

CAF a Alstom dodají tramvaje pro Tel Aviv. Díky USA

02.02 2022 20:54, Libor Hinčica, Tramvaje

V neděli 30. 1. 2022 padlo rozuzlení v rámci výběrových řízení na výstavbu a dodání vozidel pro dvojici tramvajových linek v izraelském Tel Avivu. Ten buduje už od roku 2011 svou novou síť veřejné dopravy, jejíž důležitou součástí má být trojice tramvajových linek.

Návrhy tramvajové sítě a návazných linek veřejné dopravy v izraelské metropoli doznaly v průběhu let řady změn. Pomineme-li historické snahy o zavedení tramvají do města (z nichž ta nejstarší je podle dochovaných údajů datována již listopadem 1892), začal reálnějších obrysů nabírat plán na implementaci kolejové dopravy do ulic města v roce 2006, kdy bylo vybráno vítězné konsorcium pro stavbu první tramvajové linky (Red Line; tedy červená linka), jehož součástí byl i německý Siemens, který měl být (mj.) zodpovědný za dodávky vozidel. Konkrétně se zde počítalo s tramvajemi Siemens Avenio, a to o délce přes 70 m, což z nich mělo činit nejdelší tramvaje na světě. Projekt s mezinárodní účastí byl svého času největší izraelskou veřejnou zakázkou v historii. Smlouva byla podepsána v únoru 2007 a stavba se měla rozeběhnout o rok později. Konsorcium se ale dostalo do finančních těžkostí a ani několik ústupků na straně zadavatele nevedlo k tomu, že by se práce podařilo zahájit. Vše tak vyvrcholilo v roce 2009, kdy izraelská vláda oznámila, že od smlouvy odstoupí, pokud se nenajde řešení situace do března 2010. Nenašlo.

Přes tuto blamáž se Tel Aviv rozhodně nehodlal projektu vzdát. Kontrolu nad celý projektem převzal stát skrze společnost NTA, jež byla pověřena plánováním celého systému rychlé veřejné dopravy ve městě. Ten měl krom páteřní „červené“ linky doplňovat systém dalších třech tramvajových tras – zelené (Green Line), fialové (Purple Line) a žluté (Yellow Line), z nichž na poslední jmenovanou bylo později rezignováno. Doplňkem měla být síť rychlých autobusových linek (BRT; Bus Rapid Transit), jejich projektování ovšem později ustoupilo návrhu podzemní dráhy na bázi metra. Zpětně byla vrácena do projektu pouze jedna autobusová BRT linka, na jejímž budování se momentálně pracuje. Na papíře prozatím zůstávají všechny tři plánované linky metra. Jediné projekty, které skutečně běží, jsou ty na výstavbu tramvají. Stavba první linky Red Line o délce 24 km (z nichž 10 km má být v podzemní) a 34 stanicemi byla nakonec zahájena se v roce 2011 a s jejím dokončením se počítalo v roce 2017. Projekt se ovšem dál potýkal se zpožděními, nicméně krůček po krůčku se přece jen

v budování tramvajové linky pokračovalo a nyní se předpokládá, že k zahájení provozu dojde v listopadu letošního roku. Tramvaje od Siemensu, jenž měl dodat vozidla původně, u toho ovšem nebudou.



První z 90 nových tramvají pro Red Line v Tel Avivu z produkce čínského gigantu CRRC. (foto: CRRC)

Vítězem tendru na dodávku 90 vozidel pro červenou linku se stal čínský gigant CRRC. Ten první z vozů úspěšně otestoval v loňském roce a postupně vyexpedoval ze své čínské továrny do konce roku 2021 všech 90 tramvají. Příchod té úplně poslední se očekává v únoru 2022. Mimoto CRRC zajistí i dodávku autonomních tříčlánkových autobusů pro zmiňovanou linku BRT (jež má být uvedena do provozu v roce 2027).

Přítomnost Číňanů v Izraeli, byť v podobě vozidel pro přepravu cestujících, se ale pramálo zamlouvala americké administrativě. Ta už od dob Trumpova prezidentování vydatně upozorňovala, že zvyšující se podíl čínských dodávek do Izraele může vést k ohrožení národní bezpečnosti země, která je tradičním spojencem USA. Tlak směřoval zejména na velké infrastrukturní projekty, mezi nimiž se na vrcholu tyčily zejména dva – vybudování dalších tramvajových tratí v Tel Avivu, tedy avizované zelené a fialové linky. Vysoký izraelský diplomatický úředník měl začátkem ledna 2022 uvést, že Izrael bude americkou vládu informovat o všech významných infrastrukturních zakázkách s přítomností čínského kapitálu a na žádost USA případně znovu zváží finální rozhodnutí.

Vítězem tendru na výstavbu obou nových linek se skutečně měla stát čínská společnost, konkrétně CRCC (China Railway Construction Company). Ta už má v USA zakázáno podílet se na jakýchkoli státních zakázkách kvůli podezření z napojení na čínský obranný průmysl. Světová obchodní banka navíc firmu již v roce 2019 sankcionovala na základě obvinění z podvodu. Firma v minulosti zaujala sérií dumpingových cen, díky nimž dokázala vyhrát zakázky na budování infrastruktury prakticky po

celém světě. V tendru na vybudování linek Green Line a Purple Line v Tel Avivu byla její cena rovněž nejnižší, a to s takovým rozdílem, že se musel stát začít zabývat otázkou, zda vůbec lze za danou cenu stavbu realizovat. Zkušenosti s jinou čínskou společností podílející se na výstavbě červené linky přitom jasně ukázaly, že původní rozpočty byly nedostatečné a na projekt se musely dosypávat další peníze.

Vyhlášení výsledků výběrových řízení na stavbu obou nových linek, původně plánované již na květen 2021, tak muselo být odloženo. Po dlouhém zkoumání a opatrném přešlapování mezi dvěma světovými mocnostmi se Izrael nakonec postavil na stranu USA a nabídka konsorcia s čínským zastoupením (byť v něm figurovala i dvojice firem izraelských) byla odmítnuta. Toto rozhodnutí udělalo radost ve Španělsku a Francii. Zatímco čínské konsorcium počítalo s dodávkami vozidel od CRRC (stejně jako v případě červené linky), nová vítězná konsorcia byla napojena na výrobce Alstom a CAF.

První jmenovaný se má podílet na dodání vozidel pro 39 km dlouhou Green Line (s 63 stanicemi). Partnerem Alstomu jsou izraelské společnosti Dan a Electra, otevření je plánováno na rok 2026. Purple Line postaví izraelská společnost Shafir, který se spojila se španělským CAFem. Ten už stihl přispěchat s tiskovou zprávou, v níž informuje, že pro linku o délce 27 km (se 45 stanicemi; všemi nadzemními) dodá celkem 98 tramvají z rodiny Urbos o délce 35 m. Navíc může dojít k využití opce na nákup dalších 32 tramvají. Součástí dodávky na straně CAFu bude i systém signalizace, komunikační systém a údržba po dobu 25 let. Hodnota kontraktu pro španělského výrobce činí 525 mil. €. Se spuštěním provozu se počítá v roce 2027.

Url: CAF a Alstom dodají tramvaje pro Tel Aviv. Díky USA