

U S N E S E N Í

7. zasedání zastupitelstva městského obvodu,
konaného dne 27. dubna 2020.

Zastupitelstvo městského obvodu Pustkovec:

Z88/07	Schvaluje program 7. zasedání zastupitelstva, konaného dne 27. 4. 2020, dle předloženého návrhu.
Z89/07	Bere na vědomí zprávu členů zastupitelstva městského obvodu Markéty Sikorové a Pavla Tichého o ověření zápisu 6. zasedání zastupitelstva městského obvodu, konaného dne 16. 12. 2019.
Z90/07	Určuje ověřovateli zápisu 7. zasedání zastupitelstva městského obvodu členy zastupitelstva městského obvodu Ing. Barboru Holušovou a Ing. Petra Urbana.
Z91/07	Bere na vědomí zápis kontrolního výboru zastupitelstva městského obvodu Pustkovec č. 6/2020 ze dne 19. 2. 2020.
Z92/07	Bere na vědomí zápis finančního výboru zastupitelstva městského obvodu Pustkovec č. 6/2020 ze dne 21. 4. 2020.
Z93/07	Bere na vědomí informaci o čerpání rozpočtu městského obvodu ke dni 31. 3. 2020.
Z94/07	Rozhodlo přijmout rozpočtové opatření č. 2/2020, kterým se: 1) Snižují neinvestiční převody mezi statutárním městem a městským obvodem – příjmy, na: a) § 6330, pol. 4137, ÚZ 3590, org. 609, o 2309 tis. Kč, b) § 6330, pol. 4137, ÚZ 3595, org. 609, o 643 tis. Kč; 2) zvyšují investiční převody mezi statutárním městem a městským obvodem – příjmy, na: a) § 6330, pol. 4251, ÚZ 3590, org. 609, o 2309 tis. Kč, § 6330, pol. 4251, ÚZ 3595, org. 609, o 643 tis. Kč.
Z95/07	1) Projednalo návrhy na poskytnutí peněžitých darů právnickým osobám, 2) rozhodlo neposkytnout peněžitý dar právnické osobě o.p.s. Centrum pro zdravotně postižené, IČ: 26593548, sídlem Ostrava-Moravská Ostrava, Bieblova 3, 3) rozhodlo neposkytnout peněžitý dar právnické osobě z.s. Centrum pro rodinu a sociální péči, IČ: 48804517, sídlem Ostrava-Moravská Ostrava, Kostelní nám. 3172/1, 4) rozhodlo neposkytnout peněžitý dar právnické osobě Mobilní hospic Ondrášek, o.p.s., sídlem Ostrava-Jih, Zábřeh, Gurtjevova 459/11, IČO 26850176.
Z96/07	1) bere na vědomí, že dne 1. 4. 2020 zveřejnil Krajský úřad Moravskoslezského kraje informaci o zpracované 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 vytiženou 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 obyvatelé, nuceni 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_x, 1,7 t CO, 30 t PM₁₀, 0,9 t benzenu, 7,5 g benz(a)pyrenu – viz str. 91 dokumentace), což mnohonásobně zatíží území tak, že předpokládáný „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 neznamena 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 m³ a stejné množství se bude muset na konstrukce opět použít, tj. celkový přesun hmot by měl být v objemu 200 000 m³, 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 sledán 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 m² keřů - viz str. 247)
- realizací záměru (včetně Severního spoje) by došlo k nárůstu emisí **všech** sledovaných škodlivin a jejich negativnímu dopadu na zdraví obyvatel Pustkovce. Na průtahu ul. 17. listopadu Pustkovcem by došlo k navýšení emisí výfukových plynů o 68 % a resuspendovaného prachu o 50 %. V Pustkovci 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 masivnímu 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 demolice stavebních objektů a z navážek 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 2018 a z července 2018 a nepředložil studii na posouzení nahrazení autobusů elektrobusy.

- není předložena dokumentace na trasu 2 - tramvajová trať po ul. B. Nikéma 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 možnosti 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)

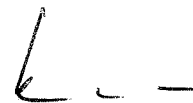
Termín: průběžně dle navazujících správních řízení ve věci „ Ekologizace veřejné dopravy Ostrava – Poruba“

Zastupitelstvo městského obvodu Pustkovec bez přijetí usnesení projednalo:

- ✓ Informaci o činnosti orgánů městského obvodu
- ✓ Kontrolu plnění usnesení
- ✓ Informaci o kontrole výkonu samostatné působnosti na úseku podávání informací dle zákona č. 106/1999 Sb., provedené kontrolní skupinou odboru vnitřních věcí magistrátu města Ostravy dne 10. 12. 2019



Stanislav Pyš
starosta městského obvodu



Ing. Rudolf Kondula
místostarosta městského obvodu