

Španělské tramvaje pro francouzský Montpellier. CAF dodá až 77 vozů

20.06 2022 11:20, Libor Hinčica, Tramvaje

Výběrové řízení na dodávku 60 nových tramvají s opcí na dalších 17 vozů pro francouzské město Montpellier ovládl překvapivě španělský CAF. Hodnota obří zakázky je více než 223,67 mil. € (cca 5,5 mld. Kč). Pro CAF sice nejde o první úspěch na francouzském tramvajovém trhu, jde ale o zakázku dosud svým rozsahem největší.

Montpellier zvládlo tramvajový provoz během své historie zavést třikrát. Poprvé šlo již v roce 1880 o koňku, která se ale udržela jen do roku 1883, kdy byl provoz uzavřen pro špatný technický stav vozidel i tratí a pro nedostatečnou péči o tažná zvířata. Podruhé, již úspěšněji, se tramvaje vrátily do města v roce 1897 v podobě elektřinou poháněných vozů. Během první poloviny 20. století poté zažily tramvaje v Montpellier éru svého největšího rozmachu i strmý pád, který byl dovršen krátce po druhé světové válce s rozmachem autobusové dopravy (a motorismu ve Francii obecně). Poslední linka byla zrušena v roce 1949.

Diskuze o možném návratu tramvají do města se rozeběhly naplno od 80. let. Kromě základního sporu: „tramvaj: ano – ne“, se laborovalo i nad tím, jakou technologii zvolit. Devadesátá léta ve Francii se nesla pod velkým tlakem propagace tzv. tramvají na pneumatikách, které tak byly jako alternativa zvažovány i pro Montpellier. Nakonec ale zvítězila, s odstupem let nutno říci naštěstí, koncepce klasické kolejové tramvaje, jejíž první linka byla do provozu uvedena 30. 6. 2000. V roce 2006 se přidala trasa linky č. 2 a v průběhu roku 2012 byly do provozu uvedeny linky čísel 3 a 4. Vytvoření páté linky je dnes předpokládáno pro rok 2025, další projekty byly prozatím pozastaveny. Současná délka sítě linek činí 60,5 km. Do provozu jsou nasazovány výhradně tramvaje Alstom Citadis.

Původně bylo pro první linku zakoupeno 28 tramvají Citadis 301 o délce cca 29,8 m se 70% podílem

nízké podlahy. Provoz linky číslo 1 byl však úspěšnější, než bylo předpokládáno, a tak již v letech 2002 a 2003 došlo k postupné přestavbě na typ Citadis 401, kdy došlo vložením dvou článků k prodloužení tramvají na 40,9 m. Navíc došlo k zakoupení dvou dalších vozů, takže počet tramvají stoupl na 30. V souvislosti s rozvojem linek byly následně pořizovány tramvaje s neotočnými podvozky typů Citadis 302 (27 vozů z roku 2006 o délce cca 30 m) a Citadis 402 (30 vozů z let 2011 až 2014 o délce cca 40 m). Celkem tedy bylo dodáno do Montpellier 87 tramvají, v provozu s cestujícími jich je využíváno nadále jen 86, protože jeden vůz Citadis 401 byl vyřazen po nehodě.

Dne 9. 12. 2020 byl oznámen záměr na vypsání výběrové řízení na dodání až 77 nových velkokapacitních tramvají, přičemž samotný tendr následoval v únoru 2021. Finální nabídky se předkládaly 21. 2. 2022. Základní kontrakt počítá s dodáním 60 vozů, zbylých 17 je možné pořídit si v rámci uplatnění opčního práva. Z 60 objednaných vozů má 30 nahradit stávající flotilu tramvají Citadis 401 na lince číslo 1, 22 tramvají nalezne uplatnění na budované lince č. 5 a 8 vozů má být záložních. 17 opčních tramvají by mělo být dokoupeno v případě, že by došlo k výraznému navýšení počtu cestujících v souvislosti s plánovaným zavedením nulového tarifu (od roku 2023).

Ačkoli se předpokládalo, že favoritem klání bude domácí Alstom, který tramvajovému trhu v zemi galského kohouta vládne, zájem o dodání tramvají projevil ještě španělský CAF, který soutěž se svými sedmičlánkovými vozy CAF Urbos 3 nakonec ovládl, takže Alstom musel spolknout hořkou pilulku porážky. Dodávky tramvají mají být rozloženy do 6 let s tím, že první vozy mají být dodány v roce 2024.

Dosud dodal CAF své tramvají do tří francouzských tramvajových provozů. Poprvé překvapil v Nantes, kam dodal v roce 2012 celkem 12 vozů. V letech 2013 a 2014 bylo vyrobeno 19 krátkých (tříčlánkových) tramvají pro zcela nový systém v Besançonu a 16 tramvají obdrželo v letech 2016 až 2018 také Saint-Etienne. Kontrakt pro Montpellier, jihofrancouzské město, v němž dnes žije okolo 608 000 obyvatel, je však svým objemem největší. Mimo tramvajové projekty se daří španělskému producentovi bodovat také v dalších zakázkách na dodávky či modernizace kolejových vozidel ve Francii. Jeho přítomnost v zemi navíc stoupne poté, co převezme alsaskou továrnu v Reichshoffenu. Té se musel Alstom vzdát, když došlo k pohlcení Bombardieru. Podle pravidel Evropské komise by nový gigant mohl mít na trhu příliš dominantní postavení, a tak se musel zříci dvojice svých provozů (včetně výrobní náplně). K prodeji tak byly určeny závody Bombardieru v německém Hennigsdorfu a zmíněný závod Alstomu v Reichshoffenu. O ten měla mít zájem i Škoda Transportation, jednání ovšem nakonec zkrachovala a novým vlastníkem se stal výrobce z Iberského poloostrova.

Url: Španělské tramvaje pro francouzský Montpellier. CAF dodá až 77 vozů