

Polské Gliwice zvažují návrat tramvají

13.11 2025 19:29, Libor Hinčica, Tramvaje

Před 16 lety – 31. 8. 2009 – vyjely naposledy tramvaje skrz polské město Gliwice v hornoslezské oblasti, v němž dnes žije okolo 174 000 obyvatel. Diskutabilní krok prosazený tehdejším vedením města v čele s primátorem (prezidentem) města Zygmuntem Frankiewiczem se setkal s odporem části obyvatel, kterým se podařilo vypsat i referendum o obnově provozu tramvají. 90 % hlasujících se v něm sice vyslovilo pro jejich návrat, jenomže účastníků bylo příliš málo (cca 22 000, přičemž potřebné minimum činilo 30 000), takže výsledky referenda nebyly závazné. Již v roce 2010 město začalo s pozvolnou likvidací kolejí, čímž byla myšlenka na teoretický návrat tramvají v brzké budoucnosti (například v souvislosti s politickou změnou na radnici) pohřbena. Letos se poněkud překvapivě začalo v Gliwicích o možném comebacku poprvé opatrně hovořit.

Argumenty, které v roce 2009 vedly k zastavení provozu tramvají, byly převážně ekonomické, současně se ale opíraly o analýzy vypracované na Slezské technické univerzitě, na níž ovšem působil i sám primátor, který zde již v 90. letech obhájil svou habilitační práci. Kritika tramvají směřovala především k zastaralému vozovému parku i infrastruktuře, nevhodnému trasování vzhledem k rozvoji města a k již zmíněným nákladům, kdy kilometr jízdy tramvají vycházel na 8 zlotých (tehdy přibližně 49 Kč), zatímco autobus měl náklady přesně poloviční. Náklady na rekonstrukci zanedbané infrastruktury a nákup nových vozidel byly vyčísleny na 217 mil. zlotých (1,32 mld. Kč), přičemž celkový rozpočet města na investice za předchozí tříleté období (2006 až 2008) byl jen 150 mil. zlotých.

Město tedy tvrdilo, že na rekonstrukci tramvajové sítě zkrátka nemá prostředky a jakožto minoritní akcionář společného tramvajového podniku *Tramwaje Śląskie* (4,6 %) má jen omezený vliv na to, kam budou v budoucnu finance vynakládány. Otázky ekologie byly smeteny ze stolu tvrzením, že provoz tramvají je energeticky neefektivní, protože měnírny v Gliwicích neumožňují vozům rekuperovat, elektřina se v Polsku v té době vyráběla prakticky výhradně v zastaralých tepelných elektrárnách[1] a nové autobusy již měly splňovat emisní normu EURO IV a EURO V, případně

dobrovolnou emisní normu EEV, takže výsledný ekologický efekt tramvají měl být údajně titěrný. Možnosti financování rekonstrukce tramvajových tratí z evropských prostředků v rámci dotací byly bagatelizovány s ohledem na nejistotu jejich přiklepnutí.

Dne 31. 8. 2009 se tak tramvaje rozjely po 115 letech v Gliwicích naposledy, resp. přesněji řečeno na linkách obsluhujících zhruba 8,5 km dlouhou městskou trať. Zhruba 250 m tramvajové trati na katastru Gliwic zůstalo, protože se na okraji města nacházela (a stále nachází) vozovna, kterou nebylo možné vymístit. Gliwice jsou proto někdy označovány za nejmenší tramvajový provoz v Polsku, což je bráno jako zjevná nadsázka, protože jde jen o přejezd hranice ze sousedního města a samotný čtvrtkilometrový úsek by byl pochopitelně neživotaschopný. Na druhé straně, Gliwice se nikdy nevzdaly svého 4,6% podílu ve společném podniku sídel katovické aglomerace *Tramwaje Śląskie*, což jim dnes umožňuje koketovat s myšlenkou na návrat tramvají, zatímco při rekonstrukcích ulic jsou stále odstraňovány poslední pozůstatky po původní trati.



Tramvaje Konstal 111N ve smyčce Wójtowa Wieś v Gliwicích v červenci 2003. (zdroj: Wikipedia.org, autor: Neo[EZN])

Od roku 2024 je ve vedení Gliwic nová primátorka (Katarzyna Kuczyńska-Budka), která již v rámci kampaně uvedla, že by velmi ráda viděla tramvaje opět v ulicích města. Poté, co jí hlasy voličů vynesly do primátorského křesla, ovšem vlnu nadšení pro tramvaje poněkud tišila, když poukazovala

na to, že Gliwice žádný konkrétní plán na návrat tramvají nemají a že prioritou zůstává do budoucna nákup elektrobusů. Přesto v březnu letošního roku Tramwaje Śląskie a vedení Gliwic oznámily, že byly načaty první rozhovory stran možného comebacku s tím, že Gliwice mají být ideálním městem pro využití výhod, které tramvaje nabízejí (…).

Motivací i na straně Gliwic je vědomí, že *Tramwaje Śląskie* byly v uplynulých letech opakovaně v kooperaci s municipalitami mimořádně úspěšné při čerpání finančních prostředků, které dopomohly řadu tratí vskutku důsledně rekonstruovat, což současně přispělo i k proměně vzhledu ulic. Společnost přitom na jaře 2025 usilovala o obrovskou evropskou dotaci ve výši 735 mil. zlotých (cca 4,2 mld. Kč) na další modernizace i nákup vozidel, kterou se podařilo v říjnu skutečně získat.

Absence studie proveditelnosti na stavbu gliwické tramvajové tratě ovšem neumožňuje, aby Gliwice mohly pomýšlet na využití části těchto prostředků pro vlastní výstavbu. *Tramwaje Śląskie* navíc uvedly, že kvůli jiným projektům od měst, které se na rozdíl od Gliwic o zachování svého tramvajového provozu zasazovaly dlouhodobě, nemohly na žádné takové studii v průběhu léta ani pracovat a prioritu mělo dotažení těch studií a projektů, které lze z přiklepnutého balíku peněz realizovat v čase do roku 2028. Na druhé straně *Tramwaje Śląskie* i Gliwice ve shodě v říjnu uvedly, že otázku návratu tramvají nepovažují za mrtvou, nicméně je nutno postupovat systematicky a v reálných časových rámcích. Studie by tak měla být připravena takovým způsobem, aby Gliwice mohly pomýšlet na profinancování projektu z evropských peněz v nadcházejícím dotačním období, tj. po roce 2028.

---

[1] Pro zajímavost uvádíme, že v energetickém mixu Polska v roce 2009 dominovala fosilní paliva se zhruba 95 %. Polsko však od té doby významně investovalo především do obnovitelných zdrojů, jejichž podíl na výrobě elektřiny stoupl během 16 let z cca 5 % na více než 30 % (a dále stoupá). Letos v červnu poprvé nastala (kumulovaně za celý měsíc) situace, kdy obnovitelné zdroje těsně předstihly v podílu vyrobené elektřiny uhlí (44,1 % ku 43,1 %), nicméně v součtu se zemním plynem stále fosilní paliva i v červnu 2025 dominovala. Polsko je hodlá do budoucna eliminovat především výstavbou jaderných elektráren.

Url: Polské Gliwice zvažují návrat tramvají