

Provoz meziměstských tramvají z Lodže do Ozorkówa se neobnoví

27.05 2024 19:06, Libor Hinčica, Tramvaje

Od roku 1901 doplňovaly síť městských tramvají v polské Lodži místní dráhy do sousedních obcí a měst, kterých bylo do roku 1929 vybudováno celkem devět, z nichž poslední se dočkala elektrifikace až v roce 1931. Provoz meziměstských tramvají byl od konce sedmdesátých let postupně utlumován, takže po roce 1993 zůstaly v provozu už jen čtyři linky, na nichž se však dlouhodobé podfinancování projevilo po roce 2017 postupným zastavením či zkrácením provozu. Dvě z meziměstských tratí se podařilo rekonstruovat, v jednom případě (trať do Lutomiersku) se s obnovou provozu nadále počítá. Zájem o zprovoznění zrušené linky č. 46 poté deklarovaly i obce podél tratě do Ozórkowa, na níž byl provoz zastaven dne 3. 2. 2018 (poslední den provozu). Po šesti letech se zdá, že se zde sen o návratu tramvají definitivně rozplynul.

Trať Łódź – Ozorków byla do provozu uvedena ve dvou etapách. První zahrnovala úsek z Lodže do města Zgierz, na němž tramvaje vyjely již v roce 1901. Navazující část do Ozorkówa byla zprovozněna v roce 1922, a to nejprve v parní trakci, kterou elektrické vozy vystřídaly od roku 1926. Provoz (stejně jako na dalších předměstských tratích) zajišťovala samostatná společnost, která byla sloučena s městským provozem až v roce 1948.

Na rekonstrukci části z Lodže do Zgierzu – obsluhované původně příměstskou linkou číslo 45 – se finance obstaraly a tramvaje se zde vrátily po více než třech letech na konci roku 2021 (již jako linka č. 6). Na návazný zhruba 15 km dlouhý úsek ovšem peníze chyběly. Ozorków, v němž byla tramvajová trať ukončena, opakovaně uvedl, že je ochoten na projektu obnovy finančně participovat, přestože by to významným způsobem zatížilo jeho rozpočet. K rekonstrukci ale bylo zapotřebí sehnat prostředky i od dalších obcí po trase. V ideálním scénáři se počítalo s tím, že každá z obcí zaplatí rekonstrukci úseku, jenž je veden po jejím katastru. To ale definitivně v květnu 2024 odmítlo město Zgierz, které přitom projekt návratu tramvají dříve podporovalo a hodlalo usilovat o prostředky

na rekonstrukci tratě z programu EU.

Nyní město uvádí, že spolupráce s ostatními aktéry, včetně samotného Ozorkówa, byla vlažná a vyhlídky na získání prostředků minimální, protože projekt by odsál velkou část financí, která je pro lodžský region na obdobné aktivity vyhrazena. Už teď přitom balík projektů, které by chtěla jen samotná Lodž realizovat, převyšuje finančním objemem trojnásobně strop dotačního titulu, takže se zdaleka nedostane na všechny zamýšlené investice. Šance, že by byla většina evropských peněz poslána právě na trať Zgierz – Ozorków tak byla titěrná. Dokumenty nezbytné pro podání žádosti o nenávratnou dotaci tak nakonec nebyly ze strany města Zgierz vůbec předloženy k posouzení.

Tramvajová trať do Ozorkówa, byť neprovozní, představovala v uplynulých letech poněkud komplikaci při dalších plánovaných investicích v dotčené oblasti. Například souběžně vedená státní silnice č. 91 nebyla v rámci projektu rekonstrukce navržena ani širší, ani se segregovanými chodníky či cyklostezkami, protože by pro ně bylo nutno zabrat pás s opuštěnou tramvajovou tratí, která už byla v mezičase beztoho částečně demontována. Nynější rozhodnutí, které je zjevně posledním hřebíčkem zatlučeným do rakve někdejší linky číslo 46 do Ozorkówa, tedy může vést alespoň k odblokování dosud přibrzďovaných stavebních činností.

Url: Provoz meziměstských tramvají z Lodže do Ozorkówa se neobnoví