

Škodovka nadále bojuje o dodávku nových tramvají do Atén

16.06 2017 09:47, Redakce, Nezařazené

Právě vyhodnocované výběrové řízení na dodávku 25 nových tramvají pro Atény má tři potvrzené uchazeče. Kromě firem Hyundai Rotem a Alstom předložila dle řeckých médií závaznou nabídku i česká Škoda Transportation, která by zakázku v odhadované hodnotě 64,25 mil. eur (ca 1,69 mld. Kč) také ráda získala.

Důvod pořízení nových vozů

Tramvajová doprava v Aténách (respektive v tamní aglomeraci) má své kořeny již ve druhé polovině 19. století, když se nejprve roku 1882 rozjely ulicemi hlavního města animální tramvaje, které byly od roku 1908 nahrazovány tramvajemi elektrickými. Od roku 1887 se na části sítě objevovaly i tramvaje parní, které však nakonec také padly za oběť elektrické trakci. Tramvajím, které měly metrový rozchod, se v podstatě několik dekád dařilo a přežily i obě světové války. V první polovině 50. let však ministerstvo veřejných prací zavelelo k jejich rušení, a tak už v polovině října 1960 vyjely v Aténách naposledy. Pouze přežívající příměstská linka Pireus – Perama mající rozchod 1 435 mm vydržela až do roku 1977, kdy byl její 41letý provoz ukončen.

Roku 2004 se podařilo otevřít novodobý provoz, který je reprezentován sítí připomínající písmeno Y. Tato síť o celkové délce zhruba 27 km je obsluhována třemi linkami (T3 – modrá, T4 – červená, T5 – zelená), jejichž první úseky byly shodně otevřeny 19. července 2004 a s výjimkou linky T4 (červené) se později ještě o něco rozšířily.

Od roku 2013 se pracuje na 5,4km prodloužení trati z konečné linek T3 a T4 přes centrum města Pireus až ke stejnojmennému přístavu. Nebude se přitom jednat o klasickou dvoukolejnou trať, ale o dvě jednokolejné tratě vedené většinou po jiných ulicích, které se spojí teprve před cílem. Ve směru do přístavu bude trať měřit 3,1 km a mít
7 zastávek, v opačném směru bude mít délku jen 2,3 km a 5 zastávek. Právě pro toto prodloužení mající hodnotu 61,5 mil. eur (dnes ca 1,615 mld. Kč), ale také pro posilnění stávajícího provozu, se tamní provozovatel Attiko Metro S.A. rozhodl poptat nové tramvaje.

Komplikovaná soutěž

Již v roce 2013 vypsal provozovatel příslušnou soutěž na 25 vozů v očekávané hodnotě 45 mil. eur, jenže ta byla provázena dlouhými spory některých účastníků. Těch bylo celkem šest, a sice CNR, Solaris Bus & Coach, PESA, Škoda Transportation, Stadler a CAF. První tři firmy byly vyloučeny pro

nesplnění podmínek, ze zbývajících byl pak jako vítěz vybrán španělský CAF. Solaris si nenechal vyloučení líbit a potáhl rozhodnutí vypisovatele k soudu. Soudit se o konečný výsledek šla i Škoda Transportation. Polský i český podnik byly u soudy vyslyšeny, nicméně vypisovatel raději soutěž zrušil, což česká Škodovka opět soudně napadla. Další pokus byl anulován loni po nástupu nové administrativy, a teprve na počátku roku 2017 byla vypsána nová soutěž, přičemž i u ní panovaly obavy z toho, že skončí na mrtvém bodě.

Termín pro podávání nabídek do posledně vypsané soutěže byl prodlužován a nakonec stanoven na květen 2017. Nyní probíhá posuzování technických kritérií, které má probíhat zhruba 2 měsíce. Poté dojde na otevírání ekonomických nabídek. Vítěz bude mít od podepsání kontraktu přes 2 a půl roku na to, aby vozy, které mají mít délku cca 36 metrů, dodal. Jelikož prodloužení k přístavu Pireus vyžaduje 12 tramvají a jeho otevření se plánuje, po více než 2letém zpoždění, na konec letošního roku, nebude možné ještě nové vozy v Aténách v tu dobu vidět a provoz na prodloužení nebude minimálně první rok provozu nijak významný.

Naše redakce bude zakázku na nové tramvaje nadále sledovat. Do Řecka se mimoto brzy vrátíme s dalším příspěvkem.

Text a neoznačené foto: Vít Hinčica

Url: Škodovka nadále bojuje o dodávku nových tramvají do Atén