



Nejmladší polský tramvajový systém se dočkal rozšíření

14.01 2024 18:17, Libor Hinčica, Tramvaje

Je tomu osm let a pár dnů, co byl zahájen provoz na první novodobé polské tramvajové síti (19. 12. 2015). Olsztyn, v němž žije okolo 173 000 obyvatel, jako jediné z polských měst zvažující výstavbu tramvajových tratí dotáhl svůj projekt do konce a po padesáti letech skutečně vrátil do svých ulic tramvaje. Ty obsluhovaly centrální spojnici od nádraží přes centrum města na konečnou Kanta (v celé délce je provozována linka číslo 2), přičemž z hlavní tratě vybíhala dvojice odbočných tratí – do centra města na konečnou Wysoka Brama (obsluhovaná linkami čísel 1 a 3) a k univerzitě (konečná linky číslo 3). Přestože se trasování linky číslo 3 ukázalo nakonec poněkud nevhodné (a to přesto, že vedla k areálu vysoké školy) a její provoz byl opakovaně omezován (a dvakrát dokonce dlouhodobě přerušen), je celkově projekt tramvajů ve městě považován za úspěšný a město se po realizaci první etapy projektu pustilo směle do etapy druhé, kterou před koncem roku 2023 dokončilo a uvedlo do provozu. Projekt se ale nerodil snadno.

Hlavní investicí druhé etapy rozvoje tramvajů v Olsztyně mělo být vybudování cca 6 km dlouhé tratě, jež by se napojovala na stávající síť v centru města a vedla de facto souběžně s hlavní tratí první etapy – avšak východněji – na sídliště Pieczewo. Konečná linek čísel 1 a 2 Kanta se tak měla nacházet jen několik stovek metrů od novostavby tramvajové trati, okruh ale nebyl propojen a ani do budoucna se s tímto propojením prozatím nepočítá.

Výběrové řízení na zhotovitele stavby II. etapy bylo vypsáno už v dubnu 2018, přičemž nejlepší nabídku podalo konsorcium společností *Mosty Łódź* a *Balzola Polska*. To nacenilo dvoukolejnou trať

s čtyřkolejným kusým ukončením v Pieczewě na 393,6 mil. zlotých (cca 2,243 mld. Kč). Ukázalo se však, že tato cena výrazně překračuje očekávání města, které na stavbu vyčlenilo rozpočet o takřka 40 % nižší. Jelikož město bylo závislé na kofinancování z evropské pokladnice a mělo příslibenou alikvotní část peněz k původně stanovené odhadované hodnotě zakázky, muselo přistoupit ke zrušení celého tendru. Cena výše zmíněného konsorcia přitom nebyla nikterak přemrštěná, neboť ceny zhotovení tramvajových tratí v zemi našeho severního souseda vsutku vzrostly k hodnotě cca 50 mil. zlotých (zhruba 285 mil. Kč) za kilometr. Tomu bylo nutno olsztynský projekt přizpůsobit a snažit se pro něj získat chybějící finance.

OLSZTYN



Síť tramvají v Olsztyně se zakreslením nově vybudované tratě (fialově) a plánovanými úseky (čárkovaně). (kresba: Witold Urbanowicz)

Na tom město pilně pracovalo, na podzim 2019 se ale muselo vypořádat s další překážkou. Centrální polská vláda v rámci snahy o udržení své populistické politiky přistoupila ke změně zákona

zajišťujícího přerozdělení daňových příjmů obcím, které tak rázem zchudly a musely začít přehodnocovat své investiční záměry. Koncem října 2019 tak Olsztyn oznámil, že projekt prodloužení tramvajové sítě o budoucí linky čísel 4 a 5 musí pozastavit. K oživení záměru dopomohla EU, která vyhověla žádosti na přeřazení projektu do kategorie velkých projektů, v nichž umožňuje v rámci Polska čerpat až 85 % uznatelných nákladů. Při novém rozpočtu – stanoveném (jen na samotnou novostavbu trati) už na 450 mil. zlotých (cca 2,55 mld. Kč) – to znamenalo získání 365 mil. zlotých, což byl prakticky dvojnásobek oproti částce, kterou mělo město přislíbeno v roce 2018.

V březnu 2020 byla jmenovaná ze strany vedení města nová komise do výběrového řízení a dne 1. 4. 2020 došlo k vypsání samotné soutěže. Termín pro podání nabídek musel být několikrát prodloužen z důvodu velkého množství dotazů, poslední termín byl stanoven na 17. červenec 2020. Nabídku nakonec předložilo hned sedm zájemců, kteří se všichni vešli do stanoveného rozpočtu, který Olsztyn ještě navýšil na 479,7 mil. zlotých (v celkovém hodnocení přitom měla cena váhu 60 %). Nejlepší nabídku podala krakovská společnost ZUE, jež stavbu napočítala na 382,25 mil. zlotých (přibližně 2,71 mld. Kč). Dalšími účastníky byly společnosti a konsorcia Polimex-Mostostal + Trakcja (403,16 mil. zlotých), Mirbud + Kobylarnia (437,67 mil. zlotých), Budimex Budownictwo (444,45 mil. zlotých), Torpol (453,68 mil. zlotých), Roverpol + Rover Infraestructuras (467,23 mil. zlotých) a Gülermark + Gülermark Ağır Sanayi İnşaat ve Taahhüt (467,35 mil. zlotých). Proti vítězství ZUE ovšem podal protest druhý účastník v pořadí – konsorcium společností Polimex-Mostostal a Trakcja.



Důležitou součástí novostavby tramvajové tratě je 270 m dlouhá tramvajová estakáda, na níž je kvůli poloměru oblouku omezena rychlost na 25 km/h. (foto: Martyn Jandula)

To napadalo nedostatek zkušeností s výstavbou velkých inženýrských staveb, přičemž doložení referencí bylo nezbytnou součástí prokazování technické kvalifikace. Národní odvolací senát (obdoba českého Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže) dal Polimexu s Trakcją zapravdu a 30. 9. 2020

nařídil Olsztynu, aby ZUE z tendru vyloučil a vybral nového vítěze. Ten tak 4. 12. 2020 skutečně učinil. O čtyři dny později zamítl odvolací soud protest ZUE, takže se zdálo, že podpisu smlouvy s novým vítězem, který nabídl cenu (v přepočtu) o více než 100 mil. Kč vyšší, už nic nebrání. Jenomže právo odvolat se zůstávalo nadále v rukou zbylých účastníků a svou šanci vycítil ten, jenž byl původně na třetí (nově na druhé) příčce – konsorcium společností Mirbud a Kobylarnia.

Tentokrát však Národní odvolací senát důvod protestu (jímž mělo být opětovně nesplnění formálních podmínek zadávacího řízení) zamítl, což se Mirbudu s Kobylarní nelíbilo, a tak přišlo na řadu řízení u varšavského soudu, který až 31. 5. 2021 stížnost definitivně smetl ze stolu. Po 14 měsících od vypsání soutěže tak mohlo město konečně podepsat smlouvu s vítězem (Polimex-Mostostal a Trakcja), k čemuž došlo dne 2. 6. 2021.

Samotné stavební práce se rozeběhly v srpnu 2021, byť již v únoru město na vlastní náklady přistoupilo k vykácení zeleně, která stála budoucí tramvajové trati v cestě. Pokud by město s kácením otálelo a čekalo až na rozhodnutí soudu, hrozilo by, že by se výstavba tramvajové trati už nestihla v programovém období, na něž byly přiklepnuty z EU finanční prostředky, tj. do konce roku 2023. Kácení tak bylo nutno provést v předstihu kvůli období vegetačního klidu a nehnězení ptactva. Celkem padlo za obětí tramvajové trati okolo 1 300 stromů, což se potýkalo s nelibostí některých občanů. Projekt přitom původně počítal jen se skromnou náhradou v podobě 205 nových stromů, nakonec se však město rozhodlo, že pověření v rámci víceprací vítězné konsorcium výsadbou dalších 800 stromů, navíc vypsalo samostatnou soutěž na zasazení dalších 1 835 stromů a 1 470 keřů, čímž mělo být zajištěno, že pokácené dřeviny budou novými nahrazeny v poměru 2:1.



Tramvaje Solaris Tramino a Durmazlar Panorama na nové konečné Wysoka Brama v centru města,

jež se nachází zhruba 150 m za původní provizorním ukončením. Do provozu byla tato část novostavby uvedena 15. 12. 2023. (foto: Witold Urbanowicz)

Společnosti Polimex-Mostostal a Trakcja měly na dokončení stavby 791 dnů – termín předání díla byl původně stanoven na 16. 10. 2023. Mluvčí Polimexu Anna Czyż odmítala v médiích přetřásané pochybnosti o schopnosti konsorcia dostát smluvním závazkům slovy, že je ve spojení firem Polimex-Mostostal a Trakcja zajištěna nejvyšší kvalita odvedené práce a dochvilnost, nicméně vývoj projektu dal kritikům částečně zapravdu.

Polimex-Mostostal a Trakcja se musely vypořádat v průběhu roku 2022 s obrovským nárůstem cen ve stavebnictví po vypuknutí druhé fáze války na Ukrajině. O nárocích na zvýšené náklady nakonec rozhodoval Úřad generálního prokurátora Polské republiky v rámci arbitráže, z níž vzešla dohoda o navýšení ceny díla o 51,3 mil. zlotých (přibližně 291 mil. Kč), což odpovídalo prokazatelnému růstu inflace v Polsku v daném odvětví. Olsztynu ovšem toto navýšení žádnou díru do rozpočtu nakonec neudělalo, protože na celé navýšení se podařilo v květnu 2023 sehnat dodatečně prostředky z EU. Mimoto se v celkové ceně za vyhotovení díla promítly vícenáklady realizované na žádost Olsztyna. Ty měly na základě smlouvy podepsané v červnu 2022 hodnotu 12,915 mil. zlotých (cca 73 mil. Kč). Jednalo se o (vedle již zmíněné dodatečné výsadby stromů a keřů) o realizaci tzv. zelených zastávek a vybrané opravy či změny povrchů silnic.

Stavba tramvajové tratě si vyžádala řadu uzavírek silnic a úpravy vedení autobusových tras. Stávajících tramvajových tratí se dotkla výstavba až 9. 7. 2022, kdy byl zastaven provoz na lince číslo 1 (linka 3 byla v té době stále mimo provoz) ke konečné Wysoka Brama a křižovatka ulic al. Piłsudskiego a Kościuszko začala být připravovaná pro napojení nových výhybek a kolejí směrem na Pieczewo. Tramvaje linky číslo 2 musely využívat v centru jednokolejný úsek a od 29. 4. do 7. 5. 2023 musela být tramvajová doprava přerušena docela. Od 8. 5. 2023 se mohla bez omezení vrátit do provozu jak linka číslo 2, tak 1 vedená do blízkosti centrálního náměstí.



Chybět nemohla tradiční balónková výzdoba. Tou byl pak opatřen i interiér tramvaje. (foto: Martyn Jandula)

V té době ovšem bylo již zřejmé, že se projekt výstavby dostává přece jen do skluzu. Už po uplynutí poloviny lhůty na výstavbu (tedy na podzim 2022) bylo konstatováno, že práce jsou hotovy pouze z jedné třetiny. Město proto začalo celý proces trvale sledovat a po zhotoviteli žádalo předložení dílčích harmonogramů splnění jednotlivých milníků stavby. Starosta města, který se jal na výstavbu osobně dohlížet, kritizoval především nízký počet dělníků na stavbě. Těch mělo být na staveništi denně okolo 200–220, což podle něj bylo nedostatečné, přičemž porovnával situaci s výstavbou první etapy tramvají, kdy se mělo na staveništi pohybovat najednou i více než 1 000 lidí. Konsorcium problémy s obstaráváním duší pro vykonávání stavebních činností připouštělo, přičemž všem účastníkům už bylo jasné, že termín dokončení díla do 16. 10. 2023 se nepodaří dodržet, přesto ještě na konci srpna 2023 neexistoval žádný smluvní dodatek, který by tuto problematiku ošetřoval. Teprve později se podařilo dosáhnout dohody, která předpokládala zprovoznění tramvajových linek čísel 4 a 5 na konci roku 2023, resp. od 1. 1. 2024, avšak na dokončení vybraných prací – formálně nedodělků (úklid, výsadba zeleně, dokončení chodníků a komunikací atp.) – dostal zhotovitel stavby prodlouženou lhůtu až do 30. 6. 2024.

Jedním z nejdůležitějších děl, které zároveň dokončení stavby blokovalo, se stalo vybudování 270 m dlouhé estakády překonávající velký výškový rozdíl mezi ulicemi Krasickiego a Synów Pułku. Tempo výstavby mostu, na němž je po dokončení povolena max. rychlost pouze 25 km/h (kvůli malému poloměru oblouku), umožnilo teprve v září 2023 realizovat zatěžkávací zkoušku mostní konstrukce pomocí naložených nákladních vozů, a až poté bylo možné přistoupit k položení kolejí a zavěšení trakčního vedení. První zkušební jízda na celém novém úseku se tak mohla odehrát až 21. 11. 2023, přičemž zkoušky, jež odhalily potřebu pouze drobných úprav na konečné v sídlišti Pieczewo, se účastnily oba provozované typy tramvají v Olsztyně – Solaris Tramino a Durmazlar Panorama, a to

kvůli odlišnému chování obou vozidel při jízdě v obloucích (což vyplývá z odlišného koncepčního pojetí).

Kromě hlavní části tramvajové tratě na sídliště Pieczewo bylo součástí druhé etapy vybudování tramvajové tratě také prodloužení z konečné Wysoka Brama na novou stejnojmennou konečnou. Původní zakončení z roku 2015 bylo vnímáno pouze jako provizorní – pokračování dál blíže centru města znemožnily archeologické práce. Protažení o cca 150 metrů tak bylo zahrnuto až do druhé etapy budování tramvajové sítě, přičemž tato část se stala prvním úsekem novostavby (pomineme-li rozšířenou vozovnu, o níž bude řeč samostatně), na níž byl už od 15. 12. 2023 zahájen pravidelný provoz (s protaženými linkami čísel 1 a 3). Původní kusé ukončení s přejezdovou výhybkou bylo zrušeno.



Zahájení provozu nové linky číslo 4 dne 30. 12. 2023 od 11:15 přilákalo celou řadu zájemců o první svezení tramvají. (foto: Martyn Jandula)

Hlavní část novostavby o délce mírně přes 6 km s 13 novými zastávkami byla do provozu uvedena symbolicky 29. 12. 2023 v rámci technické kontroly trati a přejímky díla. Cestující se mohli svést tramvají poprvé dne 30. 12. 2023 od 11:15 linkou číslo 4 vedenou z Pieczewa k nádraží. Od 1. 1. 2024 byla do provozu uvedena i linka číslo 5 spojující Pieczewo s Wysokou Bramou, současně začaly platit velké změny linkového vedení, které se dotkly celkem 6 autobusových tras.

V případě tramvají je na linkách čísel 1, 2, 4 a 5 udržen přes pracovní dny 15minutový interval s tím, že u linek čísel 1 a 4 je zahuštěn ve špičku na poloviční (7,5 minut). Víkendový interval činí 20 minut, v okrajových částech dnech pak 30 minut (a v neděli do 15 hodin). Linka číslo 3 je provozována jen v pracovní dny ve 30minutovém taktu. Výprava tramvají se zavedením nových linek zvýšila, přičemž Olsztyn by rád flotilu svých tramvají rozšířil. Opci, kterou měl sjednanou s tureckým výrobcem Durmazlar, nevyužil, protože dodavatel požadoval navýšení ceny, na kterou nehodlal Olsztyn

přistoupit. Obě strany se tak rozešly smírně bez využití opčního práva. Dnes by rád Olsztyn pořídil další tři tramvaje, oslovení výrobci ovšem nemají o realizaci zakázky při stanoveném rozpočtu zájem. Důvodem je především skutečnost, že je potenciální kontrakt příliš malý, přičemž Olsztyn požaduje tramvaje o šířce 2,5 m, zatímco v Polsku je standardem 2,4 m. Žádný z lokálních dodavatelů tak nemůže se stávající produkcí zájmy Olsztyna uspokojit.

Když je řeč o vozidlech, je vhodné zmínit, že součástí druhé etapy rozvoje tramvajové sítě byl i jejich nákup a výstavba potřebného zázemí. Proto se jako celková cenovka za realizaci záměru uvádí částka 607 mil. zlotých (cirka 3,45 mld. Kč), z nichž z unijní kasy připlulo nakonec 421 mil. zlotých (zhruba 2,4 mld. Kč) v rámci Operačního programu Východní Polsko.



Tramvaj Solaris Tramino na konečné Pieczewo před slavnostním uvedením nové tratě do provozu. (foto: Witold Urbanowicz)

Vozovna byla rozšířena de facto na dvojnásobek - nově vybudovaná hala pojme až 16 tramvajů délky 32,5 m. Celková plocha haly je 8 100 m². Jelikož Olsztyn nákupem tramvajů Panorama od Durmazlaru navýšil svou flotilu na 27 vozů předtím, než se mu podařilo vozovnu vybudovat, bylo nutné po přechodnou dobu zajišťovat odstavení tramvajů na venkovních kolejích, a to včetně spojovací koleje mimo samotný areál vozovny. Stavbě nové haly musely ustoupit dřívější objekty autobusových garáží - dílna, myčka, sociální zázemí a sklady.

Ani zakázka na stavbu vozovny se přitom neobešla bez tahanic. Vítězem bylo prohlášeno konsorcium firem Budimex a KZN Rail, které již dříve zajistilo výstavbu první etapy vozovny. Přestože nabídlo částku 90,5 mil. zlotých (přibližně 514 mil. Kč), a tedy vyšší, než s jakou počítal rozpočet (87,39 mil

zlotých), bylo neúspěšným uchazečem, jímž bylo nám již důvěrně známé konsorcium Polimex Mostostal a Trakcja (navíc se k nim přidala ještě společnost Polimex Infrastruktura), poukazováno na to, že jde o nabídku s nepřiměřeně nízkou nabídkovou cenou. Protest byl ale v 3. 2. 2022 zamítnut a dne 5. 4. 2022 byla zahájena samotná stavba, která byla dokončena ve stanoveném termínu i v daném rozpočtu. První tramvaj vjela do nové haly vozovny dne 2. 11. 2023. Po nezbytných zkouškách pak začala sloužit k deponování vozidel.

Olsztyn by rád v rozšiřování tramvajových tratí pokračoval. Navrženo je mimo jiné několik propojujících tratí, avšak nové programové období není k realizaci infrastrukturních staveb v Polsku tak štědré, jako tomu bylo doposud. Momentálně se zdá, že město bude moci do budoucna vyčerpat na všechny své projekty pouze 200 mil. zlotých (tj. okolo 1,1 mld. Kč), což ambice rozvoje tramvajové dopravy značně přibrzďuje. V rámci nedávno dokončené II. etapy nicméně vznikla na křižovatce ulice Wilczyńskiego a Krasickiego již příprava pro spojovací trať (kuse vyvedené koleje).

Url: [Nejmladší polský tramvajový systém se dočkal rozšíření](#)