

## Tramvaj na Jih – ano, ne a kudy ?

Dobrý večer všem,  
vůbec nechci soudit vzniklý spor, korektnost prostředků, kalibr použitých výroků atd.

Naopak problém obsluhy jižních obytných sídlišť a především problém kudy se tam s tou tramvajovou tratí proplést, mě dost dlouho trápí. Dnes je o trase rozhodnuto formou vydané změny územního plánu. A mám-li respektovat pravidla chodu této kulhající demokracie, nezbyvá než ji vzít na vědomí. Ale přiznám se, že je to jedna z věcí, ze které mám mrazení v zádech. Pokusím se vysvětlit proč.

Ale nejdříve pár obecných pravd na úvod :

1. Tramvaj je kapacitní, tichý, rychlý, ekologický, efektivní (provozní náklady na "člověko-kilometr") prostředek MHD - to je fajn. Na druhé straně jsou její vozidla dost těžká (konstrukce svršku, bezpečnost, resp. nebezpečnost okolí), tramvaj je fixovaná na svou trasu a v oblasti přípravy podmínek pro její fungování (koridor, koleje, troleje, měnírny) už neexistuje v oblasti povrchové městské hromadné dopravy nic dražšího. Resumé je nasnadě - pro uživatele vysoký standard, pro investora (DPMO, resp. město) hodně drahá záležitost...

2. O účelnosti a o naléhavé potřebě obsloužit nejlidnatější obytné soubory na jihu města nejkapacitnějším (v Olomouci dostupným) hromadným dopravním prostředkem - tedy tramvaj - nemůže být nejmenších pochyb. Výstavba panelových sídlišť na jihu města, v nichž žije cca 45 000 obyvatel Olomouce, byl nepochybně sociálně velkorysý, jakkoliv urbanisticky a architektonicky prachmizerný počin. Co je ale zcela neodpustitelné (i když v kontextu doby pochopitelné), že v socialismu vždy opožděná výstavba občanské a technické infrastruktury přetrvávala v případě absence tramvajové trati do "jižního města" až do dnešních dnů. Světelně řízená křižovatka pod dnešním OBI mohla mít dávno chybějící čtvrté rameno a obsluha jižních sídlišť mohla dávno fungovat sice s ne úplně optimálním závlekiem, ale zato s nesrovnatelně menšími pořizovacími náklady a s minimem dopravně kritických míst....než obě nyní ex post diskutované varianty.

Shrnuto a podtrženo, absence tramvajové obsluhy jižních sídlišť je olomoucký kostlivec ve skříni. Defekt, o kterém "podzimní" politici (předlistopadoví i polistopadoví) celá desetiletí vědí a mlčí. A lidé na jihu se dál derou do přečpaných autobusů, anebo už raději přesedli do škodovek, později Volkswagenů atd.

Ale byl bych opatrný s přísnými soudy - pro město byla a je tramvajová trať skutečně velkou investicí a těch zanedbaností bylo a je ve městě vždy tolik... Městská politika je (i za tohoto režimu) volbou priorit, realizace nejnezbytnějšího, s efektem pro co nejširší publikum (a nezačínajte už zase s tím aquaparkem...). Upřímně řečeno nechápu, jak dokázaly někdejší otcové města města vybudovat v minulosti ty desítky km tramvajových tratí, které dnes užíváme...

Tak či tak, asi by bylo správné ocenit, že současná politická garnitura problém obsluhy jižních obytných sídlišť vytáhla na světlo boží. Skutečně se ale politikům zželelo obyvatelů jižních sídlišť ? Anebo je to jen doprovodný efekt a alibi privátního zájmu - komerčně zajímavé potřeby tramvajové obsluhy Šantovky ? Možná vás překvapím, ale mě by tato synergie ani v nejmenším nepohoršovala. Jestliže se potkají zájmy veřejnosti se zájmy privátními (komerčními, podnikatelskými), vždyť je to jedině dobře. Jestli se obě strany úměrně podělí o náklady, jestli není preferován jeden zájem na úkor toho druhého - pak je to velmi chytré a prospěšné řešení.

Je tomu ale skutečně tak ? Skutečně byly objektivně prověřovány všechny trasy možného napojení jižního města na stávající systém tramvajové dopravy ? Byla zvolena pro město a jeho obyvatele trasa nejlevnější, nejplynulejší, s největším nasávacím územím, s nejmenším množstvím kolizních míst ? Anebo bylo kritérium "obsluha Šantovky" pro volbu trasy nepřekročitelným axiomem ?

Já to doopravdy nevím. Obsloužit Šantovku - jak pevně doufám rozšířené městské centrum (nejen pokud se týče polyfunkce, ale také kulturnosti a noblesy) tramvají, by byl v Olomouci pionýrský čin. Ale kdyby za to měli obyvatelé města zaplatit trasou vyvolávající periodické dopravní kolapsy (o nehodách nemluvě) na Jižním obchvatu a v sídlištích na jihu, pak to bude příliš vysoká cena.

Takže dumám nad zvolenou trasou (mimochoodem, nikdy se mi nepoštěstilo ji vidět v celém plánovaném rozsahu - s výjimkou nesmyslného zákresu v konceptu nového územního plánu, který v obou variantách bohorovně bourá východní stranu Rooseveltky) a jenom doufám, že projektant připravované trasy, všechny dotčené orgány státní správy v úrovni města a kraje odpovídající za dopravu, Policie ČR atd. - že ti všichni měli při psaní svých souhlasných stanovisek všech 5 pohromadě. Protože křížení s Velkomoravskou mimo prostor křižovatky, křížení s Rooseveltovou na okraji křižovatky, křížení s Zikovou na okraji křižovatky, a křížení se Schweitzerovou opět za hranou křižovatky...Asi tomu jako hloupý architekt nerozumím, zřejmě to nejsou nějaké zvlášť hrubé dopravní závady, když je všechny kvalifikované instituce akceptovaly, ale přesto mi trochu běhá mráz po zádech. Snad budou mít řidiči tramvají a řidiči automobilů, kteří se budou muset na těch křížení míjet, pevnější nervy než já.



Stašek Žerava  
V Olomouci, 2.11.2011