

Belgický Lutych seškrtává plány rozvoje tramvají

05.09 2024 18:15, Libor Hinčica, Tramvaje

Belgie se má brzy dočkat dalšího tramvajového provozu, který se od roku 2019 buduje ve městě Lutych (Liège). Ačkoli některá česká média již přinesla zprávy o tom, že tramvajový provoz byl ve městě zahájen, ve skutečnosti fotografie ze slavnosti za přítomnosti lokálních politiků pocházejí jen ze zahájení zkušebního provozu na úseku do centra města, k čemuž došlo dne 21. 8. 2024. Zahájení provozu na prvním úseku je nadále plánováno až na 31. 1. 2025. Projekt implementace tramvají provázejí od počátku vleklé problémy, k nimž se ještě před spuštěním pravidelného provozu přidalo rozhodnutí o pozastavení rozvoje tramvajové linky, jenž byl přitom jen o pár měsíců dříve regionální vládou schválen.

Připomeňme, že Lutych provozoval tramvaje v letech 1871 až 1967, načež mělo dojít k jejich nahrazení metrem, jehož výstavba ovšem nebyla nikdy dotažena do konce. Když bylo v novém tisíciletí rozhodnuto o návratu tramvají a v roce 2014 bylo vybráno konsorcium sdružené kolem francouzského Alstomu za vítěze tendru na výstavbu první linky i dodávku vozidel, zdálo se, že plánu na stavbu moderní tramvaje nestojí nic k cestě. Projekt byl ale na popud evropského Eurostatu zastaven ještě před podpisem smlouvy a město muselo soutěž zopakovat. Ačkoli dorazily tři nabídky, došlo po stažení jedné z nich (v níž shodou okolností figurovala i česká Škoda Transportation v roli dodavatele vozidel) k dalšímu zrušení celé procedury, a tak se podařilo vítěze v podobě konsorcia *Tram'Ardent* (tvořeného společnostmi CAF, COLAS a DIF) vybrat až napotřetí v roce 2018 (k podpisu došlo ještě o rok později).



Slavnostní přivítání tramvaje v Lutychu zaměnila některá média za zahájení provozu s cestujícími. Ve skutečnosti by měly tramvaje vyjet až 31. 1. 2025. (foto: letram.be)

Původně se předpokládalo, že výstavba první etapy tramvajové sítě o délce 11,7 km bude dokončena během tří let, tj. v průběhu roku 2022, jenomže tento plán narazil na covidové restrikce i problémy s rozpočtem. Přestože se dne 21. 8. 2024 konala slavnost symbolického přivítání tramvaje CAF Urbos 3 ve městě a bylo zdůrazněno, že se na nové lince očekává přepravení až 90 000 pasažérů denně, týchž den regionální vláda Valonska rozhodla o tom, že dříve schválená prodloužení o 2,9 km na sever a o 3,2 km na jih budou odsunuta na neurčito. Důvod? Příliš velké riziko zatížení veřejných rozpočtů.

Abychom celou situaci lépe pochopili, je nutné si uvědomit, že původní budget výstavby první etapy (oněch 11,7 km) tramvajové trati činil 558 mil. € (cca 14,1 mld. Kč), přičemž většina této sumy ležela na bedrech soukromého sektoru, protože tramvajová trať se rodila v rámci režimu PPP (*Public-private partnership*), kdy má Lutych, potažmo vláda Valonska (jednoho ze tří belgických regionů) výstavbu postupně splácet, a to až do roku 2052. Jeden z klíčových partnerů projektu – belgická odnož stavební společnosti Colas – se však dostala během covidové krize do bažiny finančních problémů, z níž ji před utopením zachránil jen hozený finanční kruh od mateřské společnosti (*Bouygues*). Přesto nadále hrozilo, že Colas celý projekt opustí.

Vláda Valonska proto po složitých vyjednáváních a tváří tvář hrozícímu krachu celého projektu nechala přisypat do rozpočtu 79 mil. € (cca 2 mld. Kč) na kompenzaci nepředvídatelných nákladů s tím, že navíc došlo i k navýšení ročních splátek na sumu 32 mil. € (zhruba 806 mil. Kč) do roku 2052. Celkové náklady se tak měly skrytě vyšplhat oproti smluvní ceně o zhruba 150 % na 1,4 mld. € (přibližně 35,28 mld. Kč), což při délce trati 11,7 km představuje jen těžko představitelnou sumu 82 mil. € (přes 2 mld. Kč) na kilometr, byť zde jde o částečné zkreslení ze strany belgických médií,

protože uvedená celková částka zahrnuje i vozidla, které lze jen těžko rozpočítávat do stavebních nákladů.



Nová vozidla pro lutyšský provoz dodal CAF v podobě modelu Urbos 3. (foto: letram.be)

Přes „mírné“ zdražení nadále panoval shoda na potřebě zajištění prodloužení první etapy tramvajové trati, a to na obou koncích o celkových 6,1 km. Souhlas s výstavbou udělila regionální vláda Valonska složená ze sociálních demokratů (*Parti socialiste; PS*), místní strany zelených (*Ecolo*) a liberálů (*Mouvement réformateur; MR*) počátkem letošního roku. Součástí schválení projektu byl i odklon od další výstavby formou projektu PPP, neboť podle vedení regionu se tento postup ve světle zkušeností ze stále běžícího projektu budování první etapy neosvědčil. Budování tedy mělo být realizováno napřímo pod hlavičkou společnosti OTW (*Opérateur de Transport de Wallonie*), jež je fakticky ve vlastnictví státu (regionu). Náklady na jižní i severní prodloužení byly vyčísleny v lednu 2024 na celkem 335 mil. € (přibližně 8,44 mld. Kč), což bylo i v tomto případě výrazně více, než původně uváděné odhady pohybující se okolo 115 mil. € (zhruba 2,89 mld. Kč).

V červnu 2024 se konaly v Belgii volby, které přinesly také nové složení valonské vlády. Jako nejsilnější z nich vzešli liberálové (*Mouvement réformateur; MR*), naopak strana zelených i sociální demokraté z rozhodování o budoucnosti regionu vypadli, když byla nová vláda vytvořena ve spojení s křesťanskými demokraty (*Les Engagés*). Nová garnitura si dala ambiciózní cíl vylepšit finanční situaci země, která je zatížena hlubokými deficity. Nutností plánovaného ozdravného procesu je seškrtání zbytných nákladů, mezi něž bylo zařazeno i prodloužení tramvajové tratě na obou koncích. Jedním z hlavních důvodů při rozhodování měly být výše popsané špatné zkušenosti s první etapou a naprostá nepředvídatelnost výše skutečných nákladů, které by obě stavby mohly nakonec pohltit. Obavy z nevyčíslitelného růstu tak plán rozšíření tramvajové sítě ve stejný den, jako šel starosta Lutychu první testovací tramvaj přivítat na náměstí, zmrazily a budoucnost obou dotčených oblastí má být i nadále postavena pouze na autobusech.

Url: [Belgický Lutych seškrtává plány rozvoje tramvají]