

Strategický plán rozvoje statutárního města Ostravy na léta 2017 - 2023

Vypořádání připomínek

V průběhu vyhodnocení koncepce zaslaly svá vyjádření subjekty uvedené níže v tabulce č. 1.

Bylo přijato 6 vyjádření dotčených územních samosprávných celků a dotčených správních úřadů a 70 připomínek veřejnosti. Všechna vyjádření veřejnosti kromě vyjádření Ing. Martin Bobka shodně obsahují požadavek na vydání nesouhlasného stanoviska dle zákona 100/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů, o posuzování vlivů na životní prostředí, a to z důvodu zásadního nesouhlasu s plánovaným záměrem výstavby nové tramvajové trati na ulici B. Nikodéma, 17. listopadu a Průběžná v městských obvodech Poruba a Pustkovec. Z toho 66 připomínek obsahuje totožné či velmi podobné argumenty, které byly po konzultaci s krajským úřadem z důvodu větší přehlednosti sloučeny a na podrobné úrovni vypořádány jako připomínka č. 1. Vypořádání připomínek je uvedeno v tabulce č. 2 níže.

1

Strategický plán rozvoje statutárního města Ostravy na léta 2017 – 2023 je koncepcí na obecnější úrovni, kdy jednotlivé záměry jsou zde uvedeny jako výčet a není zde řešena jejich podoba. Podrobnost vypořádání připomínek je z důvodu vysokého zájmu o problematiku tramvajové trati v Porubě a Pustkovci a množství došlých připomínek vyšší než u většiny jiných koncepcí obdobného charakteru.

Veřejné projednání se konalo 28. 3. 2017, dle § 10f, odst. 5, zákona 100/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů, Každý může zaslat své písemné vyjádření k návrhu koncepce příslušnému úřadu nejpozději do 5 dnů ode dne konání veřejného projednání návrhu koncepce. V téže lhůtě může zaslat předkladatel příslušnému úřadu své písemné vyjádření k vyhodnocení. K vyjádřením zaslaným po lhůtě příslušný úřad nepřihlíží.

Všechny došlé připomínky k Vyhodnocení koncepce byly přijaty a vypořádány. Připomínky k Oznámení byly vypořádány ve Vyhodnocení a dotazy vznesené na veřejném projednání byly zodpovězeny na místě a jsou v zápise.



Tabulka č. 1 - souhrn obdržných vyjádření.

Číslo připomínky	Datum obdržení připomínky	Číslo jednací	Připomínkující
2	3.4.2017		Ing. Martin Bobek
3	31.3.2017	45040	Krajský úřad MSK, odbor životního prostředí a zemědělství
4	28.2.2017	ŽPZ/3739/2017/Ham	Magistrát města Ostravy odbor ochrany životního prostředí
5	3.4.2017	MSK 23433/2017	Statutární město Ostrava městský obvod Slezská Ostrava úřad městského obvodu
6	28.2.2017	ŽPZ/3739/2017/Ham	Statutární město Ostrava
7	13.2.2017	ŽPZ/3739/2017/Ham	Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Ostrava
8	20.3.2017	23433/2017	Krajská hygienická stanice Moravskoslezského kraje se sídlem v Ostravě
9	4.4.2017	45773	RNDr. Barbora Strouhalová, Ph.D.
10	4.4.2017	45776	Markéta Vysloužilová
11	3.4.2017	45309	Ing. Petr Vysloužil
Následujících 66 připomínek bylo vypořádáno souhrnně jako připomínka č. 1			
	3.4.2017	45330	Ing. Jan Baďura
	3.4.2017	45307	Ing. Leona Banková
	3.4.2017	45362	Ing. Ivana Bartušková
	30.3.2017	43999	Ing. Dušan Bazala
	3.4.2017	45313	Ing. Jan Blažek
	28.3.2017	42633	Naděžda Brychtová
	3.4.2017	45364	Mgr. Petra Bystroňová
	29.3.2017	43408	Helena Čanigová
	30.3.2017	44008	Sylva Černá
	30.3.2017	44007	Ing. Martin Černý
	3.4.2017	45303	Jan Červenka
	4.4.2017	45844	Martin Dokoupil
	4.4.2017	45842	Jiří Dokoupil
	4.4.2017	45800	Radmila Dokoupilová
	29.3.2017	43495	Bc. Jana Dominiková



3

Číslo připomínky	Datum obdržení připomínky	Číslo jednací	Připomínkující
	28.3.2017	42843	Martin Gawryš
	29.3.2017	43402	Ladislav Gelačák
	3.4.2017	45352	Ing. Karel Golc
	28.3.2017	42846	Lucie Havelková
	4.4.2017	45829	Ing. Petr Holuša
	23.3.2017	41110	Barbora Holušová
	3.4.2017	45299	Ema Holušová
	3.4.2017	45358	Marie Honová
	3.4.2017	45312	Ing. René Hrabovský
	29.3.2017	43478	Ing. František Hromek
	4.4.2017	45802	Ing. Jiří Klich, Ph.D.
	4.4.2017	45804	Ing. Dagmar Klichová
	4.4.2017	45815	Ing. Eva Kolářová
	30.3.2017	44012	Ing. Helena Konečná
	3.4.2017	45343	Aleš Kučera
	31.3.2014	44611	Petr Kulig
	3.4.2017	45328	Jarmila Masařová
	3.4.2017	45356	Oto Masnica
	3.4.2017	45355	Lenka Masnicová
	4.4.2017	45836	Petr Milfait
	4.4.2017	45848	Pavel Nováček
	3.4.2017	45320	Libor Novák
	3.4.2017	45318	Pharm.dr. Hana Nováková
	3.4.2017	45353	Zdeněk Prorok
	4.4.2017	45845	Martina Přečková
	3.4.2017	45335	Lubomír Raisigel
	3.4.2017	45338	Mgr. Jana Raisigelová
	29.3.2017	43406	Lenka Ribeiro
	31.3.2017	44313	Ing. Robert Stříž
	28.3.2017	42857	Jaroslava Studená
	3.4.2017	45360	Danuše Stýskalová
	3.4.2017	45391	Ing. Zdeněk Svoboda



4

Číslo připomínky	Datum obdržení připomínky	Číslo jednací	Připomínkující
	3.4.2017	45389	Ing. Daniela Svobodová
	28.3.2017	42855	Veronika Šimková
	31.3.2017	44507	Pavel Špok
	31.3.2017	44503	Ing. Martin Špok
	31.3.2017	44512	Olga Špoková
	30.3.2017	44002	Mgr. Kateřina Špoková
	29.3.2017	43416	Jiří Štefka
	29.3.2017	43413	Božena Štefková
	3.4.2017	45329	Vlasta Šulová
	3.4.2017	45346	Mgr. Lucie Trojková
	28.3.2017	42845	Pavel Turek
	29.3.2017	43489	Ing. Jiří Valošek
	29.3.2017	43181	Ing. Stanislav Valošek
	29.3.2017	43484	Emilie Valošková
	3.4.2017	45347	Milena Veselková
	28.3.2017	42854	Alena a Jan Vobrovi
	3.4.2017	45349	Táňa Waliszewská
	3.4.2017	45351	Petr Waliszewski
	29.3.2017	43500	Martin Žídek



Tabulka č. 2 – Vypořádání připomínek

ČÍSLO PŘIPOMÍNKY	PŘIPOMÍNKA / DOTAZ / KOMENTÁŘ / DOPORUČENÍ	VYPOŘÁDÁNÍ
5 1	<p>Nesouhlas s tramvajovou tratí z důvodů:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) hluk 2) vibrace 3) kácení zeleně a zábor půdních zelených ploch 4) prašnost 5) zvýšení nehodovosti a snížení bezpečnosti z důvodu delší brzdné dráhy tramvaje, ohrožení chodců, zvláště dětí 6) snížení plynulosti dopravy a tím zvýšení emisí z dopravy 7) pokles cen nemovitostí 8) tramvajová doprava je již zastaralá 	<p>K tramvajové trati obecně - širší souvislosti</p> <p>Projekt je součástí širší strategie rozvoje ostravské veřejné dopravy, jejímž cílem je nejen zlepšení mobility, dostupnosti, ale i zvýšení kvality života a snížení dopadů na životní prostředí. Vychází ze skutečnosti, že existující páteřní síť veřejné dopravy v Ostravě je tramvajová. Projekt představuje nejefektivnější způsob řešení problematiky městské hromadné dopravy, a to z hlediska výkonnosti, vyšší přepravní kapacity, kratších dojezdových časů, bezpřestupovosti a vzhledem k velmi špatnému ovzduší v Ostravě.</p> <p>Projekt vychází (mimo jiné) z Integrovaného plánu mobility Ostrava (dále také IPMO), který je základním dokumentem města pro oblast dopravy. Zde je řešena také problematika tramvajů a hluku. Zde jsou např. ve III. Návrhové části v tabulce 1 na s. 18 uvedena tato opatření pro snížení hlukové zátěže z tramvajů - rekonstrukce stávajících tramvajových a železničních tratí; výstavba tramvajového svršku s travnatým zákrytem okolí kolejnic v místech, kde není svršek poježděn nekolejovou dopravou; instalace bokovnic na tramvajových kolejích a jejich následná údržba. Dále je zde na s. 20 této části uveden přehled "Dalších významných opatření ke snižování emisí z dopravy a snížení imisního zatížení", mezi kterými je i bod 6. - Výstavba a rekonstrukce tramvajových a trolejbusových tratí (včetně tramvajové trati v Porubě ke Glóbusu). Tento záměr je uveden také na s. 48 mezi stavbami k realizaci do r. 2020 nebo v zásobníku projektů (s. 122).</p> <p>K IPMO proběhlo zjišťovací řízení dle 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 pozdějších předpisů. Dle § 10d tohoto zákona byl dne 27.2.2017 vydán závěr zjišťovacího řízení, který stanovil, že koncepce „Integrovaný plán</p>



6

ČÍSLO PŘIPOMÍNKY	PŘIPOMÍNKA / DOTAZ / KOMENTÁŘ / DOPORUČENÍ	VYPOŘÁDÁNÍ
		<p>mobility Ostrava“ nebude posuzována podle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.</p> <p>IPMO má těsnou vazbu na Územní plán Ostravy, vydaný usnesením č. 2462/ZM1014/32, ze dne: 21. 5. 2014 a schválený v roce 2014, který byl podroben procesu posuzování vlivů na životní prostředí a bylo k němu vydáno souhlasné stanovisko dne 4.1.2013.</p> <p>Projekt dále vychází z projektového záměru "Ekologizace veřejné dopravy - Ostrava Poruba" z roku 2014. V tomto projektovém záměru bylo porovnáváno s pomocí multikriteriálního hodnocení několik variant vedení nové tramvajové trati v Ostravě-Porubě, respektive Pustkovci. V rámci hodnocení byla řešena řada aspektů, jako je finanční náročnost, potřebnost, průchodnost územím (včetně hlukového znečištění a zásahů do soukromých pozemků, proveditelnost a další aspekty (vliv na klima aj.). Z tohoto porovnání vyšla nejlépe varianta D (po ul. Bedřicha Nikodéma a Průběžná), přijatelně také varianta B (ul. 17. listopadu a Průběžná).</p> <p>(Pro upřesnění je třeba doplnit, že SPMO 2017-2023 je jednovariantní koncepce obecnějšího charakteru, která uvádí obecný záměr prodloužení tramvaje. V rámci vypořádání připomínek je zde nad rámec podrobnosti komentován proces přípravy konkrétního záměru, který vychází z porovnání více variant. Tato situace může pochopitelně nastat i u dalších projektů uvedených obecně v koncepci, které budou moci být v rámci jejich další přípravy řešeny variantně)</p> <p>Město Ostrava o projektu otevřeně informuje se všemi jeho aspekty. Proto byla vytvořena webová stránka www.novatramvajporuba.cz, kde jsou vkládány všechny důležité informace týkající se přípravy projektu, zodpovídány otázky, uvedeny podkladové materiály a další informace.</p> <p>Problematika hluku a vibrací (1,2)</p>



7

ČÍSLO PŘIPOMÍNKY	PŘIPOMÍNKA / DOTAZ / KOMENTÁŘ / DOPORUČENÍ	VYPOŘÁDÁNÍ
		<p>Faktem je, že tramvaje jsou zdrojem hlukového znečištění a vibrací – proto se počítá s tím, že při výstavbě budou použity nejmodernější dostupné technologie, a to jak v rámci stavby samotného kolejiště, tak i při konstrukci a údržbě jednotlivých tramvajových vozů. Kombinace těchto moderních technických řešení pak výrazně sníží hluk i vibrace, které kolejová doprava způsobuje. Jde o soubor protihlukových opatření, z nichž lze zmínit např. aktuálně zprovozněný podúrovňový soustruh k úpravě tramvajových kol v areálu DPO, vkládání gumových prvků do profilu tratě (tzv. rohože a bokovnice) nebo protihlukový travnatý povrch kryjící tramvajový pás. Dále se plánuje využití nejmodernější tramvajové soupravy, které jsou vybaveny dvojnásobným odpružením každé nápravy nebo mazacím zařízením pro mazání plochy mezi kolem a kolejnicí. Tímto bude intenzita hluku a vibrací výrazně snížena. Z těchto důvodů považujeme navržený záměr v tomto ohledu v jeho současné fázi rozpracovanosti z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví za akceptovatelný.</p> <p>Kácení zeleně a zábor půdy (3) Při případné výstavbě bude cílem zasáhnout do stávajícího prostředí co nejméně a co nejšetrněji. Také z tohoto důvodu je plánovaný úsek nové tramvajové trati navržen v celém svém úseku ve stávajících komunikacích, což výrazně přispěje k omezení záborů půdního fondu a zásahům do zeleně oproti variantě výstavby na dosud nezastavěných a nevyužívaných plochách. Zásahům do zeleně a dílčím záborům půdy se nelze zcela vyhnout, cílem města je však minimalizace těchto záborů a kácení dřevin. Záměr je z tohoto pohledu šetrnější než úseky nových silničních komunikací nebo obchodních a výrobních center na nových plochách. Pro minimalizaci a kompenzaci negativních vlivů se počítá s náhradou vykácených dřevin novými v dané lokalitě po dokončení stavby a provedením náhradních výsadeb nejen v dané lokalitě, ale i v</p>



ČÍSLO PŘIPOMÍNKY	PŘIPOMÍNKA / DOTAZ / KOMENTÁŘ / DOPORUČENÍ	VYPOŘÁDÁNÍ
		<p>jejím širším okolí, kdy počet nově vysazených stromů by měl být mnohem vyšší než počet stromů pokácených. Toto dílčí negativum tedy bude plně kompenzováno. Nově vysazené stromy budou rovněž přispívat k záchytu prašnosti z automobilové dopravy a plnit protihlukovou funkci. Předpokládá se rovněž ozelenění tramvajové trati travnatým pásem. Zábory půdního fondu byly již řešeny také na úrovni územního plánu města, který také prošel procesem posouzení vlivů na životní prostředí.</p> <p>Prašnost (4)</p> <p>V rámci připomínek je zmiňována prašnost z dopravy při výstavbě a srovnání se stávající MHD využívající CNG. Provoz tramvajové trati nebude v daných lokalitách představovat zdroj nových emisí znečišťujících látek do ovzduší (na rozdíl od aut a autobusů, které jsou zdrojem např. NO_x). Provoz tramvajové dopravy nebude také zdrojem prašnosti, na rozdíl od dopravy automobilové. Tramvajová doprava naopak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší, což má oporu i ve výše uvedeném IPMO, kde je na s. 20 Návrhové části uveden přehled "Dalších významných opatření ke snižování emisí z dopravy a snížení imisního zatížení", mezi kterými je i bod 6. - Výstavba a rekonstrukce tramvajových a trolejbusových tratí (včetně tramvajové trati v Porubě ke Glóbusu). Tramvajová doprava tvoří páteřní síť veřejné dopravy v Ostravě, která je ekologicky šetrnější alternativou k dopravě silniční. Proto je její průběžný rozvoj důležitý pro celou oblast veřejné dopravy. Využití této formy veřejné dopravy přispívá rovněž ke snížení vypouštěného množství emisí skleníkových plynů do atmosféry.</p> <p>K prašnosti v době výstavby docházet částečně může - toto je však na úrovni podrobnosti koncepce a podrobnosti jejího vyhodnocení konkrétněji nepostihnutelné. Toto bude řešeno v navazujících fázích přípravy projektu.</p>



9

ČÍSLO PŘIPOMÍNKY	PŘIPOMÍNKA / DOTAZ / KOMENTÁŘ / DOPORUČENÍ	VYPOŘÁDÁNÍ
		<p>Zvýšení nehodovosti a snížení bezpečnosti (5) Veřejná hromadná doprava je obecně bezpečnější než individuální doprava automobilová a je standardně řešena dopravními předpisy, které je povinností každého dodržovat. Tramvajová doprava je standardním dopravním prostředkem veřejné dopravy v Ostravě a tvoří její páteřní síť. Lze předpokládat, že situace v plánovaných lokalitách bude obdobná jako v případě ostatních částí města s tramvajovou dopravou - významnější zhoršení bezpečnostní situace nelze předpokládat, naopak je podporována veřejná doprava jako bezpečnější varianta k dopravě automobilové.</p> <p>Snížení plynulosti dopravy a tím zvýšení emisí z dopravy (6) Provoz tramvajové trati nebude v daných lokalitách představovat zdroj nových emisí znečišťujících látek do ovzduší (na rozdíl od aut a autobusů, které jsou zdrojem např. NO_x). Tramvajová doprava naopak přispěje ke zlepšení kvality ovzduší, což má oporu i ve výše uvedeném IPMO. Využití veřejné dopravy přispívá rovněž ke snížení vypouštěného množství emisí skleníkových plynů do atmosféry a nabídka kvalitní a komfortní veřejné dopravy je motivací k jejímu upřednostňování před individuální automobilovou dopravou. Optimalizace řízení provozu světelnou signalizací slouží v maximální možné míře k zajištění plynulosti provozu a zajištění bezpečnosti provozu, zvláště bezpečnosti pěší dopravy. Vzhledem k zastavování vozidel na již současných četných přechodech pro chodce v oblasti, neshledáváme tento aspekt jako potenciálně významně negativní. Naopak dojde ke zvýšení bezpečnosti pěšího provozu.</p> <p>Pokles cen nemovitostí (7) Cenu nemovitostí ovlivňuje velké množství faktorů (stav, lokalita,</p>



10

ČÍSLO PŘIPOMÍNKY	PŘIPOMÍNKA / DOTAZ / KOMENTÁŘ / DOPORUČENÍ	VYPOŘÁDÁNÍ
		<p>vlastnické vztahy, výška podlaží, stav celého objektu, životní prostředí aj.), přičemž dopravní dostupnost je jedním z nich. Záměr není novou stavbou v území, neboť je veden po stávajících komunikacích s poměrně vysokou intenzitou automobilové dopravy, která je již dnes zdrojem hluku. (Problematika hluku je uvedena výše). Dá se předpokládat, že dostupnost páteřní sítě městské dopravy, která umožňuje cestovat do jiných částí města bez přestupů, spíše zvedne cenu bytů v okolí nových tratí, pokles cen nemovitostí nepředpokládáme.</p> <p>Zastaralost tramvajové dopravy (8) V případě projektu se plánuje jak využití nejmodernějších technologií při stavbě samotné kolejové trati, tak i využití moderních tramvajových vozidel. Tímto bude podpořena celková modernizace tramvajové, potažmo veřejné dopravy. Tramvajová doprava má v Ostravě perspektivu, což potvrzuje i IPMO, kde jsou plánovány investice do tohoto druhu dopravy na období více než 20 let. Na webových stránkách k projektu jsou rovněž uváděny příklady z jiných evropských měst, kde jsou tramvajové trati rozšiřovány (Viedeň, Czestochowa, aktuálně se uvedená záležitost řeší v Praze)</p> <p>Cílem projektu v širších souvislostech je nejen zlepšení mobility, dostupnosti, ale i zvýšení kvality života a snížení dopadů na životní prostředí.</p> <p>K výše uvedeným skutečnostem je potřeba dodat, že záměr bude posouzen v procesu EIA, kde budou tyto (a případné další) uvedené aspekty podrobněji hodnoceny. Pokud z procesu vyplyne, že ani jedna z navržených tramvajových tras nesplní zákonné limity, nebude moci být projekt realizován. Projektová dokumentace by měla být zpracována do podzimu roku 2017.</p>



ČÍSLO PŘIPOMÍNKY	PŘIPOMÍNKA / DOTAZ / KOMENTÁŘ / DOPORUČENÍ	VYPOŘÁDÁNÍ
2	Vyjadřuje se jako člen petičního výboru Nesouhlas s rozšířením Vědecko-technologického parku v Ostravě – Porubě do lokality Myslivna". Upozorňuje na nesouhlas petentů s lokalizací do uvedené lokality Myslivna a dále upozorňuje na to, že jsou řešeny variantní lokalizace tohoto záměru.	Jedná se o petici, která nebyla podána v současné době nově k procesu SEA, ale o upozornění na petici, která již proběhla. Strategický plán počítá obecně s výstavbou Vědeckotechnologického parku, avšak konkrétní lokalita není uváděna. Jak je uvedeno v připomínce, aktuálně je mimo režim SPMO porovnáváno více možných lokalit. V rámci Usnesení číslo 1568/ZM1418/24 zastupitelstvo města Ostravy rozhodlo o přerušení přípravy a realizace projektu "Rozšíření areálu VTP Ostrava I. etapa" v areálu Myslivna. Důvodem je snaha najít jinou lokalitu pro VTP v intravilánu města. V rámci veřejného jednání bylo uvedeno, že jako pravděpodobnější se jeví lokalizace v oblasti mezi Novou Karolinou a Dolní oblasti Vítkovice. V rámci vyhodnocení jsou rovněž uvedeny požadavky pro výběr lokality z hlediska vlivů na životní prostředí. Požadavky došle ve vyjádření jsou tedy zohledněny a koncepce a Vyhodnocení jsou s nimi v souladu.
3a	Z hlediska zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů nemá připomínky	Bez připomínek
3b	Z hlediska zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů nemá připomínky	Bez připomínek
3c	Z hlediska zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů nemá připomínky	Bez připomínek
3d	Z hlediska zájmů chráněných ostatními zákony v oblasti životního prostředí nemá připomínky	Bez připomínek
4a	MMO OOŽP jako správní orgán místně příslušný podle zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, nemá k návrhu předmětné koncepce připomínky	Bez připomínek
4b	Z hlediska zájmů chráněných zákonem č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů, nemá MMO OOŽP k návrhu koncepce připomínky.	Bez připomínek



ČÍSLO PŘIPOMÍNKY	PŘIPOMÍNKA / DOTAZ / KOMENTÁŘ / DOPORUČENÍ	VYPOŘÁDÁNÍ
4c	MMO OOŽP se se závěry vyplývajícími z vyhodnocení vlivu koncepce na životní prostředí ztotožňuje, a z hlediska ustanovení zákona č. 114/1992 Sb., které jsou v jeho kompetenci, nemá k předloženému návrhu koncepce a k vyhodnocení vlivů koncepce připomínky a dává kladné vyjádření	Bez připomínek
4d	Z hlediska ustanovení zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů, které jsou v jeho kompetenci, nemá MMO OOŽP k výše uvedenému návrhu koncepce a k vyhodnocení jejího vlivu na životní prostředí připomínky a dává tímto k předmětnému návrhu koncepce kladné vyjádření	Bez připomínek
4e	MMO OOŽP, příslušný dle § 48 odst. 3 zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon), ve znění pozdějších předpisů, nemá k návrhu předmětné koncepce žádné připomínky.	Bez připomínek
4f	MMO OOŽP jako věcně a místně příslušný vodoprávní úřad podle § 106 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, ve smyslu § 6 odst. 5 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí nemá k návrhu výše uvedené koncepce připomínky	Bez připomínek
5	Rada městského obvodu Slezská Ostrava rozhodla o vydání kladného stanoviska k návrhu koncepce „Strategický plán rozvoje statutárního města Ostravy na léta 2017 - 2023“ včetně Vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb., a Vyhodnocení koncepce na soustavu Natura 2000 dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb.	Bez připomínek
6	Statutární město Ostrava, v postavení dotčené obce, dává k návrhu koncepce kladné vyjádření	Bez připomínek



ČÍSLO PŘIPOMÍNKY	PŘIPOMÍNKA / DOTAZ / KOMENTÁŘ / DOPORUČENÍ	VYPOŘÁDÁNÍ
7	Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Ostrava (dále „ČIŽP“) k předloženému návrhu koncepce „Strategický plán rozvoje statutárního města Ostravy na léta 2017 - 2023“ (dále „návrh koncepce“), předkladatel Statutární město Ostrava, Prokešovo náměstí 8, 729 30 Ostrava, IČ 00845451, nemá zásadní připomínky. Dle ČIŽP by bylo vhodné pro přehlednost aktualizovat/používat nejen v uváděných tabulkách názvy společností - provozoven, respektive uvádět název zařízení (který se nemění tak často jako provozovatel) i provozovatele (aktuálního).	Bez zásadních připomínek Názvy společností/provozoven uváděných ve Vyhodnocení jsou čerpány z uvedených zdrojů a platné k uvedenému období.
8	Vyhodnocení koncepce „Strategický plán rozvoje statutárního města Ostravy na léta 2017 – 2023“ akceptuje. Současně však požaduje upravit formulace vybraných doporučení v návrhu souhlasného stanoviska ke koncepci	- viz níže
8a	na str. 29 není v tabulce č.14 – koncentrace benzenu, uvedena lokalita Přívoz, přestože v textu je na tento údaj odkaz.	Upozornění akceptováno. Nemá vliv na samotné hodnocení ani návrh stanoviska.
8b	V kapitole 2.2.Hluk, v posledním odstavci upozorňuje na nepřesnost – „Je třeba také zachovat současnou praxi, kdy procesy EIA a stavebního řízení obsahují u nových akcí hlukové studie...“	Upozornění akceptováno. Hlukové studie jsou vyžadovány již v územním řízení. Připomínka nemá vliv na samotné hodnocení ani návrh stanoviska.
8c	KHS doporučuje jinou, obecnou formulaci, ze které by vyplynula povinnost zajistit dodržení hlukových limitů u všech plánovaných záměrů (nejen u tramvajových tratí). Rovněž k doporučení - S ohledem na potřebu minimalizace hlukové zátěže z automobilové dopravy instalovat ve vhodných lokalitách protihlukové stěny (případně pásy zeleně) podél stávajících nebo nově plánovaných dopravních staveb s vyšší intenzitou dopravy - navrhuje úpravu formulace, ze které bude patrné, že protihluková opatření (nejen protihlukové stěny, nejen ve vhodných lokalitách) jsou směřována k dodržení hygienických limitů hluku všech dopravních staveb. Pásy zeleně mohou být doporučeny nad rámec	Z pozice zpracovatele vyhodnocení lze uvedený požadavek akceptovat a zahrnout požadovanou úpravu formulací do stanoviska ke koncepci.



ČÍSLO PŘIPOMÍNKY	PŘIPOMÍNKA / DOTAZ / KOMENTÁŘ / DOPORUČENÍ	VYPOŘÁDÁNÍ
	<p>nutných opatření. Úprava formulací těchto doporučení je potřebná s ohledem na podmínku č.2 navrženého souhlasného stanoviska i ve vazbě na platnou právní úpravu, zejména § 30 zákona č.258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a souvisejících předpisů.</p>	
9	Připomínky k vypořádání připomínek k Oznámení	Viz níže
9a	<p>Nesouhlasí s vypořádáním připomínek. Připomíná, že město Ostrava nemá komparativní studii provozu autobusové dopravy a výstavby tramvajové trati a dopravu na ni z hlediska komplexních environmentálních dopadů (dopady na půdu, vodstvo, ovzduší, faunu a floru včetně dopadu na zdraví člověka)</p>	<p>Záměr (který je v koncepci uveden obecně) vychází jednak z Integrovaného plánu mobility Ostrava a dále např. z projektového záměru "Ekologizace veřejné dopravy - Ostrava Poruba" z roku 2014. V tomto projektovém záměru bylo porovnáváno s pomocí multikriteriálního hodnocení několik možností vedení nové tramvajové trati v Ostravě-Porubě, respektive Pustkovci. V rámci hodnocení byla řešena řada aspektů, jako je finanční náročnost, potřebnost, průchodnost územím (včetně hlukového znečištění a zásahů do soukromých pozemků, proveditelnost a další aspekty (vliv na klima aj.). Z tohoto porovnání vyšla nejlépe varianta D (po ul. Bedřicha Nikodéma a Průběžná), přijatelně také varianta B (ul. 17. listopadu a Průběžná). Je také zřejmé, že environmentální kritérium je pouze jedním z více kritérií, které je nutné při přípravě obdobného projektu zohledňovat.</p> <p>(Pro upřesnění je třeba doplnit, že SPMO 2017-2023 je jednovariantní koncepce obecnějšího charakteru, která uvádí obecný záměr prodloužení tramvaje. V rámci vypořádání připomínek je zde nad rámec podrobnosti komentován proces přípravy konkrétního záměru. Tato situace může pochopitelně nastat i u dalších projektů uvedených obecně v koncepci, které budou moci být v rámci dalších fází jejich přípravy řešeny variantně)</p>
9b	<p>trať je v konfliktu se strategickými cíli Priority C (Zdravé město), „Odstranit bariéry ve městě, zahustit městský prostor</p>	<p>Dle našeho názoru není projekt tramvajové trati v rozporu s touto uvedenou KOZ 6.2 Kvalitní bydlení a architektura (součást uváděné</p>



ČÍSLO PŘIPOMÍNKY	PŘIPOMÍNKA / DOTAZ / KOMENTÁŘ / DOPORUČENÍ	VYPOŘÁDÁNÍ
	architektonicky hodnotnou zástavbou a využít k tomu přednostně existující proluky"	Priority C) (pozn.: V SPMO 2017-2023 se nejedná se o strategický cíl, nýbrž o předpokládanou změnu) Tramvaj nepředstavuje bariéru ve městě, zlepšuje obslužnost města veřejnou dopravou a využívá stávající dopravní komunikaci.
9c	schází vypořádání s námitkou jak má projekt nové trati „Snížit míru znečištění ovzduší" nebo „Adaptovat město na klimatické změny a efektivně nakládat se zdroji", nebo jak má díky tramvajové trati dojít k naplnění cíle „Rozšířit plochy funkční, kvalitní a udržované zeleně trávení volného času, zadržování vody, biodiverzita, zelené koridory)."	Tramvajová doprava tvoří páteřní síť veřejné dopravy v Ostravě, která je ekologicky šetrnější alternativou k dopravě silniční. Proto je její průběžný rozvoj důležitý pro celou oblast veřejné dopravy. Tramvajová doprava není v rámci svého provozu v provozovaných lokalitách zdrojem emisí znečišťujících látek do ovzduší, jak na rozdíl od dopravy automobilové, tak autobusové. Využití této formy veřejné dopravy přispívá rovněž ke snížení vypouštěného množství emisí skleníkových plynů do atmosféry. Spíše než adaptačním je tedy rozvoj tramvajové (respektive veřejné) dopravy opatřením mitigačním. Je rovněž zřejmé, že žádný projekt nemůže naplnit všechny předpokládané cíle strategického plánu - takto není princip strategického plánování postaven. V případě zeleně se předpokládá minimalizace zásahů do stávající zeleně a provedení náhradních výsadeb jak v rámci dané lokality, tak širšího okolí.
9d	Vypořádání s námitkami se dále nevyjadřuje ke kácení dřevin, zániku půd a zabetonování rozsáhlých ploch.	Navržené tratě jsou lokalizovány ve stávajících komunikacích, což přispěje k výraznému omezení/minimalizaci záborů půdního fondu oproti variantě výstavby tratě mimo stávající komunikaci. Výstavba tramvajové trati v této formě bude mít rovněž výrazně nižší zábory ve srovnání se stavbou nových komunikací silničních. Bude minimalizováno kácení stávajících dřevin na dřeviny nezbytně nutné, odstraněné dřeviny budou v maximální míře nahrazeny novými a budou prováděny náhradní výsadby v dané lokalitě a širším okolí.
9e	Je přitom zřejmé, že i moderní tramvajová trať a provoz moderních vozů jsou zdroji hluku a případnou výstavbou by se hluk zvýšil	Faktem je, že tramvaje jsou zdrojem hlukového znečištění a vibrací – proto se počítá s tím, že při výstavbě budou použity nejmodernější



16

ČÍSLO PŘIPOMÍNKY	PŘIPOMÍNKA / DOTAZ / KOMENTÁŘ / DOPORUČENÍ	VYPOŘÁDÁNÍ
	v dotčených lokalitách.	dostupné technologie, a to jak v rámci stavby samotného kolejiště, tak i při konstrukci a údržbě jednotlivých tramvajových vozů. Kombinace těchto moderních technických řešení pak výrazně sníží hluk i vibrace, které kolejová doprava způsobuje. Jde o soubor protihlukových opatření, z nichž lze zmínit např. aktuálně zprovozněný podúrovňový soustruh k úpravě tramvajových kol v areálu DPO, vkládání gumových prvků do profilu tratě (tzv. rohože a bokovnice) nebo protihlukový travnatý povrch kryjící tramvajový pás. Dále se plánuje využití nejmodernějších tramvajových souprav vybavených zvýšeným odpružením každé nápravy nebo mazacím zařízením pro mazání plochy mezi kolem a kolejnici. Tímto bude intenzita hluku a vibrací výrazně snížena. Záměr bude posouzen v procesu EIA, kde budou uvedené aspekty hodnoceny. Pokud z procesu vyplyne, že ani jedna z navržených tramvajových tras nesplní zákonné limity, nebude projekt realizován. V řešených lokalitách jezdí automobily i autobusy, které jsou také zdrojem stávajícího hluku. Cílem rozvoje veřejné dopravy je vytvoření ekologicky šetrnější alternativy oproti dopravě automobilové.
9f	Je také zřejmé, že se trať dotkne životního prostředí v dotčené lokalitě ve všech aspektech životního prostředí	S touto částí připomínky nelze souhlasit. Tramvajová doprava neovlivňuje všechny aspekty životního prostředí a současně některé aspekty ŽP ovlivňuje pozitivně.
9g	neuvádí zdůvodnění, jak prodloužení tramvajové tratě přispěje k ekologizaci.	Projekt je součástí širší strategie rozvoje ostravské veřejné dopravy, jejímž cílem je nejen zlepšení mobility, dostupnosti, ale i zvýšení kvality života a snížení dopadů na životní prostředí. Vychází ze skutečnosti, že existující páteřní síť veřejné dopravy v Ostravě je tramvajová. Projekt proto představuje nejefektivnější způsob řešení problematiky městské hromadné dopravy, a to z hlediska výkonnosti, vyšší přepravní kapacity, kratších dojezdových časů, bezpřestupovosti a vzhledem k velmi špatnému ovzduší v Ostravě. Projekt vychází z Integrovaného plánu mobility, kde je tento úsek



ČÍSLO PŘIPOMÍNKY	PŘIPOMÍNKA / DOTAZ / KOMENTÁŘ / DOPORUČENÍ	VYPOŘÁDÁNÍ
		<p>tramvajové trati uváděn jako "Významné opatření ke snižování emisí z dopravy a snížení imisního zatížení": Projekt dále vychází z projektového záměru "Ekologizace veřejné dopravy - Ostrava Poruba" z roku 2014. V rámci hodnocení byla řešena řada aspektů, jako je finanční náročnost, potřebnost, průchodnost územím (včetně hlukového znečištění a zásahů do soukromých pozemků, proveditelnost a další aspekty (vliv na klima aj.). Cílem je rozvoj páteřního prostředku veřejné dopravy ve městě a tím podpora rozvoje celého systému hromadné dopravy jako ekologicky šetrnější alternativy k dopravě silniční. Tramvajová doprava rovněž není přímým zdrojem emisí znečišťujících látek do ovzduší.</p>
9h	<p>Vypořádání se uspokojivě nevyjadřuje ani k připomínce České inspekce životního prostředí, která rovněž na problematiku výstavby a provozu tratě poukazuje.</p>	<p>ČIŽP ve svém vyjádření upozornila na nesouhlas části občanů s uvedeným záměrem, dále poukázala na nutnost kácení dřevin, hluchost a prašnost v době výstavby. Tato připomínka je vypořádána. Rovněž upozorňujeme, že ČIŽP ve svém vyjádření ke koncepci a Vyhodnocení nevzneslo připomínky. K tomu dále uvádíme, že při výstavbě bude cílem zasáhnout do stávajícího prostředí co nejméně a co nejšetrněji. Bude minimalizováno kácení dřevin, které budou v maximální míře nahrazeny novými a budou prováděny další náhradní výsadby. Provoz tramvajové trati nebude v daných lokalitách představovat zdroj nových emisí znečišťujících látek do ovzduší (na rozdíl od aut a autobusů, které jsou zdrojem např. NO_x). Prašnost v době výstavby nelze na této úrovni obecnosti koncepce a znalosti záměru hodnotit. Pravdou je, že tramvaje jsou zdrojem hlukového znečištění a vibrací – proto se počítá s tím, že při výstavbě budou použity nejmodernější dostupné technologie, a to jak v rámci stavby samotného kolejiště, tak i při konstrukci a údržbě jednotlivých tramvajových vozů. Kombinace těchto moderních technických řešení pak výrazně sníží hluk i vibrace, které kolejová doprava způsobuje. Jde o soubor protihlukových opatření, z nichž lze zmínit např. aktuálně zprovozněný podúrovňový soustruh k úpravě tramvajových kol v areálu DPO, vkládání gumových prvků do profilu</p>



ČÍSLO PŘIPOMÍNKY	PŘIPOMÍNKA / DOTAZ / KOMENTÁŘ / DOPORUČENÍ	VYPOŘÁDÁNÍ
		<p>tratě (tzv. rohože a bokovnice) nebo protihlukový travnatý povrch kryjící tramvajový pás. Dále se plánuje využití nejmodernější tramvajové soupravy, které jsou vybaveny zvýšeným odpružením každé nápravy nebo mazacím zařízením pro mazání plochy mezi kolem a kolejnicí. Tímto bude intenzita hluku a vibrací výrazně snížena. Záměr bude posouzen v procesu EIA, kde budou uvedené aspekty hodnoceny. Pokud z procesu vyplyne, že ani jedna z navržených tramvajových tras nesplní zákonné limity, nebude projekt realizován.</p>
9i	<p>Trvám na svém vyjádření, že analýzu je nutné provádět komplexně pro všechny složky životního prostředí. Těžko lze plánovat aktivity, které mají dopad pouze na jednu složku životního prostředí. Je krátkozraké soustředit se pouze na jeden problém, když nevhodnými zásahy lze nevratně poškodit jiné složky prostředí. Stejně tak by mělo být zřejmé, proč se Plán soustředí tedy pouze na ovzduší.</p>	<p>Analýza životního prostředí byla v rámci Vyhodnocení provedena komplexně pro všechny základní složky životního prostředí, a to v dostatečném detailu. Problematika kvality ovzduší byla řešena ve větší podrobnosti s ohledem na skutečnost, že se jedná o jeden ze zásadních problémů životního prostředí v Ostravě. Konkrétní relevantní připomínky obdržené v rámci zjišťovacího řízení byly zapracovány nebo zohledněny v textu vyhodnocení.</p>
9j	<p>K bodu 3.1 Ovzduší mého vyjádření upozorňuji, že přepisem došlo k chybám, které se v původním textu nevyskytují. Z textu Oznámení i z vypořádání se s námitkami je patrné, že se Plán zaměřuje pouze na ochranu ovzduší. Proto je nutné důkladně analyzovat problém sekundární prašnosti, která může ve městech dosahovat významných hodnot. Ke snížení prašnosti lze poté přijmout adekvátní opatření. Pakliže data neexistují, má Plán nedostatek jasně přiznat.</p>	<p>Tvrzení, že se Vyhodnocení (nikoliv Plán) zaměřuje pouze na kvalitu ovzduší, není platné. Vyhodnocení a analýza životního prostředí se zaměřuje na všechny základní složky životního prostředí. Problematika ovzduší je reflektována podrobněji, neboť se jedná o významný problém na území města.</p> <p>Není účelem provádět rozsáhlé analýzy či výzkum v jednotlivých oblastech životního prostředí. Sekundární prašnost je v Ostravě jedním z problémů v oblasti ochrany ovzduší, její příspěvek ke kvalitě ovzduší však není jednoznačně konkretizován, proto je uváděn pouze v obecnější rovině.</p>
9k	<p>K tomuto uvádím, že mělo dojít adaptaci názvu kapitoly. Příroda a krajina jsou pojmy rozsáhlejší, než lze vyčíst ze zákona č. 114/1992. Obrázek č.3 (nově obrázek č.4) má i v nové verzi nečitelné popisky. Zobrazovat prvky, které nekorespondují s názvem mapy, je</p>	<p>Jedná se o subjektivní názor. Jsme přesvědčeni, že název kapitoly je v pořádku. Některé popisky na obrázku č. 4 jsou čitelné hůře, avšak čitelné a navíc doplněný textovým komentářem. Navíc se jedná o veřejně dostupné informace a data.</p>



ČÍSLO PŘIPOMÍNKY	PŘIPOMÍNKA / DOTAZ / KOMENTÁŘ / DOPORUČENÍ	VYPOŘÁDÁNÍ
	proti zásadám tvorby kartografického díla. Obrázek sice vychází z datového podkladu GIS, nicméně to není argumentem k mému tvrzení. Software pracující s geografickými daty je schopný si poradit jak s prvky mimo zájmové území města Ostravy, tak i s nečitelností popisků. Je pro mě překvapivé, že odpovědný řešitel smysl mé připomínky nepochopil.	
9l	portál města Ostravy není věrohodný zdroj pro data o vodních tocích. Ze státního rozpočtu je financována celá řada vědecko-výzkumných institucí, které se zabývají hydrologií, bylo by proto na místě použít tyto informační zdroje.	Dle našeho názoru se jedná o věrohodný zdroj informací, proto byl použit.
9m	Lze mít pochybnosti o odborné erudici odborného řešitele vyhodnocení, pakliže nejen že napíše v původním textu, že řeka Odra je hranicí mezi Hercynskou a Karpatskou soustavou, ale není schopen tuto chybnou informaci ani po upozornění a odkázání na zdroj informací opravit.	Jako hranice v této souvislosti nebývá, ani zde není míněn, samotný tok a jeho aktuální říční koryto, které se v průběhu času mění, ale niva řeky v širším slova smyslu. Hranice není ostrá, přesná a její průběh je předmětem akademické diskuze. Pro představu okolních poměrů, souvislostí a pro potřeby vyhodnocení vlivů koncepce na ŽP, považujeme za dostatečné. Uvedená skutečnost nemá vliv na vyhodnocení koncepce, respektive jednotlivých klíčových oblastí změny.
9n	termín „naturové“ hodnocení zákony č.114/1992, č.100/2001 Sb. neznají, stejně tak výraz „naturový“ není obsažen v Akademické příručce českého jazyka. Jelikož se jedná o úřední dokument, je bezpodmínečné, aby byl zpracován s kodifikovanou normou českého jazyka. Výraz však český jazyk, úřední jazyk ČR, nezná.	Naturové posouzení nebo naturové hodnocení jsou standardně používané pojmy v této oblasti. Je používáno standardně i v rámci metodických dokumentů pro danou oblast, které vydává MŽP jako hlavní veřejná instituce pro danou oblast. Lze zmínit např. Metodiku hodnocení významnosti vlivů při posuzování podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, která byla publikována ve Věstníku MŽP z listopadu roku 2007.
9o	termín „sociální brownfield“ (s. 35) není zavedené označení, bylo by na místě jej vysvětlit.	Uvedený pojem již nebyl v rámci vyhodnocení použit
9p	Termín „světová městská půda“ (s. 42) je zcela nesrozumitelný.	Uvedený pojem nebyl v rámci vyhodnocení použit
9	Připomínky k Vyhodnocení	
9q	Extenzivní zábor půd a betonování rozsáhlých ploch při výstavbě trati	Aplikovat uvedenou část připomínky doslovně v praxi by znemožnilo



20

ČÍSLO PŘIPOMÍNKY	PŘIPOMÍNKA / DOTAZ / KOMENTÁŘ / DOPORUČENÍ	VYPOŘÁDÁNÍ
	<p>povede ke snížení rozsahu půdních ploch, které mají schopnost infiltrovat vodu. Zvýší se objem vody, který městkou krajinou pouze proteče do kanalizace, následně do sítě povrchových vod a přispěje ke vzniku povodní. Voda, která bývá půdou zadržována, naopak dokáže udržet mikroklima ve velkých vlnách sucha a vysokých letních teplotách. Infiltrační a retenční kapacita půd pomáhá tlumit vlivy extremity počasí. Už jen z těchto důvodů je stavba a provoz tramvajové tratě v rozporu s cílem čelit globální klimatické změně.</p>	<p>jakoukoliv výstavbu - např. silniční, parkovací plochy, výstavbu budov aj., což je evidentně nereálné. Zábory půd (a s tím související ovlivnění retence vody) budou minimalizovány právě tím, že je navrženo využití tělesa stávajících komunikací a k záborům tedy dojde pouze v místě rozšíření stávající komunikace (podél komunikací jsou rovněž chodníky). Projekt je v souladu s územním plánem, ve kterém byly zábory půdy také řešeny a který prošel procesem vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (včetně vyhodnocení vlivů na životní prostředí). Projekt směřuje k rozvoji páteřní části veřejné dopravy v Ostravě, čímž přispívá k rozvoji celého systému veřejné dopravy, což je cílem města. Tímto bude vytvářena ekologicky šetrnější alternativa k automobilové dopravě, která je zdrojem menšího množství emisí skleníkových plynů do atmosféry.</p>
<p>9r</p>	<p>zelené proluky mezi zastavěnými plochami jsou útočiště pro nepočtenou faunu, která obývá městskou krajinu. V případě tramvajové tratě by byl poškozen i ekoton mezi urbanizovanou krajinou a lesem na hranici 8. porubského obvodu a Plesné, čímž by došlo k úbytku životního prostoru i pro lesní živočichy. Kácení vzrostlých stromů je škoda v horizontu lidského života nenahraditelná. Koruny vzrostlých stromů poskytují stín v horkých letních dnech a tím chrání obyvatele před dopady klimatických změn již dnes.</p>	<p>Nejedná se o zelenou proluku, nýbrž o doprovodnou (veskrze liniovou) zeleň podél komunikací. Plán předpokládá využití stávající silnice a její částečné rozšíření. Konkrétní zásahy do zeleně nejsou v této fázi přípravy projektu detailněji známy, ale cílem je jejich minimalizace. Rovněž se počítá s nahrazením odstraněné zeleně ve větším počtu kusů. Významnější úbytek životního prostoru pro lesní živočichy nelze předpokládat.</p>
<p>9s</p>	<p>Extenzivní odstranění půdy by logicky vedlo k zániku jejích ekologických funkcí. Zánik půd povede k destrukci životního prostoru pro edafon. Půda je nositelkou života a přispívá k udržování biodiverzity ve městech. Půdy jsou také schopny vázat atmosférický uhlík, tedy tím snižovat obsah oxidu uhličitého v atmosféře, tím přispívají ke snižování dopadu znečištění ovzduší na klima. Půdy jsou schopny efektivně snižovat prašnost ve městech. 1 proto je zábor</p>	<p>Aplikovat uvedenou část připomínky doslovně v praxi by znemožnilo jakoukoliv výstavbu - např. silniční, parkovací plochy, výstavbu budov, chodníků, cyklostezek aj., což je evidentně nereálné. Zábory půd (a s tím související ovlivnění jejich funkcí) budou minimalizovány právě tím, že je navrženo využití tělesa stávajících komunikací a k záborům tedy dojde pouze v místě rozšíření stávající komunikace (podél komunikací jsou již rovněž chodníky nebo jiné zpevněné plochy). Záborům půd se tedy nelze</p>



ČÍSLO PŘIPOMÍNKY	PŘIPOMÍNKA / DOTAZ / KOMENTÁŘ / DOPORUČENÍ	VYPOŘÁDÁNÍ
	<p>půdy v přímém rozporu s cílem města čelit globální klimatické změně. Půda je neobnovitelný přírodní zdroj a v případě tramvajové trati by došlo zbytečně k jejímu nevratnému poškození. Prostá skrývka zeminy tento problém neřeší.</p>	<p>zcela vyhnout, cílem je nalezení řešení, které (kromě dalších aspektů jak environmentálních, tak ekonomických a dalších) bude tyto zábory snižovat a negativní vlivy minimalizovat. Mezi opatření patří i skrývky zeminy a její opětovné využití. Projekt je v souladu s územním plánem, ve kterém byly zábory půdy také řešeny a který prošel procesem vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (včetně vyhodnocení vlivů na životní prostředí).</p>
<p>9t</p>	<p>Nyní je oblast dopravně obsluhována moderními autobusy na CNG, které splňují nejpřísnější ekologické normy EURO VI. Ačkoli tramvajová doprava je lokálně bezemisní, výrobou elektrické energie také emise vznikají, a to například v nedaleké elektrárně v Ostravě-Třebovicích. Plán neprovádí žádné celkové srovnání ekologických dopadů jednotlivých druhů dopravy, což je vzhledem k rychle vyvíjejícím se trendům a technologiím v dopravě nezbytné.</p>	<p>Projekt je součástí širší strategie rozvoje ostravské veřejné dopravy, jejímž cílem je nejen zlepšení mobility, dostupnosti, ale i zvýšení kvality života a snížení dopadů na životní prostředí. Vychází ze skutečnosti, že existující páteřní síť veřejné dopravy v Ostravě je tramvajová. Projekt představuje nejefektivnější způsob řešení problematiky městské hromadné dopravy, a to z hlediska výkonnosti, vyšší přepravní kapacity, kratších dojezdových časů, bezpřestupovosti a vzhledem k velmi špatnému ovzduší v Ostravě.</p> <p>Plán vychází mimo jiné z projektu "Ekologizace veřejné dopravy - Ostrava Poruba" z roku 2014. V tomto projektu bylo porovnáváno s pomocí multikriteriálního hodnocení několik variant vedení nové tramvajové trati v Ostravě-Porubě, respektive Pustkovci. V rámci hodnocení byla řešena řada aspektů, jako je finanční náročnost, potřebnost, průchodnost územím (včetně hlukového znečištění a zásahů do soukromých pozemků, proveditelnost a další aspekty (vliv na klima aj.). Při přípravě těchto projektů je nutno zohledňovat nejen kritérium environmentální (a jeho subkritéria), nýbrž řadu dalších, jako je finanční náročnost výstavby, náročnost provozu, proveditelnost záměru a další.</p>
<p>9u</p>	<p>Zatravněná kolejová tělesa nelze považovat za plnohodnotnou zeleň, nejedná se o přirozený půdní kryt, který je schopen plnit ekologické funkce půdy. Travnaté pásy neposkytují prostor pro život organismů. Jedná se o pouhou estetizaci dopravního prostoru, ale jen</p>	<p>Neexistuje pojem plnohodnotná zeleň. Zatravnění pochopitelně neplní všechny funkce půdy, neboť primárním účelem je zde zajištění kvality a bezpečnosti tramvajového provozu. Avšak z přírodního hlediska lze tuto zeleň hodnotit pozitivněji než její absenci. Ekonomické aspekty nejsou</p>



ČÍSLO PŘIPOMÍNKY	PŘIPOMÍNKA / DOTAZ / KOMENTÁŘ / DOPORUČENÍ	VYPOŘÁDÁNÍ
	za podmínky, že je trávník udržován a pravidelně zavlažován. Umístění travnatých pásů tak povede ke zvýšení energetické náročnosti tramvajové dopravy a zvýšení výdajů pro cestující a rozpočty obcí, které provoz tramvajů ze svých rozpočtů dotují.	předmětem vyhodnocení a nelze je v rámci hodnocení SEA tak obsáhlé a obecnější koncepce, jako je tato, podrobněji komentovat.
9v	Těžko lze považovat projekt ekologizace veřejné dopravy na 7. a 8. porubském obvodu a Pustkovci za ekologický.	Tramvajová trať je páteří součástí celého systému veřejné dopravy v Ostravě, která je ekologicky šetrnější alternativou k dopravě automobilové.
9w	Pro úplnost poznamenávám, že k projektu výstavby tramvajové tratě se nesouhlasně vyjádřilo i zastupitelstvo městského obvodu Pustkovec, v jehož katastru má trať vést ve svých usneseních č.69/5 z 24.7.2007, č.108/9 z 26.9.2016, č. 144/12 z 30.1.2017. K výstavbě se negativně staví i petice občanů z let 2006 a 2016/2017.	Není předmětem vyhodnocení komentovat postoje jednotlivých zastupitelstev. Připomínky občanů došlé k Vyhodnocení koncepce jsou podrobně vypořádány.
10a	Tzv. zatravněná tramvajová tělesa u tramvajových tratí naprosto nenahrazují přirozenou zelenou půdní plochu. U tzv. zatravněného tramvajového tělesa chybí půda jako zelenou půdní plochu. U tzv. zatravněného tramvajového tělesa chybí půda jako ekosystémová složka. Jedná se pouze o jakýsi travnatý koberec umístěný na umělém travnatém tělese. Takový koberec nemá infiltrační a retenční schopnost. Neposkytuje životní prostor pro floru a faunu tak, jako normální půda porostlá třeba trávou.	Zatravnění pochopitelně neplní všechny funkce uvedené funkce půdy, neboť primárním účelem je zde zajištění kvality a bezpečnosti tramvajového provozu. Avšak z přírodního hlediska lze tuto plochu pro zeleň hodnotit pozitivněji než její absenci (např. esteticky, chladnější typ povrchu oproti asfaltu či betonu, tlumící efekt, zadržování množství srážek aj.).
10b	Osobně považuji elektrické tramvajové vedení za mimořádně nevhodné, krajinně rušivé a v dnešní době, kdy je tendence dělat pokrokové technické věci bezdrátově, za přežitě. Elektrické tramvajové vedení je i jedním z důvodů, proč výstavbu tramvajové tratí nedávno odmítla pražská městská část Bohnice.	Jedná se o subjektivní názor. Nejedná se o novou stavbu ve volné krajině, nýbrž o dopravní prvek v zastavěném území na již využívané komunikaci s vysokou intenzitou automobilové dopravy. Na novou tramvajovou trať se navíc plánuje nasadit nanejvýš moderní tramvaje na baterie, které by v některých úsecích plánované tratě nepotřebovaly ani trolejové vedení. Taková tramvaj může ujet určitý počet kilometrů bez potřeby trolejového vedení, to znamená, že v některých úsecích by troleje vůbec nemusely být stavěny. Zábor pozemku pro tento účel by byl nulový, tedy stejný jako v případě elektrobusů.

23

ČÍSLO PŘIPOMÍNKY	PŘIPOMÍNKA / DOTAZ / KOMENTÁŘ / DOPORUČENÍ	VYPOŘÁDÁNÍ
10c	Světelný smog ze semaforů a elektronických informačních tabulí při provozu shora uvedené plánované trati by zasahoval nejen obydlí stovek rodin žijících v blízkosti zamýšleného tramvajového tělesa, ale rušil by i ekosystém lesa, který se nachází podél Průběžné ulice.	V uvedených lokalitách je již v dnešní době vysoká intenzita automobilové dopravy a s ní spojené negativní aspekty (rušení, hluk aj.). Nedá se předpokládat, že by v tomto ohledu tramvajová trať představovala významně nový rušivý prvek.
10d	Naprostě neekologicky se jeví masivní zábor půdní plochy, který by zamýšlenou tramvajovou výstavbu provázal. Rozšířením stávajících cest a budováním nových chodníků na ulicích Bedřicha Nikodéma, 17. listopadu a Průběžná by vzniklo v těchto úzkých ulicích široké betonové těleso, které by svým charakterem narušilo zdejší ráz bydlení a naprostě zničilo zdejší přírodu.	Je potřeba upozornit, že se neplánuje výstavba všech uvedených úseků - jedná se o varianty. Rovněž je přesnější používat v uvedeném kontextu termín veřejná zeleň než příroda. Při výstavbě bude cílem zasáhnout do stávajícího prostředí co nejméně a co nejšetrněji. Tratě budou umístěny ve stávajících komunikacích, což přispěje k omezení/minimalizaci záborů půdního fondu. Bude minimalizováno rovněž kácení dřevin, které budou v maximální míře nahrazeny novými a budou prováděny náhradní výsadby.
11a	kapacitní důvody jsou pokryty autobusy CNG, a přepravní potřeby obyvatelstva jsou zcela pokryty. Za posledních 10 let klesl počet obyvatel na 8. obvodě o 10 000 lidí, struktura cestujících používajících autobus se příchodem nové doby změnila.	Míru využití jednotlivých forem dopravy nelze v rámci Vyhodnocení taktó obecné koncepce objektivně posoudit. Projekt vychází z Integrovaného plánu mobility Ostrava, který se těmito aspekty zabýval a projekt doporučil z více důvodů k realizaci. Jedním z cílů Strategického plánu je zastavit další úbytek obyvatel a lepší dopravní propojení města páteřní tramvajovou dopravou je jedním z mnoha opatření, jak k tomuto cíli přispět. Bez dalších investic a modernizace (nejen) dopravního systému a podpory udržitelné mobility lze předpokládat pokračující úbytek obyvatel.
11 b	Počet aut a jejich uživatelů vzrostl, čistota dopravních prostředků DPO je tak hnušná, že se člověkovi štítí těmi prostředky (autobusy a tramvaji) jezdit, a když tak s velkým sebezapřením. Výše uvedené asi nevdá vrcholovému „managementu“ DPO, který raději věnuje svůj čas fantasmagorickým plánům o „nehlučné“ tramvaji, která je na trati z točny (u Globusu) na Svinovské mosty rychlejší o 5 – 10 sekund než autobus, a tak podobně (pan Morys v televizi POLAR). Tento pán, který je předsedou správní rady DPO	Jedná se o subjektivní názor, zpracovatel Vyhodnocení ani plánu tento názor na kvalitu MHD v Ostravě nesdílí. Zvyšování komfortu a kvality přepravy, zvýšení atraktivity přepravy je také v souladu se Strategickým plánem. Růst počtu automobilů ve městě je naopak argumentem pro podporu udržitelné mobility, tedy například výstavbu tramvajové trati a tím zkvalitnění a zjednodušení cestování ekologickou hromadnou dopravou po městě.



ČÍSLO PŘIPOMÍNKY	PŘIPOMÍNKA / DOTAZ / KOMENTÁŘ / DOPORUČENÍ	VYPOŘÁDÁNÍ
	<p>má nejasnosti i v jiných pojmech, což vyplývá s insuficience jeho dopravního vzdělání nebo sklonem nemluvit pravdu.</p>	
<p>11c</p>	<p>Další a daleko nebezpečnější ovšem jsou sklonové poměry na ulici Průběžná od komplexu ARROWS po zastávku L. Podéšť. Zvláště pak v zimě, při ledovce a náledí může být cesta dolů velmi nebezpečná, a problematická. Zde nepomůže ani pískování, které konec konců způsobují prašnost na cestě. Dále mi není jasné, bylo-li uvažováno s možností poruchy brzd kolejového vozidla při jízdě z kopce dolů. Zním podobný případ z roku 2004 ze Švýcarska, výsledkem státní smutek</p>	<p>Strategický plán, vzhledem ke svému účelu, neuvádí technické způsoby řešení projektu, proto není možné vyhodnocovat takto konkrétní vliv v rámci Vyhodnocení vlivů koncepce na ŽP a veřejné zdraví.</p>
<p>11d</p>	<p>Jistí pánové (které nechci zatím jmenovat) zatím preferují vlastní prospěch z korupce od developerů za poskytnutím tučných zakázek, potřeby a přání obyvatel lokalit projížděných tramvají jsou jim cizí. Tito lidé zde nebydlí a zhoršení životního prostředí by se jich nedotklo. Jejich námitky na ekologii používaných autobusů jsou zcela zcestné, poněvadž ekologická zátěž z autobusů je nepatrným procentem celkové zátěže (zbytek osobních a nákladních aut, lokální topeniště, smog z Polska). Eventuální „budování“ tramvajové trati by vedlo k devastaci širokého pruhu (rozšíření tramvajového tělesa a cesty) země, přemístění tisíců m³ zeminy, betonu, km inženýrských sítí, několikaleté špíny a nepořádku v celém 7. a 8. Obvodu, zničení stromů, keřů, trávníků, hluku ze stavebních strojů, etc. (pro krátkost nelze pospat více – jinak je to na román).</p>	<p>Při případné výstavbě bude cílem zasáhnout do stávajícího prostředí co nejméně a co nejšetrněji. Také z tohoto důvodu je plánovaný úsek nové tramvajové trati navržen v celém svém úseku ve stávajících komunikacích, což výrazně přispěje k omezení záborů půdního fondu a zásahům do zeleně oproti variantě výstavby na dosud nezastavěných a nevyužívaných plochách. Zásahům do zeleně a dílčím záborům půdy se nelze zcela vyhnout, cílem města je však minimalizace těchto záborů a kácení dřevin. Záměr je z tohoto pohledu šetrnější než úseky nových silničních komunikací nebo obchodních a výrobních center na nových plochách. Pro minimalizaci a kompenzaci negativních vlivů se počítá s náhradou vykáčených dřevin novými v dané lokalitě po dokončení stavby a provedením náhradních výsadeb nejen v dané lokalitě, ale i v jejím širším okolí, kdy počet nově vysazených stromů by měl být mnohem vyšší než počet stromů pokácených. Toto dílčí negativum tedy bude plně kompenzováno. Nově vysazené stromy budou rovněž přispívat k záchytu prašnosti z automobilové dopravy a plnit protihlukovou funkci. Předpokládá se rovněž ozelenění tramvajové trati travnatým pásem. Zábory půdního fondu byly již řešeny také na úrovni územního plánu města, který také prošel procesem posouzení vlivů na</p>



ČÍSLO PŘIPOMÍNKY	PŘIPOMÍNKA / DOTAZ / KOMENTÁŘ / DOPORUČENÍ	VYPOŘÁDÁNÍ
		životní prostředí. Díky zjednodušenému a komfortnímu cestování tramvají se navíc očekává přestup části obyvatel Poruby z automobilů na hromadnou dopravu, což dále zmírní ekologické dopady automobilové dopavy, která má v Porubě největší negativní dopad na kvalitu ovzduší.
11e	Je třeba brát v úvahu blokaci dopravních cest a nemožnost přístupu k domům osobními auty, nemožnost přístupu k provozovněm živnostníků (ul. B. Nikodéma, autoservis Novotný), obchodů, a co je hlavní, sanitních a požárních vozidel. Na závěr považuji celou úvahu o stavbě za nonsens ze strany města (důvod je uveden výše – každý je zkorumpovatelný – důkazy jsou denně ve sděl. prostředcích).	Tyto aspekty nelze v této fázi objektivně vyhodnotit. Neopodstatněná připomínka o korupci.
11f	Pokud výše uvedená tramvaj nebyla realizována v 60. letech min. století, nelze toto realizovat nyní, kdy je město postaveno. Implementace by způsobila nedozírné škody. V Ostravě je dosti míst, kde se mohou stavby-chtějící developeři realizovat.	Rozvoj města je neustálý a žádoucí proces v souvislosti s potřebami současnými budoucími, také v souvislosti novými dostupnými technologiemi a místními podmínkami a možnostmi.

