

Tramvaje pryč, tramvaje zpět

11.11 2017 18:01, Redakce, Nezařazené

V Almaty, kdysi hlavním městě Kazachstánu, zrušili na konci října 2015 tramvajový provoz, který zde fungoval od roku 1937. Současný primátor Almaty, Bauyržan Bajbek, nedávno potvrdil, že se bude od příštího roku realizovat jejich návrat. Byl to přitom on, kdo krátce po svém nástupu do funkce řekl tramvajím *adieu*. Připravovaný projekt však má být řešen v podobě rychlodráhy.

Za téměř 390 milionů dolarů (8,5 mld. Kč) plánují v Almaty postavit zhruba 15km trať v trase VOAD (východní silniční obchvat; v jeho blízkosti má být postaveno autobusové nádraží) – Makatajeva – Panfilova – Tole bi – Almaty Arena (západ města). Tato akce, jež má být zčásti financována EBRD a zčásti státem, údajně vyjde levněji, než kdyby došlo k modernizaci provozu, který byl v roce 2015 uzavřen a roku 2016 z nemalé části demontován. Před dvěma léty dožívaly tramvaje už jen na dvou linkách, v závěru sovětských časů však město brázdilo rok co rok okolo deseti linek. Nicméně tramvaje čekal s příchodem nezávislého Kazachstánu úpadek, který nemohlo odvrátit ani pořízení ojetých vozidel, mezi kterými se vyjímaly německé ojetiny československé produkce, zejména typy T3D a KT4DtM (vozy druhého uvedeného typu přišly z Berlína teprve roku 2013).

Bauyržan Bajbek před dvěma léty prohlásil, že se tramvaje uzavřou kvůli nebezpečnému stavu kolejí, a tak se také stalo, a to jen několik hodin poté, co Bajbek navštívil místní vozovnu. Tento týden pro média Bajbek uváděl, že ze 14 vozidel mělo jezdit jen 6, přičemž za rok měla tato šestice registrovat 37 vykolejení. Tramvajemi dle primátora Bajbeka už nikdo nejezdil, přičemž teprve poté, co přestaly jezdit, se lidé měli začít zajímat o to, kam tramvaje vlastně odcházejí. *„Nějak tak to u nás chodí,“* posteskl si Bajbek nad tím, že si za odchod tramvají nevysloužil u místních pochvalu. Ačkoli ve skutečnosti bylo provozuschopných tramvají asi dvakrát více, než dnes primátor tvrdí, pravdou je, že stav tamní tramvajové sítě už nebyl zářivý, na druhou stranu v době, kdy se tramvajový provoz rušil, se nikde neobjevila oficiální zpráva o tom, že by došlo k provedení posouzení tramvajové infrastruktury a následnému zjištění jejího nevyhovujícího stavu. Tak jako tak ale ještě roku 2015 bylo oznámeno, že došlo k podpisu smlouvy s konsorciem konzultačních firem IDOM a Norton Nose, které měly začít připravovat dokumentaci, jež by umožnila stavbu nové trati rychlodrážní tramvaje na koncesní bázi. Zatímco o druhé jmenované společnosti scházejí informace, první je v tramvajové branži známou firmou, která zanechala stopy například v alžírském městě Constantine či ekvádorské

Cuence (tam se mimochodem tramvaj dosud zprovoznit nepodařilo a čeká se, že se tak stane až v roce 2018).

Tento týden Bajbek návrat tramvaje potvrdil, tentokrát by však měla být modernější a rychlejší. *„LRT* (light rail transit) – *to je odlehčená tramvaj nové generace. Jezdí rychle, má svou* (světelnou; dodatek redakce) *signalizaci, aby nezastavovala na křižovatkách a semaforech. Bude velmi vysoký počet cestujících. Provoz se bude dít za vyšších rychlostí,“* uvedl primátor pro média a mj. dodal, že *„tramvaj bude pohodlná a krásná, podle nejvyšších západních standardů.“*

Nyní se dokončují detaily pro výběrové řízení, na základě kterého má být vybrán zhotovitel projektu. Tento má být přitom celý řešen na klíč. Dle primátora Almaty se s EBRD podařilo po dvouletém jednání dosáhnout takových podmínek, že bude almatská rychlodráha údajně jedna z nejlevnějších na světě.

Další úsilí radnice

Jelikož je město předmětem stále častějších dopravních zácp, rozhodla se letos radnice, že začne stavět ve městě vyhrazené metrobusové pruhy, aby tak dala jasně najevo, že má veřejná doprava přednost. Kromě toho letos tamní úředníci zjistili, že jim 60 trolejbusů stojí ve vozovně bez užitku, protože pro ně laicky řečeno není práce. V letech 2008 až 2013 totiž v Almaty velkoryse pořídila přes 210 sólo trolejbusů typu Neoplan Kazakhstan YoungMan JNP6120GDZ, které sice umožnily vyřadit staré vozy různých typů, mimo jiné značek ZiU a Škoda, nicméně počet nových vozů se v kontextu kdysi redukované trolejbusové sítě ukázal jako nadhodnocený. Proto se uvažuje nad tím, kam by se mohly postavit nové trolejbusové tratě. Dle zpráv z tohoto léta by měly být alespoň tři, přičemž jedna by se potkávala i s rychlodrážní tramvají. Jak uvedl Riznan Cinajev, ředitel podniku Almatyelektrotrans, jsou dle něho tato vozidla v městské dopravě pravděpodobně nejspolehlivější a jezdí do nočních hodin. Ostatně už v listopadu 2016 souhlasil primátor Bajbek s tím, aby bylo trolejbusům přiděleno 5,5 mld. tenge, tj. přes 360 mil. Kč, a to aby mohlo být jejich trolejové vedení plošně modernizováno, což by umožnilo zvýšit i jejich cestovní rychlost. Bajbek tehdy uvedl: *„Trolejbusy – je to výhodné, ekologicky čisté, obyvatelstvu se líbí. Provozní náklady jsou u něj nižší.“*

Nicméně současně s podporou trolejbusů se Almaty odhodlala i k odzkoušení elektrobusů. V červenci 2017 začal v Almaty jezdit elektrobus německého výrobce Euracom Group GmbH, který od roku 2009 vyvíjí se svými partnery elektrobusy a prodává je pod značkou Eurabus. Vůz typu GTZ6188BEVB je kloubový a zatím jediný, který kazašské město prověřuje.

Text: Vít Hinčica

Url: Tramvaje pryč, tramvaje zpět