

Soumrak tramvají v Kalkatě

22.03 2025 18:49, Libor Hinčica, Tramvaje

Jediný přežívající tramvajový provoz v Indii, jež bychom nalezli na severovýchodě země v Kalkatě, má do budoucna existovat už jen coby turistická atrakce. Vedení státu Západní Bengálsko, v němž Kalkata leží a do jehož gesce zajišťování veřejné dopravy spadá, se dlouhodobě snaží místní tramvajový provoz zlikvidovat, a nutno říci, že úspěšně. V současné době přežívají už jen dvě tramvajové linky, z nichž má brzy zůstat pouze jediná.

V minulosti bychom v obří Indii (Česká republika by se do ní vešla takřka 42x) napočítali jen devět tramvajových provozů, z nichž jeden, ve městě Patna, měl na počátku 20. století jen jepičí život a dva byly uzavřeny v průběhu roku 1933. Postupná likvidace těch zbylých se odehrála v 50. a 60. letech, takže po roce 1964 zůstala Kalkata na mapě měst s tramvajovými provozy v rámci Indické republiky jedinou tečkou. I zde však byla jejich budoucnost opakovaně skloňována, a to v souvislosti s růstem individuální automobilové dopravy a bobtnající ignorací vůči dopravním předpisům, kdy namísto pokusů o regulaci chaotického pohybu automobilů, motorek a rikš, byla vina za blokování dopravy přičítána tramvajím. Už v roce 1980 bylo rozhodnuto o postupné likvidaci tramvají, ovšem do čela ministerstva dopravy Západního Bengálska se v té době shodou šťastných okolností dostal člověk (pan Rabin Mukherjee), který naopak využil rostoucích cen ropy na světových trzích k vytvoření plánu na vybudování nových tramvajových linek.



Tramvajové tratě v Kalkatě jsou v obstojném stavu, a to i ty, které jsou několik let zrušené, což tedy není případ tratě na snímku, jež patří lince číslo 25. (foto: Libor Hinčica)

Jeho snažení ale mělo pouze omezenou úspěšnost. Poté, co zajistil vybudování tramvajové trati Behala – Joka, jež byla zprovozněna 31. 12. 1986, mu bylo vyčítáno, že nechal zřídit tramvajovou trať k „sobě domů“ (za část Behala byl totiž zvolen), což bylo překrouceno jeho odpůrci jako porušení volebního kodexu, načež byl Rabin Mukherjee krátce před volbami zbaven funkce západobengálského ministra dopravy a nebylo mu již dále umožněno kandidovat. Na jeho místo se pak postupně dostávali lidé, kteří oprášili fráze o zdržujících tramvajích a postupně začali tramvajový provoz zase přidušovat.

Zlatá éra tramvají, kdy v 60. letech vyjíždělo na 37 linek přes 400 vozů, byla na počátku 90. let již pryč, přesto nebylo možné provoz označovat za mrňavý a vzhledem k nedávno provedeným investicím jej ani nešlo jednoduše uzavřít. Vozový park, čítající stále okolo 300 vozů (jakkoli technicky zastaralých a vzhledově archaických), byl v té době v podstatě nový (tramvaje byly vyrobeny v letech 1982–89). Současně se místní provoz dostal do větší pozornosti zahraničních fanoušků dopravy, kdy zprávy o plánované likvidaci vedly k negativní reklamě pro Indii a vládu Západního Bengálska.

Zatímco vrchnost střídavě utahovala šrouby a provoz tramvají pod nejrůznějšími záminkami (povětšinou kvůli stavebním pracím) omezovala, pracovníci tramvajového provozu společně s lokálními fanoušky vytvářeli nejrůznější aktivity, které měly tramvaje prezentovat v lepším světle, včetně programů na modernizace vozů, jež ale přinesly rozpačité výsledky.



Pohled do interiéru tramvaje v Kalkatě. Vozy byly vyráběny v letech 1982 až 1989. (foto: Libor Hinčica)

Obří vlna rušení tramvajových tratí se odehrála v letech 2019 a 2020, kdy bylo zneužito tragédie, jež se odehrála v září 2018 nedaleko konečné tramvajové linky č. 24/29, kdy se na tramvajovou trať zřítil jeden z mostů. Tramvaje samotné nebyly nehodou nikterak zasaženy, nicméně s ohledem na úmrtí, k nimž při pádu mostu došlo, bylo nutno pod tlakem veřejnosti provést revize všech mostů v Kalkatě. Nebylo překvapením, že většina z nich byla v důsledku dlouhodobé neúdržby, anebo zcela nevhodné údržby (běžně se přidávaly na stávající asfaltový koberec další a další vrstvy asfaltu, což mosty neúměrně zatěžovalo, přičemž „detaily“ typu dostatečného odtoku se nikdo nezabýval), v katastrofálním stavu, ostatně v letech 2012–2018 se jen v Kalkatě zřítily hned tři mosty. O tramvajích bylo prohlášeno, že mosty neúměrně zatěžují, a tak bylo – oficiálně v zájmu nejsvětější bezpečnosti – rozhodnuto zakázat provoz tramvají na všech tratích, které využívají nějaký most, či jej (byť jen) podjíždějí. Tak se podařilo v uvedené dvouletce 2019 a 2020 uzavřít hned 17 linek.

V provozu tak následně zůstaly jen linky č. 5, 25 a 24/29, o nichž vedení státu rovněž uvedlo, že je nechá postupně uzavřít s tím, že do budoucna hodlá obnovit linku číslo 36 vedoucí kolem významných památek ve městě jen coby turistickou atrakci, nikoli pravidelný dopravní prostředek pro obyvatele města. V září 2024 byly skutečně zahájeny práce na obnovení uvedené linky, jenomže proti záměru byl podán protest, kterému dal dne 14. 1. 2025 zapravdu soud. Stavební činnost proto byla okamžitě zastavena a hned následující den došlo ke snesení již připraveného trolejového vedení. Namísto linky číslo 36 byla pro zachování ze strany vedení města vytipována linky č. 5 spojující konečné Esplanade – Shyambazar.

V říjnu 2024 došlo k zastavení tramvajového provozu v souvislosti s hinduistickým festivalem. V minulosti byly tramvaje široce cestujícími při konání tohoto svátku využívány, v loňském roce došlo

poprvé k přerušení provozu s odůvodněním, že to takto kvůli plynulosti dopravy žádala dopravní policie. Tramvaje měly znovu vyjet po týdnu – 16. 10. 2024 –, nicméně ani po uvedeném datu se v ulicích neobjevily. Teprve pod nátlakem veřejnosti byl jejich provoz dne 22. 10. 2024 – po 13 dnech – obnoven, avšak pouze na linkách čísel 5 a 25. Na trase linky číslo 24/29 probíhaly už od srpna práce na rekonstrukci vodovodního řadu, které byly dokončeny dne 6. 10. 2024. Následně se dne 22. 10. 2024 konala zkušební jízda, která ukázala, že po rekonstrukci silnice došlo ke zvlnění kolejí, takže tramvajové vozy se měly při jízdě nebezpečně naklánět. Namísto obnovení provozu proto byla nařízena oprava, po níž se konala dne 11. 11. 2024 další zkušební jízda, jejíž výsledek ale byl rovněž neuspokojivý. Měla být proto zřízena komise, která měla posoudit vliv špatné geometrie trati a vyčíslit náklady na opravu. V tomto vakuu se linka čísla 24/29 nachází i nyní, formálně se stále bádá nad tím, jak na ni tramvaje vrátit, jenomže reálně tomu už nevěří ani ti nejzarytější optimisté.



Tramvaje linky č. 24/29 ve vozovně v Kalkatě. (foto: Libor Hinčica)

Do sporu o budoucnosti tramvají vstoupil dvakrát během letošního roku nejvyšší soud v Kalkatě, který se zabýval protesty směřujícími proti likvidaci tramvajových tratí, a to jak těch, které byly již uzavřeny v minulosti a které byly nenápadně postupně zakrývány vrstvou asfaltu a mizelo z nich trolejové vedení, tak těmi, které dosud ještě přežívaly funkční. V polovině ledna soud rozhodl nejprve o tratích s dlouhodobě zastaveným provozem, když nejen přikázal zastavit práce na likvidaci této infrastruktury, ale i obnovit tratě do původního stavu. Jiskřička této naděje záhy pohasla, když bylo v únoru vydáno druhé rozhodnutí týkající se ještě provozních tratí. V něm soud sice zakázal předběžným opatřením zastavit provoz, finální verdikt ovšem odložil jen do doby, než bude vypracována studie, která současný stav tramvajových tratí (včetně linky č. 24/29) zhodnotí. Mimoto byl ale přehodnocen výrok o zákazu likvidace dříve zastavených linek s odůvodněním, že řada z tramvajových tratí není již delší dobu používána a infrastruktura nebyla udržována, takže nelze vynucovat obnovení do původního stavu.

V současné době tak v Kalkatě jezdí pouze dvě tramvajové linky, čísel 5 a 25, z nichž chce město

ponechat v provozu jen první jmenovanou. Denní výprava se má údajně pochybovat kolem 17 vozů, formálně je ve stavu stále 257 tramvají, které jsou uschovány ve vozovnách v různém poločasu rozpadu. Přestože cestující obě tramvajové linky nadále využívají, je provoz mimořádně nepravidelný. Ke svezení láká především nízká cena, což dělá z tramvají vozidla určená především pro chudší vrstvy obyvatelstva. Část trasy linky číslo 25 prošla v nedávné minulosti „zlepšením“, kdy byla zjednosměrněna jedna z ulic pro osobní automobily, avšak tramvaje byly ponechány v obousměrném režimu, takže v jednom směru jezdí přímo naproti automobilům, které přitom podle dopravního značení jedou správně. Výsledkem je, že krátký úsek o délce pár stovek metrů „proráží“ tramvaj i hodinu a déle. Tramvaje se tak stávají jako dopravní prostředek vskutku nepoužitelné. Zdá se, že vláda Západního Bengálska docílila svého…

Url: Soumrak tramvají v Kalkatě