



## Katovická aglomerace: Tramvajová trať na Kazimierz Górniczy zůstane zachována

19.04 2026 21:14, Tomáš Kowalski, Tramvaje

Černé srdce Slezska, oblast Katowic a okolí, formované po staletí intenzivní těžbou uhlí a rozvojem těžkého průmyslu, v posledních desetiletích prochází výraznou proměnou. Zatímco bývalé těžební areály se mění v muzea, hustá síť tramvajů stále tvoří jeden ze základních pilířů zdejší dopravní obslužnosti, pomyslnou spojnici mezi historickými průmyslovými areály a prosklenými výškovými budovami novodobých Katowic. Ačkoliv místní veřejná doprava v posledních letech prochází masivní modernizací, visel nad budoucností jedné z tramvajových tratí v uplynulých měsících pomyslný otazník. Počátkem letošního roku však došlo k rozhodnutí, že tato trať – vedená do městské části Kazimierz Górniczy – zůstane zachována, díky čemuž unikne smutnému osudu, který před lety potkal tramvajovou dopravu v Gliwicích, či v Rudzie Śląskiej.

V úvodním odstavci popisovaná oblast Slezska byla dříve často uváděna pod zkratkou GOP (*Górnośląski Okręg Przemysłowy*). Jedná se o populačně více jak dvoumilionovou oblast, čítající dle různých dělení mezi 19 a až více než 40 městy. Tento název se však již příliš nepoužívá a bývá většinou nahrazen pojmenováním *Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia* (česky překládáno jako Hornoslezský metropolitní svazek), zkráceně Metropolia GZM či jen GZM. Jedná se o v roce 2017 vzniklé správní uskupení, které má za cíl snadnější a užší spolupráci sdružených měst a obcí, ať už jde o čerpání dotací z evropských fondů, organizování dopravy, propagaci turistického ruchu či rozvoj jednotlivých oblastí, které spolu zpravidla sousedí. Hranice celého souměstí jsou občas zmatečné, jelikož například takřka devadesátitísíkové město Jaworzno, jedno z největších měst katovické konurbace, členství v GZM odmítlo, mimo jiné z důvodu zachování si větší nezávislosti. V článku tak budeme pracovat s oblastí dle členských obcí Metropolie GZM.



Tramvajová trať na Kazimierz Górnicy prochází hned několika malebnými úseky, na snímku se Konstal 105N-2K ev.č. 742 blíží k výhybně Klimontów Kolonia Pstrowskiego. (foto: Tomáš Kowalski)

A jak vlastně tramvajový provoz v hornoslezském metropolitním svazku charakterizovat? Jedná se o takřka 180 kilometrů dlouhou tramvajovou síť, obsluhovanou přibližně třemi desítkami linek. Český čtenář, který neměl možnost oblast navštívit, si nejspíše představí soubor tratí, které zajišťují dopravní obslužnost v jednom městě, případně souměstí jako v případě Mostu a Litvínova, či situaci, kdy jedna trať spojuje velkoměsto s blízkou obcí (Modřice u Brna). Okolí Katowic je však s okolními sídly a obcemi srostlé do jedné, takřka bez přerušení zastavěné konurbace, takže tramvaje zde propojují měst rovnou třináct – jmenovitě a abecedně se jedná o Będzin, Bytom, Chorzów, Czeladź, Dąbrowa Górniczu, Katowice, Mysłowice, Rudu Śląskiu, Siemianowice Śląskie, Sosnowiec, Świętochłowice a Zabrze.

Třinácté jsou Gliwice, zde je však v provozu pouze krátký, asi 500 metrů dlouhý úsek do zdejší vozovny. Ačkoliv většina zdejších tratí byla zrušena v roce 2009, na území města se stále nacházejí dvě aktivně používané zastávky, proto jsme Gliwice do výčtu zahrnuli. Systém veřejné dopravy v celé oblasti hornoslezského metropolitního svazku se marketingově prezentuje pod označením Transport GZM, a jeho organizátorem je společnost *Zarząd Transportu Metropolitalnego*.

Ale vraťme se zpátky k tramvajím. Jednou ze specialit místního provozu, který má na starosti společnost *Tramwaje Śląskie S.A.*, je velké množství jednokolejných tratí. Dle údajů dopravce z roku 2021 je jejich délka 55,5 kilometrů, což tvoří přibližně třetinu celé kolejové sítě. Jednou z jednokolejek je i trať, které se v dnešním článku budeme věnovat primárně. Její začátek nalezneme v jednom z největších měst konurbace, Sosnowci, a přes jeho městské části Klimontów a Porąbka pokračuje až do smyčky Kazimierz Górnicy Pętla, která je také jedinou zastávkou v katastru stejnojmenného územního celku. Kazimierz Górnicy byl dříve samosprávným městem, od roku 1975 je však součástí Sosnowiece.



Mnohé úseky jsou na první pohled v nevyhovujícím stavu - na snímku trať před zastávkou Porąbka Pekińska. (foto: Tomáš Kowalski)

Jednokolejná část této tratě je dlouhá přibližně 4,5 kilometrů, začíná za zastávkou Dańdówka Klonowa a končí u zastávky Porąbka Wiejska. Poslední asi kilometrový úsek ke konečné stanici Kazimierz Górniczy Pętla je již opět dvojkolejný. U zastávek Klimontów - Kolonia Pstrowskiego a Porąbka - Mijanka Zawodzie se nachází dvě výhybny, na kterých se protijedoucí vozy křižují. Zatímco první jmenovaná se nachází přímo v obytné zástavbě a během míjení dochází i k nástupu a výstupu cestujících, umístění té druhé vychází výhradně z nutnosti křižování vozů z důvodu intervalu, a výhybna leží doslova „v území nikoho“, mezi lesíkem a řekou, pro milovníky polských internetových memů příhodně nazvanou Bobrek.

Od druhé poloviny roku 2025 však nad budoucností této malebné, mezi březovými remízky se vinoucí tratě visel otazník. Představitelé společnosti Tramwaje Śląskie a města Sosnowiec tak několikrát zasedli k jednacímu stolu. Na přetřes přišel jak samotný technický stav trati, která je až na krátké, v nedávné době opravené úseky uložena na dřevěných pražcích s četnými nerovnostmi kolejnic, tak také nepříliš vysoké počty cestujících, kteří linku 27 v koncovém úseku využívají. Nutno však podotknout, že v obou případech se jedná o dlouhodobější problémy přetrvávající z minulosti, ať už jde o delší dobu oddalované investice do oprav trati, nebo úbytek přepravní poptávky. Ten však ve velké míře vychází z účelného zakončení linky 27 u průmyslového závodu, s jehož přítomností vznik trati souvisel, a z trasování mezi zahradami a poli v oblasti městské části Porąbka.

Počet přepravených cestujících v tramvajovém provozu v katovické konurbaci od konce II. světové války setrvale rostl, a během šedesátých až osmdesátých let se ustálil na hodnotě okolo 300 milionů přepravených osob ročně. K velkému poklesu začalo docházet na začátku let devadesátých, za čímž stála, podobně jako v ostatních zemích bývalého východního bloku, změna společenských poměrů, výrazný rozvoj individuálního motorismu i postupné utlumování těžkého průmyslu, které se měst v hornoslezské černouhelné pánvi dotklo poměrně výrazně. Zatímco tento pokles se týkal většiny měst nejen v Polsku, ale i v okolních státech, na spojení obsluhovaném linkou 27 bylo důvodů více.

Na trati do Kazimierze došlo k poměrně výraznému poklesu přepravní poptávky také okolo roku 2015 v souvislosti s ukončením provozu zdejších černouhelných dolů. Ty byly již od konce 19. století jedním z největších zaměstnavatelů v oblasti a tramvajová trať do Kazimierze byla vybudována právě pro návozy velkého množství pracovníků na směny. A tak podobně, jako na konci roku 2017 poznala sílu řízené detonace a gravitační síly těžební věž štolý Kazimierz V, a následující rok ocelová konstrukce u štolý číslo dva, propadlo se k zemi i množství přepravených cestujících.

Právě umístění smyčky bylo jedním z témat, neboť se nachází u bývalé vrátnice již neprovozovaných černouhelných dolů, a pro většinu obyvatel je docházková vzdálenost nepřilíš výhodná. Navíc, jedna z asi třiceti autobusových metrolinek, které protínají celou konurbaci takřka křížem krážem, označená M4, projíždí celým městečkem po hlavní ulici přes centrum, doslova pod okny místních obyvatel, a v neprospěch tramvaje hraje i jízdní doba.



V oblasti městské části Porąbka je trať linky č. 27 vedena mezi zahradami a loukami. Touto poklidnou scénérií se právě prodírá Moderus Alfa HF 11 AC ev. č. 754, mířící na konečnou stanici Kazimierz Górniczy Pętla. (foto: Tomáš Kowalski)

Jízda linkou 27 ze smyčky Kazimierz Górniczy Pętla do zastávky Sosnowiec Aleja Zwycięstwa (linka zde v tomto směru jede jednosměrně přes městskou pěší zónu, jde o nejbližší zastávku k místnímu hlavnímu nádraží) trvá dle jízdního řádu 34 minut, navíc s nutností připočítat minimálně 500 metrů, v případě Osiedle Wagowa, největšího sídliště v Kazimierzi, spíše více jak kilometr docházkové vzdálenosti. Oproti tomu autobusová metrolinka M4 potřebuje pro jízdu ze zastávky Kazimierz Górniczy Poczta (nejbližší zastávka u zmiňovaného sídliště) k hlavnímu nádraží v Sosnowci minut pouze 26, a s mnohem menší docházkovou vzdáleností. V případě pravidelného dojíždění se tak jedná o rozdíl 15 až 20 minut na jedné cestě, který už je pro většinu cestujících znatelný.

K zachování objektivity je však nutné říct, že se jedná pouze o modelový příklad do nejbližšího

spádového velkého města na trati se službami, nákupními centry atp., a k získání přesnější představy o přepravní poptávce do jiných míst po trase by bylo třeba znát výsledky podrobnějších přepravních průzkumů. Nutno také dodat, že zmiňovaná jízdní doba je ovlivněna stavem trati, na které jsou v mnohých místech kvůli technickému stavu návěsti omezené rychlosti, a po případné rekonstrukci by mohlo velmi snadno dojít ke zlepšení v řádu hned několika minut. I z těchto důvodů tato trať dlouho ležela mimo oblast zájmu a s výjimkou havarijních oprav míst, které byly v takovém stavu, že neumožňovaly další provoz tramvají, nedocházelo k žádným větším modernizacím.



Jednokolejné úseky jsou zabezpečeny soustavou návěstidel, ovládaných elektronicky pomocí kontaktních bodů. Jak dokládá snímek z blízkosti zastávky Porąbka Wiejska, i zabezpečovací zařízení má svá nejlepší léta již za sebou. (foto: Tomáš Kowalski)

K zatím poslednímu přerušení provozu došlo na přelomu let 2023 a 2024, kdy byla linka 27 pro havarijný stav kolejového svršku dočasně, s využitím obousměrných vozů, ukončena v zastávce Klimontów Basen, a v navazujícím úseku byla provedena oprava nejhorších závad, především výměna rozpadajících se dřevěných pražců. Jak dokládají snímky z podzimu loňského roku, právě trouchnivější dřevěné pražce, absence pravidelného podbíjení a pouhým okem viditelné vlny a propady na kolejnicích jsou příčinou, kdy, s jistou mírou nadsázky, trať spíše než infrastrukturu pro každodenní dojíždění připomíná adrenalinovou atrakci v zábavním parku.

Představitelé dopravce se sami v jednom rozhovoru vyjádřili, že mají obavy na trať v současném stavu vypravit nízkopodlažní vozy, jelikož při provozu nejnovějších vozidel od polské Pesy (typové řady 2012N a 2017N, označované jako Twist) či sólo tramvají Moderus MF 10 AC by údajně hrozilo jejich poškození. Částečně nízkopodlažní článkové vozy Moderus MF16AC BD se sice na trati občas objevily, je však nutné zmínit, že se jedná o koncepci částečně na bázi PCC, podobně, jako například tramvaje KT8 s dosazeným nízkopodlažním článkem, takže jejich náchylnost na kvalitu tratí není tak vysoká. Pro úplnost dodejme, že v současnosti jsou na linku 27 vypravovány většinou sólo vozy Konstal 105, převážně v modernizovaných variantách Konstal 105N-2K a Moderus Alfa HF 11 AC.



(autor: Tomáš Kowalski)

Rozhodnutí o budoucnosti této tratě bylo veřejnosti představeno 11. prosince 2025 v místní botanické zahradě Exotarium (*pro snadnější orientaci v níže popisovaných reáliích doporučujeme čtenářům sledovat následující pasáž společně s výše publikovanou mapkou dotčené oblasti, pozn. autora*). Hlavním bodem tiskové konference bylo uzavření kontraktu na rekonstrukci takřka 2 kilometry dlouhé části tramvajové tratě na levém okraji Sosnowiece, obsluhované linkami 21 a 26, v úseku mezi zastávkami Milowice Park Logistyczny a Milowice Pełta. Zatímco tento projekt je spolufinancován s velkým využitím dotací z evropského Fondu pro infrastrukturu, podnebí a životní prostředí pro roky 2021-2027 (*Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027*), dopravce našel ve svých zdrojích také prostředky pro modernizaci i předchozího úseku v ulici Marszałka Józefa Piłsudskiego. Spojení výluk na dvou navazujících částech do stejného časového období je samozřejmě komfortnější pro cestující i dopravce, vzhledem k nutnosti řešení náhradní dopravy, byť součástí tendru je také podmínka, že během stavebních prací musí být v maximální možné míře zachován kyvadlový provoz po jedné z kolejí.

Zároveň bylo oznámeno i vyhlášení tendru na výstavbu prodloužení tramvajové trati ze současné konečné linky 15 (Zagórze Rondo Jana Pawła II) po ulici 11 Listopada do městské části Klimontów, kde se u zastávky Dańdówka Klonowa propojí s trasou současné linky 27. Tento úsek navazuje na v roce 2022 otevřené prodloužení linky 15 z původní konečné v městské části Zagórze u ulice Bohaterów Monte Cassino po obvodu sídliště Pekin (česky Peking), které bylo od roku 1982 první novou tratí v celém hornoslezském metropolitním svazku. Bude tak dokončen pomyslný kolejový prstenec okolo větší části města, který umožní ještě větší část přepravních výkonů obsloužit tramvajemi jakožto páteřním systémem, obyvatelé se však musí připravit na změny a určitou redukci u linek autobusových.



S výjimkou několika krátkých, v nedávné době opravených úseků je většina délky tratě uložena na dřevěných pražcích, které svádějí nepříliš úspěšný souboj se zubem času. (foto: Tomáš Kowalski)

Jak v jednom rozhovoru uvedl Bolesław Knapik, ředitel společnosti Tramwaje Śląskie S.A., právě tento stavební projekt, jehož součástí bude i rekonstrukce části trati k zastávce Dańdówka Skrzyżowanie, kterou linka 27 projíždí, byl důvodem, proč bylo nutné rozhodnout o budoucnosti trati do Kazimierze do konce loňského roku, aby mohla být případnému zrušení přizpůsobena projektová příprava tendru. Nutno podotknout, že zkazky o zkrácení či ukončení provozu na lince 27 vyvolaly poměrně kritický ohlas veřejnosti, a nejspíš napomohly překlopení pomyslného jazýčku vah na stranu zachování provozu. Jak během této tiskové konference potvrdili zástupci dopravce i města, k rušení tramvajové dopravy do Kazimierze nedojde, a linka zůstane v provozu v současném vedení až do smyčky u bývalých černouhelných dolů.

Na druhou stranu však došlo k zamítnutí plánu na protažení tramvajové tratě blíže k centru Kazimierze, kde bylo uvažováno vybudování smyčky u ulice Armii Krajowej, poblíž Parku Jacka Kuronia. Jako důvod zástupci dopravce uvedli jak finanční náklady, tak také nutnost demolice několika budov, které by plánovanému protažení stály v cestě. Náhradou by však v poloze současné smyčky měl vzniknout přestupní terminál mezi tramvajovou linkou 27, autobusy a také vlakovými spoji.

Železniční zastávka Sosnowiec - Kazimierz sice již v tomto místě funguje, je však od zastávky autobusů vzdálena přibližně čtvrt kilometru dlouhou úzkou šterkovou cestou skrz bujnou vegetaci porostlý „brownfield“, což případnému přestupu poněkud ubírá na atraktivitě. Chybí zde také jakékoliv záchytné parkoviště a interval zde zastavujících vlaků také není příliš prozákaznický. Dle sdělení z tiskové konference pro zachování smyčky v současném umístění hovoří také plánovaná obytná zástavba na místě bývalých černouhelných dolů Kazimierz I. a II., která poměrně výrazně

zvýší množství obyvatel, žijících v docházkové vzdálenosti konečné stanice.

Výsledkem rozhodnutí města ve věci budoucnosti trati do Kazimierze je tedy zachování trati s výhledovou rekonstrukcí koncové smyčky a přilehlého okolí, současně ale nezazněl žádný termín ve vztahu k celkové rekonstrukci zanedbané tratě linky č. 27. Ta si tak nadále udrží svůj fotografy tolik vyhledávaný malebný charakter.

Pro úplnost doplňme, že výše zmiňovaný navrhovaný přestupní terminál Kazimierz Górniczy Pętla není jediným, jehož výstavba by měla v oblasti proběhnout. Druhý uzel je plánován poblíž centra města Sosnowiec, v místě přezdívaném podle tvaru zdejší mimoúrovňové křižovatky „šlimak“ (česky „šnek“) mezi ulicemi Orla, Parkowa a 3 Maja. Zároveň by zde měl vzniknout i nový autobusový terminál. Ten současný, Sosnowiec Urząd Miasta, v ulici Ignacego Mościckiego není příliš využíván, neboť většina cestujících míří k místnímu hlavnímu nádraží, do zastávky Sosnowiec Dworzec PKP.



Původní jednokolejný tramvajový viadukt v Szopienicích v průběhu přestavby, těsně před samotnou demolicí. (foto: Tomáš Kowalski)

V oblasti Katowic probíhá rekonstrukce také několika dalších tratí, zklamáním pro mnohé fanoušky místního provozu však nejspíš bude přestavba tratě a mostů v ulici Wiosny Ludów, v katovické městské části Szopienice. Investorem souboru hned několika stavebních akcí je společnost *PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.* (obdoba české Správy železnic) a dochází při ní k přestavbě celého železničního uzlu v Katowicích, rekonstrukci jak trakčního vedení a traťového svršku, tak také k rozšíření počtu kolejí (například v úseku okolo stanice Katowice Szopienice Południowe dojde k rozšíření na celkem pět traťových kolejí) pro možnost oddělení dálkové a příměstské osobní dopravy, s čímž souvisí i nutné úpravy několika mostů a viaduktů.

Jedním z nich je i ten na trase dřívější tramvajové linky 14, nyní zajišťované ve zkráceném provedení

náhradní minibusovou linkou T-14. V rámci přestavby zmizí (respektive v době vydání tohoto článku již zmizelo) zdejší malebné a fotogenické místo, kde tramvaje na krátkém jednokolejném úseku projížděly drobným a úzkým kamenným viaduktem. Provoz v místě bude po dokončení přestavby obnoven, a jak na vedlejší pozemní komunikaci, tak na tramvajové trati dojde k narovnání, rozšíření pro průjezd oběma směry současně a vytvoření samostatného průchodu pro pěší, což má z hlediska provozu a bezpečnosti samá pozitiva, zároveň však jde o další kousek mizejícího kouzla starých Katowic.

Url: [Katovická aglomerace: Tramvajová trať na Kazimierz Górniczy zůstane zachována](#)