

"Parciální" tramvaje v kazašském Pavlodaru

28.08 2026 20:37, Libor Hinčica, Tramvaje

Během dubna a května 2026 bylo v kazašském Pavlodaru uvedeno do provozu deset nových tramvají z produkce běloruského Belkommunmaše (BKM) typového označení BKM T811. Jedná se patrně o první tramvaje od BKM, jež byly vybaveny trakčními bateriemi. Ty mají umožňovat garantovaný dojezd na jedno nabití min. 20 km.

Pavlodar se rozhodl pořídit bateriové tramvaje v souvislosti s plánem na stavbu nové okružní tratě skrze sídliště Dostyk na jihu města. Trať o délce cca 5 km byla navržena nejprve jako konvenční, avšak městu se zdály odhadované náklady na výstavbu příliš vysoké. Srazit je měly dopomoci bateriové tramvaje, které by se nabíjely ze stávající napájecí sítě a na baterie by projížděly jenom skrze sídliště. Tím se měly snížit náklady o výstavbu trolejového vedení, trakčních stožárů, napájecích kabelů, měnírny atp.



Pohled do interiéru vozu BKM T811. (foto: Libor Hinčica)

V září 2024 bylo oznámeno, že město hodlá pořídit celkem 25 tramvají standardní délky, které by byly vybaveny trakčními bateriemi, a tudíž by byly primárně do budoucna určeny pro plánovanou trať. Výběrové řízení se rozeběhlo o rok později a přilákalo dodavatele z Číny, Ukrajiny a Běloruska. Vítězem se stal Belkommunmaš, jenomže Evropská banka pro rekonstrukci a rozvoj (EBRD), která měla nákup tramvají financovat, nakonec neposkytla avizované prostředky v důsledku v říjnu 2025 přijatého 19. sankčního balíku EU vůči Rusku a Bělorusku. Zakázka se proto dostala do slepé uličky a v lednu 2026 bylo oznámeno, že původní projekt padá.

Pavlodar namísto toho vyčlenil vlastní prostředky na pořízení identického plnění, avšak pouze na 10 kusů. Náklady na jeden vůz měly činit přibližně 16,5 mil. Kč. V rychlosoutěži vyhrál opět Belkommunmaš, který pokořil všechny světové rekordy v rychlosti dodacích lhůt, když již v dubnu 2026 – po několika týdnech od oznámení o vítězství – dodal první čtyři tramvaje. Mezi 14. dubnem a 26. květnem 2026 pak bylo nasazeno do provozu všech 10 vozů (ev. č. 177 až 186).



Pohled na informace přenášené k řidiči. (foto: Libor Hinčica)

Belkommunmaš již od představení modelu T811 v prosinci 2022 uvádí, že tramvaje jsou určeny pro „autonomní chod“, čímž je myšlena jízda na baterii. Původně byly nabízeny dvě konfigurace – s nouzovým dojezdem na cca 1 000 m jízdy (v provozu jsou takové vozy například v Minsku), kdy se využívá silnější palubní baterie na 24 V DC, anebo v provedení pro dojezd 5 km, kdy už se počítalo s instalací klasické trakční baterie. Takové provedení ale podle všeho žádný ze zákazníků nevyužil (dosud bylo mimochodem vyrobeno 73 tramvají T811, včetně deseti vozů pavlodarských).

Pavlodar požadoval minimální dojezd 20 km, což Belkommunmaš v zadávacím řízení deklaroval. Výrobce ani provozovatel přitom neuvedli, jakou kapacitu elektrické energie baterie mají, stejně tak mlčí o chemickém složení. Lze pouze usuzovat, že půjde o baterie, které disponují externím chlazením, tj. nejsou chlazeny pouze prouděním vzduchu nasávaného zvenku.



Tramvaje BKM T811 běžně jezdí za využití energie z trakční baterie, ačkoli k tomu není provozní důvod. Dopravce si ale hodlá technologii co nejvíce otestovat. (foto: Libor Hinčica)

Přestože nová tramvajová trať do sídliště Dostyk ještě nevzniká, Pavlodar trakční baterie v provozu intenzivně zkouší. Na ulicích je tak zcela běžné potkat vozy BKM T811 jedoucí na energii z trakčních baterií, aniž by k tomu byla provozní nutnost. Již v květnu 2026 bylo oznámeno, že tramvaje zvládnou ujet na jedno nabití mnohem více než deklarovaných 20 km. Při jednom ze zveřejněných měření například po ujetí 18 km činila zůstatková kapacita stále 85 %. Je ale nepravděpodobné, že by šlo o hodnotu využitelnou, spíše jde o vztah k hodnotě celkové, kde přitom mohou výrobcem vyžadovaná provozní omezení začínat na relativně vysokých číslech. Kazašské zdroje ale potvrzují, že aktuálně je možné ujet na jedno nabití vzdálenost min. dvojnásobnou, než bylo deklarováno (tj. okolo 40 km). V provozu se ale momentálně nevyužívá topení, které má na spotřebu vysoký vliv.

Flotila „parciálních“ tramvají v Pavlodaru se přitom brzy zřejmě významně rozšíří. Město vypsalo před několika dny výběrové řízení na pořízení 65 vozů identické technické specifikace, jako mají letos zařazené tramvaje BKM T811. Koupě má být provedena formou leasingu, přičemž zajímavostí je, že oficiálně má jako výrobce těchto vozů figurovat kazašský výrobce QazTehna LLC. Pokud skutečně dojde k uzavření soutěže a potvrzení nákupu, bude to s největší pravděpodobností znamenat konec všech místních tramvají KTM-5 (resp. 71-605). Těch má aktuálně dopravce právě pětašedesát, což z něj dělá aktuálně největšího provozovatele vozů tohoto typu na světě. Tramvaje uvedeného typu jsou zde navíc jako v jednom z mála měst vypravovány do provozu i v soupravách.

Url: "Parciální" tramvaje v kazašském Pavlodaru