

Základní údaje k posouzení investičního projektu.

Název projektu : EKOLOGIZACE VEŘEJNÉ DOPRAVY OSTRAVA PORUBA

2018, červen, ing. Jiří Kalvach, AI ČKAIT

Základní informace obecného charakteru v tabulce SWOT analýzy.

Komentář k některým údajům v tabulce.

<p>Silné stránky : Podle trvalé informační kampaně města: 1) lepší ekologie, snížení emisí a hlúčnosti kolejí ve svršku trati; 2) zvýšení kapacity přepravy a tak méně řidičů pro větší kapacitu vozidel, tedy delší intervaly mezi spoji?; 3) zlevnění provozu, provozní náklady a energie (to je ale sporné podle studie); 4) zrychlení a vyšší propustnost (vlastní koridor = preference kolejového systému); cca o 1 min proti lince 48 a 49, tj. asi 9 minut, měřeno od Duhy do Svinova; 5) nezávislost na dopravní špičce na komunikacích; 6) vyšší spolehlivost pro nižší opotřebenění vagonů proti busům; 7) předpokládaná menší poruchovost tramvají proti autobusům;</p>	<p>Slabé stránky : 1) busy na CNG a elektrobusy jsou již dostatečně ekologické, ve světě nejsou preferována kolejová vozidla do měst; účinnost brzd tramvají se zvyšuje sypaním abrasivní hmoty na kola, což je zdrojem prašnosti; 2) zásady urbanismu velkých měst s rozvinutou veřejnou dopravou nedoporučují implantaci kolejové dopravy do center, kde je urbanizace území již delší dobu v hlavních rysech dokončená a plně funkční, z mnoha důvodů; 3) argument DPMO o úspoře profese řidič neplatí, když intervaly tramvají se shodují s těmi u dnešních autobusů. Tedy počet řidičů zůstane zachován a uváděný efekt tu není; 4) vyšší kapacita jednotlivých tramvají proti autobusům je zbytečná, protože busy mají obsazenost ve špičkách ~ 75%, v sedlech a mimo špičku < 50%; údaje jsou sledovány po dobu několika let cestujícími; tramvaje by tedy „vozily vzduch“; 5) trend ve velkých městech je doprava autonomními prostředky, tj. velikostně i nákladově různorodými vozidly na CNG nebo elektro, což praktikuje z části i Ostrava; 6) investiční náklady jsou pro město nedostupné, a pokud nebude závazný příslib dotace z EU, akce se nemůže realizovat; 7) ceny stavebních prací stále rostou, náklady na tuto investici překročí hodnoty nyní plánované a pak bude město muset rozdíl pokrýt z rozpočtu na aktuální rok, což omezí jiné investiční záměry, které budou potřebnější a připravené; 8) odhadované náklady činily v roce 2017 asi 890 mil. Kč na obě trasy, po vypracování projektu pro územní řízení a sestavení přípravných prací to ukazuje víc; rozsah přeložek je tu sice naplánovaný, ale vždy se při realizaci náklady navýší pro nepředpokládané překážky, zemní práce budou nyní až dvojnásobné; 9) v části B.5.1 „Zásady organizace výstavby“ chybí konkrétní údaje o vlivu realizace stavby na život obyvatel tří obvodů a životní prostředí v celém dotčeném území, text je obecný a vágní, nejsou uvedena místa staveništního zařízení, která rovněž zdevastují prostory mezi obytnými budovami a znemožní současné užívání sídlištního vybavení i přístup osobních aut na sídliště; 10) není dokladován rozsah demoličních prací, které představují vysoký nárůst prašnosti a hluku v podstatné části všech tří obvodů; všechny stávající i nové povrchy budou podle DUR vyměněny, tedy budou nové, ale o tom, že a jak budou původní odstraněny, není uváděno. Přitom půjde o přibližně 70 tisíc tun odpadní suti i hmot, které se musí odvézt na skládky. To je 7 tisíc nákladních aut nosnosti 10 t a dále velmi záleží na vzdálenosti koncových skládek, které rovněž nejsou uvedeny; 11) dopravní průzkum o zdejší vytiženosti vozidel MHD umístěný Magistrátem na internetu je zavádějící, přehnaný a pro tento účel nepoužitelný; 12) likvidace dosavadních investic města do pěších a cyklistic-kých tras v ulicích 17. listopadu i Průběžná, dále likvidace všech tří kruhových objezdů, foto viz dole, to vše vybudované nebo revitalizované v období 2008 až 2017 s celkovým nákladem do 100 milionů Kč. To není vizitka dobrého hospodaření a svědčí to o něčem nedobrém ve strategii vedení města; 13) Nevhodné podloží pro tuto stavbu, zvýšení nákladů na přesun hmot, zemin a prodloužení výstavby; nutná výměna zemin a násypů do hl.>1,2 m; 14) Likvidace vysoké zeleně, kmeny s ø do 30 cm: 546 ks s ø 31÷90 cm: 161 ks 15) Myšlenka, že občané použijí raději tramvaj než své vozidlo, které většina z nich používá cíleně. To je nedosažitelný záměr; 16) Nutné pokrytí zvýšeného odběru elektřiny z centrálních zdrojů v ETR či EDĚ také není dobré pro životní prostředí; spalováním uhlí;</p>
<p>Příležitosti : 1) Snížení počtu řidičů, pokud tramvaj má mít větší kapacitu než autobus, to je ale reálně neporovnatelné. Tato příležitost je projektem DUR zpochybněna</p>	<p>Hrozby : 1) Možné zablokování tramvajového koridoru, zastavení provozu poruchou vozidla nebo dopravní kolizí, výpadkem proudu; autobusy mají dva koridory na sobě nezávislé, pro spojení s nádražím ČD Svinov, busy 48,49 a nebo 39 (=vyšší spolehlivost) ; 2) možnost poškození trakčního vedení nehodou; 3) zahlcení dopravy v celé oblasti ve směru od Opavy i Hlučína po dobu stavebních prací a uzavírek komunikací s nepředvídatelnými důsledky pro veřejnost, firmy i úřady; a to nejen do doby, než bude dostavěna prodloužená</p>

<p>vzhledem ke stejným intervalům jednotlivých spojů dnešních autobusů a tramvají;</p> <p>2) Zvýšení zaměstnanosti v privátním sektoru (projekce, průzkumy, studie, dopravní modelace, možná realizace stavby);</p> <p>3) Nová náhradní výsadba stromů, malých, ale v některých případech zdravějších (předpoklad), ve větším množství;</p>	<p>Rudná až do Hrabyně, ale i potom;</p> <p>4) během výstavby trati významné zhoršení provozu MHD - autobusů s ohledem na zrušení funkce páteřní ulice; totéž se týká osobních automobilů občanů;</p> <p>5) vysoký dlouhotrvající hluk při bourání povrchů i konstrukci horkovodů a dalších inž. sítí, která pro mnoho občanů bude značným zdravotním ohrožením;</p> <p>6) vliv na životní prostředí prováděním stavby po 3 stavební sezony, srovnatelné emise jako s 15 roky provozu autobusů MHD pro tyto obvody, když porovnáme emise NA a emise autobusů DPMO na CNG:</p> <p>7) propočet hodnot emisí podle údajů výrobců vozidel: Autobusy: 7 linek v prostoru 7. a 8.obvodu celkem kursů obousměrně za 24 hodin : 781 emise (ty hlavní) za 1 rok : 800 kg CO 1850 kg NO_x</p> <p>Stavební stroje, nová trať i nové inž.sítě : -celkový objem přemístěných hmot cca 125 000 m³ -strojhodiny staveb.strojů a NA na stavbě (30 000 hodin) otom za 1 rok emisí: 7000 kg CO a 8000 kg NO_x</p> <p>8) vznik nových kolizních míst chodců a tramvají, od Lidlu na konec „úseku 1“ jde o 18 nových křížení s tramvajemi, dosud jen s automobily či autobusy;</p> <p>9) snížení prostupnosti plánovaných jednopruhových ulic proti dnešnímu stavu = další kolony a rušení plynulosti provozu při překážce, kterou již nebude možné objet;</p> <p>10) tendenční ovlivňování veřejnosti novinovými články z Magistrátu o údajné výhodnosti trati a zkreslující informace o údajné podpoře trati od občanů; o petici se 4000 podpisů PROTI se nepíše, ale o 590 hlasů občanů Poruby PRO se píše (a to hlasy občanů bez relevantních vědomostí o možných problémech s tratí, navíc lidí převážně z jiných obvodů Poruby); což je dost vážné vědomé pochybení a zneužití tisku pro manipulaci s veřejností;</p>
---	---

Závěr : stávající dostupnost nádraží Svinov i centra Ostravy z obvodů 7,8 a Pustkovec je plně vyhovující. Paralelní trasa linky 39 se občasným zácpám v dopravní špičce na Martinovské ulici vyhýbá a vlakové **nádraží Svinov** je tak spolehlivě dosažitelné. Dostupnost **centra Poruby** linkou 58 nebo 75 od Duhy je také plně vyhovující. Úzké hrdlo pro tramvaje mezi Porubou a vodárnou je nezměnitelný stav a nová trať to nijak neovlivní, ale naopak tam zahustí provoz další zamýšlené soupravy.

Budování nové tramvajové trati je z mnoha pohledů jen účelový záměr, jak získat a využít evropskou dotaci, byť jde o investici zbytečnou a v jiných ohledech škodlivou a přinášející nová rizika v dopravě. Tramvajové trati se hodí pro přesuny velkého počtu cestujících ve vymezených časech na určená místa (průmyslové zóny, velké výrobní závody apod.). Denní dopravní kolapsy v centru v Praze nebo při rekonstrukci dálnice D1 chce někdo z vedení Ostravy implantovat i do Poruby, do obvodů 7, 8 a Pustkovec a to po dobu nejméně 3 let.

Ani jediný známý skutečně odborný posudek z roku 2008 nevyznívá jednoznačně pro tuto stavbu, ale spíše poukazuje na její rizika. Potřeba této trati mohla být aktuální v dobách socialismu, dnes je to již pokus o nesmyslné ohrožení současného života 20 tisíc občanů tří obvodů.

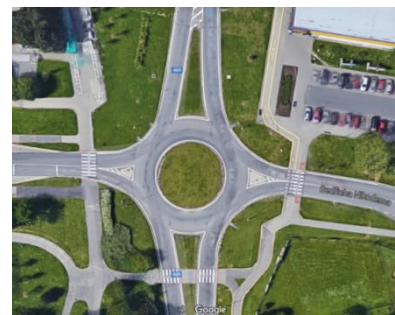
Ilustrační pohledy na stávající funkční křižovatky hlavních ulic mezi VII. A VIII.obvodem Poruby

Tyto objezdy nová tramvajová trať **ruší a nahrazuje semaforem**. To je zcela proti trendu nejen u nás, ale i ve světě. Zhorší to velmi výrazně plynulost dopravy mezi 7. i 8.obvodem a centrální Porubou a přivodí velké nové zácpy a popojíždějící kolony, tedy nejhorší způsob dopravy a tak další škodlivé emise do ovzduší v sídlišti.

kruhový objezd u Lidlu



u Duhy



na křížení ulice 17. listopadu a Průběžné