

Istanbul zprovoznil další tramvajovou linku

16.01 2021 17:56, Libor Hinčica, Tramvaje

Dne 4. 1. 2021 se dočkala rozšíření tramvajová síť v Istanbulu. Do provozu byla uvedena první část linky T5 o délce 8,8 km, která zahrnuje celkem 12 zastávek (úsek Alibeyköy – Cibali). Tramvajová trať spojuje stanici metra linky M7 se stanicí lanové dráhy TF2.

Istanbul zrušil svůj původní tramvajový provoz v 60. letech, když nejprve přestaly jezdit tramvaje v evropské části města (1961) a o několik let později i na asijském břehu (1966). K návratu tramvají do městských ulic dochází postupně od roku 1992. Dnes jsou v provozu celkem 4 linky. Nejstarší linka T1 byla postupně prodlužována, přičemž v roce 2011 došlo k propojení s linkou T2, jejíž první úsek byl do provozu uveden v roce 2006. Spojením obou tratí linka T2 zanikla a její označení nebylo dosud obsazeno. Na asijském břehu byla v roce 2003 zprovozněna linka T3 v podobě tramvajového okruhu. Nasazovány zde jsou do provozu dvounápravové tramvaje Gotha a linka slouží především jako turistická atrakce. Další linka – T4 – byla do provozu uvedena v roce 2007. Přestože se na jednom ze svých konců dotýká trasy linky T1, přechod vozů mezi oběma linkami není možný, protože linka T4 svým charakterem odpovídá spíše městské rychlodráze (Stadtbahnu) a využívá vysokopodlažní vozidla (ta jsou dokonce příbuzná s vozidly z jedné linek metra). Linka T5 zprovozněná v lednu 2021 je oproti tomu opět klasickou tramvají s nízkopodlažními vozy, nicméně s trasou T1 žádný společný úsek nemá a linky nejsou momentálně ani vzájemně propojeny, byť se počítá s prodloužením trasy T5 o dalších 1,3 km (a doplnění dvojice zastávek), čímž by se mělo trasy linkyT1 dosáhnout a vytvořit nový přestupní bod (a to i k trase metra M2).

Nová tramvajová trať zajišťuje obsluhu v části tzv. Zlatého rohu, který patří mezi nejstarší osídlené území města. I z tohoto důvodu byl v celém úseku nově vystavěné tramvajové tratě využit systém APS od Alstomu, tedy systém spodního přívodu proudu. Ten byl dodán do Turecka vůbec poprvé. Alstom přitom současně vybavil svou elektrickou výzbrojí i nově dodané tramvaje, které pocházejí z produkce místního Durmazlaru, jenž dodal celkem 30 vozů z rodiny Panorama, které jsou tak příbuzné mj. s tramvajemi dodávanými do polského Olsztynu. Jelikož přístavní silnice, kterou na části trasy tramvaj využívá, byla příliš úzká, muselo se přikročit v některých úsecích k vytvoření samostatné estakády pro tramvaj, kdy byly pilíře zapuštěny přímo do koryta říčního údolí Zlatý roh, anebo byla vystavěna trať na samostatném tělese v sousedství místních parků.

Oblast, kterou dnes tramvaj projíždí, poskytuje domov pro takřka 1 mil. lidí. Ze zastávky Alibeyköy, jedné z konečných nové linky, doposud denně odjelo autobusy okolo 90 000 pasažérů denně. Tramvaj má nabízet špičkovou kapacitu až 12 000 osob/hodinu. Chybějící spojení ke stanici metra M2 a tramvajové linky T1 je prozatím provizorně nahrazeno autobusovou dopravou, pro kterou byly od 4. 1. 2021 vyhrazeny samostatné jízdní pruhy. Termín dokončení stavby chybějícího úseku tramvajové trati nebyl prozatím stanoven. S obtížemi se totiž potýkala již stavba linky T5. Ta byla zahájena v listopadu 2016 a s otevřením se počítalo již v průběhu roku 2019. Turecko se ale v roce 2018

dostalo do vlastní hospodářské krize, a tak byla stavba pro nedostatek prostředků zastavena. Po komunálních volbách se v roce 2019 podařilo projekt opět rozeběhnout a v lednu 2021 jeho rozestavěnou část dokončit, nicméně vleklá hospodářská krize země dále pokračuje (inflace se pohybuje pod hranicí 15 % a turecká lira ztratila meziročně okolo 40 % své hodnoty vůči americkému dolaru), takže volné prostředky na rozsáhlé investice v zemi začínají chybět.

Url: Istanbul zprovoznil další tramvajovou linku