

Další úspěch CAFu ve Francii. Do Grenoblu dodá až 47 tramvají

13.07 2025 18:27, Libor Hinčica, Tramvaje

Španělský výrobce CAF uspěl v další soutěži na dodávku nových tramvají pro Francii, čímž ukousnul další část trhu místnímu hegemonovi – Alstomu. Po úspěších v Nantes, Besançonu, Marseille, Saint-Étienne, Montpellieru a Tours se má dalším provozovatelem vozů z rodiny CAF Urbos stát Grenoble.

Grenoble stál na samém počátku renesance francouzských tramvajových provozů, která odstartovala v 80. letech. První novodobá linka zde byla zprovozněna v roce 1987 (Grenoble tak předběhlo pouze Nantes, v němž se tramvaje objevily po sedmadvacetileté přestávce v roce 1985). Pro provoz byly objednány tramvaje TFS-2 (*Tramway Français Standard*; tj. Francouzská standardní tramvaj), které jsou českým čtenářům důvěrně známé, neboť posloužily jako předobraz (technický i designový) pro první československou (resp. českou) nízkopodlažní tramvaj z produkce ČKD Tatra (řada RT6N).

Grenoble postupně během deseti let – od roku 1986 do roku 1996 – odebral 53 těchto vozů, z nichž 38 nejstarších (do r. výroby 1993) bylo po roce 2013 modernizováno tandemem společností ACC Clermont-Ferrand a Bombardier (dnes je jeho kolejová divize součástí Alstomu). Ve francouzském prostředí, kde se při dosažení plánovaného věku tramvají preferuje jejich náhrada novými vozidly, šlo o ojedinělý příklad prodloužení životnosti městských kolejových vozidel. Modernizační program měl původně zabrat čtyři roky, nakonec se protáhl na let sedm (první vůz byl odeslán na opravu ještě v roce 2013, poslední se naopak po opravě vrátil v roce 2020) a došlo jím k protažení služby vozů TFS-2 o cca 15 let. Jelikož se tento termín začal ve vztahu k prvním repasovaným vozům přibližovat, a současně bylo zapotřebí hledat náhradu za 15 mladších vozů, jež do omlazovací kúry zahrnuty

nebyly, přistoupil Grenoble k vypsání výběrového řízení na dodávku nových tramvají, které mají ikonické vozy postupně nahradit. K vypsání soutěže došlo dne 9. 10. 2023 s tím, že výsledek se původně očekával již v listopadu 2024. Nakonec však došlo k výraznému protažení, které nebylo blíže komentováno (stejně tak nebyly prozatím sděleny podrobnosti o dalších účastnících výběrového řízení).

Zatímco „standardních francouzských tramvají“ je 53, nová soutěž počítala s dodáním jen 38 vozů fixně a dalších devíti opčně, přičemž opce může být využita jako celek, anebo po třech a šesti kusech (není tedy možné přikoupit kupříkladu jen jedno vozidlo). Ačkoli tedy bude nových tramvají (i v případě uplatnění opce) méně, počítá se s vyšší provozní spolehlivostí, a především s vyšší kapacitou, které nové tramvaje se španělským rodokmenem nabídnou. Vozy TFS-2 mají délku jen okolo 29 m, oproti tomu nové obousměrné Urbosy budou mít délku cca 45 m, z nichž každý pojme až 281 pasažérů (při 5 os/m^2), z nichž 82 se bude moci posadit. Relativně nízký počet sedadel na délku vozidel je dán skutečností, že tramvaje budou (pro Francii tradičně) obousměrné. Výměna cestujících bude probíhat skrze šestery dvoukřídlé dveře na každé straně vozu.

K podpisu smlouvy došlo dne 3. 7. 2025 a dodávky mají být zahájeny v roce 2028. Tisková zpráva výrobce i francouzská média neopomíjejí zdůraznit, že výroba tramvají pro Grenoble bude svěřena francouzskému závodu CAFu v Bagnères-de-Bigorre (CAF jej fakticky získal v roce 2008, kdy koupil 60% podíl ve společnosti CFD Bagnères; od roku 2010 převzal podnik celý a přejmenoval jej na CAF France), kde pracují necelé tři stovky zaměstnanců. Někteří francouzští novináři se dokonce nezdráhají hovořit *„o francouzském know-how“*, třebaže je předmětný závod pouhou montovnou, nikoli vývojovým centrem.

Url: Další úspěch CAFu ve Francii. Do Grenoblu dodá až 47 tramvají