

Krajskému úřadu Moravskoslezského kraje

28. října 2771/117, 702 18 Ostrava

Nesouhlasné vyjádření k přepracované dokumentaci záměru

„Ekologizace veřejné dopravy Ostrava-Poruba“

(kód MSK2105)

6. ČÁST

Vadnost autorizovaného posouzení vlivů na veřejné
zdraví

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.

Vybrané vady autorizovaného posouzení vlivů na veřejné zdraví

1. Autorizované posouzení vlivů na veřejné zdraví (dále jen „posouzení“) bylo vypracováno dle titulní stránky v lednu 2020, dle tabulky v zápatí jednotlivých stránek bylo vydáno 30. 01. 2020.

Rozptylová studie, ze které „posouzení“ vychází, byla vydána v listopadu 2018 a aktualizována přípisem Ing. M. Číhaly zn. Čí/031/2020 ze dne 5. 2. 2020. Tedy „posouzení“ vychází z neaktuální verze rozptylové studie, a jako takové musí být přepracováno.

2. Rozptylová i hluková studie, ze kterých „posouzení“ čerpá podklady, vycházejí z chybně stanovené dopravní intenzity pro stav „bez realizace záměru“. Tím je do výpočtů zanesena chyba, která naprosto znehodnocuje veškeré výsledky obou studií a tím i výsledky „posouzení“.

U výpočtového stavu „bez realizace záměru“ se vychází v obou studiích z intenzity dopravy zjištěné při celostátním sčítání dopravy ŘSD 2016 a z dat ze sčítání městských úseků komunikací společností Ostravské komunikace a.s. z roku 2016 resp. 2017. Takto zjištěná data byla v hlukové studii navýšena na výpočtový rok 2035 v souladu s aktuální metodikou TP 225 (vč. opravy č. 1, s účinností od 26. 11. 2018). Vychází se tedy z intenzity dopravy zjištěné v době, kdy ulice Opavská a další ulice v zájmovém území byly plně zatíženy tranzitní dopravou z ulice Rudná směrem na Opavu (a opačně). Doprava na těchto ulicích ještě **nebyla odlehčena propojením Rudná – Opavská tzv. „Prodlouženou ulicí Rudnou“**. V té době (až do 19. 12. 2019) veškerá doprava přivedená po silnici č. 11 od Opavy musela projít zájmovým územím – převážně po ulici Opavské. Ulice Opavská v úseku od kruhové křižovatky u Globusu po křižovatku s tř. 17. listopadu tak bývala často v obou směrech zcela zaplněna dlouhými kolonami vozidel, a proto část vozidel tento úsek objížděla po ulici Průběžné a tř. 17. listopadu (po trase plánované stavby tramvajové trati), kde takto vznikala dodatečná dopravní zátěž. Z hodnot intenzity dopravy získaných za těchto podmínek samozřejmě výpočtem vyšly vysoké hodnoty emisí hluku a chemických škodlivin.

Po zprovoznění tzv. „Prodloužené ulice Rudné“ 19. 12. 2019 došlo okamžitě ke značnému zklidnění dopravy na uvedeném úseku ulice Opavská i na objízděné trase po ulici Průběžné a tř. 17. listopadu. Na „Prodlouženou Rudnou“ se přesunula nejen veškerá doprava na trase Opava – Rudná, ale dokonce i značná část dopravy dříve směřující po ulici Opavské přes Svinov do centra města. Na křižovatce ulice Opavské a tř. 17. listopadu v lednu a únoru 2020 poklesl počet vozidel příjíždějících po Opavské od Globusu na méně než polovinu dřívějšího stavu při téměř úplné absenci nákladních vozidel. Všechna příjíždějící vozidla projedou křižovatkou na jeden semaforový cyklus. Na ulici Opavská se již žádné kolony vozidel netvoří, není žádný důvod objíždět po ulici Průběžné a tř. 17. listopadu, což se projevilo zřetelným snížením intenzity dopravy i na těchto ulicích. Pokud by se vypočítaly emise škodlivých faktorů z intenzity dopravy po zprovoznění tzv. „Prodloužené ulice Rudné“, nepochybně by na ulicích Opavská, Průběžná a tř. 17. listopadu vyšly mnohem nižší hodnoty – na ul. Opavské odhadem méně než polovina oproti hodnotám, s nimiž se pracuje v posuzované dokumentaci.

Výpočtový stav „bez realizace záměru“ je tedy **neoprávněně** silně zatížen dopravou, která ve skutečnosti už nyní posuzované komunikace nezatěžuje a ani ve výpočtovém roce 2035 zatěžovat nebude, protože se od 19. 12. 2019 přesunula na „Prodlouženou Rudnou“. O tom, že k této zásadní změně dojde koncem roku 2019, věděl v Ostravě každý již několik měsíců předem - tedy i autoři obou studií i „posouzení“ v době zpracovávání této posuzované dokumentace, neboť se jednalo o silně mediálně pokryté téma zprovoznění klíčové komunikace v Ostravě.

Výpočtový stav „s realizací záměru a Severním spojem“ vychází u obou studií z výhledového zátěžového stavu pro rok 2035, jak je uveden na str. 4 dopravního modelu společnosti UDIMO, spol. s r.o. z října 2017, který je přílohou dokumentace, kde kromě jiného **byla zpracována stavba Prodloužená ulice Rudná, propojení Rudná – Opavská**. To znamená, že u těchto hodnot je již plně započítáno snížení intenzity dopravy blahodárným působením „Prodloužené Rudné“ – na rozdíl od stavu „bez realizace záměru“.

Z uvedeného je zřejmé, že stavy „bez realizace záměru“ a „s realizací záměru“ se liší tím, že zcela bezdůvodně **u prvního není započítáno** snížení intenzity dopravy v zájmovém území „prodlouženou Rudnou“, zatímco **u druhého** toto snížení dopravy **započítáno je**. Takže rozdíl ve vypočtených hodnotách emisí škodlivých faktorů vyjadřuje nejen vliv realizace posuzovaného záměru, ale zároveň i mnohem silnější vliv zprovoznění tzv. „Prodloužené ulice Rudné“. Z takto zjištěných hodnot tak není možné vypočítat a posoudit vliv samotného posuzovaného záměru na změnu množství emisí škodlivých faktorů, protože je smísen s účinky zprovoznění „Prodloužené ulice Rudné“. Vypočtené hodnoty emisí škodlivých faktorů ve stavu „s realizací záměru“ jsou tak porovnávány s mnohem vyššími hodnotami stavu „bez realizace záměru“, než by měli být, což neoprávněně nadlepšuje hodnocení záměru. V podstatě se tak ve výpočtech neoprávněně vylepšují výsledky hodnocení posuzovaného záměru o blahodárné účinky zprovoznění Prodloužené Rudné.

Např. na ul. Opavské (úsek 1 z rozptylové studie) je v důsledku této chyby neoprávněně vykazováno snížení emisí škodlivých látek, jako by bylo v důsledku realizace záměru. Ve výpočtech emisí je pak počítáno, že v důsledku toho snížení emisí dálkovým působením dojde k tomu, že navýšení emisí ve výpočtových bodech kolem tř. 17. listopadu nebude tak výrazné, jak by mělo být v důsledku zvýšených emisí z úseků 6 a 7.

Z uvedeného je zřejmé, že takto získané údaje rozhodně nesplňují požadavek zákona, aby v procesu posuzování vlivu na životní prostředí byly získány **objektivní a odborné** podklady pro vydání rozhodnutí.

Z uvedeného vyplývá, že dokumentaci je třeba zpracovateli vrátit, aby ji přepracoval s použitím správných vstupních hodnot intenzit dopravy ve stavu „bez realizace záměru“.

3. Rozptylová i hluková studie, ze kterých „posouzení“ čerpá podklady, jsou neúplné - nehodnotí stav „s realizací záměru“ ale pouze stav „s realizací záměru a Severním spojem“ s tím, že tento stav prý dává horší výsledky, a tak, když ten hodnocením projde, pak musí projít i stav „s realizací záměru“.

Jak však vyplývá 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), na tř. 17. listopadu v úseku od křižovatky s ulicí Slavíkovou po křižovatku s ulicí Průběžnou bude vyšší četnost dopravy, a tedy i vyšší emise škodlivin a hluku ve stavu „s realizací záměru“ (tzn. bez Severního spoje). 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**.

Pro období od realizace záměru po zprovoznění obou etap Severního spoje, jež může trvat i více než 10 let (nikdo nemůže právně žádný termín zaručit), tak bude tato část tř. 17. listopadu zatížena vyššími emisemi hluku a škodlivin, než se počítá v obou studiích, a tudíž i v „posouzení“.

To je opět neoprávněné nadlepšení hodnocení záměru, a proto i z tohoto důvodu musí být obě studie i „posouzení“ přepracovány a doplněny.

4. „Posouzení“ obsahuje i další vady, které ale v kontextu výše uvedeného nemá smysl namítat.

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.