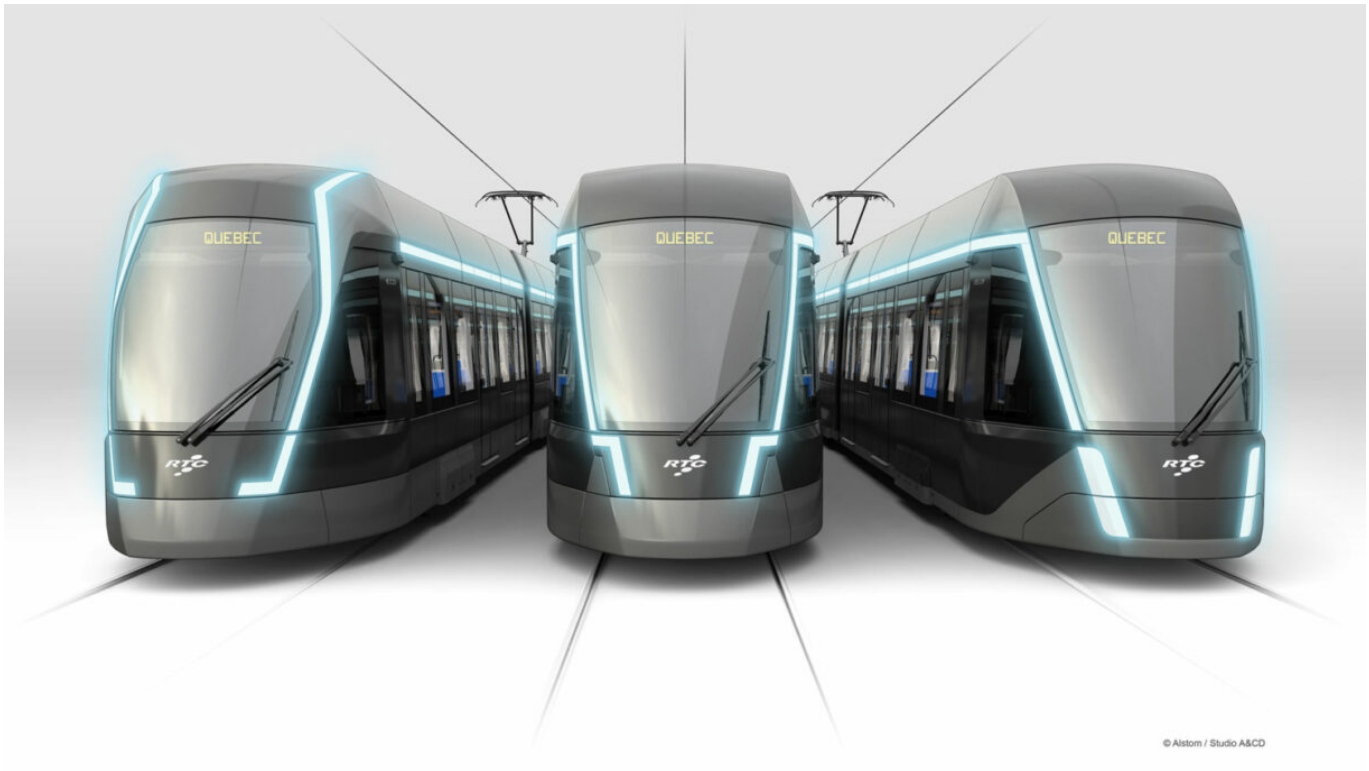


Čtyřikrát dražší, než se čekalo. Kanadský Québec neví, co s projektem tramvají

03.12 2023 18:48, Libor Hinčica, Tramvaje

Kanadský Québec řeší od konce října, jak dále naložit se svým tramvajovým projektem. V dubnu 2023 bylo oznámeno, že si město pořídí 34 tramvají Citadis od francouzského Alstomu, které měly jezdit na první novodobé tramvajové lince ve městě (historický provoz, jehož počátky se datují rokem 1865, byl zrušen v roce 1948). Finální podpis provádějící smlouvy, na jejímž základě by mohl Alstom začít tramvaje vyrábět, byl však odvislý od zdárného dokončení výběrového řízení na zhotovitele řadu let turbulentně se vyvíjecího projektu. K tomu ale nedošlo, protože cenovka nabízená konsorciem, jež o kontrakt projevilo zájem, výrazně překročilo původní odhady.

Informace o počtu konsorcií, jež se měla tendru na zhotovení 19,3 km dlouhé tratě (zahrnující i 1,8 km dlouhý podzemní úsek), nebyla ze strany města nikdy potvrzena. Do médií unikla v létě 2023 informace o dvou – *ModerniCité* a *Mobilité de la Capitale*, z nichž měla zůstat v jednáních s městem jen druhá jmenovaná zahrnující mj. francouzského giganta Vinci (později se ukázalo, že *ModerniCité* odpadla z klání již v roce 2022). Z diskuzí s městem ovšem vyplynulo, že odhadovaná cena za výstavbu navrženého systému činí okolo 13 až 14 miliard kanadských dolarů (cca 212–228 mld. Kč), což překračovalo původně stanovený odhad i při spodní uvedené hranici takřka 4x. Rozpočet totiž počítal jen s 3,3 mld. kanadských dolarů (zhruba 54 mld. Kč), a byť byl později navýšen na 4 mld. C$ (zhruba 65 mld. Kč), šlo stále o částku příliš nízkou. Finální nabídky se měly předkládat do počátku listopadu, ale ani *Mobilité de la Capitale* tak nakonec neuskutečnila a požádala o prodloužení termínu na dopracování finanční části nabídky. Tomu ale vedení města nevyhovělo a oznámilo, že celou soutěž raději zruší, přičemž konsorciu bude muset nyní tak jako tak uhradit náklady ve výši 14 mil. C$ (takřka 229 mil. Kč).



Navržené vedení tramvajové tratě. Tmavší oranžovou je znázorněn podzemní úsek o délce 1,8 km. (zdroj: Le Tramway De Québec)

Současně město přispěchalo s tzv. plánem B, který měl přinést výraznou úsporu. Jeho podstata byla poměrně jednoduchá – město rozdělí projekt na etapy, kdy v té první vznikne jenom hlavní část tratě a návazné úseky (nově tzv. II. a III. etapa) budou realizovány až později. Tímto způsobem by měla cena klesnout v případě realizace a koordinace všech činností konsorciem na 10 mld. C$ (přibližně 163 mld. Kč), anebo na 8,365 mld. C$ (okolo 136 mld. Kč), pokud by si město koordinovalo činnosti samo. Takový návrh ale narazil hned na tři různé útesy.

Tím prvním bylo poukázání ekonomických odborníků na to, že projekty spravované státním sektorem jsou výhodné zpravidla jen na papíře a ve skutečnosti v kanadských podmínkách dochází běžně k překročení odhadovaných nákladů o průměrně (!) 200–300 %. Druhý náraz přinesla samotná zástupkyně města zodpovědná za koordinaci městských projektů, která řekla, že na takto velký projekt už nemá město potřebnou odbornost, tedy že by jej nebylo s to svými kapacitami zvládnout. Třetí úder přišel od vedení provincie (jmenující se rovněž Québec). Ta již dříve vyhradila na projekt 1 mld. kanadských dolarů (cirka 16,3 mld. Kč), které ale s odsouváním realizace ztrácejí hodnotu. Použít by je přitom bylo možné na jiné infrastrukturní projekty. Québec, v tomto případě máme na mysli město Québec, počítal ve svých nových kalkulacích s tím, že by provincie uhradila 50 % odhadovaných nákladů, tedy minimálně přes 4 mld. C$. To ale premiér provincie François Legault podle očekávání už dne 8. 11. 2023 důrazně odmítl, a navíc poukázal na dlouhodobou neschopnost města realizovat své velké záměry.

Vedení provincie dne 20. 11. 2023 pověřilo společnost *CPDQ* (*Caisse de dépôt et placement du Québec*), jež je považována za specialistu na infrastrukturní projekty, aby během následujících šesti měsíců znovu prověřila aktuální dopravní problémy aglomerace Québecu a přinesla návrhy možných řešení nastalé situace. Proti případnému zastavení projektu tramvají se vymezili někteří odborníci i politici, kteří poukazují na to, že Québec kvalitní veřejnou dopravu potřebuje.



Vizulizace tramvaje v ulicích Québecu. (zdroj: Le Tramway De Québec)

Všeobecně se věří, že by tramvaje mohly vychýlit nepříznivý modal split, kdy 63,9 % všech cest ve městě tvoří jízda automobilem, v němž jede pouze jedna osoba (řidič; podíl automobilů při započtení spolujízd je tedy ještě vyšší a činí 82,4 %). Nahrává tomu skutečnost, že Québec je protkán sítí rychlostních komunikací, na nichž se lze řítit z jedné části aglomerace na druhou velkou rychlostí. Uvádí se dokonce, že ve městě připadá na jednoho obyvatele nejvíce kilometrů dálnic v celé Kanadě. Zůstává pak otázkou, jaké vyhlídky na přetažení lidí do veřejné dopravy město při dané konstelaci skutečně má, protože ani velkoryse navržená tramvaj nezvládne automobilům konkurovat. Proti tramvajím navíc hraje i veřejné mínění, když jejich výstavbu podporuje jen okolo 34 % obyvatel.

Na druhé straně spojencem tramvají jsou – v Severní Americe tradičně – nejrůznější developeři, kteří začali s předstihem skupovat pozemky podél budoucí tratě s tím, že se jim jejich investice v budoucnu zúročí, neboť přítomnost tramvaje navýší ceny nemovitostí. Plán vedení tramvajové trati šel těmto komerčním choutkám naproti. Například navrhovaná konečná v západní části města dnes ze všeho nejvíce připomíná okolí pražského terminálu Letňany. Ladem ležící pozemky o výměře 279 000 m^2 (v rámci našeho oblíbeného přepočtu dle „soustavy jednotek TV“ jde o plochu odpovídající 6,6 Václavským náměstím, anebo cca 68 fotbalovým hřištím) již vlastní firma *Immeubles Roussin*, která zde hodlala vytvořit zcela novou čtvrť pro cca 4 000 obyvatel.

Odpověď na budoucnost stran budoucnosti tramvajového projektu v Québecu lze nicméně očekávat nejdříve v červnu 2024, kdy by měly být výsledky studie z pera *CPDQ* k dispozici.

Url: [Čtyřikrát dražší, než se čekalo. Kanadský Québec neví, co s projektem tramvají]