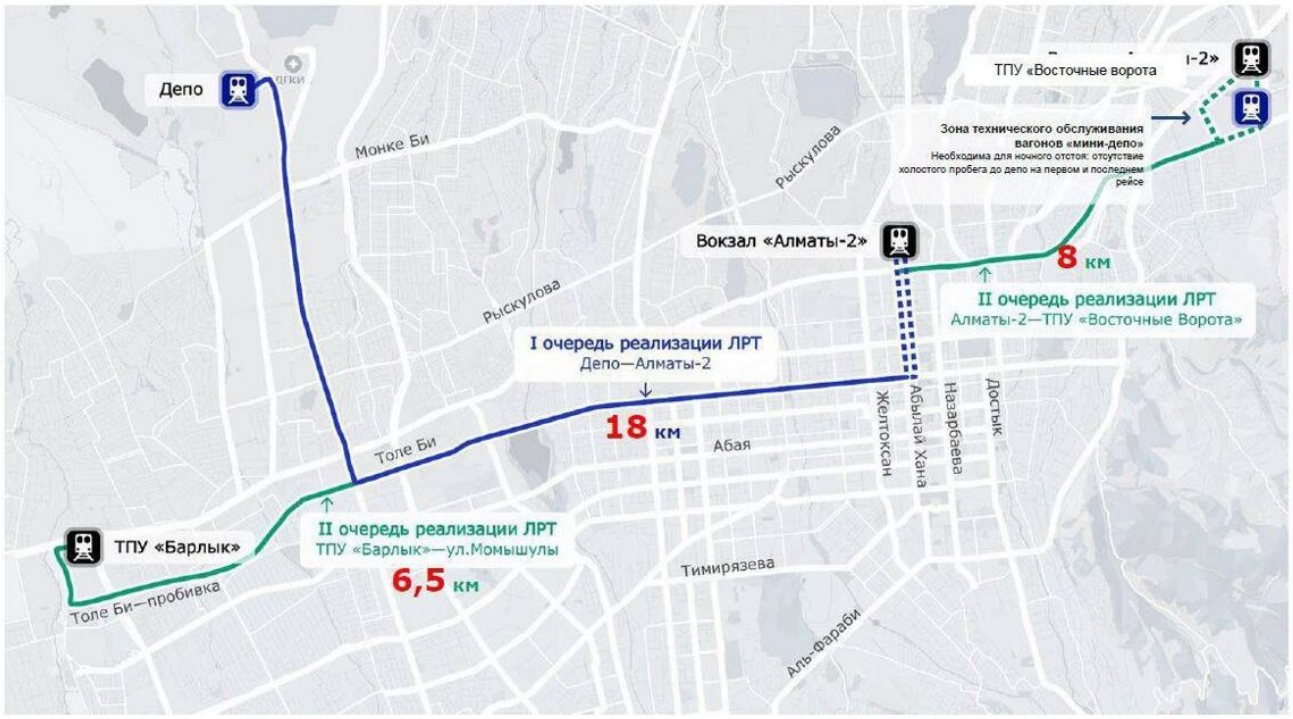


Přípravy na stavbu nové tramvajové trati v Almaty pokračují

12.07 2026 21:20, Vít Hinčica, Tramvaje

S příchodem léta pokračují v Almaty přípravy na hlavní stavbu 18,3 km dlouhé tramvajové trati, která je oficiálně označována jako *light rail transit* (LRT). Trasa se 34 naplánovanými zastávkami povede od západu směrem na východ a bude formovat písmeno U. Zábor tělesa budoucí trati začal už na jaře. Některá lokální média sice na počátku července 2026 začala slavnostně vytrubovat, že samotná stavba trati už začala, nicméně fakt je takový, že zhotovitel nové infrastruktury ještě nebyl vybrán a navíc se ještě dokončuje schvalování nutné dokumentace. Nákup nových vozidel má přijít na řadu ještě později.

Tramvaje již v Almaty jezdily, a sice od roku 1937 do roku 2015. Stav infrastruktury byl sice považován v době uzavírky provozu za špatný, ne-li havarijní, a hospodaření tramvajového podniku mělo být dlouhodobě deficitní, nicméně řada místních se s ukončením tramvajového provozu nikdy nesmířila. Stále rostoucí silniční provoz po roce 2015 pak jenom potvrzoval, že zbavit se kapacitního dopravního prostředku nebylo prozíravé. Ještě roku 2020 se na radnici dušovali, že by byl návrat tramvají do města drahý, byť část kolejí ještě nebyla snesena, nakonec se tak ale stane. Rychlým řešením vleklých dopravních kolon má být právě zavedení rychlodrážní tramvaje napříč městem.



Nová tramvajová trať je vyznačená modře. Výhledově se plánují i dílčí prodloužení. (zdroj: forbes.kz)

Nicméně v červnu 2026 uveřejněné charakteristiky nového dopravního prostředku vzbudily u místních nevoli. Průměrná cestovní rychlost měla být méně než 20 km/h a navržená kapacita vozidel pouhých 165 míst, a tak lidé začali poukazovat na to, že takto pomalý a nekapacitní prostředek dopravním zácpám nijak nepomůže a navíc bude de facto obrazem zrušené tramvaje, která se bude znovu za drahé peníze budovat. Radnice pak převedla veletoč, když krátce na to uvedla, že kapacita vozidla bude až 285 osob a průměrná cestovní rychlost 35 km/h, to by ovšem pro změnu zhruba odpovídalo průměrné rychlosti pražského metra, což ovšem není reálné, jelikož těleso trati bude sice oddělené, ale na křižovatkách si tramvaje budou muset počkat, pokud nebudou mít zrovna signalizaci na volno. Pravdivé tak bude asi nakonec jenom tvrzení, že vozidla budou moderní.



Jako v Kocourkově: demontáž kolejí v roce 2018… (foto: Ds02006; CC0, via Wikimedia Commons)

V celé trase jsou naplánovány dvě koleje, které povedou od čtvrti, ve které je Almaty Arena, směrem na jih po ulici Bauyržan Momyšuly. Poté koleje zatočí na východ na třídu Tole Bi a po několika kilometrech se stočí na třídu Abylaj Chana, po které dojedou k nádraží Almaty-2. Na obou konečných se předpokládá kusé ukončení, tramvaje tedy budou obousměrné. Ve špičce se předpokládá interval vozů na úrovni zhruba 4 minut.



…a zde v roce 2026 příprava na stavbu LRT. (foto: Denis Jagovkin/kursiv.media)

Na třídě Abylaj Chana dojde ke snesení stávající trolejbusové trati, protože provoz dvou typů vozidel téže trakce se zde ukázal jako komplikovaný. Trolejbusy ovšem budou svedeny na sousední ulici Želtoksan, kde se v současnosti nachází jedna nevyužívaná stopa (zda bude doplněná druhá, se neví), aby nadále mohly obsluhovat nádraží Almaty-2. Nová tramvajová infrastruktura také částečně ubere prostor automobilům, neboť za oběť padnou dle místní situace jeden nebo dva silniční pruhy. Radnice má nicméně za to, že není třeba zmenšovat veřejný prostor, neboť dané silniční komunikace jsou dostatečně široké a po třídě Tole Bi už v minulosti tramvaje jezdily, čehož byly až do letošního června svědkem některé zbytky přeživší koleje. Hlavní stavební činnost se má spustit ještě letos, dokončení celé rychlodrážní tramvaje se očekává do roku 2029. Ve výhledu je i druhá etapa rozvoje sítě.

Url: Přípravy na stavbu nové tramvajové trati v Almaty pokračují