

Vrátí se do Taškentu tramvaje?

28.07 2022 19:55, Libor Hinčica, Tramvaje

Hlavní město Uzbekistánu přemýšlí o tom, že by do svých ulic mohlo vrátit tramvaje. Ty přitom teprve před šesti lety zrušilo s tím, že se jedná o dopravní prostředek neperspektivní, který v uličním prostoru zabírá místo pro automobily. Předestřená náhrada sítě tramvají metrem se ve větším rozsahu neodehrála a na většině úseků dnes místo tramvají jezdí autobusy. Slovo „jezdí“ je zde přitom nutno chápat ve významu „pomalu se sunou“, protože rozšíření silnic na úkor tramvajového provozu slibované zrychlení cestování nepřineslo. Autobusům nebyly nové jízdní pruhy vyhrazeny, a protože kapacita nově zprovozněných silnic se rychle nasytila, stojí nyní vozidla městské dopravy ve společných kongescích s automobily.

Historie tramvají v Taškentu sahá až do roku 1901, kdy byla do provozu uvedena první trať koňky. Do roku 1912 byly spuštěny další dvě tramvajové linky, načež byly všechny tratě v průběhu let 1912 až 1913 elektrifikovány. Přestože v roce 1918 došlo k přerušení provozu (v důsledku nedostatku nafty pro místní elektrárnu), podařilo se provoz v roce 1920 zase obnovit (nejprve částečně, od roku 1924 v celém rozsahu).



Jen výjimečně se na místě bývalých tramvajových tratí zrodil nový veřejný prostor v podobě pěších bulvárů. Takto se například proměnila trať v blízkosti bývalého tramvajového depa č. 2. Jenomže lidé nový pěší koridor stejně takřka nepoužívají. (foto: Petr Bystroň)

Významný milník v historii tramvají přišel v roce 1934, kdy bylo rozhodnuto, že bude úzkorozchodný systém (využívající neobvyklého rozchodu 960 mm) přestavěn na standardní rozchod používaný v Sovětském svazu, tj. na 1 520 mm. Přestože první úseky začaly být přestavovány a uváděny do provozu od roku 1936, podařilo se poslední úzkorozchodnou trať zrušit až v září roku 1968. Za vrchol tramvajového provozu ve městě lze považovat období 80. let, kdy sice Sovětský svaz jako celek byl již za svým zenitem, avšak setrvačné tendence vazeb mezi SSSR a jeho satelitními státy umožňovaly v režimu plánovaného hospodářství ještě po nějakou dobu zajišťovat dodávky nových vozidel a dalšího vybraného technologického vybavení. Po rozpadu SSSR se naopak investice do tramvajové dopravy výrazně omezily a tramvaje se neustále musely potýkat s tím, že chvíli byly velebeny a chvíli zase zatracovány. V letech 2001 a 2005 tak byly například uzavřeny některé tratě, aby se na ně po roce 2007 provoz zase vrátil, protože se podařilo získat peníze na nákup nových vozidel. Krátce poté ale začalo opětovně rušení vybraných větví, avšak na konci března 2011 byla například do provozu uvedena i jedna zcela nová tramvajová trať – jak se později ukázalo, šlo o přírůstek úplně poslední.



Asfaltovým královstvím se stala ulice Katta Chirmontena, kde někdejší provoz tramvají připomínají jen zapomenuté betonové sloupy trolejového vedení. (foto: Petr Bystroň)

V letech 2011 a 2012 se podařilo zajistit do Taškentu dodání 20 českých tramvají VarioLF.S z produkce Pragoimexu s elektrickou výzbrojí od Škody Electric. Společně s 30 dříve dodanými vozy KTM-19 (71-619) z roku 2007 tak bylo v Taškentu k dispozici 50 mladých vozů, na něž bylo možné pohlížet jako na relativně moderní vozidla. Přesto se nakonec vedení státu od tramvají odklonilo a v letech 2015 a 2016 nechalo postupně tramvajový provoz zlikvidovat, byť se to neobešlo bez nesouhlasu obyvatel. Dne 26. 3. 2016 například došlo k zastavení provozu na linkách čísel 12 a 26, avšak pro protest občanů byl již o den později zase obnoven. U linky číslo 13 se pro změnu rozhodlo vedení města kráčet salámovou metodou a lidi na změnu připravovat postupně. Vypravenost tramvají klesla od 5. 4. 2016 na sedm vozů ze třinácti a na zbylých kurzech zaskakovaly autobusy. Jenomže cestující raději dále čekali na tramvaj a autobusy jezdily nevytížené.



Pouhý týden před zrušením provozu – 25. 4. 2016 – zachytil fotograf jeden z dvaceti vozů VarioLF.S v Taškentu. (zdroj: Wikipedia.org; foto: Sergej Bolašenko)

Do médií byla v březnu 2016 vypuštěna informace, že tramvaje zmizí z ulice metropole na konci téhož roku, ve skutečnosti ale město s kopáním hrobu svého tramvajového provozu chvátalo v tichosti výrazně více a posledním provozním dnem se stal již 2. květen 2016. Ten den ještě vyjeli řidiči i průvodčí z poslední existující tramvajové vozovny (číslo 2) dle jízdního řádu, avšak již v ranních hodinách byla distribuována informace, že je nutné bezodkladně zatáhnout do vozovny, a to bez ohledu na to, že právě vrcholila ranní špička. V 9:10 dne 2. 5. 2016 projel bránou vozovny vůz VarioLF.S ev. č. 2006 a uzavřel nečekaně po 115 letech historii tramvají v Taškentu. V ulicích města se v té době (i přes omezení předchozích let) větvila ještě stále síť s délkou 87,8 km, která náhle osiřela. Jako oficiální důvod předčasného zastavení provozu byl uveden „zásah vyšší moci“.



Tramvaj KTM-1 vystavena před nákupním centrem, náchazející se na ploše poslední tramvajové vozovny č. 2, jež se symbolicky na tramvaje odkazuje. (foto: Petr Bystroň)

Nejstarší tramvaje reprezentované vozidly Tatra T6B5 byly odeslány (s jednou výjimkou) do šrotu. Tramvajové vozy KTM-19 (71-619) z produkce Usť-Katavského vagonstrojitělného zavodu (UKVZ) byly postupně převezeny do areálu 12. autobusových garáží, kde byly odstaveny na volnou asfaltovou plochu a postupně se do nich zakusuje zub času. Tramvaje jsou v současné době již nepojízdné a jejich hodnota se rovná ceně výkupu železa ve sběrných surovinách. Podobný osud potkal i historické vozy. Lepší budoucnost čekala jen dvacítku českých vozů VarioLF. Ty se původně město snažilo prodat, a to za cenu 800 000 dolarů/vůz (cca 18,5 mil. Kč), což byla vyšší cena, než za kterou tramvaje před pěti lety pořídilo (tehdy šlo o částku 760 000 dolarů/vůz; tj. cca 17,5 mil. Kč), takže se nelze divit, že zástupy zájemců se zrovna nahrnuly. Nakonec bylo rozhodnuto, že tramvaje budou přesunuty do Samarkandu, kde naopak z nařízení vlády došlo k urychlené výstavbě zcela nového tramvajového provozu, který byl do provozu uveden už v roce 2018. Kromě dvacítky vozů VarioLF.S zde byl předán i jeden vůz T6B5, který je ve městě používán jako služební. Tramvaj nebyla na rozdíl od zbylých zhruba třech desítek vozů téhož typu po zrušení taškentského provozu zlikvidována, neboť na ní byla teprve v dubnu 2016 dokončena velká prohlídka. I to ukazuje, jak překotně bylo o likvidaci tramvajového provozu rozhodováno a jak dopravce věřil tomu, že si budoucnost tramvají nakonec přece jen obhájí.



Část plochy bývalé vozovny č. 2, která ani po 6 letech od zrušení provozu zatím nemá nové využití. (foto: Petr Bystroň)

Osud tramvajové sítě v Taškentu jsme naznačili v úvodu tohoto článku. Hlavním motivem zrušení tramvají bylo získání více prostoru pro automobily a omezení dopravních zácp ve městě. Ihned po zrušení tramvají se tak začalo s demontáží infrastruktury, takže již počátkem června 2016 tramvajová síť prakticky neexistovala a zbytek zmizel z ulic do konce roku 2017. Kromě zapomenutých sloupů dnes tramvaje ve městě připomíná jen nepojízdný vůz KTM-1 umístěný před obchodním centrem, které je postaveno na ploše poslední tramvajové vozovny 2, jež se symbolicky na tramvajovou dopravu odkazuje. Drtivá většina tramvajových tratí posloužila pro potřeby automobilů, přesně, jak bylo avizováno. Namísto tramvajových kolejí se tak objevily nové asfaltové pásy. Jen výjimečně posloužilo někdejší tramvajové těleso pro vznik nového veřejného prostoru a k vytvoření širokých pěších bulvárů.

Přestože jedna ze základních pouček říká, že dopravní problémy s dopravními kongescemi ve městech nelze jednoduše řešit tím, že budou přidávány další a další jízdní pruhy, stále lze nalézt na světě dost lidí, kteří právě v rozprostírání asfaltového moře vidí všespásný lék dopravních problémů. Že se jedná o homeopatickou léčbu, zjistili už i v Uzbekistánu. Přestože došlo v roce 2020 ke zprovoznění slibované čtvrté trasy metra o délce 11 km, nemohla tato jediná nová trasa pokrýt pochopitelně území, které dříve obsluhovaly tramvaje. Navíc je cestování metrem v Taškentu na místní poměry drahé – za skutečně rychlou dopravu si totiž musejí cestující připlatit a cesta metrem vychází takřka stejně jako jízda taxíkem. Ostatně i proto se po zrušení tramvají nekonal hromadný úprk lidí do mytiščinských vagónů.



Místo tramvaje linky 9 autobus linky 9. V obložení bílých aut místní značky „Chevrolet“, které tvoří naprostou většinu automobilů v zemi, jede po trase bývalé tramvajového linky 9 autobus Mercedes Benz Citaro, které spolu s autobusy MAN Lion’s City připomínají člověku z Evropy kousek domova. (foto: Petr Bystroň)

Likvidace tramvajového provozu se po pouhých pár letech ukázala jako hloupost. Prezident Uzbekistánu Shavkat Mirziyoyev (v úřadu od prosince 2016) tak již počátkem roku 2022 při návštěvě Samarkandu avizoval, že by se tramvaje mohly do ulic hlavního města zase vrátit, a to údajně s ohledem na velké množství dopisů a výzev od občanů, kteří návrat tramvaje požadují. Tramvaj má být podle slov nejvyššího představitele země moderní dopravní prostředek, který se ve světě rozšiřuje a její výstavbě běžně ustupují široké silnice, zatímco Taškent postupoval před pár lety přesně opačně.

Již v srpnu letošního roku by měly být dokončeny analýzy dvou plánovaných tras. První má vést ze severovýchodu (městská část TTZ) na jižní nádraží, druhá od obchodního centra Ippodrom na jihozápadě rovněž k jižnímu nádraží. Tyto trasy měly být vybrány s ohledem na napojení bodů s velkou koncentrací lidí, přičemž zároveň by u nich nedocházelo k překrývání se sítí metra. Město uvedlo, že by k výstavbě mohlo dojít již v příštím roce, takže nezbývá než doufat, že mu současná vlna oktrojovaného osvícení vydrží a tramvaje se do města opravdu brzy vrátí. Zájem o projekt vyslovili již političtí reprezentanti Běloruska. Jeho předseda vlády se měl nechat slyšet, že by jeho země mohla při návratu tramvají asistovat jak při budování infrastruktury, tak v otázce dodávek vozidel, přičemž byla nadhozena i myšlenka možné montáže vozidel přímo v Uzbekistánu.

Url: Vrátí se do Taškentu tramvaje?