



## Novinky z Ostravy

28.09 2019 08:58, Redakce, Nezařazené

Letošní Noc vědců konaná po celé republice 27. září 2019 přinesla v Ostravě zajímavé překvapení. Ve studovně Moravskoslezské vědecké knihovny se objevil ředitel DP Ostrava, Daniel Morys, který přišel přednášet na téma: *“Kam směřuje městská hromadná doprava v Ostravě?”* Oproti původní hodině se přednáška, která se de facto přetavila v řízenou diskusi s posluchači, protáhla na skoro 90 minut. Jelikož při této diskusi nesoucí se v příjemné atmosféře zaznělo několik zajímavých informací i myšlenek, podíváme se na některé z nich podrobněji.

Co se tramvajové trati ke Globusu týče, ředitel DPO uvedl, že vše nasvědčuje realizaci trasy B, a ujistil, že od projektu navzdory silnému lobbyingu a tvrzení některých skupin nebylo upuštěno a má být spolufinancován z dotací dalšího programového období. Co se přesunu porubské tramvajové vozovny týče, uvedl, že zmizí v dohledné době pouze přilehlé garáže autobusů, přičemž většina vozů poputuje do Martinova. Dle slov Moryse je přesun tramvajové vozovny *“zatím v nedohlednu”*, jelikož město má momentálně jiné priority, přičemž on sám doufá, že se tak nestane, jelikož má vozovna strategickou polohu.

K 31. 12. 2019 má skončit prodej papírových jízdenek a na konec března 2020 je plánován konec označovačů. Lidé budou mít tedy tři měsíce, aby si zbylé zakoupené jízdenky označili. Přítomní byli humorně vyzváni, ať si nakoupí papírové jízdenky do zásoby, protože se bude jednat brzy o vzácné zboží. Morys ovšem připustil, že konec papírových jízdenek nebude zcela bez kompenzace a má dojít na vybraných frekventovaných místech k instalaci kreditomatů, kde si bude možné koupit čipovou jízdenku s kreditem. Na jakém nosiči tato kreditová jízdenka bude, řečeno nebylo, takže není známo, zda papír opravdu zmizí, nebo bude nahrazen plastovými kartami, a zda by byly tyto karty, jak je zvykem v řadě měst světa, alespoň vratné (typicky oproti vratnému depozitu). Bylo uvedeno, že náklady na chod současného *“papírového systému”* jsou okolo 20 mil. Kč ročně. Nebylo přitom řečeno, na kolik vyjde instalace a chod kreditomatů a kolik těchto kreditomatů bude. Celková úspora by tedy zdaleka nebyla tak vysoká. A také se nesmí zapomenout na to, že *“desátky”* si nebere jenom tiskárna jízdenek...

Zajímavá byla i zpráva o dvou double-deckerech. Jejich pořízení je dle Moryse již na obzoru a očekává se, že by ještě běžící výběrové řízení mělo skončit v říjnu 2019 podpisem smlouvy s vybraným vítězem soutěže. *“Jsou to kusovky vyrobené pro Ostravu. ... Jsme přesvědčeni, že vyjedou na Coloursy.”* DPO soutěžil dvoupodlažní autobusy třikrát a vždy neúspěšně (potřetí to bylo již

v režimu jednacího řízení s uveřejněním). Celá akce, kterou bývalý radní pro dopravu Lukáš Semerák nazval "legráckou", nebyla přesto ukončena, neboť se v DPO nechtěli dle Moryse této myšlenky zpronevřit. Pokud tedy všechno dobře dopadne na čtvrtý pokus, mohou se Ostravané těšit na údajně zakázkově vyráběné autobusy s alternativním pohonem, jelikož dieselovým motorům chce dát DPO brzy sbohem. "*Chceme utnout dieselovou tradici,*" prohlásil předseda představenstva DPO.

Lidé se v diskusi zeptali například na novou (resp. obnovenou) městskou linku č. 99, a sice zda bude jezdit přes Masarykovo náměstí. Na to Morys prohlásil, že nebude, protože "*naše policie tvrdí, že bychom museli stavět ostrůvek,*" a ten na historickém náměstí nikdo stavět nemíní. Na to se jeden z přítomných ohradil tím, že v Budějovicích nic takového na náměstí nemají a taky se tam zastavuje, na což Morys jen s povzdechem a smutným úsměvem přikývl s tím, že tam jsou jiní policisté, sám si toho je dobře vědom, ale nic s tím nenadělá.

Na dotaz, kde vidí dopravu v Ostravě šéf DPO za 20 let, přišla odpověď, že to bude zřejmě více o střídání jednotlivých módů dopravy, službách či využívání mobilních aplikací.

Došla i debata na lanovku. Morys uvedl, že je "*fanda lanovky*". Přiznal, že "*náklady jsou nenávratné*", přesto by s odkazem na plánovaný rozvoj lokality Karolina mohla mít smysl. "*Muselo by se to celé přeprojektovat*", uvedl jednak Morys a dodal, že by přitom muselo dojít i ke změně trasy, protože třeba na haldě Ema je nestabilní podloží, které by instalaci technologie znemožňovalo. Nicméně jak jsme již na tomto webu opakovaně dokládali, vydělat si alespoň na svůj provoz měly nebo mají problém i ty lanovky, které leží v daleko geograficky náročnějších, urbanisticky atraktivnějších i populačně významnějších lokalitách, takže ani změny v projektu *karolinské lanovky* by v Ostravě žádný zázrak nepřinesly a provoz dráhy by byl pro rozpočet města dlouhodobě velkou zátěží. Faktem ale je, že Ostrava nemá peníze i na daleko důležitější investice a některé z nich léta odkládá, takže lanovka zůstane už jen snem.

Nebylo to ovšem naposledy, co se hlava DPO při diskusi s lidmi zasnila. Při jiném dotazu z pléna, zda DPO s městem připravuje stavbu jiných trolejbusových a tramvajových tratí, uvedla, že pouze v úvahách je prodloužení trati z Dubiny do průmyslové zóny Hrabová (v DPO mají doloženo, že hlavní přepravní proudy směřují do zóny Hrabová od Frýdku-Místku, Výškovic/Dubiny a Poruby). Naráží se však na problémy s nárazovou poptávkou na směny a nízkým zalidněním po trase, které dle Moryse nemluví ve prospěch prodloužení tramvaje. To by se dle Moryse dalo vyřešit namísto stavby tramvajové trati BRT koridorem, na kterém by jezdily dvoučlánkové elektrobusy. Nebylo řečeno, zda by se jednalo opravdu jen o onen zhruba 2 km dlouhý úsek, nebo by byl koridor delší, ředitel DPO ale prohlásil, že je to "*projekt, který se mi osobně líbí.*" Nicméně zkušenosti ze zahraničí ukazují, že plnohodnotný BRT systém není vůbec levná záležitost. Stejně tak se nesmí zapomínat na to, že elektrobusy bývají cenově minimálně na úrovni trolejbusů a jejich životnost je přitom nižší a taktéž potřebují nějakou infrastrukturu. Každopádně pokud má poptávka skutečně takovýto nestálý charakter, pak asi není nutné budovat vůbec nic...

Z dalších investic je blíže realizaci pouze krátké prodloužení trolejbusové trati od náměstí Republiky k zastávce Důl Hlubina, což souvisí s plánovanou celkovou přestavbou zóny u daného náměstí, a také by se měla trolej prodloužovat dále od Nové Karoliny směrem do centra. Jestli ale bude zvoleno řešení plného zatrolejování (což by bylo plusem z hlediska možnosti nasazovat jakékoli vozidlo z trolejbusového parku), jak bylo kdysi plánováno, sděleno nebylo, Morys pouze uvedl, že "*stopěťka (linka vedená do oblasti Karoliny, pozn. autora) má velkou budoucnost.*"

Šéf DPO opakovaně během večera zmínil, že místní MHD vede s automobilovou dopravou nelehkou

bitvu, kterou dokonce, byť s úsměvem, označil za *“krvelačný souboj”*. Ostrava je totiž ze všech krajských měst nejlépe autem průjezdná, což je dáno různými faktory, a tak je těžké zdejší cestující přesvědčovat, aby nasedali do MHD více. Morys si nemyslí, že by do budoucna nebyla automobilová doprava, která je dle něj v ČR na rozdíl třeba od Švýcarska symbolem statusu, *in*, přesto má za to, že role MHD poroste a lidé budou auta častěji nechávat doma. Nicméně v kontextu Ostravy má Morys za to, že bude práce DPO v tomto složitější, a proto se snaží modernizovat rychlým tempem.

V této souvislosti s modernizací provozu byla během večera několikrát řeč svedena i na nové technologie a aplikaci Moje DPO. Podle Moryse se snaží DPO postupně aplikaci budovat a jsou si v podniku vědomi toho, že se začalo od úplného syrového základu, na který se pak začala s pomocí reakcí uživatelů budovat nástavba, a takto se bude systém postupně zlepšovat. Morys kriticky prohlásil, že ne vše jde na poli moderních technologií hladce, když ve věci inteligentních křižovatek souhrnně za město prohlásil *“trápíme se s tím.”* Preference vozidel MHD tak dosud funguje jen v několika bodech, neintegrovane, nicméně by mělo být na dodavatele systému inteligentních křižovatek vypsáno nové výběrové řízení (v poslední dekádě bylo vypsáno třikrát, viz [zde](#)), které by snad mohlo dopadnout v příštím roce už dobře, čímž by se preference MHD i vozidel záchranných a bezpečnostních složek řešila na území města komplexně.

DPO vyhlásilo válku i spřaženým soupravám tramvají, kterých se chce zbavit do roku 2023. Na to jeden z přítomných posluchačů odvětil, zda je to rozumné řešení, když se ještě relativně nedávno pořizovala Varia. Ředitel DPO na to odvětil, že nemůže hodnotit kroky svých předchůdců, ale nynější strategie je taková, že park bude v zásadě tvořený různými typy článkových tramvají, od Aster až po vysokokapacitní vozidla, která se teprve budou soutěžit. Nicméně tato válka nevylučuje, že budou v provozu sólo vozy.

Šéf DPO se vyjádřil také k dotazu na asistenty přepravy. Od páteční 10. hodiny večerní měla začít nočním zátahem spuštěným na Nádražní ulici nová etapa jejich práce, když se na základě podnětů od cestujících začnou systematicky soustředit na nejproblematictější linky, budou nasazováni i v noci a řešit nově i chování cestujících na zastávkách. Uvedl, že budou v DPO s pomocí asistentů bojovat například proti neukázněným kuřákům, kvůli kterým jsou prostory zastávek v Ostravě plné nedopalků.

Morys vychválil nové tramvaje od Stadlera. *“Dosud jsme se nesetkali s tak kvalitním výrobkem.”* Dále uvedl, že Stadler překvapil poměrem cena/výkon. Pochvalných slov na adresu švýcarského producenta bylo vskutku nespočet. Ve světle těchto výroků je až skandální, že jej v druhé soutěži na velkokapacitní tramvaje DPO pod vedením právě Daniela Moryse vyloučil kvůli pouze jedné chybě v desetinné čárce a do elektronické aukce nechal postoupit jediného uchazeče (čímž jaksi aukce postrádala smysl), který si za pouhých 12 míst nabízené kapacity oproti tramvajím Stadler Tango NF2 mohl navíc naučtovat o zhruba 20 mil. Kč za tramvaj více a DPO tuto předraženou nabídku akceptoval poté, co si nechal cenu prohlásit za místě a v čase obvyklou posudky.

Morys se pokusil při své přednášce přepsat historii, když tramvaje od Škody Transportation prohlásil ne za velkokapacitní, ale za *“středněkapacitní”*, načež se opravil a uvedl, že jsou to tramvaje *“středněkapacitní plus”* (nicméně tendr hovořil o velkokapacitních vozech). Velkokapacitními mají být dle Moryse až nové tramvaje, které mají mít minimálně 240 míst a nahradit *“kačeny”* (vozy KT8D5). I na pořízení těchto velkokapacitních vozidel, u kterých Morys věstil inovaci v podobě zlepšeného pohonu kol otočných podvozků, díky kterému odpadnou vysoké podesty, budou třeba další peníze, a to zřejmě opět z úvěru, a tak doufejme, že tentokrát nebude vedení DPO v hodnocení nabídek natolik úzkoprsé a zachová se tak, jak se zachovalo v minulosti i při jiných příležitostech. Jinak by totiž závěrečná slova jinak korektní diskuse o tom, že se DPO snaží zlepšovat, nepůsobila

vůbec upřímně.

*Text a neoznačené foto: Vít Hinčica*

Url: [Novinky z Ostravy](#)