice „NE VÝSTAVBĚ NOVÉ TRAMVAJOVÉ TRATI NA ULICÍCH BEDŘICHA NIKODÉMA, 17. LISTOPADU A PRŮBĚŽNÁ!“, kterou podepsalo více než 4000 petentů žijících v území, kterého se záměr týká, a přesto že elektrobusey si opakovaně přímo vyžádalo Zastupitelstvo městského obvodu Pustkovec (usnesení č. 226/18 ze dne 1.3.2018, usnesení č. 253/20 ze dne 30.7.2018, usnesení č. 40/03 ze dne 25.3.2019 a nyní i usnesení č. Z96/07 ze dne 27.4.2020.). Elektrobusey žádá velké množství občanů, kteří se vyjádřili k dokumentaci loni (03/2019) a nyní k přepracované dokumentaci v Modrém manifestu. Tramvajovou trať odmítlo 60 % občanů Pustkovec, 64 % občanů 7. stavebního obvodu Poruby a 63 % občanů 8. stavebního obvodu Poruby v průzkumu, který si vedení Ostravy nechalo udělat v říjnu 2018 agenturou STEM/MARK, a.s. Zastupitelstvo městského obvodu Poruba tramvajovou trať vyškrtlo svým usnesením dne 13. 6. 2018 z dokumentu „Strategický plán rozvoje městského obvodu Poruba 2018 - 2023 s výhledem do roku 2030“.

Ve celé dokumentaci chybí varianta, že bude spojení Poruby s centrem města zajišťováno pomocí elektrobusey nebo H-busey po Severním spoji. To bude totiž mnohem rychlejší než tramvaj přes Svinov, když za cca 21 minut bude možné dojet od Duhy k Sýkorovu mostu. Toto

spojení si občané vynutí, jakmile bude v provozu Severní spoj, a tramvaje na této nové trati budou jezdit prázdné.

Elektrobusy jsou mnohem výhodnější také z ekonomického hlediska a hlediska účinnosti vynaložených prostředků. Investiční náklady jenom na stavbu tramvajové trati jsou už dnes odhadovány v rozpočtu Ostravy na 2,55 miliardy Kč (a to nepochybně není konečná suma) nepočítaje v to pořízení tramvají - a za to by se dle dopravního modelu snížil počet km ujetých autobusy se spalovacím motorem za pracovní den pouze o 1441. Úplný převod autobusové linky č. 49 na elektrobusy (takové, jaké dnes jezdí ze Svinova do Klimkovic) by stál i se dvěma dobíjecími stanicemi a DPH do 200 milionů Kč a počet km ujetých autobusy se spalovacím motorem by se snížil o 2140 za pracovní den. Tedy u elektrobusů by se dalo pořídit za jednu třináctinu nákladů o polovinu více užitku.

#### **Období výstavby:**

V tabulce 3 na str. 12 je uvedeno množství emisí, které vznikne během výstavby na referenčním úseku dlouhém 100 m. Jedná se o dodatečnou zátěž ovzduší způsobenou vlastní stavbou.

V tabulce 8 na str. 18 je uvedeno snížení emisí, ke kterému má dojít na ul. Průběžné a na tř. 17. Listopadu za rok provozu tím, že část autobusů bude nahrazena tramvajemi. Tyto hodnoty tak vyjadřují, jaké zlepšení kvality ovzduší má přinést realizace záměru za jeden rok.

Hodnoty z těchto dvou tabulek jsou uvedeny v následující tabulce v prvních dvou řádcích.

Porovnáním dat z těchto tabulek lze zjistit, jak dlouho bude trvat, než se snížením počtu provozovaných autobusů „ušetří“ (tzn., nevznikne) tolik emisí, kolik jich vznikne během výstavby navíc.

Ve třetím řádku tabulky je uvedeno, jak dlouho bude trvat toto vyrovnání za emise, které vzniknou stavbou na uvedeném úseku 100 m.

Ve čtvrtém řádku je uvedeno, jak dlouho bude trvat toto vyrovnání za emise, které vzniknou stavbou celé trati dlouhé 3 km, tj. 30 stometrových úseků.

	NOx [kg/rok]	CO [kg/rok]	PM <sub>10</sub> [kg/rok]	Benzen [kg/rok]	BaP [g/rok]	PM <sub>2,5</sub> [kg/rok]
emise z výstavby 100 m úseku (tab. 3)	1060	570	1250	3,4	2,51	82
snížení emisí za rok (tab. 8)	65	396	26	0,8	5,04	18
náhrada 100 m úseku [roky]	16,3	1,4	48	4,25	0,5	4,55
náhrada celé trati – 30 úseků [roky]	489	42	1440	127	15	136

Z hodnot v této tabulce je zřejmé, že vlastní výstavbou tramvajové trati vznikne tolik emisí škodlivin, že pro jednotlivé škodliviny by trvalo 15 až 1440 roků, než by se sníženou produkcí škodlivin při provozu sníženého počtu provozovaných autobusů toto množství emisí alespoň vyrovnalo.

K tomu je třeba uvážit, že bez ohledu na stavbu tramvajové trati bude v následujících letech docházet ke změnám ve vozovém parku autobusů. Už nyní v ostravské MHD nejezdí žádné autobusy poháněné naftovými motory, takže hodnoty v tabulce 8 jsou nadsazené a i v tomto je třeba studii přepracovat. Budou zaváděny elektrobusesy a H-busesy, které žádné škodliviny z výfuků neemitují. Už nyní jsou nasazeny elektrobusesy na lince ze Svinova do Klimkovic a plánuje se do dvou let zavést v ostravské MHD nasadit 10 H-busů, takže potom už ani nebude možno počítat s tím, že neprovozováním autobusů dojde k nějaké úspoře emitovaných škodlivin.

Z toho lze uzavřít, že náhradou autobusů tramvajemi na zamýšlené trati nikdy nebude uspořeno tolik škodlivin, aby to alespoň vyrovnalo množství škodlivin vzniklé při stavbě trati.

Takže z hlediska celkové bilance škodlivin emitovaných do ovzduší je realizace záměru nežádoucí.

Stavět drahou tramvajovou trať jako jakési rozšíření dopravní nabídky, které jeho potenciální uživatelé většinou odmítají, a přitom dokonce dosáhnout toho, že celková bilance vyprodukovaných škodlivin se zvýší, je naprostý nesmysl.

Rozptylová studie neobsahuje posouzení nárůstu množství škodlivin na horním konci ul. Pustkovecké v období výstavby. Při několikaměsíčním uzavření křižovatky ul. Pustkovecké se tř. 17. Listopadu tam zůstane jediná možnost pro velké množství vozidel vyjet z horní části ul. Pustkovecké, Staré, Na pískách, Hrázka a ul. Krásové na ostatní silniční síť. Jde o ulici prudce stoupající k výjezdu ke křižovatce s ul. Opavskou. Vozidla tam budou velice obtížně odbočovat z vedlejší silnice doleva (ke Slovanu) na hlavní ulici Opavskou, na které je v obou směrech velice silný provoz. Povede to k tomu, že vozidla na ul. Pustkovecké budou dlouho stát v dlouhé koloně, popojíždět budou do stoupání vždy o délku jednoho vozidla. **Toto povede**

**k brutálnímu nárůstu množství exhalací** vypuštěných z výfuků aut v úseku ul. Pustkovecké od křižovatky s ul. Stará po ul. Opavskou, což bude mít za následek velké zvýšení koncentrace škodlivin v této oblasti. I tito občané mají právo, aby nebylo zbytečně zhoršováno jejich životní prostředí. Dnes všechna tato vozidla vyjíždějí na tř. 17. listopadu, protože je to mnohem snazší. Bez tohoto posouzení je rozptylová studie neúplná.

### **Období provozu:**

Zásadní připomínkou i pro přepracovanou dokumentaci ( Damek, 03/2020) je, že **údaje** v dokumentaci **pro období provozu** nejsou úplné, a tak vůbec **neumožňují vyhodnotit samostatně** vliv na životní prostředí **tohoto** projednávaného záměru (stavba „Ekologizace veřejné dopravy Ostrava – Poruba“). V rozptylové studii je sice uvedena „Nulová varianta“ (bez realizace záměru), avšak konečný stav (s realizací jen **tohoto** záměru) ve studii vůbec uveden není. Místo toho je uvedena pouze „Varianta 2“ zahrnující dohromady realizaci tohoto záměru a Severního spoje, takže není možno jakkoli odlišit účinky těchto dvou samostatných záměrů na životní prostředí .

Lapidárně řečeno: Hodnoty v „Nulové variantě“ jsou nadsazené nezapočítáním účinků prodloužené Rudné a hodnoty ve „Variantě 2“ jsou smíšené s účinky Severního spoje. Za této situace je zcela nemožné vyhodnotit vliv tohoto záměru jako takového na životní prostředí.

**Dokumentace je tak nezpůsobilá** k posouzení vlivů záměru na životní prostředí.

Dále bude porovnána varianta 2 (tramvaj + Severní spoj“) s variantou 0 (stávající stav) s vědomím, že tyto údaje bohužel obsahují systematickou chybu – tj, že hodnoty popisující vliv zavedení tramvaje jsou zastřeny a rozostřeny vlivem účinků Severního spoje. Řádné údaje bohužel nejsou v rozptylové studii k dispozici.

Přestože hlavním deklarovaným cílem záměru je snížit znečišťování ovzduší způsobené dopravou, z údajů uvedených v rozptylové studii vyplývá, že na celé projektem postižené části tř. 17. listopadu, tj. od křižovatky s ul. Opavská až po křižovatku s ul. Průběžnou, by realizace projektu naopak přinesla značné zvýšení množství emisí všech látek znečišťujících ovzduší produkovaných dopravou.

Na jedné straně by tak na tř. 17. listopadu sice skutečně přestaly ovzduší znečišťovat autobusy (kterých je méně než 5 % ze všech vozidel na této komunikaci), které by byly nahrazeny tramvajemi. Avšak na druhé straně by realizace projektu vedla k takovým negativním – z hlediska množství vypouštěných škodlivin - změnám ve „zbývající“ silniční dopravě (více než

95 % vozidel na této komunikaci), že by se celkově do ovzduší dostávalo znečišťujících látek více než ve stavu bez tramvaje, jak vyplývá z následujících výpočtů. Všechny dále uváděné údaje jsou pro stav „bez tramvaje“ a „s tramvají a Severním spojem“, takže jsou zkráceny započtením účinků Severního spoje.

Pro výpočet emisí jsou v rozptylové studii rozděleny dotčené komunikace na úseky, jak vyplývá z obrázku 5, který je uveden na str. 13 rozptylové studie.

Na tř. 17. listopadu má být tramvajová trať postavena na těchto dvou úsecích dle obrázku 5:

úsek č. 6: tř. 17. listopadu od křižovatky s ulicí Opavskou po křižovatku s ulicí B. Nikodema

úsek č. 7: tř. 17. listopadu od křižovatky s ulicí B. Nikodema po křižovatku s ulicí Průběžnou

Délka těchto úseků je dle měření na mapě na „seznam. cz“ tato:

úsek č. 6 .....960 m

úsek č. 7 .....421 m

Množství škodlivin vypuštěných z výfuků silničních vozidel za sekundu na jednom km komunikace na jednotlivých úsecích je pro stav „bez záměru“ (Varianta 0 - Stávající stav) uvedeno v rozptylové studii na str. 16 v tab. 4, a pro stav „se záměrem“ (Varianta 2 - se Severním spojem) v tab. 5.

Porovnání údajů z těchto dvou tabulek pro uvedené úseky včetně započtení délky těchto úseků je zde v následujících dvou tabulkách. V prvním a druhém řádku těchto tabulek jsou opsány hodnoty z tab. 4 a 5 z rozptylové studie – vyjadřují množství škodlivin vypuštěných z výfuků v mg (BaP v µg) za sekundu na 1 km komunikace.

Hodnoty ve třetím řádku jsou rozdílem (druhý řádek minus první řádek) a vyjadřují, o kolik škodlivin by vzniklo více (znaménko „+“) nebo méně (znaménko „-“), pokud by byla zavedena tramvaj +Sev. spoj – opět v mg (BaP v µg) za sekundu **na 1 km komunikace**.

Ve čtvrtém řádku jsou hodnoty z řádku třetího vynásobeny délkou daného úseku (vyjádřenou v km) – vyjadřují, o kolik škodlivin by vzniklo více (znaménko „+“) nebo méně (znaménko „-“), pokud by byla zavedena tramvaj + Sev. spoj –za sekundu **na celém daném úseku komunikace**.

V posledním řádku (podíl třetího a prvního řádku) je vyjádřeno v %, o kolik škodlivin by z dopravy vzniklo více (červeně, znaménko „+“) nebo méně (zeleně, znaménko „-“), pokud by byla zavedena tramvaj + Sev spoj, oproti stavu bez tramvaje.

**Tabulka porovnání emisí na úseku 6**

zdroj emisí	emise škodlivých látek z výfuků vozidel							
	délka úseku [m] 960	NOx [mg/s]	CO [mg/s]	PM <sub>10</sub> [mg/s]	NO <sub>2</sub> [mg/s]	Benzen [mg/s]	BaP [µg/s]	PM <sub>2,5</sub> [mg/s]
bez záměru (na 1 km)		35,12	82,86	4,86	3,84	0,78	1,10	3,10
se záměrem (na 1 km)		58,76	138,65	8,12	6,42	1,30	1,83	5,19
změna (na 1 km)		+ 23,64	+ 55,79	+ 3,26	+ 2,58	+ 0,52	+ 0,73	+ 2,09
změna (na celý úsek = 0,960 km)		+ 22,69	+ 53,56	+ 3,13	+ 2,48	+ 0,50	+ 0,70	+ 2,00
<b>nárůst v %/pokles v %</b>		<b>+67,31%</b>	<b>+67,32%</b>	<b>+67,13%</b>	<b>+67,22%</b>	<b>+66,34%</b>	<b>+66,91%</b>	<b>+67,18%</b>

**Tabulka porovnání emisí na úseku 7**

zdroj emisí	emise škodlivých látek z výfuků vozidel							
	délka úseku [m] 421	NOx [mg/s]	CO [mg/s]	PM <sub>10</sub> [mg/s]	NO <sub>2</sub> [mg/s]	Benzen [mg/s]	BaP [µg/s]	PM <sub>2,5</sub> [mg/s]
bez záměru (na 1 km)		33,77	75,23	4,77	3,66	0,67	0,97	3,03
se záměrem (na 1 km)		47,73	106,34	6,74	5,17	0,94	1,37	4,28
změna (na 1 km)		+ 13,96	+ 31,11	+ 1,97	+ 1,51	+ 0,27	+ 0,40	+ 1,25
změna (na celý úsek = 0,421 km)		+ 5,88	+ 13,10	+ 0,83	+ 0,64	+ 0,11	+ 0,17	+ 0,53
<b>nárůst v %/pokles v %</b>		<b>+41,34%</b>	<b>+41,36%</b>	<b>+41,23%</b>	<b>+41,32%</b>	<b>+40,47%</b>	<b>+41,07%</b>	<b>+41,27%</b>

Množství škodlivin uvolněných do ovzduší resuspendací prachu na jednotlivých úsecích je pro stav „bez záměru“ (Varianta 0 - Stávající stav) uvedeno v rozptylové studii na str. 17 v tab. 6 a pro stav „se záměrem“ (Varianta 2 - se Sev. spojem) na str. 17 v tab. 7.

Porovnání údajů z těchto tabulek pro uvedené úseky včetně započtení délky těchto úseků je zde uvedeno v následujících dvou tabulkách podobně jako v předchozích.



**Tabulka porovnání resuspendace prachu na úseku 6**

zdroj emisí	resuspendace prachu		
	PM <sub>10</sub>	BaP	PM <sub>2,5</sub>
délka úseku [m]	[mg/s]	[µg/s]	[mg/s]
960			
bez záměru (na 1 km)	8,89	0,11	2,15
se záměrem (na 1 km)	13,30	0,16	3,23
změna (na 1 km)	+ 4,41	+ 0,05	+ 1,08
změna (na celý úsek = 0,960 km)	+ 4,23	+ 0,05	+ 1,04
<b>nárůst v %/pokles v %</b>	<b>+49,57%</b>	<b>+50,17%</b>	<b>+50,14%</b>

**Tabulka porovnání resuspendace prachu na úseku 7**

zdroj emisí	resuspendace prachu		
	PM <sub>10</sub>	BaP	PM <sub>2,5</sub>
délka úseku [m]	[mg/s]	[µg/s]	[mg/s]
421			
bez záměru (na 1 km)	8,89	0,11	2,15
se záměrem (na 1 km)	11,44	0,14	2,76
změna (na 1 km)	+ 2,55	+ 0,03	+ 0,61
změna (na celý úsek = 0,421 km)	+ 1,07	+ 0,01	+ 0,26
<b>nárůst v %/pokles v %</b>	<b>+28,65%</b>	<b>+28,58%</b>	<b>+28,29%</b>

Z těchto výpočtů vyplývá, že množství všech škodlivin vypuštěných z výfuků aut na tř. 17. listopadu stoupne v důsledku realizace záměru na úseku č. 6 o 67 % a na úseku č. 7 o 41 % oproti stavu, kdyby se záměr nerealizoval. Množství škodlivin v resuspendovaném prachu stoupne úseku č. 6 o 50 % a na úseku č. 7 o 29 %.

V následující tabulce je součet přírůstků škodlivin způsobených zavedením záměru ze čtvrtých řádků předchozích tabulek, tzn. součet přírůstků škodlivin z výfuků aut i z resuspendace prachu na celé postižené části tř. 17. listopadu. V posledním řádku je tento součet vyjádřen v kilogramech za rok.

**Tabulka porovnání emisí - součet změn na celé tř. 17. listopadu**

	NO <sub>x</sub> [mg/s]	CO [mg/s]	PM <sub>10</sub> [mg/s]	NO <sub>2</sub> [mg/s]	Benzen [mg/s]	BaP [μg/s]	PM <sub>2,5</sub> [mg/s]
změna na úseku 6 – z výfuků	+ 22,69	+ 53,56	+ 3,13	+ 2,48	+ 0,50	+ 0,70	+ 2,00
změna na úseku 7 – z výfuků	+ 5,88	+ 13,10	+ 0,83	+ 0,64	+ 0,11	+ 0,17	+ 0,53
změna na úseku 6 – resuspendace			+ 4,23			+ 0,05	+ 1,04
změna na úseku 7 – resuspendace			+ 1,07			+ 0,01	+ 0,26
celkem za sekundu	<b>+ 28,57</b>	<b>+ 66,66</b>	<b>+ 9,26</b>	<b>+ 3,12</b>	<b>+ 0,61</b>	<b>+ 0,93</b>	<b>+ 3,83</b>
<b>celkem [kg za rok]</b>	<b>901</b>	<b>2102</b>	<b>292</b>	<b>98</b>	<b>19</b>	<b>0,030</b>	<b>120</b>

Celé toto množství škodlivin by se za rok rozptýlilo do okolí tř. 17. listopadu navíc a zvýšilo by zamoření ovzduší kolem této komunikace jen proto, že by se zavedla tramvaj a Sev. spoj. Přitom existuje alternativní možnost zavést elektrobusy nebo H-busy, kdy by se naopak množství exhalací snížilo.

Vůbec by tak nebyl naplněn hlavní deklarovaný cíl záměru snížit znečišťování ovzduší, naopak z těchto výpočtů vyplývá, že na celé projektem postižené části tř. 17. listopadu, tj. od křižovatky s ul. Opavská až po křižovatku s ul. Průběžnou (téměř polovina celé navrhované trati), by realizace projektu naopak přinesla naprosto neakceptovatelné zvýšení množství emisí všech dopravou produkovaných látek znečišťujících ovzduší.

Je těžko uvěřitelným cynismem, že v názvu projektu s tak výrazným navýšením množství produkovaných škodlivých látek znečišťujících ovzduší vůbec mohl někdo použít slovo „Ekologizace“.

Zde je třeba připomenout, že kdyby se od tohoto záměru stavby tramvajové trati upustilo a ekologizace dopravy se provedla tak, že by se místo stávajících autobusů zavedly elektrobusy nebo H-busy, k žádnému navýšení dopravou produkovaných škodlivin by nedošlo – právě naopak by došlo k jejich částečnému snížení právě o tolik, kolik škodlivin dnes vypouštějí stávající autobusy z výfuků.

Z údajů uvedených dále vyplývá, že navýšení produkce škodlivin na tř. 17. listopadu by samozřejmě vedlo ke zbytečnému zvýšení jejich koncentrace v ovzduší v okolí této

komunikace, takže obyvatelé bydlící právě kolem této komunikace (zvláště na východ od ní) by byli z rozmaru vedení Ostravy proti své vůli nuceni dýchat vzduch více zamořený zdraví škodlivými látkami, což by nepochybně mělo negativní vliv na kvalitu jejich života a na jejich zdraví a bylo by v rozporu s jejich právem na příznivé životní prostředí, jak je zakotveno v Listině základních práv a svobod. Toto zhoršení zamoření ovzduší škodlivinami z dopravy by se nejvíce projevilo v okolí křižovatky tř. 17. listopadu s ul. Pustkoveckou – např. u profilu č. 27 (rodinný dům č.p. 8), kde by došlo po realizaci záměru k navýšení koncentrace všech sledovaných škodlivin v ovzduší v krátkodobém i dlouhodobém sledování, jak vyplývá z následující tabulky. Je nepochybné, že i u dalších domů ležících východně v těsné blízkosti této křižovatky by byla situace podobná. Údaje v této tabulce vyjadřují příspěvek koncentrace škodlivin v ovzduší, který je způsoben dopravou (parciální koncentraci pocházející z dopravy) a jsou soustředěny z tabulek 22 až 29 uvedených na str. 32 až 46 v rozptylové studii pro stav bez tramvaje i s tramvají + Sev. spoj. Je z nich vypočtena změna, kterou by způsobila realizace záměru, jak v příslušných jednotkách tak i v procentech vztažených k hodnotám „bez záměru“.

údaje z tabulky	22	23	24	25	26	27	28	29
	NO <sub>2</sub>	CO	PM <sub>10</sub>	PM <sub>10</sub>	PM <sub>2,5</sub>	NO <sub>2</sub>	benzen	BaP
číslo profilu: 27	μg/m <sup>3</sup>	μg/m <sup>3</sup>	μg/m <sup>3</sup>	ng/m <sup>3</sup>	ng/m <sup>3</sup>	ng/m <sup>3</sup>	ng/m <sup>3</sup>	pg/m <sup>3</sup>
bez záměru	2,36	30,30	1,51	489,00	197,00	192,00	22,40	39,10
se záměrem	2,72	35,90	1,99	553,00	222,00	212,00	30,30	49,30
změna	+0,36	+5,60	+0,48	+64,00	+25,00	+20,00	+7,90	+10,20
<b>nárůst v %/ pokles v %</b>	<b>+15,25%</b>	<b>+18,48%</b>	<b>+31,79%</b>	<b>+13,09%</b>	<b>+12,69%</b>	<b>+10,42%</b>	<b>+35,27%</b>	<b>+26,09%</b>

I u vedlejšího domu (profil 26) by došlo k navýšení koncentrace všech škodlivin kromě NO<sub>2</sub>.

údaje z tabulky	22	23	24	25	26	27	28	29
	NO <sub>2</sub>	CO	PM <sub>10</sub>	PM <sub>10</sub>	PM <sub>2,5</sub>	NO <sub>2</sub>	benzen	BaP
číslo profilu: 26	μg/m <sup>3</sup>	μg/m <sup>3</sup>	μg/m <sup>3</sup>	ng/m <sup>3</sup>	ng/m <sup>3</sup>	ng/m <sup>3</sup>	ng/m <sup>3</sup>	pg/m <sup>3</sup>
bez záměru	2,75	30,20	1,68	551,00	222,00	213,00	24,30	43,30
se záměrem	2,66	35,60	1,93	598,00	240,00	227,00	32,20	52,80
změna	-0,09	+5,40	+0,25	+47,00	+18,00	+14,00	+7,90	+9,50
<b>nárůst v %/ pokles v %</b>	<b>-</b>	<b>+17,88%</b>	<b>+14,88%</b>	<b>+8,53%</b>	<b>+8,11%</b>	<b>+6,57%</b>	<b>+32,51%</b>	<b>+21,94%</b>

U všech dalších profilů ležících v Pustkovci platí, že by došlo k navýšení koncentrace nejméně u dvou škodlivin.

Pozoruhodné jsou vypočtené hodnoty průměrných ročních imisních příspěvků NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub>.

Z výše uvedené tabulky vyplývá, že na tř. 17. listopadu by po zavedení záměru bylo do ovzduší vypuštěno z výfuků za rok navíc 901 kg NO<sub>x</sub> a 98 kg NO<sub>2</sub> tj. celkem 999 kg oxidů dusíku. Při tom by však podle tabulky 27 na str. 42 rozptylové studie průměrný roční imisní příspěvek koncentrace NO<sub>2</sub> u profilu č. 27 stoupl pouze o 20 pg/m<sup>3</sup>, u profilu č. 26 stoupl pouze o 14 pg/m<sup>3</sup>, u profilu č. 30 stoupl pouze o 4 pg/m<sup>3</sup> a u všech ostatních profilů by dokonce klesl. Jinými slovy: za rok by tam byla navíc vypuštěna do vzduchu tuna oxidů dusíku a přitom by se jejich průměrná roční koncentrace snížila.

Takže tato škodlivina by se do vzduchu dostávala ve větším množství a přitom by zároveň měl její imisní příspěvek z dopravy klesat. To není možné - odporuje to zákonu zachování hmoty, pokud tam není započítána nějaká utajená čistička vzduchu. Změnu emisí na ulici Opavské nelze do tohoto započítat, protože není způsobena tímto záměrem, ale zprovozněním prodloužené Rudné, jak uvádíme jinde.

Z tab. 29 na str. 46 rozptylové studie je zřejmé, že realizací záměru by došlo k navýšení koncentrace rakovinného benzo(a)pyrenu u 31 z 36 profilů. Jedná o téměř **všechny** profily ležící kolem zamýšlené trati. Z rozmaru vedení Ostravy a proti většinové vůli zde žijících obyvatel tak kolem trati vznikne téměř **jednotlivá oblast**, kde dojde ke zvýšení koncentrace benzo(a)pyrenu v ovzduší – tato významná skutečnost není v rozptylové studii vůbec zmíněna.

V celé oblasti kolem zamýšlené trati by se **v důsledku realizace záměru zvýšilo znečištění ovzduší benzo(a)pyrenem** a obyvatelé by byli nuceni tento znečištěný vzduch dýchat.

Přitom zvláště u **prokazatelně rakovinného** benzo(a)pyrenu, kde už nyní je imisní limit 1 ng/m<sup>3</sup> ve skutečnosti překročen 3,1 krát (tzv. imisní pozadí), je společensky naprosto neakceptovatelné, aby se jeho koncentrace v ovzduší tímto záměrem jakkoli a kdekoli dále navyšovala, i kdyby se jednalo o navýšení jakkoli malé. Jakékoli bagatelizování škodlivých účinků zvyšování koncentrace **rakovinného** benzo(a)pyrenu v ovzduší za této situace je naprosto neakceptovatelné. Nakonec i vedení Ostravy v případě záměru rozšíření spalovny CENNZO Ostrava zaujalo podobný postoj, který chce dokonce prosazovat soudní žalobou. Každé další navýšení koncentrace této škodliviny je nutno chápat jako útok na zdraví a životy obyvatel žijících kolem zamýšlené trati - zvláště v situaci, kdy existují plnohodnotné alternativy (elektrobusy nebo H-busy), u kterých nedojde k žádnému navyšování ale naopak k alespoň drobnému poklesu koncentrace škodlivin.

V kapitole 4.3.5 na str. 50 rozptylové studie jsou uvedena nepravdivá tvrzení ohledně benzo(a)pyrenu.

Není pravda, že vysoké imise benzo(a)pyrenu jsou způsobeny započtením vlivu sekundární prašnosti. Z tabulek uvedených výše je zřejmé, že na celé záměrem postižené části tř. 17. listopadu (od ul. Opavské po ul. Průběžnou) by se do vzduchu dostalo navíc celkem 0,93 µg/s – z toho z výfuků aut 0,87 µg/s a sekundárním zviřením prachu 0,06 µg/s, takže primární produkce z výfuků aut by činila 94 % celého přírůstku emisí benzo(a)pyrenu.

Autor sice zmiňuje, že imisní pozadí je 3,1 ng/m<sup>3</sup>, ale už neuvádí, že to znamená, že je tím imisní limit překročen 3,1 krát a že jakékoli další navýšení imisí je právě proto naprosto nežádoucí.

Autor tvrdí, že změny imisí nesouvisí s plánovanou výstavbou záměru. Takové tvrzení bez uvedení hodnot pro stav „jen tramvaj“ nemá reálný základ – je to jen ničím nepodložená propaganda.

Zde je třeba též připomenout ustanovení Listiny základních práv a svobod:

- Dle článku 1 jsou si všichni lidé rovni v důstojnosti i v právech
- Dle Článek 35, odst. (1) Každý má právo na příznivé životní prostředí.

Dle těchto ustanovení je právo na příznivé životní prostředí právem podléhajícím ochraně podle této Listiny a z toho vyplývá, že všichni jsou si v přístupu k tomuto právu rovni. Jedná se o individuální právo každého. Nikdo nemůže být tohoto práva zbaven ve prospěch někoho jiného. Není proto přípustné činit taková opatření, která by ve svém důsledku jedné skupině obyvatel životní prostředí zhoršila, aby se jiné skupině zlepšilo.

Bylo by porušením této rovnosti práva, kdyby někdo uvažoval, že když by se eventuálně zavedením tramvaje zlepšilo životní prostředí někomu někde jinde, že by bylo přípustné, aby se obyvatelům třeba na tř. 17. listopadu životní prostředí zhoršilo, nehledě k tomu, že k deklarovanému zlepšení na ulici Opavské by nedošlo vlivem tohoto záměru, ale vlivem zprovoznění Prodloužené Rudné.

V souvislosti s rakvinotvornými účinky benzo(a)pyrenu je třeba vzít do úvahy, že zhoubné bujení vyvolává též další sledovaná škodlivina – benzen. Z tab. 28 na str. 44 rozptylové studie je zřejmé, že u všech profilů kromě č. 1 a 24 by došlo k nárůstu průměrné roční koncentrace benzenu. Jedná se tedy opět o **celou oblast kolem zamýšlené tramvajové trati , kde by došlo k nárůstu této škodliviny.**

Je sice pravda, že samotná koncentrace benzenu dosahuje i se započtením imisního pozadí ani ne poloviny imisního limitu a navýšení při zavedení tramvaje by bylo malé. Avšak je třeba mít

na paměti, že benzen svým působením na buňky lidského organismu vyvolává jejich zhoubné bujení stejně jako benzo(a)pyren. Může dojít k synergickému působení obou těchto škodlivin s výsledkem, že zhoubné bujení tak může být vyvoláno i při nižších koncentracích jednotlivých škodlivin než při působení pouze jedné nebo druhé škodliviny samostatně. V situaci, kdy zároveň působí na lidské zdraví nadlimitní (3,1 krát překročení imisního limitu) koncentrace benzo(a)pyrenu, je tedy jakékoli zvyšování koncentrace benzenu, byť v podlimitní oblasti koncentrací, též naprosto nepřijatelné právě proto, že obě škodliviny mohou působit tak, že jedna zesiluje negativní účinek druhé a opačně.

V záměru vůbec není zmíněno, že jeho realizací bude nově vznikat škodlivina se specifickými účinky na lidské zdraví, která se v trase nové trati dosud nevyskytuje. Jedná se o to, že tření mezi kovovou hladkou kolejnicí a kovovým hladkým kolem tramvaje je poměrně malé a mnohdy nedostatečné a tak hlavně při brzdění tramvaje hrozí, že se kolo po kolejnici přestane odvalovat, zablokuje se a po kolejnici se bude nekontrolovaně smýkat, čímž se na kole vytvoří ploška, která je z hlediska dalšího provozu naprosto nežádoucí. Aby se tomuto předešlo, v určitých situacích se do prostoru mezi kolo a kolejnicí sype písek, který tření zvyšuje. K tomuto bude ve zvýšené míře docházet na ul. Průběžné při brzdění tramvaje před zastávkami při jízdě od Globusu dolů k Duze, protože tam trať prudce klesá. Při tom však dojde k rozdrncení zrněk písku na velmi malé až prachové ostrohranné špičaté částičky oxidu křemičitého, křemičitanů atd. Jejich vlastností je, že když jsou vdechnuty jako prach do plic, zapíchnou se do tkáně dýchacích cest a nevyloučí se ven jako jiný prach apod. Tkáň plic je tak trvale drážděna v místě zapíchnutí částičky, což vede postupně až k vyvolání nemoci zvané silikóza ev. někdy i k vyvolání rakoviny plic.

Při uspořádání trati, jak je navrženo, tzn. že budou společné zastávky pro tramvaje i autobusy, pak tyto jemné prachové částičky ležící po průjezdu tramvaje v kolejišti poblíž zastávky budou následujícím autobusem resuspendovány a cestující čekající na zastávce je budou ve zvýšené koncentraci vdechovat s výše uvedeným rizikem.

Také zde je třeba vzít v úvahu eventuální synergické působení této škodliviny a benzenu a benzo(a)pyrenu v nadlimitní koncentraci (3,1 krát překročen imisní limit) na lidské zdraví současně – zvláště pokud jde o možné vyvolání zhoubného bujení.

Ve zjišťovacím řízení bylo požadováno, aby byla vypracována studie, v jejímž rámci bude dlouhodobějším praktickým měřením za různých klimatických podmínek a při různém množství tohoto prachu v kolejišti zjištěno, jakých koncentrací těchto částic různé velikosti a tvaru bude dosahováno v dýchací zóně cestujících čekajících na zastávkách (i malých dětí)

bezprostředně po zviření prachu projíždějícími autobusy i tramvajemi a jak velké riziko pro cestující různého věku a zdravotního stavu bude představovat vdechování vzduchu o takových koncentracích, rozměrech a tvarech těchto částic, když se toto bude dlouhodobě opakovat 5 krát týdně.

Je samozřejmé, že toto riziko vůbec nevzniká v případě zavedení elektrobusů nebo H-busů.

Součástí záměru je stavba dlouhé protihlukové stěny v Pustkovci podél tř. 17. listopadu od kostela směrem ke Slovanu jako protihlukového opatření, které je vyvoláno právě stavbou tramvajové trati – viz hluková studie. Jedná se o stěnu výšky 2,2 m. V současné době zvláště v době inverze, kdy je minimální tlakový gradient vzduchu, studený (inverzní) vzduch z horní části Pustkovce alespoň částečně proudí gravitačně korytem Pustkoveckého údolí dolů do údolí řeky Opavy a je tak zajištěno alespoň minimální provětrávání Pustkovce od zplodin z výfuků aut a z komínů lokálních topenišť. Vzhledem k umístění (napříč údolím) a velikosti této zdi se jedná o významnou překážku (hráz), která bude bránit tomuto proudění vzduchu, což povede ke zvyšování koncentrace škodlivin z lokálních topenišť v ovzduší.

Tímto problémem se rozptylová studie vůbec nezabývá.

Měla by být provedena studie, kde by se v zimních inverzních podmínkách praktickým měřením prověřilo, jak významný vliv na ovzduší by z tohoto pohledu tato stěna měla.

I zde platí, že v případě zavedení elektrobusů nebo H-busů by tento problém vůbec nenastal, protože by se nemusela ta stěna stavět.

V kapitole 5. na str. 51 rozptylové studie se uvádí, že posuzovaný záměr nedosahuje intenzity dopravního proudu 15 tisíc vozidel za den. Při tom z obr. 8 na str. 15 je jednoznačné, že na celém postiženém úseku tř. 17. listopadu je dopravní proud vyšší než 15 tisíc vozidel za den. Nahrazení autobusů tramvajovou dopravou na tř. 17. listopadu tj. v oblasti postižené dalším nárůstem imisí benzo(a)pyrenu (3,1 krát překročený imisní limit i bez emisí ze záměru) není kompenzačním opatřením, protože právě toto nahrazení autobusů tramvajovou dopravou je příčinou nárůstu imisí benzo(a)pyrenu.

V kapitole 3.1.2. na str. 6 se uvádí, že kolem trati budou vybudovány travnaté pásy o šířce 2 m, které budou sloužit také k výsadbě vzrostlé zeleně, ačkoli jinde v dokumentaci je toto řešení popřeno.

**K Vypořádání jednotlivých bodů “Nesouhlasného vyjádření“ k rozptylové studii, které je přiloženo k rozptylové studii, máme toto nesouhlasné stanovisko:**

Obecně

Je nepochybné, že k resuspendaci prachových částic provozem elektrobusů i H-busů dochází.

Pokud by stávající autobusy byly nahrazeny elektrobusy i H-busy, ke změně ohledně resuspendace prachu by nepochybně nedošlo, zato by došlo ke snížení emisí oproti stavu „bez tramvaje“ o emise z výfuků těch nahrazených autobusů. Tedy oproti stavu „bez tramvaje“ by vznikalo celkově emisí méně.

Ve stavu „s tramvají“ by sice odpadly všechny emise z autobusů (z výfuků i resuspendace prachu), ale celkové množství emisí by výrazně narostlo v důsledku změn, které v souběžné silniční dopravě vyvolá zavedení tramvaje.

Takže v konečném součtu by zavedení elektrobusů či H-busů vedlo ke snížení emisí, zatímco zavedení tramvaje by vedlo k jejich zvýšení. To jsou prostá fakta.

Pro reálné prostředí nelze pouze akademicky porovnávat jízdu tramvaje a elektrobusu či H-busu v nějakém ideálním prostředí bez zakomponování do provozu na konkrétní komunikaci se všemi následky, které to vyvolá.

Pokud jde o resuspendaci, je situace složitější, než na první pohled vypadá. Rozhodně neplatí prosté: když přestanou jezdit autobusy, prach, který resuspendovaly, už nebude resuspendován.

Množství resuspendovaného prachu závisí kromě jiného též na množství prachu, který na komunikaci leží (faktor „sL“ podle metodiky AP-42). Když leží více prachu na komunikaci, více se ho průjezdem jednoho vozidla resuspenduje a opačně.

Prach, který byl odstraněn z vozovky resuspendací předchozími vozidly, již nemůže být resuspendován, protože tam není. A opačně – prach, který nebyl resuspendován předchozími vozidly proto, že nejela, je připraven ke zvýšené resuspendaci následujícími vozidly. Na webu [https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/autorizace/\\$FILE/000-3resuspenze\\_metodika-20190708.pdf](https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/autorizace/$FILE/000-3resuspenze_metodika-20190708.pdf) je dostupná „Metodika pro výpočet emisí částic pocházejících z resuspenze ze silniční dopravy“, která se touto problematikou zabývá podrobně na str. 66 a následujících.

Jednoduše řečeno: Když přestanou jezdit autobusy, zůstane více prachu na vozovce, což ovšem povede k vyšší resuspendaci zbývajících vozidly, takže nějaký úbytek resuspendovaného prachu sice nastane, ale mnohem menší, než kolik prachu původně resuspendovaly autobusy. To, že



autobusy nějaký prach resuspendují, neznámá, že tento prach přestane být resuspendován, když autobusy jezdit přestanou. Resuspendaci tohoto prachu místo autobusů převezmou z velké části ostatní vozidla a vytvoří se nová rovnováha.

K resuspendaci je v uvedené metodice na str. 11 uvedeno: „K tomuto jevu tedy dochází vždy při každém průjezdu vozidla, bez ohledu na typ vozidla, používané palivo apod., a tedy včetně tzv. bezemisních vozidel (tramvaje apod.).“ Tedy ani tramvaje nejsou bez resuspendace prachu.

### **Období výstavby**

#### Bod 1

Srovnávat množství emisí vzniklých v důsledku výstavby se snížením emisí, které nastane v období provozu jako přínos výstavby, je zcela relevantní. Jedná se o látkovou bilanci, která by měla být vyhotovena vždy. Jednoznačně vyhodnotí, zda z hlediska emisí je výstavba pro toto území přínosem nebo naopak zátěží, resp. za jak dlouho (a zda vůbec) nastane stav, kdy bude emisí z výstavby a budoucího provozu v součtu méně než, kdyby se žádná výstavba nekonala.

Tvrzení, že: „Pro zdraví lidí má daleko vyšší význam dlouhodobé působení znečišťujících látek než krátkodobé působení“ nepochybně platí, ale jen pro působení stejných koncentrací znečišťujících látek. Zde se však porovnává působení stejné dávky znečišťujících látek (množství, které vznikne při výstavbě), které buď budou působit krátkodobě (po dobu výstavby) ve vysoké koncentraci nebo dlouhodobě (vypočtených 15 až 1440 roků budoucího provozu, pokud by výstavba nebyla) v nízké koncentraci. Celá toxikologie je založena na poznání, že ve výsledku je méně škodlivé podávat např. 0,1 g škodliviny denně po dobu 10 dnů než podat celý 1 g najednou.

#### Bod 2

Je nepochybné, že v průběhu výstavby dojde ke značnému nárůstu množství škodlivin na horním konci ul. Pustkovecké. Toto by mělo v rozptylové studii popsáno, protože to nepochybně bude mít negativní vliv na životní prostředí lidí tam žijících.

### **Období provozu**

#### Bod 1

Nadále trváme na tom, aby v rozptylové studii byl zařazen i stav „*S realizací záměru ale bez realizace Severního spoje*“. Žádným právním dokumentem není a ani nemůže být garantováno, kdy bude (a zda vůbec bude) provoz na Severním spoji včetně jeho druhé etapy

zahájen. Nelze tedy s ním napevno počítat ani v právním dokumentu, jakým je stanovisko krajského úřadu v pocesu EIA.

Z modelů výhledového dopravního zatížení pro IAD roku 2035 se Severním spojem a bez Severního spoje (obr. 1 a 3 na str. 4 a 10 Dopravního modelu - Ekologizace veřejné dopravy Ostrava – Poruba, Zpracování dopravního modelu, Zpracoval: UDIMO, spol. sr.o., 10/2017, který je přílohou dokumentace) vyplývá, že na tř. 17. Listopadu v úseku od křižovatky s ulicí Slavíkovou po křižovatku s ulicí Průběžnou **bude vyšší četnost dopravy ve stavu bez Severního spoje než ve stavu se Severním spojem**. Např. v úseku Podroužkova – Průběžná s provozem Severního spoje pojedje za den 11 729 vozidel zatímco bez provozu Severního spoje 16 709, tj. **o 42 % více**. To znamená, že tam bude téměř o polovinu více emisí ve stavu „jen s tramvají“ než ve stavu „s tramvají a Severním spojem“. S těmito vyššími emisemi však rozptylová studie nepočítá při výpočtu imisí, zatajuje je, a **tudíž s nimi nepočítá ani Autorizované posouzení vlivů na veřejné zdraví**, což je nepřipustné.

Doba trvání „dočasného mezistupně“ se může značně protáhnout. Možnost, že Severní spoj nakonec nebude z různých důvodů realizován, nebo jeho realizace bude dlouho odkládána, se nedá úplně vyloučit, dokud jeho stavba nebude alespoň fyzicky zahájena. A to je ještě daleko. Dále je třeba vzít v úvahu, že Severní spoj se bude stavět ve dvou etapách, přičemž nikde není garantováno, že po postavení první etapy nebude následovat dlouhá prodleva, než začne výstavba druhé etapy. Na tř. 17. Listopadu v úseku od křižovatky s ulicí Slavíkovou po křižovatku s ulicí Průběžnou však dojde působením Severního spoje k poklesu četnosti dopravy na hodnoty, se kterými se počítá v rozptylové studii, teprve **až po zprovoznění druhé etapy Severního spoje**. Z toho vyplývá, že pokud by byl záměr realizován (bez Severního spoje) a tramvajová trať by byla zprovozněna v roce 2024, jak je plánováno, mohlo by následovat možná 10 i více roků provozu na tř. 17. Listopadu s vyššími emisemi a imisemi, než je uvedeno v rozptylové studii a než se kterými počítá Autorizované posouzení vlivů na veřejné zdraví. Vědomě navozovat takový stav je podle našeho názoru nepřipustné, a proto znovu žádáme doplnit i rozptylovou studii o stav „jen s tramvají“.

Jen na okraj – při dnešním překotném vývoji techniky v oblasti pohonu motorových vozidel je tvrzení, že „toto hodnocení se vztahuje na dlouhodobé působení až v řádu desítek let“ naprosto mimo realitu.

Ve našem vyjádření jsme označovali varianty [„bez tramvaje“ (*Varianta 0 - Stávající stav*)] a [„s tramvají“ (*Varianta 2 - se Severním spojem*)], takže označení bylo srozumitelné. V našem vyjádření dále uvádíme, že dále bude porovnána varianta 2 (tramvaj + Severní spoj“)

s variantou 0 (stávající stav) s vědomím, že tyto údaje bohužel obsahují systematickou chybu – tj., že hodnoty popisující vliv zavedení tramvaje jsou zastřeny a rozostřeny vlivem účinků Severního spoje.

Bohužel jsme neměli a stále nemáme možnost porovnat variantu 0 s variantou „jen s tramvají“ z údajů z oficiální dokumentace, protože **vinou zpracovatele se taková varianta ve studii z listopadu 2018 nenachází**. Zpracovatel tak na jedné straně úmyslně brání učinit oficiální posouzení varianty „jen s tramvají“ a na druhé straně nám vyčítá, že se snažíme porovnání učinit alespoň z údajů ve studii dostupných.

Byť rozptylová studie z května 2018, která byla přílohou dokumentace pro zjišťovací řízení, není oficiální součástí této posuzované dokumentace, lze z ní i tak vyčíst, že v úseku č. 6 a 7 budou emise ve stavu „jen s tramvají“ vyšší než ve stavu „bez tramvaje“, a v úseku 7 dokonce vyšší než ve stavu „s tramvají a Severním spojem“.

Varianta „s tramvají“ tedy má na tř. 17. Listopadu skutečně vyšší emise než varianta „bez tramvaje“ – je to zcela logické. Sice je skutečně pravda, že tramvaje nemají spalovací motor s emisemi plyných znečišťujících látek a nahradily by část autobusů. Avšak realizace projektu by vedla k takovým negativním – z hlediska množství vypouštěných škodlivin - změnám ve „zbývající“ silniční dopravě (více než 95 % vozidel na této komunikaci), že by se celkově do ovzduší dostávalo znečišťujících látek více než ve stavu „bez tramvaje“. Pokud jde o údajnou kompenzaci tohoto nárůstu emisí jejich poklesem na ulici Opavské – uváděný pokles emisí na ulici Opavské je způsoben zprovozněním „prodloužené ulice Rudné“, nikoli tímto záměrem, a již nastal nezávisle na tomto záměru, jak uvádíme jinde, takže jej nelze ani tomuto záměru přiřítat.

## Bod 2

Jak jsme již uvedli jinde, pokles emisí na ulici Opavské je způsoben zprovozněním „prodloužené ulice Rudné“, nikoli tímto záměrem. Nejedná se o budoucí stav, ale došlo k němu již po 19. prosinci 2019, kdy byla prodloužená Rudná zprovozněna. Je s podivem, že takto zásadní a silně mediálně pokrytou, dlouho dopředu avizovanou změnu v dopravě autor rozptylové studie nebyl schopen do 5.2.2020 zaznamenat. Nebo snad ji zaznamenal a zamlčel? Toto snížení již nastalo a je nezávislé na realizaci posuzovaného záměru a nelze jej přiřítat posuzovanému záměru.

Právě proto, že dosah imisí je řádově až stovky metrů od komunikace a toto snížení emisí na ulici Opavské bylo neoprávněně započítáno i do změny imisí kolem tř. 17. Listopadu způsobené záměrem, je třeba celou rozptylovou studii přepracovat a započítat tam jen skutečné vlivy

záměru (a ve druhé variantě se Severním spojem). I proto je třeba dokumentaci vrátit k přepracování.

#### Bod 3

Autor Vypořádání se zabývá vlivem lokálních (domácích) topenišť na imise benzo(a)pyrenu, ačkoli je to zcela mimo realitu v posuzovaném místě. Panelové bytové domy v Porubě jsou vytápěny dálkově horkovodem a rodinné domy v Pustkovci jsou plynofikovány. Lokálních topenišť je v území tak málo, že prakticky není téměř žádný prostor jejich redukcí koncentraci benzo(a)pyrenu v ovzduší snižovat.

Byť je příspěvek dopravy na imisní situaci benzo(a)pyrenu relativně malý, je třeba brát v úvahu, že už nyní je imisní limit 1 ng/m<sup>3</sup> ve skutečnosti překročen 3,1 krát (tzv. imisní pozadí), a proto je naprosto společensky neakceptovatelné, aby se jeho koncentrace v ovzduší tímto záměrem jakkoli a kdekoli dále navyšovala, i kdyby se jednalo o navýšení jakkoli malé. Při takto vysokém překročení imisního limitu je riziko poškození zdraví obyvatel společensky naprosto neakceptovatelné a

každé další navýšení koncentrace této škodliviny je nutno chápat jako přímý útok na zdraví a životy obyvatel žijících kolem zamýšlené trati. Při takto vysokém překročení imisního limitu je doslova životním zájmem zdejších obyvatel **a povinností státu – zde reprezentovaným krajským úřadem a dalšími osobami účastníky se procesu EIA** - jednat tak, aby k žádnému dalšímu navyšování nedošlo, ale naopak, aby došlo ke snížení, i kdyby mělo být jen malé. Proto je třeba vybrat takovou variantu provozu MHD, která k tomu povede, což tramvaj v navrženém uspořádání není.

#### Bod 4

Je sice pravda, že samotná koncentrace benzenu dosahuje i se započtením imisního pozadí ani ne poloviny imisního limitu a navýšení při zavedení tramvaje by bylo malé. Je však třeba brát v úvahu, že působení jednotlivých škodlivin na lidský organismus není izolované a liší se podle toho, jak je organismus oslaben působením jiných škodlivin.

Jak to probíhá v praxi, lze bohužel vidět v těchto dnech v souvislosti s koronavirovou epidemií. Lidé, jejichž organismus nebyl oslaben působením jiných faktorů, přežili infekci relativně snadno a s lehkým průběhem. Ale u lidí, jejichž organismus byl oslaben působením jiné nemoci, obezitou, vyšším krevním tlakem atd., byl průběh mnohem vážnější a bohužel mnohdy i fatální – právě v důsledku toho oslabení organismu.

Stejně tak lze očekávat, že u lidí dlouhodobě zatížených trojnásobně nadlimitní koncentrací benzo(a)pyrenu bude odezva na působení podlimitní koncentrace benzenu horší, než u lidí, kteří takovému působení benzo(a)pyrenu vystaveni nebudou a to by mělo být řádně vyhodnoceno.

#### Bod 5

Zpracovatel sice přiznává, že drcením písku mezi koly tramvají a kolejnicí mohou vznikat velmi malé až prachové ostrohranné špičaté částičky oxidu křemičitého, křemičitanů atd., které mohou být resuspendovány do vzduchu vdechovány čekajícími lidmi, avšak nezahrnuje je do studie, protože mu „není známá žádná relevantní informace o množství těchto emisí“.

Takže při provozu posuzovaného záměru bude vznikat nebezpečná škodlivina, která je schopna vyvolat vážné poškození až rakovinu plic, a přitom je v rozptylové studii vědomě zcela ignorována, protože autor této studie si není schopen opatřit relevantní informace. To je dle našeho názoru naprosto nepřijatelný stav. Nepochybně existují způsoby, jak si potřebné informace opatřit, jde jen o to chtít je získat. Zde zcela přiléhavě platí: Kdo chce, hledá způsoby, kdo nechce, hledá důvody. Autobusy na zastávkách nepochybně také zviřují běžný silniční prach. Jedná se však o kvalitativně jiný prach, a je tedy mnohem méně nebezpečný.

#### Bod 6

Pustkovecké údolí má tvar svažujícího se koryta. Při inverzi studený vzduch, který má vyšší hustotu, a proto klesá do nižších míst, tímto korytem pomalu teče působením gravitace od ulice Opavské dolů k řece Opavě a provětrává tak alespoň trochu toto údolí, i když je jinak bezvětrí. Síla, která tento jev pohání je však velice malá a tak ho lze snadno narušit různými překážkami např. tou protihlukovou stěnou. Plánovaná protihluková stěna bude působit na tento vzduch jako hráz přehrady. Tok studeného vzduch dolů údolím se naruší a zpomalí, takže se provětrávání zhorší.

\*\*\*

**Na základě všech výše uvedených skutečností tvrdíme, že předložená dokumentace má zcela zásadní nedostatky, pro které musí být v souladu s ustanovení § 8 odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí vrácena oznamovateli k přepracování a doplnění. Žádáme proto Krajský úřad, aby postupoval v souladu s citovaným ustanovení a dokumentaci oznamovateli k přepracování a doplnění vrátil.**

**Pokud by Krajský úřad v procesu posuzování vlivů na životní prostředí pokračoval, požadujeme zohlednit naše podaná vyjádření v souladu s ustanovením § 9a odst. 1 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a vydat nesouhlasné závazné stanovisko.**