

Německý Kiel odsouhlasil návrat tramvají

20.11 2022 21:04, Libor Hinčica, Tramvaje Trolejbusy

Německý Kiel bychom nalezli ve spolkové zemi Šlesvicko-Holštýnsko na Jutském poloostrově zhruba 90 km od dánských hranic. S 248 000 obyvateli je někdy označován za nejsevernější velké město Spolkové republiky. Jeho součástí byly až do roku 1985 úzkorozchodné tramvaje, po jejichž zániku se jen s několikaletým odstupem začaly objevovat návrhy na jejich návrat do ulic. Nekončící diskuze byly vedeny především o projektu vlakotramvají podle „modelu Karlsruhe“, pozdě město přehodilo výhybku projektování k typickým městským tramvajím. Na základě nedávného rozhodnutí vedení města, jež bylo posvěceno ještě 17. 11. 2022 zasedáním městské rady, by se měly tramvaje na březích Kielského fjordu znovu objevit.

Tramvaje v Kielu, jehož pozice v zálivu Baltského moře předurčovala jeho strategický význam, byly uvedeny do provozu již 8. 7. 1881 v podobě koňky. Tramvajová síť využívala nezvyklý rozchod 1 100 mm, který byl jinak v Německu užíván už jen v Lübecku a Braunschweigu. V roce 1896 došlo k elektrifikaci stávajících linek a postupně přibývaly nové trasy, takže v roce 1918 bylo vybudováno již 40 km tratí, na něž mohl provozovatel nasadit 129 motorových a 29 vlečných vozů. Na druhé straně město se v té době pohybovalo už u svého zenitu z hlediska počtu obyvatel, takže potenciál pro růst sítě v katastrálních hranicích byl poněkud limitován, navíc v období druhé světové války, kdy se poptávka po cestování veřejnou dopravou zvýšila, byla v rámci rozšíření sítě upřednostněna místo tramvají trolejbusová doprava.

Konec války zastihl město sice poškozené po sérii náletů, pozemní operace se ale neodehrála a město bylo Britům předáno na počátku května bez boje. Přesto se mohly tramvaje do provozu vrátit až na konci července pětačtyřicátého roku (jejich provoz byl zastaven už od 4. 4.) a předválečný provoz se podařilo – až na pár výjimek – obnovit až v roce 1949. O rok později už došlo i na první rozšíření provozu a od roku 1953 ve městě fungoval jako v jednom z prvních německých měst provoz bez průvodčích. Slibný poválečný rozvoj se zastavil na počátku 60. let, kdy se v Kielu stejně jako v řadě dalších měst západního Německa řešila otázka budoucnosti elektrické dopravy. Trolejbusy se

odporoučely z ulic Kielu již v roce 1964, tramvajím bylo dopřáno dlouhého přežívání, investice ale byly seškrtány na minimum. Posledních 15 nových motorových vozů z produkce Düwagu bylo zařazeno do provozu v letech 1960 a 1961, u vlečných vozů se uvádí jako nejmladší vozy z roku 1964, které ale vznikly přestavbou poválečných tramvají ve vlastních dílnách. Rozhodnutí o likvidaci tramvajového provozu bylo nakonec zaneseno do nového dopravního plánu města až v roce 1977 – v době, kdy západní Německo plně pociťovalo dopady růstu cen ropy po prvních ropných krizích. Přesto, že po roce 1977 se svět ponořil do další ropné krize (spojené s dalším střemhlavým růstem cen), byl dne 4. 5. 1985 zastaven provoz na poslední přežívající páteřní lince č. 4, načež se začalo s likvidací sítě.



Tramvaj Düwag (T4) ev. č. 251 z roku 1958 patřila mezi jedny z posledních nově dodaných tramvají do Kielu. Po ní následoval ještě vůz ev. č. 252 a v roce 1960 posledních 15 článkových vozů GT6. V provozu se udržela až do roku 1985. (foto: Magnussen, Friedrich)

Na počátku 90. let se řada měst nechala strhnout úspěchem vlakotramvají v Karlsruhe, kde v roce

1992 došlo po sérii zkoušek k zahájení regulérního provozu na lince B (později přeznačena na S4), která využívala kromě tramvajové infrastruktury i tu železniční, načež se během pouhých pár týdnů zpětinásobil počet cestujících. Opojení novým pojetím kolejové dopravy (byť pochopitelně nešlo o koncept zcela nový, spíše oblečený do jiného hávu) nenechalo klidné ani plánovače v Kielu, kteří začali snít o možném návratu tramvajové dopravy s přesahem do regionu.

První studie záměru nazvaného jako StadtRegionalBahn Kiel spatřila světlo světa již v roce 1998, později došlo k jejímu rozpracování a vytvoření několika dalších studií, reálné kroky k prosazení záměru ale provedeny nebyly. V roce 2008 sice vedení města vyhlásilo, že se bude projekt realizovat, politici ale tehdy dělali účet bez hostinského – souhlasné stanovisko nejenže nevyjádřily další města a obce, jichž se měl investiční záměr týkat a bez jejichž souhlasu bylo možné na celý plán zapomenout, ale v roce 2008 ještě nebylo ani jasné, kudy že by měly tratě po sérii nejrůznějších „malůvek“ čar v plánu Kielu a okolí vlastně vést. Byl tak alespoň vytvořen prostor pro další návrhy, které měly tyto základní otázky zodpovědět.

Jasněji o budoucí podobě sítě bylo na přelomu let 2012 a 2013, kdy bylo řečeno, že plánovaný rozsah sítě spolkne zhruba 380 mil. € (zhruba 9,3 mld. Kč), současně se ale ukázala ne právě lichotivá čísla předpokládaných provozních nákladů, která nepomohl vylepšit ani příslib zemské vlády na krytí zhruba 40 % těchto plateb. Optimisté přesto do médií prohlašovali, že první vlakotramvaje spojí Kiel s Schönkirchenem ve 13minutovém (špičkovém) taktu už od roku 2015. Místo toho snášel projekt nebývalé množství kritiky, která vyústila v roce 2014 v seškrtání plánovaného rozsahu sítě, ani to však k podpoře záměru nevedlo. Kraje, do nichž měla síť StadtRagionalBahnu zasahovat, vyjádřily všechny – až na jediný – nesouhlas, což v roce 2015 dovedlo i vedení Kielu k rozhodnutí, že nemá smysl v projektu dále pokračovat.

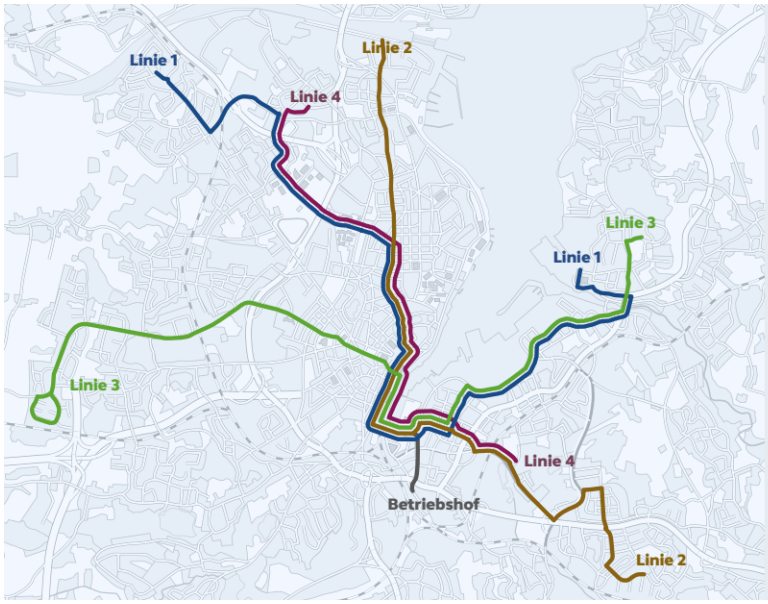


Předpokládaná podoba tramvajové trati v zastávce Gaarden Zentrum Vinataplatz… (zdroj: Stadt Kiel/Rambøll Studio Dreiseitl)



…a parciálních trolejbusů tamtéž, jejichž provoz – byť v tříčlánkovém provedení – se ukázal pro Kiel vzhledem k očekávaným objemům přepravy cestujících jako nedostatečný. (zdroj: Stadt Kiel/Rambøll Studio Dreiseitl)

Toto stanovisko ovšem nebylo poslední tečkou za kolejovou dopravou v Kielu, ten se jen usnesl, že se bude zabývat otázkou na vlastní pěst a jen ve svých hranicích, přičemž vlakotramvaj vystřídal za prostou tramvaj. Studie ryze městských tramvají byla zadána v roce 2020, přičemž jako konkurent kolejové dopravy byl zvolen systém BRT (Bus Rapid Transit), tedy s vyhrazenými jízdními pruhy a maximální preferencí pro autobusovou dopravu, nicméně návrh nepočítal s klasickými autobusy či elektrobusy, ale s parciálními trolejbusy. Výsledky studie byly prezentovány zástupcům vedení města počátkem října letošního roku a závěry hovořily jednoznačně ve prospěch tramvají. Očekávané vyšší náklady na budování infrastruktury měly být kompenzovány obrovskými úsporami v provozu, jež byly spočteny na částku 6 mil. € ročně (cca 147 mil. Kč). Mimoto měla tramvaj slibovat také větší pohodlí cestujících, vyšší provozní spolehlivost, snadnější bezbariérový přístup atp.



Linie 1: FH Kiel (Neumühlen-Dietrichsdorf) – Wellingdorf – Gaarden – Hbf. – Holtenauer Straße – CAU – Steenbeker Weg – Suchsdorf
→ Länge: 15,7 km

Linie 2: Elmschenhagen – Preetzer Straße – Gaarden – Hbf. – Holtenauer Straße – Wik
→ Länge: 13,2 km

Linie 3: Neumühlen-Dietrichsdorf – Wellingdorf – Gaarden-Ost – Hbf. – Kronshagener Weg – Mettenhof
→ Länge: 15,6 km

Linie 4: Verstärkerlinie vom Berufsbildungszentrum Gaarden bis nach Projensdorf
→ Länge: 9,5 km

Navrhovaná podoba tramvajové sítě do roku 2039. (Stadt Kiel)

Co ale bylo (vedle finančních aspektů) klíčové, byl ukazatel růstového potenciálu. Studie totiž ukázala, že pokud by se namísto tramvají upřednostnil systém BRT, byl by tento již v době uvedení do provozu na samotné hranici své přepravní kapacity, v některých úsecích a časových oknech dokonce nad ní. Stavět takovýto systém pochopitelně dávalo pramalý smysl. Dne 26. 10. 2022 se konalo zastupitelstvo města, jež záměru vybudování tramvajové dopravy dalo jednoznačně zelenou – proti byli jen zastupitelé z opoziční strany Alternative für Deutschland (AfD) a jeden hlas ze strany Freie Demokraten (FDP). Formálně došlo ještě k posvěcení tohoto rozhodnutí ze strany městské rady dne 17. 11. 2022.

V plánu je nyní vytvoření 36 km dlouhé normálněrozchodné sítě, která by měla zahrnovat celkem čtyři tramvajové linky. Pro provoz na nich by mělo sloužit 46 obousměrných nízkopodlažních tramvají o délkách 45 m a 52 m. Vzhledem k nezbytnému vytvoření projektu, výběrovým řízením a vybudování sítě nelze očekávat, že by se první tramvaj v Kielu rozjela s cestujícími dříve než za 12 let, tedy v roce 2034. Celá by pak měla být dokončena v rámci tří etap do roku 2039. Po tramvajích mezitím začíná pokukovat další město ve Šlesvicko-Holštýnsku – studii proveditelnosti se již rodí v Lübecku (cca 80 km jižně od Kielu), v němž byly tramvaje zrušeny v roce 1959.

Url: Německý Kiel odsouhlasil návrat tramvají