

Káhira zrušila tramvaje. Teď je chce zpátky

12.05 2016 10:03, Redakce, Nezařazené

V loňském roce se opakovaně objevovaly informace o blížícím se konci tramvají v hlavním městě Egypta Káhiře. Z dříve rozsáhlého systému, na němž sloužily v minulosti i československé tramvaje typu K5, byla ještě na podzim 2015 v provozu kratičká trasa o délce cca 3 km. K ukončení provozu i na tomto posledním úseku pak mělo dojít na konci roku 2015. Nyní se však zdá, že by se město mohlo dočkat opětovného návratu tramvají.

Tramvajová doprava v Káhiře byla zahájena dne 12. 8. 1896 a velké rušení zde začalo v 80. letech, kdy byla povrchová kolejová doprava nahrazena metrem a autobusy. Zbylá část původní sítě tramvají v Káhiře byla rušena v 90. letech a nadále zůstávaly tramvaje v provozu jen v Heliopoli, která byla dříve samostatným městem s vlastním tramvajovým systémem (v provozu od 5. 9. 1908). Teprve v roce 1991 došlo k propojení obou úzkokolejných systémů (1000 mm) a vytvoření jediné společnosti, nicméně spojení s ohledem na výše zmíněné rušení tratí nemělo dlouhého trvání. V zájmu rozšiřování automobilového provozu se pak značně podfinancovaný systém tramvají, který neplnil většinu základních bezpečnostních předpisů (jako zarážka proti samovolnému otevírání dveří se například používaly kameny), začal bez adekvátní náhrady kapacitní kolejovou dopravou rušit i systém tramvají v Heliopoli, přičemž rozloučení s tramvajemi mělo nastat na konci roku 2015. V té době se však již intenzivně hovořilo o tom, že by bylo možné tramvaje v moderním pojetí do ulic egyptské metropole vrátit.

Odhlédneme-li od nostalgie, je pravdou, že drtivá většina tratí, která byla v uplynulých 30 letech zrušena, nemohla v podobě, v jaké existovala na konci své provozní éry, obstát v konkurenci dalších dopravních prostředků, byť díky ucpaným silnicím byly i pomalu jedoucí tramvaje někdy rychlejší než automobily. Na druhé straně město upřednostňovalo rozšiřování silnic a s možností rekonstrukcí tratí se vůbec nepočítalo. Sázka na silniční dopravu se ale přeplněné metropoli nevyplácí a je zřejmé, že spásu nepřinese ani rozšiřování systému metra. Proto se začaly zvažovat nejrůznější plány na návrat tramvají.

První hmatatelný projekt byl představen v květnu 2016, kdy egyptské ministerstvo pro mezinárodní spolupráci podepsalo memorandum s Evropskou bankou pro obnovu a rozvoj, v němž se předpokládá, že by evropská banka mohla poskytnout částku až 250 mil. dolarů na plánované obnovení tramvajového provozu v Káhiře (resp. Heliopoli) na 12km úseku mezi nádražím Ramses a části Almaza. Celkové náklady na výstavbu moderního tramvajového provozu jsou přitom odhadovány na 500 mil. $. Z uvedené částky „evropských“ 250 mil. dolarů by měla polovina posloužit na výstavbu infrastruktury a zbylých 125 mil. dolarů na nákup vozidel a provoz systému. Tyto peníze

by přitom neputovaly do státní ani městské kasy, ale do rukou soukromníka, který by získal výstavbu (a provoz) tramvají na starosti. Nelze přitom vyloučit, že tímto soukromníkem bude některá z evropských společností.

V kuloárech se hovoří zejména o francouzském Alstomu, který je v severní Africe velmi aktivní. Francie navíc během návštěvy francouzského prezidenta v dubnu 2016 potvrdila, že by na projekt mohla prostřednictvím své rozvojové agentury (Agence Française de Développement) uvolnit cca 80 mil. €. V rámci návštěvy prezidenta Hollande navíc byla podepsána i smlouva o spolupráci na rozvoji projektů tramvají a metra.

Přesný časový harmonogram případné výstavby (obnovy) tramvají ovšem není doposud stanoven.

Url: Káhira zrušila tramvaje. Teď je chce zpátky