

Alstom dodá vozy pro třetí linku metra v Toulouse

19.12 2020 19:31, Libor Hinčica, Metro

Francouzské město Toulouse se dočká v pořadí třetí linky metra. Na rozdíl od prvních dvou, které jsou postaveny na bázi systému VAL (Véhicule automatique léger; automatické lehké vozidlo), jenž je obdobou tzv. metra na pneumatikách, by měla nová linka využívat klasického řešení s ocelovými koly a kolejnicemi.

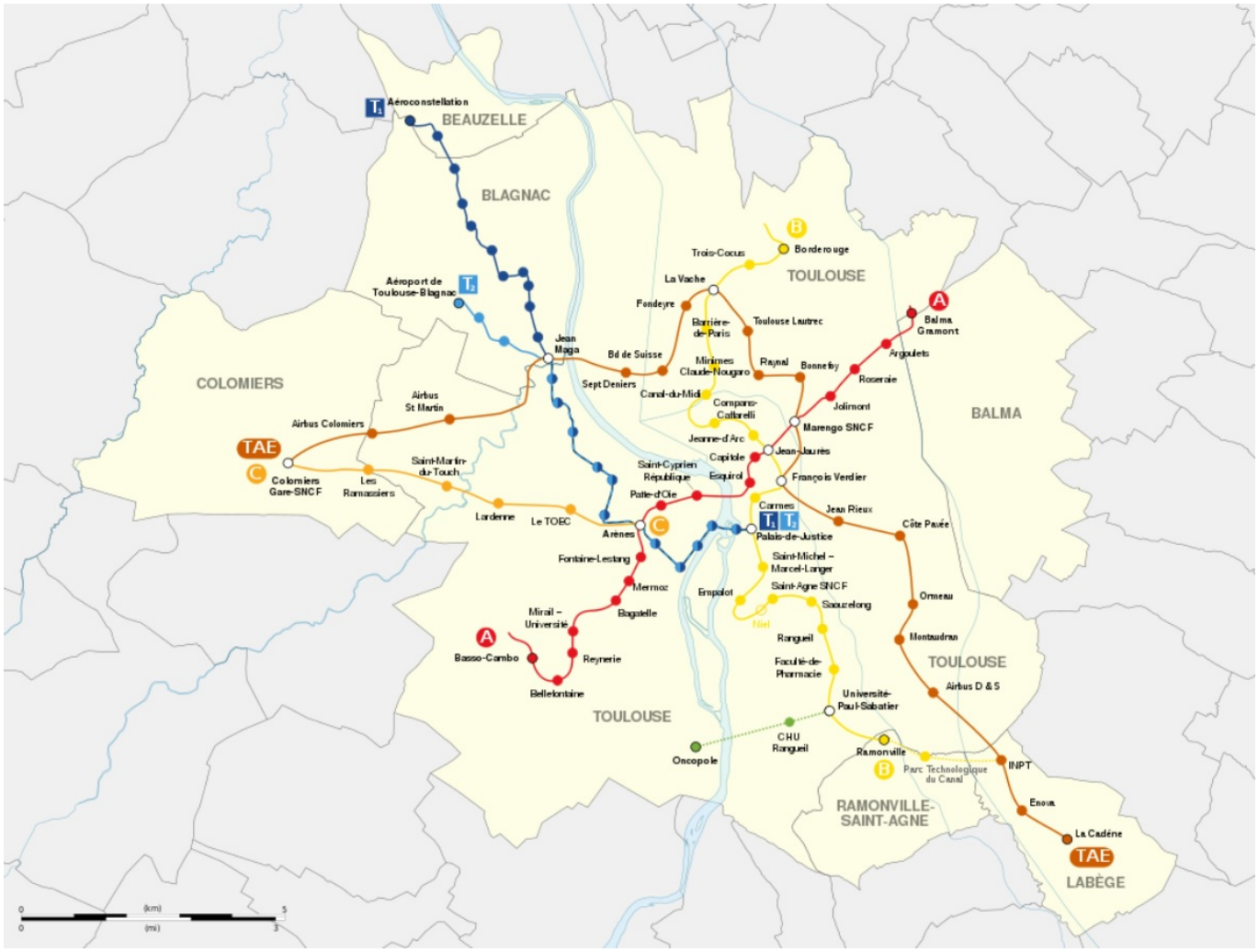
Toulouse bychom nalezli na jihozápadě Francie, a to ve vnitrozemí, zhruba 200 km od španělských hranic. Ve městě samotném žije zhruba 470 000 obyvatel, rostoucí aglomerace, která s Toulouse tvoří z pohledu zástavby prakticky jeden celek, má více než jeden milion obyvatel. Rozhodnutí vybudovat ve městě metro se datuje do roku 1983. Po přípravných pracích bylo jako nejvhodnější technologie vybráno lehké metro systému VAL, s jehož stavbou se začalo v roce 1989. První linka (A) pak byl do provozu uvedena v roce 1993, druhá (B) se rozjela až v roce 2007. Zatímco linka B jezdí v relaci sever jih, linka A byla navržena uhlopříčně z jihozápadu na severovýchod. Další písemná značení – C, D a F – nese doplňková síť příměstských vlaků. Ve výčtu chybějící písmeno E bylo původně určeno tramvajové lince, jež ale byla v souvislosti s rozšířením tramvajové dopravy (vybudováním odbočné větve) přeznačena na T2 (druhá tramvajová linka v Toulouse pak nese označení T1).



V současné době jsou v provozu dvě linky metra – A a B, které jsou řešeny jako lehké automatické metro systému VAL (metro na pneumatikách). (zdroj: Wikipedia.org)

Trasa třetí linky metra, jež je prozatím nazývána poněkud dlouhým názvem Touolouse Aerospace Express (TAE), se nerodila snadno. Plánována byla dlouhodobě, avšak na počátku 21. století se jevilo jako vhodnější a finančně méně náročné upřednostňovat výstavbu tramvají a tzv. Bus Rapid Transit systémů (BRT). Přestože tramvajová doprava v Toulouse skutečně vznikla, otázka třetí trasy metra se opakovaně vracela na pořad jednání a v roce 2013 se stala jedním z hlavních témat komunálních voleb. Jelikož se do čela města postavil zastánce rozvoje metra, mohly se rozeběhnout práce na přípravě jeho výstavby. Za milník v rámci plánování je považován rok 2015, kdy byla představena základní navržená trasa budoucí linky metra. Se zahájením provozu se počítalo v roce 2024, později byl termín o jeden rok posunut. Kromě výstavby třetí linky metra je součástí projektu také prodloužení stávající trasy linky B a úprava vedení tramvajové linky číslo T2, která má sloužit pro obsluhu letiště v Toulouse. Oproti tomu třetí trasa metra má zejména umožnit cestování do průmyslové oblasti na západě města, kde se nachází rozsáhlé areály výrobců podílejících se na výrobě a vývoji produktů pro letecký průmysl a vesmírný program, včetně výrobního závodu Airbusu.

Výstavba třetí trasy měla být původně zahájena na konci roku 2020, avšak s ohledem na události roku, který bude už vždy spjat s rozšířením viru Covid-19, byly přípravné práce odloženy a nyní se očekává, že bude možné zahájit stavbu až v roce 2022. Termín otevření je ale stále plánován na rok 2025.



Plánované vedení linek páteřní dopravy v Toulouse. Třetí trasa metra je zde označena zkratkou TAE. Písmeno C poté náleží příměstskému vlaku. Plán vyobrazuje také obě tramvajové linky (T1 a T2) a plánové prodloužení linky B ke stanici TAE. Zeleně je vyznačena budovaná trasa lanovky, jež by měla být uvedena do provozu v roce 2021. (zdroj: Wikipedia.org)

Výběrového řízení na dodávku vozidel, jež bylo vypsáno v roce 2019, se účastnila čtveřice výrobců. Ti měli dát původně nabídky do 15. 3. 2020, avšak později byl termín prodloužen na 15. 6. 2020. Ačkoli by se mohlo zdát, že navrch měl Alstom coby lokální producent od začátku, svou sílu mají v regionu i další producenti, kteří usilovali o přízeň Toulouse. Siemens například dodal vlaky pro lehký systém VAL a v Toulouse má své světové ředitelství pro divizi metra. Španělský CAF má zase v regionu svůj vlastní výrobní závod, takže se podílí významně na zaměstnanosti v regionu. Jediný, kdo neměl výhodu „domácího“ hřiště tak byla jen italská filiálka Hitachi. Nicméně výhercem se stal právě francouzský výrobce, a byť Siemens jeho vítězství napadl, byl jeho protest smeten ze stolu. Oproti původním odhadům, které náklady vyčíslily na 800 mil. €, Toulouse nákupem vozů od Alstomu ušetří, protože vítězná nabídka pracovala jen s částkou 713,5 mil. €. Základní kontrakt ovšem počítá s dodáním jen 28 dvouvozových vlaků v hodnotě „jen“ 470 mil. € (zbylých 25 vlaků – 50 vozů – je součástí opce).

Na rozdíl od systému VAL, který je řešen jako (lehké) metro na pneumatikách bude třetí linka metra řešena jako klasické metro na kolejnicích, přičemž použity budou vozy z rodiny Metropolis s automatickým řízením. Součástí dodávky tak jsou nejen vozidla, ale i další vybrané systémy související s automatickým řízením vlaku (včetně vybavení nástupišť prosklenými dveřmi a zástěnami). Mimoto je v hodnotě kontaktu 6letá údržba (s možností prodloužení v rámci opce

o dalších 12 let).

Alstom se ve své tiskové zprávě chlubí, že na projektu nalezne práci zhruba 600 pracovníků dislokovaných ve Francii a že zhruba 80 % hodin strávených na projektu bude realizováno ve Francii, z toho 55 % přímo v regionu okolo Toulouse. Část vývoje a celá výroba, včetně zkoušek a uvedení vozidel do provozu, má ale řešit závod Alstom Konstal v polském Chorzowě u Katovic. Pro ten by se mělo jednat o třetí projekt metra (dříve zde byla alokována výroba pro Rijád a Dubaj).

Url: Alstom dodá vozy pro třetí linku metra v Toulouse