

V Lodži obnoví provoz na části meziměstské tramvajové tratě

07.04 2022 21:26, Libor Hinčica, Filip Novotný, Tramvaje

Krátce po zahájení provozu na prvních linkách elektrických tramvají v polské Lodži (v prosinci 1898; Lodž byla tehdy součástí carského Ruska) se začalo pracovat na přípravách vybudování meziměstských tramvajových linek do okolních měst a vesnic. Systém na pomezí mezi tramvají a železnicí se zhmotnil v realitu dne 19. 1. 1901, kdy byla otevřena první meziměstská linka do Pabianic, na kterou postupně navázalo dalších osm tras. Ta úplně poslední byla uvedena do provozu v roce 1929 a spojila Lodž s Konstantynówem) a Lutomierskem. Její zajímavostí bylo, že doprava na ní byla původně zahájena v parní trakci a elektrifikace se provoz dočkal až v roce 1931.

Přestože od konce 70. let docházelo k rušení vybraných tratí, po roce 1993 se podařilo nadále zachovat provoz na čtyřech původně meziměstských tramvajových linkách čísel 41, 43, 45 a 46. Investice do infrastruktury i vozového parku těchto linek ovšem byly minimální a v kombinaci s růstem individuální dopravy začal význam zmíněných drah značně upadat. Krizové období nastalo po roce 2017, kdy kvůli katastrofálnímu stavu dlouhou dobu podfinancované infrastruktury postupně došlo k zastavení či zkrácení provozu na všech čtyřech uvedených linkách. První linkou, jež musela být zkrácena, byla už v roce 2017 linka číslo 41 (z Lodže na jih do Ksawerówa a Pabianic). V případě této linky se ovšem nepředpokládalo definitivní zrušení a postupně se dařilo, byť za cenu dlouhodobých výluk, infrastrukturu modernizovat, takže v letošním roce se předpokládá obnovení plného provozu na modernizované trati.



Tramvaj Düwag GT6 (ex-Mannheim) z roku 1964 na tramvajové trati Lodž – Lutomiersk. (foto: Ing. Filip Novotný)

Dne 4. 2. 2018 muselo dojít k zastavení provozu i na lince číslo 45 z Lodže na sever do obce Zgierz. Také v tomto případě se ale podařilo nakonec sehnat finance potřebné na opravu trati a těsně před koncem loňského roku – přesněji 20. 12. 2021 – mohl být provoz tramvají v plném rozsahu zase obnoven (nově je sem vedena linka číslo 6).

4. únor 2018 byl černým dnem i pro linku číslo 46 do Ozorkówa, která měla počáteční úsek společný s linkou 45. Ta byla ze všech meziměstských tramvajových linek nejdelší. Svou délkou okolo 30 km dokonce patřila mezi vůbec nejdelší tramvajové tratě na světě. Špatný stav infrastruktury vedl i zde k zastavení provozu a zavedení náhradní autobusové dopravy. Finanční prostředky na opravu tramvajové tratě se ale nenašly a provizorní linku Z46 odkazující na náhradní dopravu za tramvaj nahradila od 1. 2. 2022 trvalá autobusová linka číslo 10.

Nejdéle se ze čtyř meziměstských tratí udržela v provozu ta vedená na západ do Konstantynówa a Lutomiersku. Kvalita nabízené služby ovšem byla i zde tristní a 19 km dlouhá trasa mezi Lutomierskem a Lodží zabrala při použití tramvaje neuvěřitelných 83 minut (ostatně na některých úsecích byla rychlost jen 10 km/h). Dne 3. 9. 2019 tak došlo i na zastavení provozu na lince číslo 43 (resp. obou jejích variantách rozlišených indexy 43A a 43B). Namísto tramvají vyjely náhradní autobusy týchž čísel.

Přestože tramvaje byly pro běžnou dopravu v závěru prakticky nepoužitelné, obce na trase se nehodlaly se zrušením tramvají smířit a již v roce 2019 jejich zástupci deklarovali zájem o návrat tramvají zpět. Na prvním místě ovšem byly tradičně peníze, které nikdo ze zúčastněných pro

nákladný projekt neměl. Nyní je však zřejmé, že se podaří provoz na tramvajové trati obnovit, byť jen na menší polovině původní trati.

Dne 7. 4. 2022 totiž byla podepsána smlouva Lodže a Konstantynówa se zhotovitelem rekonstrukce tramvajové tratě. Oprava sedmikilometrového úseku (de facto novostavba) vyjde na 81 mil. zlotých, tedy přibližně 440 mil. Kč. Většina prostředků připadne na bedra Lodže (56,5 mil. zlotých), zbytek uhradí Konstantynów (24,4 mil. zlotých). S likvidací původní tratě se má začít na přelomu června a července, součástí modernizace je i výstavba nové měnírny. Na realizaci zakázky má vítězné konsorcium, jehož členem je i lodžský DP, celkem 16 měsíců, během nichž je nutné připravit i celou projektovou dokumentaci včetně žádosti o stavební povolení. Tyto činnosti je zapotřebí stihnout během 7 měsíců, zbylých 9 je určeno na samotnou rekonstrukci. O budoucnosti provozu až do Lutomiersku není prozatím rozhodnuto, ačkoli i zde se ozývají hlasy, které návrat tramvají požadují.

Url: V Lodži obnoví provoz na části meziměstské tramvajové tratě