

Vážený pane Primátore / Ministře dopravy / Generální řediteli Českých drah.

Obracíme se na Vás tímto **otevřeným dopisem** s informacemi a otázkami ohledně plánovaného **dopravního terminálu v Havířově**. Rovněž jej adresujeme generálnímu řediteli Českých drah a ministru dopravy.

Členové našeho občanského sdružení Efektivní veřejná doprava pro Havířov a okolí nechtějí bránit zvelebení části města v rámci projektu dopravního terminálu, který by měl přinést jen **pozitivní změny**, oproti současnému neuspokojivému, téměř havarijnímu stavu, především přednádražního prostoru. Na vlakovém nádraží jsou již nějakou dobu vystaveny návrhy, jak by mohlo nádraží a přednádraží prostor vypadat. Tyto návrhy však ukazují velmi málo a lze z nich vyčíst jen zbourání současné budovy a vybudování většího počtu parkovacích míst, možnost přestupu z vlaku na autobus a opačně včetně ochrany před nepříznivým počasím.

Protože nám není jako **občanům Havířova**, zabývající se dopravou ve městě, lhostejný výsledek zásadní změny tohoto území za nemalé finanční prostředky z veřejných zdrojů, **dotazujeme** se na záležitosti, které ovlivní následné cestování občanů přes tento terminál:

- 1) Zřejmě nedejde k výstavbě budovy nové, ale pouze modernizaci současné technické budovy. Ptáme se, zda budou nové prostory **kapacitně dostačující** v době dopravní špičky, kdy na vlak čeká v prostorách současného nádraží i přes 70 cestujících? Nedejde ke zhoršení služeb pro cestující, kteří se do prostor případně nevejdou, a budou muset čekat ve venkovních prostorech, i v zimních dnech? Bude součástí stavby také čekárna pro cestující I. třídy?
- 2) Protože se jedná o dopravní terminál, předpokládáme, že se **zkrátí trasa od vlakového nástupiště k autobusovému stání** městské hromadné dopravy. Bude mít nahodilý cestující, který si zakoupí jízdenku u pokladen Českých drah, kratší docházkovou vzdálenost na nástupiště vlaku, anebo naopak delší? Existuje dostupný podrobný plán dopravního terminálu Havířov?
- 3) Počítá projekt s prostory pro Českou poštu, bankomaty, **městské informační centrum** pro mimohavířovské cestující? S tím také souvisí otázka, zda bude k dispozici úschovna zavazadel?
- 4) Bude konečně umožněno občanům šumberských sídlišť a části města si zde zakoupit **doklady ODIS**, které půjde použít u dopravce ČSAD Havířov? Nyní musí kvůli zakoupení zóny 40 dojíždět na autobusové nádraží na opačnou stranu města.
- 5) Plánuje se jako součást této stavby restaurační zařízení, například rychlé občerstvení, a bude mít cestující zde možnost adekvátního nákupu **základních potravin a nápojů**, například při ranních cestách vlakem do zaměstnání?
- 6) Počítá projekt s **informačními tabulemi** i před vlakovým nádraží umístěnými tak, aby řidiči autobusů hromadné dopravy měli možnost především u posledních večerních spojů a nočních spojů vyčkat cestujících od zpožděného vlaku v řádu minut?
- 7) Je součástí stavby i **oprava vlakových nástupišť** a zajištění bezbariérového přístupu pro imobilní občany, matky s kočárky, starší občany?
- 8) Neprodáží či nezkomplikuje současná stavba **převod** mezi nynějším vlastníkem ČD, a.s. a budoucím SŽDC?
- 9) Věříme, že součástí projektu **není umělé přetnutí dopravních vazeb** v systému MHD a PHD. Místo vlakového nádraží dnes není – kromě cest do zaměstnání, případně nákupu do blízkého obchodu – cílem cesty většiny cestujících. Již nyní nám hrozí v rámci projektu Ostrava/Hranečnick zhoršení přímého spojení s centrem Ostravy, a další přestup by hromadné dopravě nepomohl.

- 10) Doufáme, že vynaložené peníze na změnu objektu vlakového nádraží nezpůsobí, že ČD, a.s. nebude mít **finance** na nákup nových souprav, které by dále zlepšily kvalitu cestování v kraji. Předpokládáme, že investice nebude přenesena na vrub objednavatelům vlakové dopravy, kteří by následně mohli omezovat dopravní spojení s Havířovem. Tyto obavy vycházejí z původně podaných informací veřejnosti, že ČD, a.s. nemají finance na projekt dopravního terminálu v Havířově.
- 11) Dojde díky uskutečnění takto významné stavby pro zejména Havířovské cestující ke zlepšení **cestování ve směru Slovensko či do měst za Prahou bez přestupu** či čekání na přípojné vlaky? Vráť se 11. největší město České republiky na mapu dálkových vlaků národního dopravce ČD, a.s.?

Nádražní hala je i předmětem sporu ohledně možného zachování z důvodů její okázalé velikosti a možnosti zachovat tento architektonický skvost bruselského stylu, která v době své stavby stála okolo 150 miliónů československých korun a dnešní odhad hovoří až o **jedné miliardě českých korun**, jak zní z řad odborníků a architektů.

V této souvislosti se nabízí možnost, která by byla přínosem pro všechny občany, nejen Havířova a to značné množství finančních prostředků nutných k bourání haly ušetřit a použít je na **výstavbu plánovaných železničních zastávek Havířov-město** (u nemocnice) a **Ostrava-Zábřeh**, čímž by se trať č. 321 významně přiblížila cestujícím a dále zatraktivnila části měst a okolí těchto zastávek.

Věříme, že žádná ze stran není nakloněna nákladné likvidaci významných budov, které nepřestaly plnit svou funkci a nepřekročily meze své životnosti. Havířov je 11. největším městem ČR a podle našeho názoru si nepřehlédnutelné reprezentativní nádraží zaslouží. Podobným způsobem byla opravena nádraží v Ostravě (hlavní nádraží) i blízké Karviné. K likvidaci velkých nádraží nedošlo ani v Pardubicích a Olomouci.

Věříme, že odpovědi na položené otázky přispějí k tomu, aby výsledek celého snažení obou stran byl ku prospěchu všech občanů Havířova i cestující veřejnosti.

Za členy občanského sdružení Efektivní veřejná doprava pro Havířov a okolí

Michal Podloučka, 1. místopředseda