



V Těmirtau opět zaveden celodenní provoz tramvají

20.07 2025 20:52, Vít Hinčica, Tramvaje

Do kazašského Těmirtau (psáno také jako „Temirtau“), ležícího asi 220 km jihovýchodně od Astany, se letos po dvouleté pauze vrátil plnohodnotný tramvajový provoz. První dodané tramvaje z celkem osmi objednaných nejprve v týdnu od 13. ledna 2025 zahájily zkušební jízdy s cestujícími, omezené přibližně na dvě ranní a dvě večerní hodiny. V dalších měsících se zkušební provoz s cestujícími mírně rozšířil, avšak standardní celodenní provoz byl zaveden až od 10. července 2025. Radost z návratu tramvají ovšem kazí několik skutečností.



Na snímku z 12. 7. 2025 vidíme jednu z osmi sólo jednosměrných tramvají typu QazTehna YG-LB 160, jak se plouží ulicemi Těmirtau. (foto: Vít H.)

Historie

Tramvajových provozů vzniklo v Kazachstánu relativně málo, a to celkem 5. Kromě Těmirtau se jednalo o sousední Karagandu, východně ležící Ust-Kamenogorsk, severně ležící Pavlodar a jižně ležící Almaty, avšak dnešních dnů se tramvaje v Karagandě († 1997) a Almaty († 2015) nedočkaly. Důvody pro vznik dalších tramvajových provozů se na území Kazachstánu v minulosti nenašly, protože tamní města byla a některá ještě dodnes jsou poměrně malá a populárnějším elektrickým dopravním prostředkem byl tak v této středoasijské zemi trolejbus. Ten však v Kazachstánu dopadl ještě hůře než tramvaje, protože se dožil do současnosti jen v Almaty.



Jeden ze tří přeživších tramvajových provozů se nachází v Pavlodaru. Na snímku ze 14. 7. 2025 vidíme tramvaj typu BKM 802E dodanou v roce 2018 na nejsevernější konečné ve městě. Tamní provoz je relativně velký, infrastruktura je však na některých úsecích ve velmi špatném stavu a park zčásti přestárlý. (foto: -vh-)

Tramvaje ve městě Těmirtau, jehož existence coby ještě osady je poprvé vzpomenuta teprve na počátku 20. století, mají zajímavou historii. Ve 30. letech 20. století, v souvislosti se snahou industrializovat zaostalé oblasti Sovětského svazu, začala být v Karagandské oblasti, ve které se už několik dekád nacházely menší uhelné doly a jedna měděná huť, stavěna na řece Nura přehrada, která měla dodávat budoucím závodům a nově budovaným lidským sídlům v širokém okolí vodu.



Místní přehrada na řece Nura umožnila rozvoj nejen přilehlého Těmirtau, ale i sousední Karagandy, kam bylo dotaženo více než 30 km dlouhé potrubí. Řeka Nura byla definitivně přehrazena roku 1939, kompletní formování povrchu nádrže ale trvalo 22 let a skončilo až na jaře roku 1961. To už tramvaje v Těmirtau jezdily dvě léta. Samotná přehrada z tramvajové trati vidět není. (foto: Төмiртауский городской историко-краеведческий музей)

Poté, ještě před druhou světovou válkou, započala v oblasti Těmirtau a okolí přeměna širokých lánů území pro potřeby nových lidských sídel a výrobních podniků. Stavební činnost se nezastavila ani během druhé světové války, spíše naopak. Rostoucí populace a obří stavební boom vedly k tomu, že se nejprve roku 1950 zavedly tramvaje v hornicky orientované Karagandě (zrušeny v roce 1997; v roce 2010 byl pak zrušen i místní rozsáhlý trolejbusový systém zprovozněný v roce 1967) a dne 5. října 1959 byly zprovozněny také v Těmirtau, a to nejprve na úseku od tehdy mladého průmyslového (převážně hutního) komplexu do tzv. nové části města ležící několik kilometrů západním směrem.



Na snímku vidíme počátky provozu tramvají v Těmirtau. (foto: Темиртауский городской историко-краеведческий музей)

Konečnou měly tramvaje v zastávce Socgorod, nedaleko tramvajové vozovny, asi 8 km od průmyslového komplexu. Tehdy žilo v Těmirtau jen asi 75 tisíc obyvatel, avšak město se tou dobou bouřlivě rozvíjelo. Nicméně tzv. staré město, ležící od konečné Socgorod na západ ještě asi dalších pět kilometrů a mající poblíž sebe vlakové nádraží, se tramvají dočkalo až o dva roky později. V roce 1964 se prodlužovalo i na východ, když tramvaje z průmyslového komplexu zamířily ještě o tři kilometry k tehdy rovněž mladé tepelné elektrárně č. 2 (elektrárna č. 1 byla u starého města).



Vozovna tramvají byla naštěstí likvidačních tendencí ušetřena, respektive ji nestihli zbořit. Dokonce i některé vozy přežily. Na snímku tři zástupci typu 71-605. (foto: -vh-)

V roce 1968 se po téměř třech letech prací podařilo otevřít klikatou větev směřující jihovýchodním směrem přes nové město ke koksovně. Nedaleko počátku této větve pak vznikla pro zkrácené spoje obsluhující pouze nové město a koksovnu maličká odbočka se smyčkou zvanou „71 kvartál“, která však fungovala nejpozději do roku 1982. Jako poslední se otevřela větev kolem vozovny do 8. mikrorajónu, a to v roce 1991 (viz plánek [zde](#)). Nicméně tou dobou přišla do čerstvě nezávislého Kazachstánu hluboká hospodářská krize a město začalo prudce upadat. Více než polovina z 26 funkčních šachet byla zavřena. Za necelou dekádu, do konce 90. let, město ztratilo z více než 213 tisíc tehdy evidovaných obyvatel přes 40 tisíc obyvatel. Stejně tak ale nepřestávala růst popularita automobilové dopravy. V tomto kontextu se tramvajím pomalu přestávalo dařit a investice do nich byly minimální. Poslední nové vozy pro přepravu cestujících byly pořízeny ještě v roce 1989.



Opravená trať nedaleko centra nového města. (foto: -vh-)

V souvislosti s privatizační vlnou připadl v polovině 90. let místní průmyslový komplex na východě města (a také řada dolů v Karagandě) firmě Ispat International, která komplex začala provozovat s pomocí účelově založené akciové společnosti Ispat Karmet. Jednalo se o privatizaci za tzv. „zavřenými dveřmi“. Spolu s průmyslovým komplexem dostal nový majitel od státu na starost i provoz tramvajové sítě v Těmirtau, jejímiž hlavními pasažéry byli nadále právě pracovníci tohoto průmyslového komplexu. Ti se mohli těšit stejně jako v minulosti z bezplatného jízdného. Nicméně nový majitel, v tomto století přeorganizovaný a přejmenovaný na ArcelorMittal Temirtau, nejevil o rozvoj tramvajového provozu velký zájem.



V rámci nedávné obnovy tramvajového provozu nebyly nové koleje položeny všude. Nejzřetelněji to je vidět na části asi 1 a půl km dlouhé trasy od vozovny do 8. mikrorajónu. Díky tomuto snímku si je možné udělat dobrou představu o tom, jak provoz vypadal v době zavření v roce 2023. (foto: -vh-)

Tramvaje přesto ještě přežívaly, protože je pracovníci tramvajové vozovny svědomitě udržovali. První velkou „vadou na kráse“ bylo uzavření trati směrem od zastávky Socgorod do starého města na jaře 2006. Tím se odřízl i přístup k vlakovému nádraží. Trolejové vedení mizelo nejrychleji, koleje pomaleji. Po drážním tělese začala růst nekontrolovatelně tráva, a tak se na něm brzy objevil i skot, který trávu spásal. V roce 2009 přišly do města ex-postupimské tramvaje typu KT4DM, nicméně pracovníci vozovny je měli problém obsluhovat kvůli elektronickým součástkám. Z 12 dodaných kusů se pracovníkům podařilo zprovoznit sotva deset, následně pak válčili s tím, že na náhradní díly nejsou vyděleny žádné finance, a tak do konce druhé dekády 21. století vydržela v provozu jen tramvaj ev. č. 228.



Nová tramvaj v provozu. V pozadí tohoto snímku a na snímku níže je vidět vjezd do vozovny, kde se toho oproti minulým časům mnoho nezměnilo. Podařilo se především vylepšit objekt pro údržbu nových vozů. (foto: 2x -vh-)





Smyčka na konečné „8 mikrorajon“. (foto: -vh-)

Dne 25. června 2013 byla po dlouhých diskuzích uzavřena a následně také zlikvidována větev přes nové město ke koksovně. Demontáž trolejového vedení nastala hned v odpoledních hodinách toho dne. Tím *de facto* nastal počátek konce tramvajové dopravy v Těmirtau, protože od tramvají byla odříznuta značně obydlená část nového města. Posléze byla přerušena doprava i od průmyslového komplexu k tepelné elektrárně a přežila tak jen jedna linka ze čtyřech původních, a to ta vedená od průmyslového komplexu do 8. mikrorajónu (č. 4). Podnik ArcelorMittal Těmirtau (AMT) sice ještě na počátku roku 2020 odmítal, že by chtěl tramvajový provoz zcela uzavřít, nicméně pak jej ještě téhož roku na podzim přerušil s tím, že je nerentabilní. Následně jej zase obnovil, ale 14. února 2023 definitivně zavřel a za pár měsíců přikročili pracovníci vozovny na většině sítě k demontáži trolejí, aby nedocházelo k jejich krádeži. Radnice sice slíbila, že si vezme provoz pod svá křídla, ale po zavření provozu poukázala na prázdnou městskou kasu. Stav zbývající infrastruktury byl už tou dobou na řadě míst žalostný a tramvaje registrovaly opakovaná vykolejení, z nichž některá byla opravdu vážná a vedla ke zraněním cestujících.



Trať směrem k 8. mikrorajónu. (foto: -vh-)

Současnost

Občané města se hned v březnu 2023 prostřednictvím veřejné petice obrátili na prezidenta Kazachstánu, aby se tramvaje do ulic města navrátily, ale nic se nestalo. Nicméně stalo se nevídané. V srpnu 2023 zahynulo v důsledku vznícení dopravního pásu na jednom z karagandských dolů vlastněných AMT 5 osob. Kazašská vláda uvedla už v roce 2022, že v důsledku předchozích opakovaných nehod provádí v podniku AMT šetření a sestavila více než 70členou mezirezortní komisi, aby zvážila další fungování podniku AMT v zemi. Po nehodě v srpnu 2023 pak prohlásila, že je ve hře prodej aktiv AMT ruským investorům. Navzdory této a předchozím nehodám ale početně poněkud „vypasená“ mezirezortní komise nevymyslela nic pro to, aby byla bezpečnost byla v podniku AMT významným způsobem a hlavně rychle vylepšena. Neuběhlo proto mnoho času a už za dva měsíce, dne 28. října 2023, došlo k další tragické nehodě, když vybuchl v dole Kostěnko v Karagandě metan, v důsledku čehož bylo zabito 22 horníků a dalších několik bylo zraněno. Jednalo se o největší průmyslovou havárii v historii nezávislosti Kazachstánu, a tak už za pár hodin se kazašská vláda usnesla na tom, že vlastnická práva převede z podniku AMT na sebe. Jednalo se v podstatě o znárodnění s finanční kompenzací, nicméně podnik AMT a jeho majitel, ArcelorMittal, s tímto krokem souhlasili. Pro ArcelorMittal se zřejmě jednalo o vhodný a také výhodný okamžik, jak z podniku odejít. „Sovětské dědictví“ totiž bylo zahraničním investorem plně vytěženo a doly i závody potřebovaly významné finanční injekce. Takto z Těmirtau v Lucembursku sídlící ArcelorMittal, který dlouhá léta ve městě ignoroval nejen bezpečnost, ale i emisní limity, tiše odešel a navíc si odvezl tučné kompenzace v přepočtu více než 20 mld. korun. Ve své tiskové zprávě z prosince 2023

informující o dokončení převodu vlastnických práv na stát ArcelorMittal o mrtvých a zraněných neuvedl ani zmínku...

Doly i průmyslový komplex v Těmirtau po ArcelorMittalu získala oficiálně Qazaqstan Investment Corporation, státem vlastněná společnost. Průmyslový komplex v Těmirtau začala spravovat akciová společnost AO Qarmet, která přímo pod právě zmíněnou investiční korporaci spadá. A právě společnost Qarmet zahájila na jaře 2024 obnovu tramvajové infrastruktury na úseku od 8. mikrorajónu do průmyslového komplexu, což je úsek o délce zhruba 8,5 km. Celkem bylo položeno okolo 15 km nových kolejí a dalších 2,8 km bylo opraveno (především na koncových smyčkách a u vozovny). Naštěstí podnik ArcelorMittal nestihl systém zlikvidovat, a tak přežila i vozovna.

Ve městě Saraň, ležícím asi 25 km od Karagandy a ve kterém sídlí firma QazTehna (jejíž specializací jsou autobusy), začalo být už roku 2024 montováno z čínských dílů firmy SGEST celkem 8 sólo tramvají nového typu QazTehna YG-LB 160. První vozy byly dokončeny ještě na podzim – prototyp na konci září – a poslední přišly do města v únoru 2025. Zkoušky s prototypem začaly ještě v říjnu 2024.



Interiér tramvaje. (foto: Акимат Карагандинской области)

Tramvaje působí zvenku futuristicky a jsou částečně nízkopodlažní a klimatizované, mají ovšem velmi zvláštní interiér, když jsou v něm místo klasických sedadel po stranách umístěny lavice. Nový majitel tramvajového provozu se navíc rozhodl, že všechny vozy opatří polepy s motivy města a místního života. Tyto polepy ovšem vedou k tomu, že nejde z tramvaje normálně vidět ven. Co je však horší, je to, že ačkoli jsou koleje téměř všude zcela nové, nové tramvaje se od počátku plouží po městě šnečí rychlostí. Pro přespolní a cizince je navíc nemožné se zorientovat v místních reáliích, protože zastávky tramvají nejsou až na výjimky nikde značené, nemluvě pak o absenci jízdních řádů. Podle zpráv z médií by však ještě mělo k nějakým úpravám na zastávkách dojít. Jízdní řády k dispozici

kompletní nikde nejsou. Je možné si pomoci stránkou či aplikací Yandexu, ale ta neukazuje všechny spoje.



Tramvajová zastávka bez označníku. Vpravo se ještě dá bezpečně nastoupit, vlevo jediné s velkou opatrností. Toto je však ještě dobrý příklad, ve městě totiž existují i horší. Nicméně i zbylé dva tramvajové provozy v Kazachstánu se mohou podobnými zastávkami „chlubit“ také. (foto: -vh-)

Od 10. července 2025 jezdí přes pracovní dny tramvaje od 5 ráno až do zhruba půl dvanácté v noci, avšak v naprosto slabém intervalu asi 21 až 26 minut a přes poledne dokonce v intervalu 55 minut. Na trati se zatím budou objevovat maximálně čtyři vozidla. Zatímco donedávna bylo možné se tramvají vozit zadarmo, od 9. července 2025 je nutné platit. Jednak je možné používat kartu Onay, kterou si člověk musí koupit předem a nabít kreditem. Další možností je použít aplikaci Onay, u ní ovšem potřebuje člověk internet, aby si mohl naskenovat čárový kód vyvěšený ve vozech. Poslední možností je SMS. Cena jedné jízdenky je 100 tenge (4 koruny). Pokud chce cestující platit hotově u řidiče, pak zaplatí 200 tenge (8 korun). Pracovníci průmyslového komplexu, tj. podniku AO Qarmet, mají stále cestování zadarmo, stejně jako mnohé další skupiny obyvatel.



V době, kdy byl prototyp nové tramvaje dodán, ještě nebyla trať hotová. V jednu dobu dokonce neměla tramvaj přístup do vozovny a parkovala na ulici. Na propagačním snímku z přelomu září a října 2024 vidíme první dodané vozidlo u závodu Quarmetu na východě města. (foto: Акимат Карагандинской области)



Interiér na snímku z 1. srpna 2025. (foto: Vadim)

Nezbývá než věřit, že se cestovní rychlost tramvají zvýší a intervaly zlepší. V současné době je v Kazachstánu velmi populární cestování v taxících a sdílených autech, které si je možné zavolat přes aplikace prakticky do několika minut, a jejich cena je vzhledem k nabízené rychlosti často velmi nízká. Těmirtauská tramvaj, ploužící se po jedné jediné trati, a tedy nemající plošné pokrytí města, proto nemá na různých vůbec ustláno, nicméně i tak je sympatické, že se někdo rozhodl ve městě provoz tramvají obnovit.

Url: [V Těmirtau opět zaveden celodenní provoz tramvají](#)