

Ázerbájdžánská metropole chce návrat tramvají. Opět

10.02 2026 19:15, Libor Hinčica, Tramvaje

Představitelé Ázerbájdžánu a jeho hlavního města Baku oznámili, že hodlají do města vrátit tramvaje, jejichž provoz byl v roce 2004 po letech strádání uzavřen. Studie proveditelnosti měly být dle slov náměstka ministra pro digitalizaci a transport již vypracována a v nejbližší době se má připravit zadávací řízení na vyhotovení detailní projektové dokumentace. Nadějně vyhlížející záměr má jen drobný kaz – Baku a političtí představitelé země slibují comeback tramvají s takřka pravidelnou periodou.

Historie tramvají v Baku se začala psát již v roce 1889, kdy byla do provozu uvedena první trať koňky. Jen o pár měsíců později byly koně doplněny o parní lokomotivy, avšak jejich provoz byl příliš nákladný, a tak rané dějiny tramvají zůstaly dál spojeny s čtyřnohými oři. Ti tahali tramvajové vozy až do 1. 10. 1923, kdy byl provoz zastaven v rámci pokračující elektrifikace městské sítě, jež byla ukončena 8. 2. 1924, kdy již vyjely do ulic elektrické tramvaje. Ty se pak udržely ve městě dalších 80 let.

K zastavení provozu mělo dojít v lednu 2004 po letech strádání. Do tramvajové infrastruktury ani flotily se neinvestovalo, naopak se v průběhu let postupně jednotlivé tratě rušily pod záminkou získávání nových jízdních pruhů pro automobily. Po zrušení poslední linky (č. 6) byly zbylé tramvaje a celá infrastruktura rozprodány do šrotu a pozemky vozoven získali developeři.



Tramvaj KTM-5 v Baku v roce 1987. (zdroj: Wikipedia.org)

Jen osm let po likvidaci původního provozu se objevily první proklamace z oficiálních míst o návratu tramvají. Slibována byla síť o délce 110 km, která měla vzniknout do roku 2040 a která měla obsluhovat celkem 136 zastávek, nicméně do map města bylo nakresleno hned několik možných variant rozvoje městské kolejové sítě (minimálně pět hlavních), které měly být dále posuzovány. Záměr ovšem upadl v zapomnění, aby se v roce 2018 mohl slib o návratu tramvají znovu vynořit. Ekonomická analýzy plánována na roky 2019 až 2023 se přitom neměla omezovat jenom na Baku, ale měla zahrnovat také další ázerbájdžánská města. Po roce 2019 ovšem dění kolem tramvají znovu utichlo.

V závěru ledna 2026 političtí reprezentanti země a města znovu záměr pro média oprášili. Informováno bylo o tom, že (blíže nespecifikované) studie proveditelnosti již byly vyhotoveny a že dalším krokem je vypracování projektové dokumentace. Na její vyhotovení má být vypsáno *„transparentní výběrové řízení“*, přičemž se počítá s participací firem z celého světa. Obecně byly jako příklady vyjmenovány dvě země – „Evropa“ (patrně ve smyslu Evropské unie) a Čína.



Pohled zezadu na jeden z vozů RVZ-6 v Baku. (zdroj: Wikipedia.org)

Především čínská přítomnost v regionu v posledních letech nabývá na důležitosti. Říše středu vytlačuje z tradičních obchodních a politických dominií Ruskou federaci a v rychlém tempu přebírá pod svá křídla obchodní případy, které by dříve byly automaticky spojeny s nákupem z Ruska. Ilustrovat to lze na vysokých číslech importu z Číny do Ázerbájdžánu, který několik let po sobě stoupá meziročně vždy o desítky procent. Jelikož jednou z hlavních oblastí spolupráce mezi Pekingem a Baku jsou „zelené technologie“, nelze rozhodně vyloučit participaci čínských firem i na projektu návratu tramvají do země.

Podle vyjádření politiků by mělo postupně vzniknout několik tramvajových linek, avšak základ má tvořit spojnice mezi osadou Mehdiabad (Mehdiabad qəsəbəsi) na severu města a stanicí metra 28. května (28 May metrostansiyası), jež by měla mít délku cca 15 km. Realizace má být zahrnuta do státního programu na zlepšení infrastruktury a dopravy v Baku a jeho okolí pro léta 2025–2030. Nezbývá než si počkat, jak to tentokrát po letech planých slibů dopadne.

Url: Ázerbájdžánská metropole chce návrat tramvají. Opět