

Do Boloni dorazila první tramvaj CAF Urbos

29.09 2026 18:12, Libor Hinčica, Tramvaje

Nový tramvajový provoz v italské Boloni, který se stále nachází ve stádiu výstavby, se dočkal první nové tramvaje z produkce španělského CAFu. Do města byl vůz dodán dne 8. 9. 2026 a brzy se očekává zahájení prvních zkušebních jízd. Celkem by mělo pro potřeby prvních dvou budovaných linek dorazit do Boloně 35 Urbosů.

Připomeňme, že v Boloni jezdily tramvaje od roku 1880 do roku 1963 (od roku 1904 šlo o tramvaje elektrické, do té doby táhly vozy ulicemi koně). V 90. letech pak vznikly první návrhy na návrat kolejové dopravy do ulic města, přičemž v roce 1998 se dokonce podařilo uspět s žádostí o poskytnutí státní dotace na pokrytí velké části nákladů projektu.



Občané města si mohli vybrat vybrat mezi dvěma návrhy – červeným a červeno-zlatým. (zdroj: Bologna Tram)

Politická změna na boloňské radnici v roce 1999, která do křesla primátora vynesla středopravého populistu Giorgia Guazzaloca, jenž neměl dokončeno ani základní vzdělání, ale smetla projekt tramvají ze stolu. Město se místo toho soustředilo na diskutabilní projekt trolejbusů s optickým naváděním, který skončil naprostým fiaskem, načež se Boloňa obloukem vrátila zpět k tramvajím. Do Plánu městské udržitelné mobility se dostaly v listopadu 2018 a již o 13 měsíců později kývla římská vláda (znovu po 21 letech) na spolufinancování záměru výstavby první (červené) linky (vláda se zavázala uvolnit cca 509 mil. €/13,7 mld. Kč, což znamenalo pokrytí téměř všech předpokládaných nákladů).

Výběrové řízení na výstavbu první tratě bylo vypsáno v srpnu 2021, k zahájení stavby pak došlo 26. 4. 2023, prakticky přesně o rok později pak byla zahájena i stavba odbočné druhé větve (zelené linky), jejíž výstavba byla v mezičase rovněž schválena, přičemž i do tohoto projektu nasypala peníze centrální vláda (222,142 mil. €/5,9 mld. Kč).



Vítězem ankety se stala varianta červeno-zlatá, potažmo zlato-červená. (zdroj: Bologna Tram)

Dne 20. 3. 2024 bylo vypsáno výběrové řízení na nákup vozidel, které v základu počítalo s odebráním 33 kusů, v rámci opce pak bylo možno dokoupit dalších až 27 tramvají. Součástí ceny byla také prodloužená záruka na dobu 4 let a údržba po uvedenou dobu. Nabídku do tendru podal pouze CAF, který následně po vyjednávání s městem poskytl ještě slevu 3,3 % oproti původně nabízené ceně. Jeden vůz vychází na 3,96 mil. € bez DPH (cca 96 mil. Kč), v ceně je ale – jak již bylo zmíněno – kompletní čtyřletá údržba. Zakázka byla formálně zadána dne 3. 10. 2024. Pro červenou linku bylo určeno 20 tramvají, pro zelenou zbylých 13, následně došlo ještě k využití opce na další dva vozy, takže celková objednávka stoupla na 35 kusů.

Ještě na přelomu listopadu a prosince 2024 byla vyhlášena anketa pro občany města, kteří mohli rozhodnout o budoucí podobě nových vozidel z hlediska lakování. Připraveny byly dva návrhy – jeden celočervený s černými doplňky, jež média ihned připodobňovala k Ferrari, a druhý rovněž červený, ale s výraznými zlatými plochami, přičemž zlatá měla symbolizovat eleganci a historický charakter města. Hlasování se účastnilo celkem 29 134 lidí, přičemž výsledek byl mimořádně těsný, když pro červeno-zlatou (*Rosso-Oro*) variantu hlasovalo jen o 460 lidí více než pro rudou (14 693 ku 14 233).



Dodatečně byly v průběhu ankety představeny i vozidla v základním laku doplněná o polepy pro zvláštní příležitosti. Zde například v upoutávce na Bologna Pride. (zdroj: Bologna Tram)

První vůz byl po dokončení ve výrobním závodě v baskickém Irunu odeslán dne 4. 9. 2026 a do Itálie putoval nejprve po silnici, poté po moři do přístavu Savona, a následně opět po silnici přes Janov do Boloně, kam dorazil dne 8. 9. 2026. Vůz neabsolvoval cestu vcelku, ale rozložený na dvě části – čtyři články společně a jeden kratší samostatně. Oficiální prezentace již zkompletované tramvaje se pak konala následující den (9. 9. 2026).

Tramvaje pro Boloňu jsou tradičně řazeny do rodiny Urbos, představují ale specifickou verzi, kterou by šlo připodobnit z hlediska koncepce k tramvajím Škoda 52T. Jedná se o pětičlánkové vozy o délce 34,7 m, šířce 2,4 m a výšce 3,56 m, které jsou usazeny na čtveřici podvozků, z nichž dva krajní jsou otočné a zbylé dva pevné. Vůz má zvládnout pojmout až 223 cestujících (68 sedících a 155 stojících). S ohledem na to, že v historickém centru města nebylo instalováno trolejové vedení, jsou tramvaje vybaveny také trakčními bateriemi, jež mají pomoci zhruba dvoukilometrový úsek bez troleje překonat. O jejich velikosti z hlediska kapacity ovšem oficiální zdroje prozatím mlčí.



Zhruba dvoukilometrový úsek v centru města bude bez trolejového vedení pro tramvaje, i tak lze ale na trolej narazit i v blízkosti významných symbolů města a památek. Na snímku je vidět prakticky dokončená trať u středověké brány Porta San Felice, jejíž základy pocházejí z 13. století (poslední stavební úpravy pak z počátku 19. století). (zdroj: Bologna Tram)

První vůz po oživení čekaly zkoušky v areálu již připravené vozovny Borgo Panigale, v nejbližších dnech se pak očekává výjezd do ulic města, nejprve jen na krátkém úseku k via Cavalieri Ducati, později je avizováno postupné prodlužování zkušební trati podle toho, jak budou stavební činnosti pokračovat. Již 18. 9. 2026 radnice oznámila, že na prvních sedmi kilometrech postupně odstraňuje stavební (oranžové) oplocení a sítě, které postupně nahrazuje lehčími ochrannými prvky, jež mají trať lemovat po dobu zkušebních jízd. Se zahájením provozu s pasažéry se počítá na první části červené linky již na jaře příštího roku (prvních cca 7 km). Zbylá část červené linky a zelená větev mají být uvedeny do provozu do konce roku 2027.

Url: Do Boloni dorazila první tramvaj CAF Urbos