

Vaše značka:

Ze dne: 2016-10-11
Č. j.: SMO/394261/16/OD/Pal/01
Sp. zn.: S-SMO/394261/16/01/OD/2

Vážený pan
Ing. Jan Riegel
info@janriegel.cz

Vyřizuje: Ing. Ondřej Palkovský
Telefon: +420 599 443 306
Fax: +420 599 442 034
E-mail: opalkovsky@ostrava.cz

Datum: 2016-11-07

Výstavba nové tramvajové tratě na území 7. a 8. porubského obvodu

Vážený pane inženýre,

obrátil jste se na primátora města Ostravy Ing. Tomáše Macuru, MBA s nesouhlasem záměru výstavby nové tramvajové tratě na území sedmého a osmého porubského obvodu. K dané problematice si dovoluujeme, s pověřením primátora města, uvést skutečnosti, které vnímáme jako potřebné Vám sdělit.

Sídlíště sedmého a osmého porubského obvodu nebylo v minulosti napojeno na páteřní tramvajovou síť. Provoz tramvajové dopravy se v této části města přímo vybízí, a to nejen pro svůj ekologický provoz, kapacitu, ale také pro možnost ji ve stále silícím automobilovém provozu, pro svou autonomní povahu, preferovat. Zkušenost porevolučního desetiletí potvrzuje, že v přetíženém městském provozu je tramvaj tím nejefektivnějším a nezávadným i nejrychlejším způsobem přepravy osob. V Evropě i ve světě dochází k renesanci tramvajové dopravy. Tramvaj se vrací do řady významných evropských měst a tam, kde zcela nezankla, se její síť rozšiřuje a modernizuje. Ani Česká republika nezůstává pozadu. V Praze, Brně, Liberci i nedaleké Olomouci činí kroky k rozvoji tramvajové infrastruktury jakožto rychlého, ekologického a moderního prostředku veřejné dopravy.

Zpracovaný Integrovaný plán mobility Ostrava definuje potřebu dobudování sítě tramvajových tratí na 7. a 8. porubský obvod. Také Územní plán města Ostravy s výstavbou tramvajové trati počítá. Oba dokumenty byly projednávány s veřejností a přijaty Zastupitelstvem města Ostravy.

Statutární město Ostrava, jakožto investor společně s provozovatelem drážní dopravy společností Dopravní podnik Ostrava a.s., si v první fázi ověřil, zda je tato potenciální investice potřebná a zda přínosy odpovídají vstupům projektu. K tomuto byla vypracována studie proveditelnosti, která analyzovala možnosti rozšíření tramvajové sítě na území sedmého a osmého porubského obvodu. V další fázi projektu, která by mohla vrcholit na přelomu roku 2017/2018, by mělo město znát odpověď na základní otázky týkající se výše zajištění potřebných zdrojů financování a zajištění práva na stavbu tramvajové trati. S první otázkou souvisí zejména proces poskytnutí dotace, s druhou proces územního řízení. Pro obě je nezbytné zpracování již stavební projektové dokumentace, na kterou se v tomto období vybírá zpracovatel. V této projektové dokumentaci se bude pracovat s konkrétní trasou tramvajové tratě po komunikacích ulic B.Nikodéma od křižovatky s ulicí Martinovskou, dále na ulici 17.listopadu a po ulici Průběžné až na Opavskou. Další možností je i propojení ulice 17.listopadu až ke křižovatce s ulicí Opavskou u Slovanu.

Po právu je ve světě tramvajová doprava chápána jako městotvorný prvek. Dráha i jednotlivé zastávky by měly tvořit přirozené orientační body. Proto bude i úkolem architekta vizuálně oživit okolí od charakteristické šedi části sídlíště a také se zkoordinují veškeré potřebné stavební činnosti (*zejména inženýrské sítě, které je potřeba modernizovat tak jako tak*) do jedné aktivity. Výstavba tramvajové tratě s sebou přinese potřebnou revitalizaci, ale i práci pro spoustu lidí – nejen dělníků, ale i projektantů, geodetů, stavbyvedoucích a dalších profesí. Každý se na takové stavbě naučí mnoho nových dovedností, které může v další profesní kariéře skvěle zúročit.

Mezi hlavní argumenty odpůrců jsou hluk, možné vibrace, snížení cen nemovitostí v okolí a vykácení dřevin. Můžeme Vás ujistit, že při stavbě budou použity nejmodernější technologie, které provoz tramvají na okolí minimalizují. To nebude trpět vibracemi a hlukem. Cílem je také osazování zatravněného krytu kolejí. Kromě toho, že se využívá jeho estetické funkce, která umožňuje oživit prostor a zakomponovat zeleň zejména v lokalitách, kde jiný prostor pro přírodní prvky není dostupný, přispívá také významně ke snížení hluchnosti z provozu tramvajové tratě, snížení prašnosti a zlepšení kvality ovzduší v dané lokalitě. Co se hodnoty nemovitosti týče, ta se při jejich prodeji v blízkosti tramvajové trati vždy vyzdvihuje. Dostupnost městské hromadné dopravy se navíc s tramvajovou tratí zlepšuje a pro cestující se doprava zpřehledňuje.

Vážený pane inženýre, statutární město Ostrava chápe potřebu rozšíření tramvajové tratě v mnohem širších aspektech. Uvědomujeme si, že každý projekt, každá změna, se odráží v životě obyvatel. Avšak nejen naše dosavadní získané odborné podklady, ale i podpora odborné veřejnosti, nás přesvědčují o tom, že máme pokračovat v přípravě rozšíření tramvajové dopravy v Porubě. Nechceme si v budoucnu vyčítat promarněnou příležitost posunout Ostravu dále k modernímu městu a lepšímu zajištění čisté a rychlé veřejné dopravy. Město má zřejmě poslední dostupnou příležitost na tento projekt získat dotaci z Evropské unie, neboť konkrétní pobídky v posledním operačním období směřují na rozšiřování infrastruktury drážní dopravy ve městech a výhradně pro tento projekt jsou již dnes potřebné finanční prostředky alokovány.

Budeme rádi, když k naší odvaze získáme také podporu a konstruktivní podněty našich obyvatel.

S pozdravem

MAGISTRÁT MĚSTA OSTRAVA
odbor dopravy

Ing. Břetislav Glušbík
vedoucí odboru dopravy

Na vědomí:

- odbor interního auditu a kontroly (S - 359/16).