

Ing. Tomáš Macura, MBA
primátor statutárního města Ostravy

V Ostravě 26. listopadu 2015

Vážení členové petičního výboru,

dovolte mi reagovat na Vaši odpověď.

V současné době čekám na výsledek posouzení návrhu směřovat rozšíření VTP do prostor Vysoké školy Báňské – Technické univerzity Ostrava, který vzešel z veřejné debaty dne 3. listopadu. Pokud se tato možnost ukáže jako reálná, budu jí nakloněn. Zároveň potvrzuji, že po dobu posuzování proveditelnosti alternativního umístění VTP nebudou pokračovat žádné nevratné práce na realizaci původního záměru.

Jsem otevřen i dalším konstruktivním návrhům k rozšíření VTP, které lidé mohou zasílat na adresu vtp@ostrava.cz. Kvůli lepší informovanosti byl rovněž spuštěn web <https://vtp.ostrava.cz>, na kterém jsou zveřejňována základní fakta o plánovaném projektu rozšíření VTP včetně souvisejících dokumentů a aktualit.

Platí, že usiluji o to, aby se projekt projednával otevřeně a zastupitelé obvodu i občané měli v této věci maximum informací a mohli pokládat otázky či projekt připomínkovat.

Odpovědi na Vaše dotazy příkládám samostatně ve zvolené struktuře dotaz - odpověď.

S přátelským pozdravem



Vážený pan
Ing. Martin Bobek
člen petičního výboru proti rozšíření VTP do lokality Myslivna
Matěje Kopeckého 484
708 00 Ostrava-Poruba

Dotaz

Odstavec 7

– *finanční náročnost Vozovny v řádech miliard a prostorovou náročnost*

V případě této lokality prosím zveřejněte kalkulaci hrubých nákladů na přesun a informace o velikosti potřebných pozemků.

Odpověď

V případě porubské vozovny hovoříme o kapacitě pro 160 tramvají na ploše 66 911 m² a 45 autobusech na ploše 23 920 m². Při posuzování finanční náročnosti vycházíme ze zkušeností z obdobných projektů v obdobném rozsahu realizovaných v jiných městech.

Např.: - v Plzni šlo o investici ve výši 2,557 miliard Kč do nové autobusové a trolejbusové vozovny o velikosti 116 000 m² pro 113 autobusů a 87 trolejbusů.
- v polském městě Poznaň byla investice ve výši 1,709 miliard Kč do nové tramvajové vozovny o velikosti 170 000 m² pro 100 stávajících tramvají a pro 50 dalších tramvají.

Tyto údaje vycházejí z informací poskytnutých Dopravním podnikem Ostrava. V tuto chvíli město Ostrava nevlastní lokalitu, která by mohla být k těmto účelům využita. Město se v minulosti dotazovalo na možnost přesunu vozovny do Martinova, ale bohužel prostorové možnosti to neumožňují.

Dotaz

Odstavec 8

– *odvoláváte se na několik měsíců trvající analýzy, již vypracované bývalým vedením*

V tomto případě žádáme o jejich urychlené zveřejnění.

Odpověď

Analýzy byly prováděny v rámci interních jednání s jednotlivými odbornými útvary magistrátu od první myšlenky zahájení projektu až po finální určení plochy. Probíhaly tím způsobem, že všechny lokality, které jsme uvedli, byly posouzeny z hlediska majetkoprávních vztahů, sítí, podmínek územního plánu, životního prostředí, existence limitů území a v té době veškerých dostupných informací o zástavbě pro účely využití tohoto projektu. S jednotlivými argumenty proč alternativní lokality nebyly vybrány pro projekt, se můžete seznámit na webu <https://vtp.ostrava.cz> v sekci „často kladené dotazy“. Analýza tedy není konkrétním dokumentem, ale výsledkem pracovních jednání k projektu. Musím zde zároveň jednoznačně odmítnout, že někdy v minulosti existovaly jakékoliv plány na realizaci záměru podél ul. Opavské, jak zmiňujete na svých stránkách, a už vůbec není pravdou, že tyto plány byly v roce 2012 změněny. Výkupy pozemků, které měly ověřit, zda pozemky půjde vůbec zcelit, byly zahájeny již v roce 2008.

Dotaz

Odstavec 9

– *zmiňujete se o kácení v tzv. Porubském lese*

Zde předpokládáme, že mohlo dojít také k záměně s těžbou, která v lese dlouhodobě probíhá, proto prosím zveřejněte plán těžby a její ekonomické výnosy.

Dotaz

– *uvádíte kácení v rozsahu cca 150 stromů*

V případě kácení stromů prosím upřesněte, zda se se tento počet týká pouze dřevin o obvodu kmene do 80 cm měřeného ve výšce 130 cm nad zemí, jak bývá standardně

uváděno, nebo celkového počtu stromů na dané ploše 0,8 ha (dle EIA). Můžete případně uvést tento celkový počet?

Odpověď

Námi zveřejněné informace se týkají dokumentace územního řízení. Dle předložené dokumentace stavby pro územní řízení bude rozsah kácené zeleně upřesněn podle krátkodobých dočasných záborů a ploch zařízení staveniště, a to po vymezení záboru v terénu.

Podle situace umístění stavby lze předpokládat, že rozsah kácení dřevin rostoucích mimo les bude minimální, neboť stavba je umístována převážně na zemědělské pozemky bez dřevin. Kácení nelesní zeleně se bude týkat zejména dřevin pomístně rostoucích na nelesních pozemcích podél okrajů lesních porostů.

Z hlediska dendrologického průzkumu je určeno kácení mimo lesní pozemky v rozsahu 55 stromů (obvod kmene 80 cm a více – ve výšce 130 cm nad zemí), dalších cca 100 kusů podobně vzrostlých dřevin se týká částí pod plánovanou komunikací v lesních pozemcích.

Kácení dřevin na pozemcích určených k plnění funkcí lesa bude realizováno až po vydání stavebního povolení na základě pravomocného rozhodnutí orgánu státní správy lesů o odnětí plnění funkcí lesa dotčených pozemků. V řízení o odnětí se uvádějí údaje o rozsahu (plocha záboru) a způsobu záboru pozemků určených k plnění funkcí lesa, počet dřevin na odlesňované ploše se nespecifikuje. Žadatel k žádosti o odnětí dokládá komplexní výpočet náhrad škod na lesních porostech. V rozhodnutí o odnětí pozemků plnění funkcí lesa orgán státní správy lesů stanoví žadateli poplatek za odnětí.

Tabulka č. 1 Hospodářské výsledky revíru Poruba

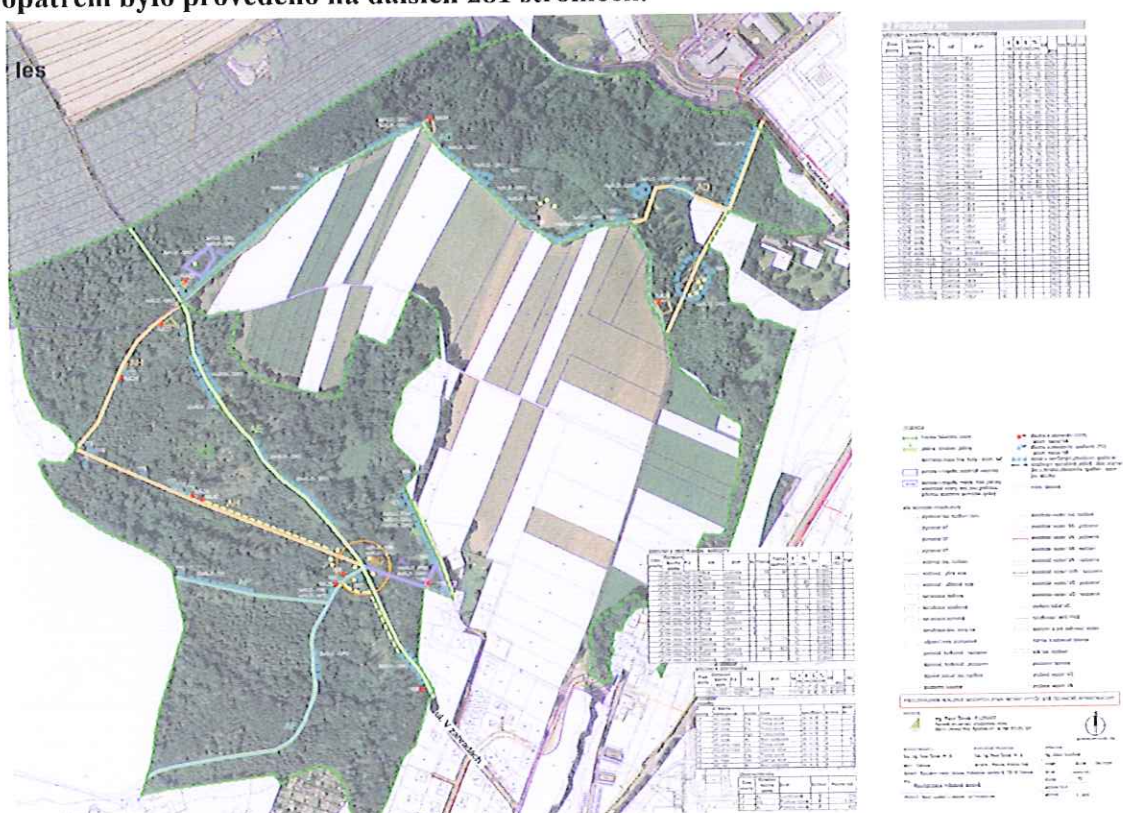
Činnosti	Náklady	Výnosy	Výsledek
Pěstební činnost	781 068	426 495	-354 573
Těžební činnost	705 933	2 888 441	2 182 509
Jiná lesní činnost	40 647	19 727	-20 920
Jiná výrobní činnost	32 525	--	-32 525
Pomocné činnosti	48 042	--	-48 042
Výrobní režie	272 425	--	-272 425
Správní režie	512 304	31 871	-480 433
Odbytová režie	951	--	-951
Celkem provozní N a V	2 394 375	3 366 534	972 159
Ostatní N a V	7	-17	-24
CELKEM	2 394 382	3 366 517	972 135

Na základě výše uvedeného přehledu v tabulce č. 1 je patrné, že hospodaření na zájmovém revíru Poruba dosahuje kladného výsledku hospodaření, a to i přes výrazné omezení výše těžeb v posledních letech. Obdobná situace panuje i v ostatních revírech Krmelín a Bobrovníky. Velký vliv na dosažené výsledky hospodaření v jednotlivých revírech mají ovšem dotace na pěstební činnost, dále čerpání rezervy na pěstební činnosti a jiná komerční činnost prováděná konkrétním střediskem.

Údaje o dosažených hospodářských výsledcích společnosti s podrobným přehledem o hospodaření společnosti včetně výrobních ukazatelů jsou k dispozici ve výročních zprávách společnosti Ostravské městské lesy a zeleň, s. r. o, které jsou každoročně zveřejňovány.

Společnost Ostravské městské lesy a zeleň, s.r.o. označila stromy (které máte na fotografii na FB profilu) z důvodu určení trasy pro soustředování vytěženého dříví z výchovné těžby v souladu s platným lesním hospodářským plánem. Celková výše provedené výchovné těžby byla 8,24 m³. Označené stromy nebudou těženy a jejich označení nijak nesouvisí se zamýšlenou stavbou „Rozšíření areálu VTP Ostrava I. etapa v Ostravě-Pustkovci“. Účelem značení na kmenech stromů bylo pouze koordinovat přibližování vytěženého dříví tak, aby bylo prováděno výhradně v jedné trase, a tím bylo minimalizováno možné poškození lesních porostů a lesního pozemku. Dle společnosti Ostravské městské lesy a zeleň, s.r.o. se v takových případech jedná o běžnou praxi.

Pro informaci, město Ostrava již v lesoparku nechalo zasadit 155 stromů a pěstební opatření bylo provedeno na dalších 281 stromech.



Možná jste si v Porubském lese všimli nových stromů. V projektu revitalizace městské zeleně byly v roce 2015 v lesoparku zasazeny již tyto stromy:

Prunus avium – třešeň ptačka	45 ks
Prunus padus – střemcha obecná	2 ks
Acer campestre – javor babyka	97 ks
Quercus robur – dub letní	11 ks

Pěstební opatření (zdravotní prořezávky pro prodloužení životnosti dřevin) byly aplikovány v rámci lokality „L2“ - Porubského lesa na 281 stromů. **Nicméně nehledě na již realizované výsadby v lokalitě, jak jsem již ostatně několikrát uvedl, je cílem projektu nahradit vykácené stromy novými, a to v minimálně dvojnásobném počtu.**

Dotaz

*– ohledně doplnění stávajících sportovní a volnočasové infrastruktury
Můžete prosím zveřejnit plány nových běžeckých tras a cyklostezek?*

Odpověď

Jedná se o možné doplnění projektu. Myšlenky na realizaci této doprovodné infrastruktury se objevily v průběhu projednávání projektu, a proto nejsou jeho součástí. V současné chvíli je však již cyklostezka patrná na vizualizaci projektu (označena oranžovou barvou) a je navržena tak, aby respektovala zavedenou pěšinu, která vede polem od kolejí směrem k Myslivně a jelikož bude realizována na poli, nebude vyžadovat kácení.

Běžecký okruh, který by měl obnovit běžeckou trasu, která už v existujícím lesoparku kdysi byla, si nevyžádá žádné nové kácení, jelikož je přímo v lesoparku (mezi hvězdárnou a předmětným polem). Z tohoto důvodu běžecký okruh není patrný ve vizualizaci. Město zde nabízí, že by tento okruh revitalizovalo tak, aby mohl být zase používán.

Dále město nabízí možnost vytvoření dětských hřišť a veřejných sportovišť. I ty by mohly být do projektu doplněny a jsou občanům nabízeny jako možnost další přidané hodnoty projektu, pokud budou pro obyvatele Poruby zajímavé.

Dotaz

Odstavec 10

*– zmiňujete, že hodláte přijmout opatření, aby investoři nemohli podmínky města obejít
Můžete je blíže specifikovat? Např. co se výhradně podzemního parkování týče?*

Odpověď

V platném územním plánu města jsou zakotvena omezení, která jsou závazná jak pro investory staveb, tak pro stavební úřady města a nedovolují odchýlení se od nich. Mezi ně jsme uvedli omezení podlažnosti staveb, omezení rozsahu zastavitelných pozemků a omezení plochy pro konkrétní stavby. Další omezení, která mohou územní plán zpřísnovat, uvedl primátor města v diskuzi s občany a mohou být obsahem kupní smlouvy - parkování pod terénem či nižší podlažnost stavby. Tyto požadavky jsou jako závazek běžně uváděny v konkrétních kupních smlouvách s investory při prodeji pozemku. Město tak v tomto případě bude tyto investory zavazovat nejen k vytvoření určitého počtu pracovních míst s vyšší přidanou hodnotou v čase, ale zároveň ke splnění podmínek výstavby – jako například požadavek na vybudování podzemního parkoviště.

Dotaz

Odstavec 11

*– zmiňujete podrobnou dopravní studii a kompenzační opatření na stávajících komunikacích
I v tomto případě žádáme o jejich zveřejnění.*

Na svých stránkách mylně uvádíte, že realizací projektu dojde k navýšení dopravy na úrovni 8160 aut denně. Není tomu tak. Realizací projektu dojde k navýšení dopravy o maximálně 2000 aut denně. O nesmyslnosti této informace svědčí i skutečnost, že maximální počet nových pracovních pozic je odhadován na 1850. Stávající projekt je realizován na celkem 15,5 ha plochy (včetně komunikace, sítí apod.), z kterých je reálně k zastavění určeno maximálně 6,9 ha plochy, přičemž stále platí, že dle

platných regulativů pouze 40 % z těchto 6,9 ha může být zastavěno. Zbytek je určen pro zeleň a nesmí být zastavěn.

Pro představu v tuto chvíli je dopravní zátěž na ulici 17. listopadu 20 tisíc aut denně, přičemž po dokončení projektu Prodloužené ulice Rudné výrazným způsobem tato doprava poklesne (dopravní zátěž poklesne o 25 %, u nákladní dopravy pak až o 60 %). Město nepočítá, že by projekt rozšíření VTP byl dokončen před dokončením projektu Prodloužené ul. Rudné. Každopádně určitě nebude dokončena výstavba soukromých investorů, kteří by o plochy po dokončení projektu projevíli zájem.

Informace, se kterou pracujete, vychází z dokumentace EIA, která byla zpracována ve stupni Investičního záměru, kde ještě město uvažovalo o realizaci celého projektu na 26,5 ha plochy a počítalo s nejvíc optimistickou variantou, co se počtu zaměstnanců týče. Následně od této varianty město ustoupilo a připravuje projekt pouze na části celého území.

Posouzení dopadu dopravní zátěže na stávající systém komunikací potvrzuje, že systém předpokládaný nárůst dopravy unese. Mimo to jsou však navrženy úpravy v navazujících křižovatkách na Opavské ulici, u kolejí VŠB-TUO, kolem Domu sester i v průjezdu kolem nemocnice, které v těchto místech dopravu dále odlehčí. Studijně byly zpracovány návrhy na úpravu křižovatek, které jsou v současné době již ve fázi přípravy dokumentace pro územní rozhodnutí.

- lokalita č. 1 - křižovatka 17. listopadu x K Myslivně *(doplnění řadičího pruhu pro levé odbočení z ul. 17. listopadu na průjezdu od jihu)*
- lokalita č. 2 - křižovatka Opavská x Studentská *(doplnění řadičího pruhu pro levé odbočení od centra, doplnění příčné pěši a cyklistické vazby přes Opavskou, zohlednění vedení cyklistických tras, osazení SSZ)*
- lokalita č. 3 - křižovatka ul. Studentská u areálu VŠB *(úprava tvaru křižovatky, bezpečnější příčná pěši a cyklistická vazba, zohlednění vedení cyklistických tras)*
- lokalita č. 4,5 - křižovatka 17. listopadu x Dr. Slabihoudka a návazný úsek ul. Dr. Slabihoudka *(doplnění řadičího pruhu pro levé odbočení od jihu, doplnění bezpečné příčné pěši vazby, vytvoření samostatného pruhu pro průjezd sanitních vozidel, zohlednění vedení cyklistických tras, osazení SSZ).*

Díky počtu stran a celkovému objemu dat, budeme v tuto chvíli tyto detailnější informace postupně zavěšovat elektronicky na internetové stránky projektu vtp.ostrava.cz.

