

Polský Olsztyn chce ještě letos zahájit stavbu další tramvajové tratě

06.03 2017 09:03, Redakce, Nezařazené

Polské město Olsztyn není zapotřebí čtenářům našeho časopisu blíže představovat. Jedná se o jediné polské sídlo, v němž se podařilo prosadit myšlenku výstavby zcela nového tramvajového provozu, který slouží veřejnosti od prosince 2015. A s výsledky provozu jsou město i občané prozatím spokojeni. Stávající síť je tvořena de facto jedinou tratí, z níž vycházejí celkem dvě krátké odbočné větve. V provozu jsou momentálně tři linky, přičemž město se potýká s nedostatkem vozidel (k dispozici je 15 vozů Solaris Tramino), což provoz poněkud omezuje.

Město od počátku proklamovalo, že by nechtělo zůstat u zřízené první etapy tramvajové sítě, ale postupně vytvořit také další trasy. Plánovanou druhou etapu rozvoje rozdělilo na dvě části, přičemž v případě té první zažádalo o dotaci z EU. A bylo úspěšné. Dne 28. 2. 2017 podepsal starosta města Piotr Grzymowicz na půdě ministerstva pro rozvoj smlouvu, která by měla Olsztynu zajistit 144,9 mil. zlotých (cca 900 mil. Kč) z unijních prostředků. Tato částka představuje zhruba 70 % z celkových odhadovaných nákladů na výstavbu nově plánované trati a nákupu vozidel, jež činí 208 mil. zlotých (zhruba 1,29 mld. Kč). Ve skutečnosti však bude potřebný objem finančních prostředků ještě vyšší, protože město v rámci výstavby předpokládá realizaci dalších úprav (silniční sítě, inženýrských sítí atp.), které představují vyvolané investice, jež nelze profinancovat z bruselských peněz. Očekává se tedy, že výstavba první části druhé etapy spolkne 255,1 mil. zlotých, tedy okolo 1,58 mld. Kč.

Nová tramvajová trať má mít délku přibližně 6 km a bude v celé délce řešena jako dvoukolejná. Začínat má odbočkou z hlavní trasy na křižovatce ulic aleja Piłsudskiego a ulice Kościuszke (zde by měla vzniknout velká tramvajová křižovatka, neboť jde zároveň o místo, kde již nyní odbočuje linka číslo 1 do centra ke konečné Wysoka Brama) a směřovat by měla na jih města k terminálu Pieczowo. Výhledově se pak plánují další dílčí prodloužení (směrem k nádraží i k současné konečné na jihu města Kanta), čímž by měl vzniknout obrovský okruh. Stále se rovněž počítá s vybudováním prodloužení linky č. 3 do univerzitního kampusu. Na tyto investiční akce ovšem prozatím nejsou zajištěny finanční prostředky.

Určitým problémem se jeví také nákup vozidel. Přiklepnutá dotace výrazně přispěje na nákup 10 vozů, město by jich však chtělo pořídit 14, protože je nutné posílit také stávající flotilu. Proto jsou hledány cesty, jak čtveřici dalších vozů financovat. Zajímavostí je, že se město již zabývalo i myšlenkou, že v případě že by se mu nepodařilo nová vozidla dostatečně rychle obstarat, mohlo by

na přechodnou dobu přikročit i k nákupu ojetin. Je však všeobecně vnímáno, že by tento krok mohl atraktivitu moderního tramvajového provozu poněkud srazit, takže starší tramvaje přicházejí v úvahu opravdu jen jako krajní řešení.

Výběrové řízení na stavbu nové tramvajové trati by mělo být vypsáno ještě v květnu nebo červnu letošního roku. Stavební činnost by měla být zahájena bezprostředně po výběru dodavatele, tedy ještě na konci roku 2017, případně na počátku roku 2018. Dokončení celé trati je pak optimisticky předpokládáno už na počátku roku 2019.

Url: Polský Olsztyn chce ještě letos zahájit stavbu další tramvajové tratě