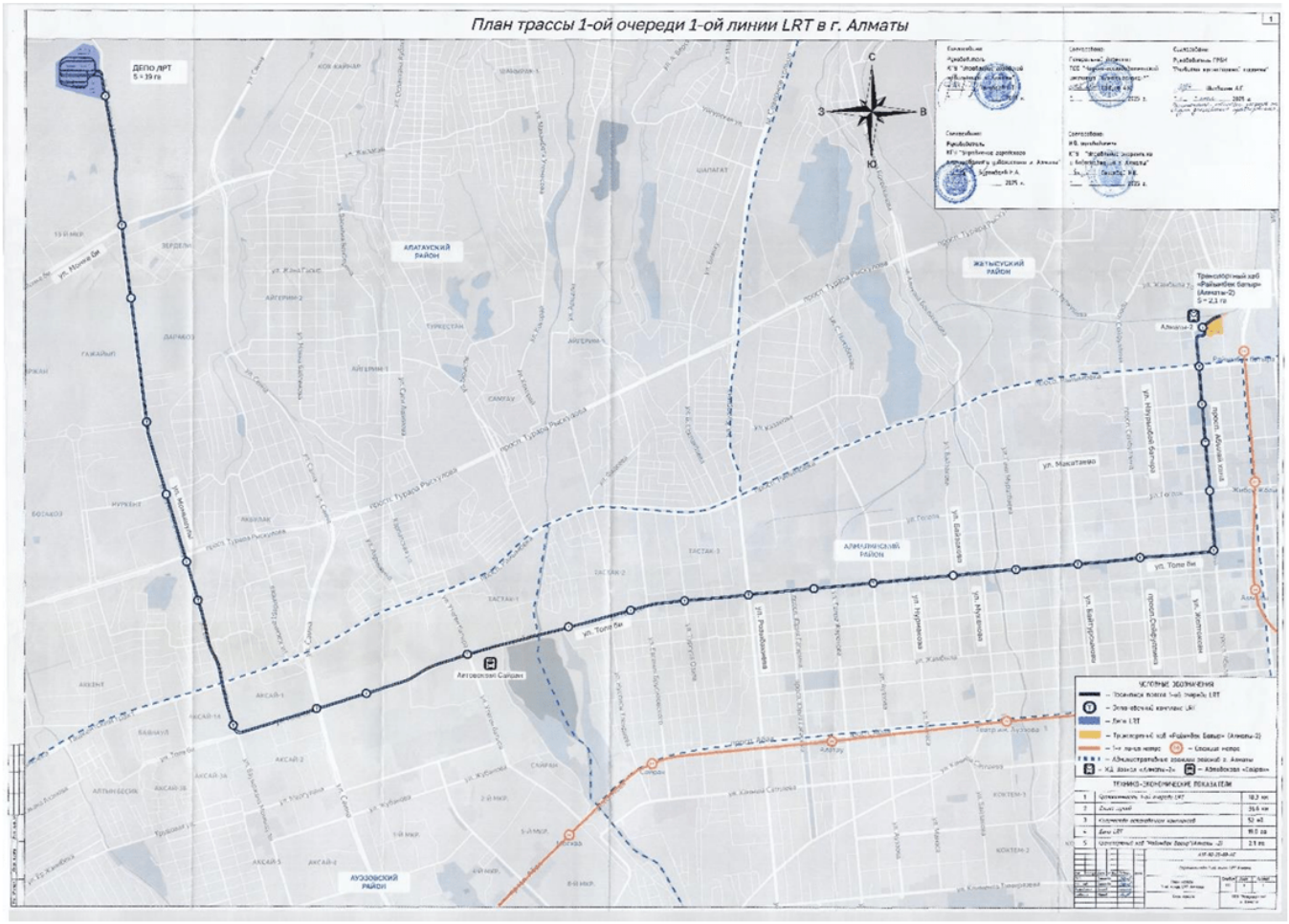


První kolej položena. Do Almaty se vrátí tramvaje

19.09 2026 20:34, Libor Hinčica, Tramvaje

Dne 18. 9. 2026 byla krátce po desáté hodině ranní položena v kazašském bývalém hlavním městě Almaty první kolej budoucí tramvajové trati, jež spojí nádraží Almaty-2 s industriální zónou v Alatauském rajónu.

Připomeňme, že původní tramvajový provoz, jenž byl ke konci své existence postaven především na flotile ojetých tramvají Tatra KT4D, T4D a T3D, byl uzavřen v roce 2015. Nyní se město odhodlalo tramvaje do města vrátit, přičemž si marketingově zakládá na tom, aby odlišovalo slova „tramvaj“ a anglickou zkratku „LRT“ (*light rail transit*). Zatímco pod pojmem „tramvaj“ ukazuje fotografie a videa starého systému, jenž trpěl v dopravních zácpách společně s automobily, LRT má být dle mínění města jakýmsi pozemním metrem, které bude většinově vedeno na samostatném tělese, nikoli ale na vyvýšených estakádách, nýbrž pouze segregovaně od automobilů (a to ještě ne v celé délce).



První etapa tramvajové trati v Almaty, jejíž výstavba již běží. (zdroj: projektová dokumentace)

Almaty uvádí, že první trať bude mít celkem 34 zastávek (z toho 12 ostrovních) a délku 18,3 km, projektová dokumentace nicméně uvádí stavební délku kratší – 17,893 km. Průměrná vzdálenost zastávek má činit 700 m a průměrná cestovní rychlost 30–35 km/h, což odpovídá obvyklé střední rychlosti metra, takže k tomuto údaji je odborná veřejnost značně skeptická.



Torzo kolejí původního systému na ulici Tole Bi na mapách od Googlu. Dnes by již měly být koleje vytrhány. (zdroj: Google Maps)

Stavební činnosti byly zahájeny již na jaře 2026, kdy odstartovaly přípravy pro budoucí tramvajový (LRT) koridor, a to v mj. na ulici Tole Bi, kde se do té doby stále nacházely pozůstatky kolejí dříve zrušeného systému. Město oficiálně vydalo zprávu o zahájení prací až 11. 8. 2026, klíčový okamžik se pak odehrál včera (18. 9. 2026) poblíž mešity D. A. Kunajeva na ulici Bauržana Momyšuly, kde byly položeny na připravené pražce první metry kolejí. Úsek na této ulici je z hlediska stavební přípravy nejdál, takže by zde brzy měla být k vidění celá 4,4 km dlouhá trať. Město ale nepočítá s tím, že by provoz zahajovalo po dílčích etapách a hodlá linku spustit najednou.



Vizualizace tramvaje v Almaty. (zdroj: projektová dokumentace)

Práce v dalších ulicích jsou již rovněž v pokročilém stádiu, byť zatím bez kolejí. Trať bude fakticky vedena jen po třech hlavních ulicích. Ulici Bauržana Momyšuly jsme již zmínili. Provedeno na ní bylo celkem 39 přeložek, včetně těch v oblasti budoucího depa. Dalších 67 přeložek bude následovat na ulici Abylaje Chána, nejvíce jich pak bude na nejdelším úseku po ulici Tole Bi, konkrétně 269. Přesto se předpokládá, že by celé dílo mohlo být hotové už do konce roku 2027, město ale připouští posun v harmonogramu v závislosti na termínu dodávky vozidel.



První metry kolejí byly položeny dne 18. 9. 2026. (zdroj: město Almaty)

Jejich objednávka je poněkud nejasná. Město 23. 6. 2026 oznámilo, že dodavatel vozidel prozatím nebyl vybrán, o několik dnů dříve však firma *Integra Construction KZ* zapojená do projektu LRT podepsala memorandum o dodávkách vozidel s čínskou společností CRRC. Tramvaje by měly být vícečlánkové a nabídnout obsaditelnost až 285 osob. Požadavkem je také možnost jízdy na trakční baterie, protože podle projektu má být úsek po ulici Abylaje Chána k nádraží Almaty-2 bez trolejového vedení. Město přitom v červenci 2026 informovalo i o variantě pořízení čistě bateriových tramvají, které by se nabíjely ve stanicích, a tudíž by trolejové vedení nebylo vůbec zapotřebí. Není ale jasné, jakou cestou se nakonec Almaty vydá (zprávy z lokálních zdrojů si mnohdy protiřečí).

Doplňme, že náklady na první etapu (bez vozidel) byly prozatím vyčísleny na 61,4 mld. tenge, tedy zhruba 2,9 mld. Kč, avšak zřejmě nepůjde o konečnou účtenku za celou stavbu.

Url: První kolej položena. Do Almaty se vrátí tramvaje