

Alstom představil nové vizualizace bateriového Citadisu pro Saudskou Arábii

27.02 2025 17:39, Libor Hinčica, Tramvaje

V lednu 2024 podepsal francouzský Alstom smlouvu s Královskou komisí pro oblast al-Ula (psáno též dohromady AlUla), v jejímž rámci má dojít do roku 2030 k vybudování 22,4 km dlouhé linky se 17 stanicemi, která má spojovat předmětné město s nejvýznamnějšími památkami v okolí, z nichž řada je zapsána na seznamu světového kulturního dědictví UNESCO. Očekává se, že se arabské království v dané oblasti více otevře turistům, kteří by následně měli tramvaje využívat.



Tramvaje mají být dle vizualizací řešeny pro trvalé spojení zadními čely k sobě (tzv. PX). Budou tedy oboustranné, nikoli obousměrné. Zadní čela by měla být částečně otevřená a nabízet posezení do podkovy. (zdroj: Alstom)

Tomuto provoznímu určení se přizpůsobují i svérázné designové křivky objednaných vozidel a volba materiálů. V době, kdy projekt krystalizoval, se zvažovalo několik variant řešení vozidel, včetně použití několika kratších vozů připomínající spíše železniční vagóny. Nakonec došlo k dohodě vycházet z konstrukce tramvajových vozů, konkrétně slavného modelu Citadis, který je v případě verze pro al-Ulu označen jako Citadis B, přičemž ono písmeno „B“ značí, že vozidla budou řešena jako čistě bateriová.



Pohled do interiéru vozu na jedné z nových vizualizací. (zdroj: Alstom)

Celkem by mělo být dodáno 20 vozů, na jejichž výrobě bude participovat devět francouzských závodů Asltomu. Vzhledem k délce linky i extrémním klimatickým podmínkám se předpokládá použití nabíjení v zastávkách za využití systému, který Alstom označuje jako SRS (z tramvajových provozů jej prozatím používá pouze francouzské Nice), takže samotné baterie (Mitrac B; rovněž od Alstomu) nebudou muset mít velké rozměry ani kapacitu. Výzvou ale bude tak jako tak jejich chlazení.



Uspořádání interiéru v neseném článku vozu Citadis B. (zdroj: Alstom)

Podle autorů projektu má jít o nejdelší tramvajovou trať na světě, na níž budou baterie coby zdroj energie pro pohon vozidel využívány. Sám Alstom to označuje za udržitelné řešení, v čem má ale ona udržitelnost v porovnání s použitím konvenčního trolejového vedení spočívat, firma neuvádí.



Půlkruhové posezení na zadním čele tramvaje Citadis B. (zdroj: Alstom)

Po více než roce od popisu smlouvy ukázal Alstom další nové vizualizace tramvají, které mají evokovat tradice v rámci arabského kulturního prostředí, čehož však lze vzhledem k nulové historii

tramvají v Saudské Arábii a koncepci vozů Citadis (kloubové nízkopodlažní tramvaje) dosahovat jen formou kýče, což ještě umocňuje tlak na okázalou přepychovost v interiéru projevující se ve zvolených potazích sedadel a závěsů, ve volbě množství dřevěných prvků v obložení interiéru či v širokém uplatnění mosazných elementů.

Doplňme, že kromě dvacítky vozidel bude Alstom dodávat také signalizační zařízení, napájecí systém i vybavení vozovny, navíc bude po dobu deseti let zajišťovat údržbu. Královská komise pro oblast al-Ula poté zaštiťuje stavbu samotné trati a stanic.

Url: Alstom představil nové vizualizace bateriového Citadisu pro Saudskou Arábii