

Ostrava se chce vzdát tramvajové trati přes Karolinu

08.11 2020 15:42, Libor Hinčica, Ostatní Tramvaje

Návrh změny územního plánu Ostravy obsahuje z pohledu dopravy jeden zajímavý bod. Třetí největší město republiky se hodlá s odůvodněním, že jde o duplicitní trasu ke stávající přepravní nabídce a bariéru pro navrhovanou oblast, vzdát tramvajové trasy, která měla vést skrze areál někdejších vítkovických železáren (Dolní oblast Vítkovic), překročit železniční trať č. 323 Ostrava – Valašské Meziříčí a zamířit přes nové zástavbové území bývalé koksovny Karolina do centra města. Město tímto návrhem bourá prakticky všechny urbanistické studie, které v posledních více než 50 letech dopravní obslužnost dané oblasti řešily. Využijeme tedy této příležitosti, abychom si dlouhou historii této nerealizované tramvajové tratě připomněli.

Oblast tzv. Karoliny, u níž leží i stejnojmenná tramvajová zastávka, leží v těsném sousedství historického centra Ostravy, která byla ještě v roce 1870 malým městem s necelými 7 000 obyvateli. Ačkoli dnes pojem Karolina splývá především s bývalou koksovnou, plocha byla výrazně větší a v období minulého režimu se do ní započítávalo území o rozloze 39 hektarů, které zahrnovalo i přidružené provozy (doly, vysoké pece Žofínské huti, elektrárnu atp.) a řadu dalších objektů. Ve výčtu zhruba 20 podniků, které na předmětném území působily, nechyběl ani Dopravní podnik města Ostravy, který měl v lokalitě své sídlo.



Pohled na rozlehlý areál Karoliny směrem od dnešního náměstí Republiky do centra města. Na pravé straně je rozlehlý areál koksovny, nalevo vidíme tramvaj přejíždějící přes původní most nadjíždějící železniční trať do Frýdku-Místku. Ulice Místecká ještě neexistuje. Za domem s výrazným písmenem X vyčnívá o patro vyšší bílá budova. To je současná budova ředitelství ostravského DP, pod nímž je dnes situována zastávka Karolina. (zdroj: Wikipedia.org)

S prudkým rozvojem Ostravy a postupným slučováním dříve samostatných obcí se oblast stala součástí širšího centra města, přičemž vysoká prašnost a další exhalace vedly již v 60. letech k rozhodnutí, že bude postupně areál asanován. Po odstavení dolů a Žofínské huti se začaly první objekty strhávat již na počátku 70. let. Nadále zůstávala v provozu ještě koksovna, jejíž produkce byla kompletně určena na export, což vedlo k třecím plochám mezi vedením podniku a příslušným ministerstvem na straně jedné a městem Ostravou a krajskými orgány na straně druhé. Výsledkem bylo, že teprve třetí rozhodnutí na úrovni centrální vlády vedlo ke konečnému uzavření provozu, které se ale tím pádem odehrálo až v roce 1985. Přestože byl areál v podstatě 20 let postupně uzavírán, byla jeho likvidace (poté, co byla opuštěna myšlenka na zřízení skanzenu) považována za věc jasně danou, která se dříve nebo později odehraje.



Studie rychlé tramvaje z roku 1972, kde jsou tramvajové tratě zaznačeny tyrkysovou barvou. Z obrázku je zřejmé, že trať měla vést do centra skrze území Karoliny. Naopak měla být opuštěna hlavní spojnice do Poruby po ulici 28. října (tehdy Gottwaldově). (zdroj: Národní archiv Praha)

S dlouhým předstihem se tak začala řešit otázka budoucího využití dané lokality. První studie na toto téma vznikla patrně v roce 1967 a byla do značné míry klíčová, protože územní plán města v té době s využitím území ještě nijak nepočítal, takže studie předkládala návrhy možného uplatnění, přičemž již tehdy převládal názor, že by měla Karolina primárně sloužit pro výstavbu bytového fondu a doplnění dalších provozů s celospolečenskou funkcí (obchodní a kulturní využití). Autoři studie už v roce 1967 uváděli, že k podobným situacím, kdy dojde k uvolnění takto rozsáhlého prostoru, a nadto v tak významné poloze, nedochází v urbanistické praxi často, a proto každé rozhodnutí týkající se dané oblasti je nesmírně důležité a má na tuto oblast dopad. Z hlediska Ostravy byla Karolina ve shodě architekty a urbanisty považována nepřetržitě po dobu desítek let za oblast vůbec nejcennější pro výstavbu ve městě, což do značné míry – přes značný ústup od původních záměrů, a tím i nesmírnou degradaci architektonické i urbanistické úrovně oblasti – platí doposud.

S ohledem na výše uvedené informace bylo velmi důležitou otázkou, jak bude řešena budoucnost dopravních vazeb v oblasti. Ačkoli základní postuláty byly dané již dopravními generely z let 1964 a 1973 (z nichž především ten první lze považovat za jeden z nejvýznamnějších dokumentů pro vývoj podoby města Ostravy), plány se postupně vyvíjely, a to jak v oblasti dopravy veřejné, tak v otázce vazeb dopravy silniční, železniční a díky existenci Báňské dráhy i dopravy vlečkové. Jedním z úskalí byla skutečnost, že zájmem města Ostravy bylo dát do souladu hned několik velkých investičních akcí (avšak s různými investory), které by významně proměnily podobu centra Ostravy. Šlo zejména o vyřešení otázky přemístění nádraží Ostrava-střed (to se mělo nacházet přibližně v místech později zřízené zastávky Ostrava-Stodolní), prodloužení Gottwaldovy třídy (dnes 28. října) a propojení veřejnou dopravou. Na poměrně malém území tak byla plánována revoluční přestavba dopravních vazeb. S ohledem na zájem využít oblast Karoliny pro mimořádně kvalitní projekt výstavby bylo nutné brát tyto úvahy v potaz tak, aby nedošlo k nezvratnému znehodnocení předmětného území.



Studie tzv. odlehčovací trati z roku 1968 vyobrazuje vedení tramvajové trati křížící železniční trať a oblast Karoliny. Tučně tečkované linky jsou návrhem možného vedení tzv. odlehčovací trati, uprostřed vedená linie je dodnes existující hlavní trať po ulici 28. října z centra do Poruby. (zdroj: Národní archiv Praha)

Nutno dodat, že většina z plánovaných dopravních staveb se nedočkala realizace, a tak je dodnes podoba hlavních silničních tahů v bezprostředním centru Ostravy mnohdy nelogická, kdy se z čtyřproudové komunikace stává náhle dvouproudová a téměř dálniční charakter komunikací se proměňuje v obyčejné městské ulice. To je ostatně i případ známého tramvajového esíčka z Frýdlantských mostů směrem k zastávce Karolina (a budově dnešního ředitelství DPO), které je pozůstatkem nedokončení poslední etapy výstavby estakády skrze samotnou Karolinu (tzv. IV. etapa prodloužení Gottwaldovy ulice).

Od samotného počátku úvah o přestavbě Karoliny byly součástí návrhu projekty na vybudování tramvajové tratě skrze danou lokalitu. Již zmíněný Dopravní generel města Ostravy dokončený v roce 1964 (a částečně rozšířený ještě v roce 1965) v návrhu dopravní obslužnosti Ostravy pro rok 1980 uvádí přeložku tramvajové tratě z původní (a dodnes používané) osy Vítkovické ulice přemostěním Místecké ulice a železniční tratě a s vedením přes Karolinu (provoz na Vítkovické ulici měl být nahrazen prodloužením trolejbusů ze smyčky Náměstí Republiky, která je mimochodem od roku 1952 – tedy od zahájení provozu trolejbusů v Ostravě – provizoriem, protože již tehdy se počítalo s výstavbou prodloužení podél Vítkovické ulice směrem do sídliště Šalamouna). Přemístění trati do nové trasy přes Karolinu respektovala také studie tzv. odlehčovací trati z roku 1968 (ta se měla stát alternativou pro vedení po dnešní ulici 28. října a lépe obsloužit oblast průmyslových podniků ve Vítkovicích), dále Studie efektivnosti MHD v centrální části města z roku 1972, anebo jeden z prvních návrhu rychlodráhy města Ostravy datovaný listopadem 1972. Tento poslední zmíněný plán byl zajímavý návrhem opuštění hlavní spojnice mezi centrem a Porubou (ulicí 28. října) a vedením alternativní trasou, takže Náměstí Republiky – uzel s třemi kolejemi tak, jak jej zná veřejnost dnes, by vůbec neexistoval. Tramvajovou trať skrze Karolinu navrhla i Studie přehodnocení MHD v Ostravě vypracovaná v roce 1974 a všechny další návazné studie, které vznikaly od roku 1979 v souvislosti s přípravou tzv. rychlé tramvaje v Ostravě.



Jeden z návrhů vedení tramvajové tratě tzv. rychlé tramvaje skrze Karolinu. Také v tomto plánu z počátku 80. let byla rozkreslena varianta, která opouštěla tradiční vedení tramvajové trati do Poruby po ulici 28. října (Gottwaldově). Ačkoli tato varianta nebyla doporučena k realizaci, ukazuje nám také, jak měla být vedena prodloužená čtvrtá etapa Gottwaldovy třídy od estakády na náměstí Republiky (na obrázku jde o spletenec silnic, sjezdů a nájezdů uprostřed). Pozůstatkem nerealizovaného projektu je dnešní vedení ulice s typickým esíčkem, které je viditelné na úvodní fotce našeho článku. (zdroj: Národní archiv Praha)

Rychlá tramvaj v Ostravě měl být systém, jehož postupné budování mělo být zahájeno počátkem 90. let a ukončeno v roce 2019 s tím, že by postupně došlo až na dílčí výjimky k likvidaci původní tramvajové sítě, která by byla nahrazena systémem dvou základních tras v relacích Jih – centrum a Poruba – centrum, přičemž v oblasti Poruby i Jižního města měla být vždy ještě jedna odbočná větev. Nejproblematičtějším územím, kterým měla plánovaná rychlá tramvaj procházet, bylo území centra města, kde vzniklo hned několik variant vedení (a zejména křížení) tras, včetně podzemních úseků (ty byly později s ohledem na výsledky měření, průzkumy a znalecké posudky eliminovány, zrovna v oblasti Karoliny však měla trať vedená od jižního města zůstat z velké části skutečně zahloubena).



Vůz T3 ev. č. 762 projíždí po Vítkovické ulici kolem dnes již zaniklého areálu autobusového nádraží. Tramvaj míří od náměstí Republiky směrem do Vítkovic. Pokud by se realizovala tramvajová trať skrze Karolinu, měla být tato spojnice dle úvah prostupujících dopravní plánování Ostravy od 60. let až do období konce let devadesátých opuštěna a namísto tramvají měly obsluhu oblasti převzít trolejbusy, které měly zajistit obsluhu sídliště Šalamouna. Prakticky by to znamenalo, že by trolejbusy na křižovatce, kterou fotografie vyobrazuje, odbočovaly doleva (z pohledu fotografa). (sbírka: Jindřich Sulek)

První etapa výstavby, která zahrnovala i úsek přes Karolinu, byla schválena ještě těsně před pádem socialismu (včetně alokace finančních prostředků), po revoluci ale začaly být původní úvahy podrobovány revizi a z projektu rychlé tramvaje sešlo. Namísto toho měla vzniknout tzv. modernizovaná tramvaj, což by poněkud nicneříkající a legislativou neupravený pojem, ale znělo to lépe, než přiznat, že se Ostrava prostě do budoucna spokojí s klasickým tramvajovým provozem („pouliční dráhou“). I tak ovšem platilo, že tramvajová trať skrze oblast Karoliny měla vzniknout, a to současně s výstavbou nové tramvajové trati podél ulice Místecké, jejíž výstavba byla z větší části připravena ještě za minulého režimu, avšak realizace se dočkala až v roce 1999. Plán by ale redukován v tom smyslu, že výstavba skrze Karolinu kvůli probíhajícím pracím v oblasti (čištění půdy) a vysokým finančním nákladům (plánovaná přemostění) nebyla realizována a nová tramvajová trať zaústila pod vítkovickými vysokými pecemi do stávající tramvajové tratě. Ani to však neznamenalo, že by město na projekt tramvaje přes nově plánované centrum města rezignovalo.



Výstavba Frýdlantských mostů, v jejímž rámci bylo nutné převést na nové mostní těleso také tramvajovou trať. V pozadí ještě stále stojí koksovna Karolina. Most na snímku překonává novou ulici Místeckou mající takřka charakter dálnice.

Po soutěži z roku 1987 byla nová soutěž s mezinárodní účastí vyhlášena v roce 1998. Také vítězný návrh polského týmu architektů v čele s Andrzejem Dudou respektoval vedení tramvajové trati, a to již v souladu s aktuálními plány v povrchové podobě. Přestože se urbanistický koncept dočkal velmi vysokého hodnocení v odborných kruzích (rozpracován byl postupně do roku 2003), Ostrava se do stavby nepustila. Namísto toho přišla v roce 2006 s další soutěží, tentokrát však už developerskou. Ve svém komentáři pro kulturní týdeník A2 tento odklon lapidárně vystihl ostravský historik architektury Martin Strakoš těmito slovy: *„Ze čtyřúhelníku odborník-politik-investor-veřejnost začínali být vylučováni ti nejméně přijatelní – odborná veřejnost a samotní projektanti.“* Ačkoli soutěž byla Českou komorou architektů označena za neregulérní, město v ní nejen pokračovalo, ale vyhlásilo i jejího vítěze, který později realizoval jen část projektu. Namísto architektonicky hodnotné výstavby vznikl projekt obřího nákupního centra (v rozporu s původním návrhem) a výstavba s nízkou architektonickou úrovní, a to i podél hlavního bulváru, který měl být nejreprezentativnější.



Vyhrazený koridor tramvajové trati skrze areál Dolních Vítkovic. Zde konkrétně vidíme tzv. prodlouženou Vítkovickou ulici. Napojení mělo být možné buďto skrze nové přemostění ul. Místecké se zaústěním do stávající tratě na ulici Vítkovické (tj. prakticky přímo rovně), anebo skrze odbočení vpravo směrem na Karolinu. Tento záběr pochází z doby, kdy byla ulice čerstvě dostavěna. Dnes využívají středový pás pro parkování automobily, což nesmírně sráží celý dojem z oblasti. (foto: Libor Hinčica)

Z hlediska veřejné dopravy se investor původně zavázal i k výstavbě tramvajové trati. Ta ale neměla procházet až do Vítkovic a nahrazovat/suplovat existující spojnici po ulici Vítkovické, ale měla končit kuse u historických budov tzv. dvojhalí (bývalá elektrocentrála) a bývalé elektroústředny. Praktický význam takové spojnice by bez pokračování dál do Vítkovic nebyl. Město po dohodě s investorem dospělo k závěru, že oblast bude v rámci prvních etap výstavby dostatečně obsloužena jinými spoji veřejné dopravy (včetně nové trolejbusové trati), a tak tramvajová trať nevznikla. Prostor a územní rezerva v lokalitě ale existuje.

Kromě Karoliny začal později ožívat i areál Vítkovických železáren, resp. přesněji řečeno Dolní oblasti Vítkovice. Ambiciózní projekt bohužel v posledních letech ztratil dech a v uplynulých letech došlo navzdory zamítavému stanovisku ostravského odboru Národního památkového ústavu k odstranění řady původních částí železáren, které jsou přitom jako celek chráněny coby kulturní památka. Vybrané části projektu, zejména v jeho počátečních fázích, realizovat architekt Josef Pleskot. Součástí byl také návrh nových spojnic, které dostaly název „prodloužená Ruská“ a „prodloužená Vítkovické“. V obou případech byly ulice navrženy tak, aby zde mohlo dojít k vybudování tramvajové trati (vydlážděný středový pás v obou částech ulic je „tělesem“ tramvajové trati). Oproti původnímu urbanistickému konceptu širšího centra Ostravy, který s využitím železáren nepočítal, šlo o novinku, která se ale s plánem na napojení Karoliny do budoucna nevylučovala. Ačkoli vedení tratí po obou zmíněných ulicích umožňovalo vytvoření alternativní trasy ke stávajícímu

vedení tramvajové trati, která nebyla nutně vázána na pokračování ke Karolině, zároveň se toto spojení přirozeně nabízelo a šlo jej v rámci platného územního plánu aplikovat.



Přestože bylo opakovaně prokázáno, že tramvaj netvoří žádnou bariéru ve veřejném prostoru, stále se objevují (zřejmě slabomyslní) jedinci, kteří právě tento argument uvádějí jako klíčový pro zavržení plánů na výstavbu nových tramvajových úseků. Jak může tramvaj v pěší zóně vypadat – včetně zakomponování středověkého přívodního kanálu s vodou – ukazuje tento snímek z německého Freiburgu. (foto: Libor Hinčica)

Jinými slovy si Ostrava připravila vše proto, aby bylo možné do budoucna tramvajovou trať skrze (stále ještě kompletně nezastavěnou) Karolinu a Dolní Vítkovice vybudovat – chyběla jen klíčová stavba v podobě nezbytného přemostění železniční trati, případně úprava napojení v oblasti Vítkovic. Došlo by tak k vytvoření rychlejší spojnice do centra, k odpadnutí složité křižovatky u Náměstí Republiky a k lepší obsluze významné památkové zóny a nově vybudované částí, jež měla být primárně určena pro bydlení. Připomeňme, že dopravní systém má vždy usměrňovat efektivní využití území a rozumné využití existujících zdrojů a je současně nejdynamičtější složkou systému osídlení. Tramvaj je proto vynikajícím stimulem rozvoje oblastí, zejména s bytovou výstavbou, což platí dvojnásob, pokud má tramvaj současně roli páteřního dopravního prostředku (což by v relaci centrum – jižní město bezpochyby měla). Současný návrh změny územního plánu města Ostravy ale navrhuje změnu využití vybraných parcel v lokalitě z „plochy tramvajové dopravy“ na plochu „občanské vybavení“. Město dnes zamýšlí, že by obsluhu měla zajistit v případě potřeby jiná forma veřejné dopravy, než tramvaj, neboť tramvajová trať je údajně vnímána jako bariéra v území.



Na rozdíl od tramvají, čtyřproudá komunikace bariérou skutečně je. Jednu takovou si před pár lety postavili v Ostravě se zaústěním přímo do centra. (foto: Libor Hinčica)

Ačkoli tedy více než 50 let v rámci odborné veřejnosti panovala jednoznačná shoda na tom, že tramvaj do lokality patří, dnes se Ostrava hodlá této role naprosto nepochopitelně vzdát, a to v době, kdy má velkou část potřebných koridorů připravenou pro toto budoucí využití. Navíc je tím devalvován i význam existující trolejbusové trati, která byla ke Karolině přivedena v roce 2013. Ta dnes obsluhuje „území nikoho“ (dosud se nepodařilo dosáhnout ani přímé vazby na železnici), pomineme-li tedy okrajovou funkci napáječe obchodního centra. Hlavní role původně navržené trolejbusové trati (která měla navíc pokračovat dál), měl být mj. ve vytvoření přestupní vazby na tramvajovou dopravu, čímž by cestující ze sídlišť na jihu města získali ideální návaznosti pro cestování dál do centra města, na sídliště Fifejdy či Slezskou Ostravu. Takovou roli ale bude moci trolejbus plnit pouze tehdy, když zde bude tramvajová trať dostavěna, čehož nezbytným předpokladem je skutečnost, aby byla pro takovou trať ponechána patřičná územní rezerva.

Již několik let tak lze v přímém přenosu pozorovat, jak se postupně drolí idea kvalitní zástavby patrně nejcennějšího území, které měla Ostrava k dispozici. Žádné jiné město v České republice nemělo v posledních 50 letech příležitost postavit si nové centrum města nadohled tomu historickému (pomineme-li tedy Most, kde ale vzniklo zcela nové město, zatímco ze starého zbyl jenom kostel). Každý z ostravských primátorů, který obsadil funkci po roce 1989, se mohl stát ostravskou obdobou Karla IV., který na zelené louce nechal vystavět dodnes tolik obdivované Nové město pražské. Namísto toho Ostrava zvolila cestu bezpohlavní architektury bytových domů, megalomanského obchodní centra a nyní se zdá, že hodlá opustit i plán na kvalitní dopravní obslužnost oblasti veřejnou dopravou.

Url: Ostrava se chce vzdát tramvajové trati přes Karolinu