

Návrat tramvají do italského města Brescia. Vozidla dodá Hitachi

22.06 2025 18:13, Libor Hinčica, Tramvaje

Město Brescia, které bychom nalezli na severu Itálie nedaleko slavného jezera Lago di Garda, se dočká návratu tramvají do svých ulic. Původní provoz, jehož historie sahala až do roku 1882, byl uzavřen v roce 1949, kdy byla dokončena transformace původní sítě na trolejbusovou (systém meziměstských tramvají poté přežil do počátku 50. let). Ani trolejbusům se ale ve městě nepodařilo dlouho udržet a v roce 1968 se z města odporoučely.

Už v 80. letech se v důsledku nárůstu počtu automobilů začalo hovořit o možnosti implementace kapacitnějšího dopravního prostředku, přičemž vítězem v rámci skloňovaných návrhů se stalo lehké metro. K jeho vybudování ovšem vedla poměrně dlouhá cesta. Kontrakt na stavbu první linky byl podepsán v roce 2003 a ke slavnostnímu zahájení provozu došlo dne 2. 3. 2013. Linka se sedmnácti stanicemi, na níž slouží třívozové automatické jednotky (o celkové délce 39 m) z produkce společnosti AnsaldoBreda, zůstala osamocena. Další vylepšení veřejné dopravy se mělo odehrávat již na povrchu, a to v podobě tramvajových linek.

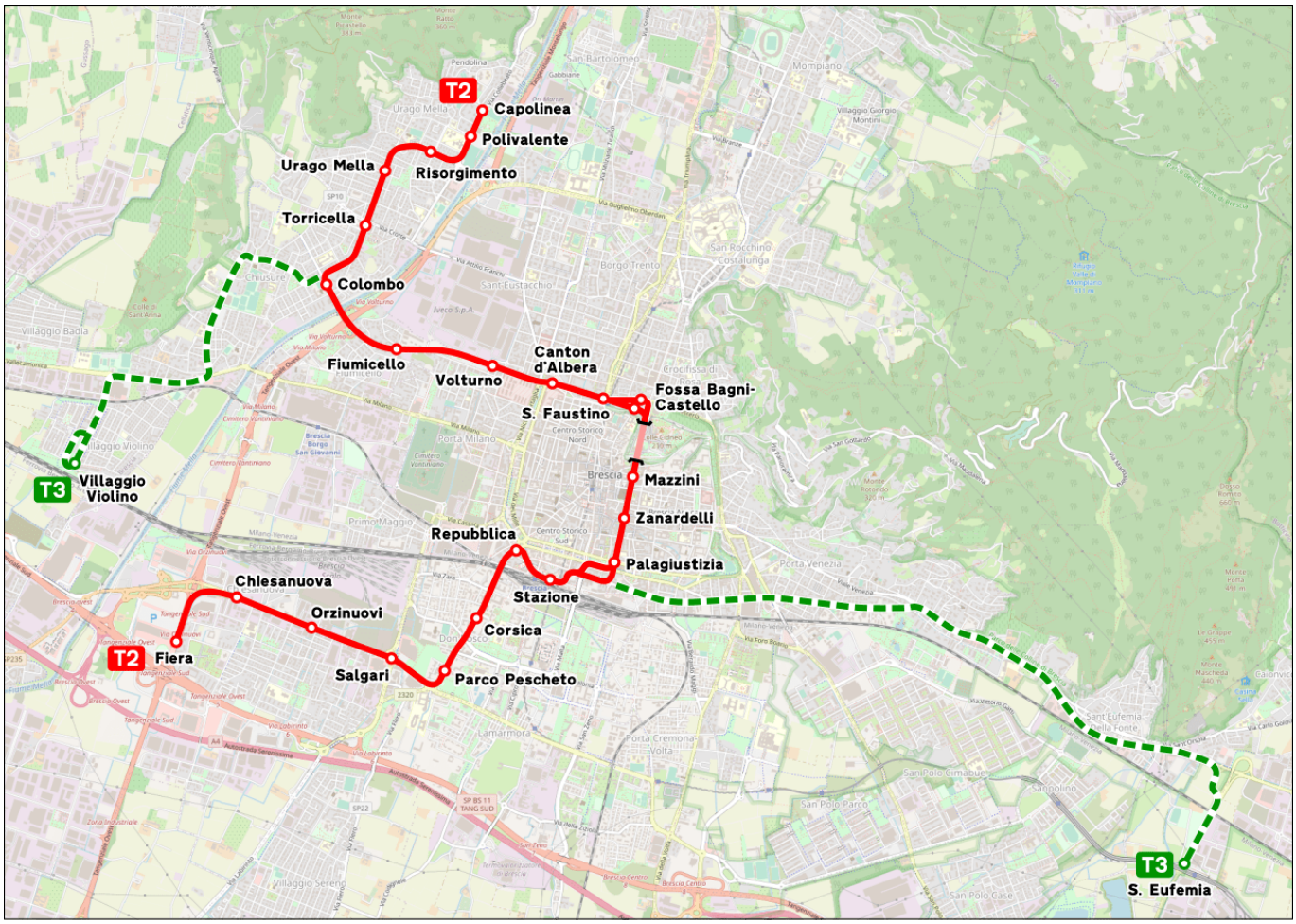


V letech 1935 až 1968 sloužily ve městě Brescia také trolejbusy, které vytlačily původní městský tramvajový provoz (zrušený v roce 1949). (zdroj: Wikipedia.org)

Tramvaje coby vhodnější dopravní prostředek pro město s necelými 200 000 obyvateli byly navrhovány již v roce 1996, kdy byl zpochybňován přínos lehkého metra ze strany architekta Bernarda Secchiho, který byl pověřený vypracováním nového územního plánu. Ačkoli se vedení města nakonec přiklonilo k metru, Secchiho návrh trojice tramvajových tras zůstal ve finální verzi územního plánu zachován a po takřka dvaceti letech – v roce 2014 – se dočkal svého oprášení. Rezignováno bylo pochopitelně na utvoření spojení v relaci, kterou v mezičasem převzalo metro, sledovány ale byly další dvě dříve navržené trasy a třetí byla utvořena nově. Městská rada takto modifikovaný záměr schválila v roce 2018 a dohodla se s italskými železnicemi (*Ferrovie dello Stato*) na vypracování předběžného projektu, jenž se měla stát základem pro poskytnutí žádosti o finanční prostředky na výstavbu sítě ze státní pokladnice. Ministerstvo infrastruktury a dopravy ovšem nákladný projekt nepodpořilo.

Brescia proto začala pracovat na nové verzi tramvajové sítě. Ta byla redukována na dvě linky, z nichž však druhá měla být výhledovou a detailně zpracována byla jen linka s pracovním označením T2, jež by na trase dlouhé 11,3 km (s jedním krátkým podzemním úsekem v centru města) propojila konečné Capolinea – Fiera. Spolupráce s italskými železnicemi byla v té době již odpískána a město si obstaralo projekt jinými cestami. Financování mělo být opět uskutečněno z celostátní pokladnice, přičemž žádost o dotaci již neměla pokrýt 51 % nákladů (odhadovaných v roce 2021 na cca 363 mil. €; tj. cca 9,1 mld. Kč), ale rovných 99 %. Ministerstvo na tentokrát na projekt už kývlo, stanovilo si ovšem podmínku, že finální projekt musí být vyhotoven do konce roku 2023. Nebylo by to ale správně italské, kdyby se nepřekročitelná lhůta neukázala jako tolik nepřekročitelná. Jelikož město nebylo schopno termín stihnout, došlo nejprve k prodloužení do konce roku 2024 a později ještě

jednou do konce 31. 3. 2025. S ohledem na natahování termínu navíc bylo přislíbeno z ministerstva dalších 63 mil. € (cca 1,6 mld. Kč), které měly posloužit na pokrytí inflace v mezidobí.



Plán vedení budoucí tramvajové linky (T2) ve městě Brescia. Odbočka linky T3 není součástí projektu. (zdroj: Wikipedia.org)

Soutěž na zhotovitele byla vypsána 30. 10. 2024 s tím, že Brescia hledala konsorcium, které bude schopné zajistit dle projektu kompletně celou infrastrukturu (včetně zabezpečovacího zařízení), a navíc i dodávku vozidel. V tendru se proti sobě postavila dvojice konsorcií, v níž jednom případě byla hlavním aktérem společnost Vezzela SpA a ve druhém Manelli Impresa SpA. Ti měli k sobě navázány další dodavatele. V prvním případě šlo o celkem sedm subjektů, z nichž z pohledu českého čtenáře je bezpochyby nejzajímavější účast firmy Bozankaya v roli potenciálního dodavatele vozidel (ta již dříve uspěla v Itálii v zakázce na dodávku tramvají pro Neapol). Ve druhém případě nebyla skladba tak pestrá a vedle firmy Manelli Impresa SpA byly členy konsorcia ještě společnosti Alstom (v roli dodavatele technologie měníren, napájení, zabezpečovacího systému, křižovatek, veřejného osvětlení a svršku) a Hitachi Rail, která dodá nová vozidla.

Ačkoli se původně očekávalo, že k oznámení vítěze dojde už na konci března 2025, ve skutečnosti byl vybrán až o tři měsíce později, přičemž vavřínové větvičky putují ke druhému zmíněnému konsorciu okolo firmy Manelli Impresa. Ze zakázky v celkové hodnotě 326 mil. € bude na jmenovanou firmu připadat většina stavebních činností, což představuje částku 161 mil. € (49 %). Alstom realizuje práce v hodnotě 88 mil. € (27 %) a zbylých 77 mil. € (24 %) připadne na dodávku společnosti Hitachi Rail.

Ta ze svého závodu na jihu Itálie (v Reggio di Calabria), který získala v roce 2015 koupí potápějící se

firmy AnsaldoBreda, dodá celkem 18 vozů, které jsou stále stavěny na platformě modelu AnsaldoBreda Sirio, byť uvedený typ tramvaje prošel již řadou modernizací. Tramvaje budou vybaveny bateriemi, neboť z celkové délky trasy (11,3 km) je 3,1 km bez trolejového vedení. Tramvaje budou rovněž vybaveny antikolizním systémem v konfiguraci odpovídající víceméně aktuálně povinné výbavě pro autobusy v EU. Pětičlánkové vozy koncepce „Multigelenk“, u nichž výrobce uvádí, že mají být až z 98 % vyrobeny z recyklovatelných materiálů, mají pojmout až 216 cestujících, z toho 52 sedících.

Zprovoznění nového systému se podle aktuálního plánu očekává v roce 2030.

Autor je zaměstnancem společnosti Bozankaya. S ohledem na to, že se společnost účastnila zadávacího řízení v roli jednoho z členů neúspěšného konsorcia, a je tudíž v textu zmíněna, považuje za správné na tuto skutečnost upozornit.

Url: Návrat tramvají do italského města Brescia. Vozidla dodá Hitachi