

Stadler dodá vozy pro nový španělský tramvajový provoz

30.07 2025 18:25, Libor Hinčica, Tramvaje

Španělsko se dočká dalšího tramvajového provozu. V okolí města Tarragona na pobřeží Středozemního moře má vyrůst postupně síť o délce až 46 km (s 47 stanicemi), která má zajistit spojení pro zhruba 325 000 obyvatel, jež v dané oblasti Katalánska žijí. Oficiálně je někdy projekt označován jako vlakotramvajový, a to mj. s ohledem na to, že základem sítě se mají stát v nemalé míře dříve zrušené železniční tratě, jež povětšinou fyzicky stále existují, přičemž kvůli možné přechodnosti železničních nákladních vozů má být zachován iberský rozchod 1 668 mm. Záměr, jehož první etapa měla být přetavena v realitu dle původních optimistických prognóz již v roce 2026 (tento plán se záhy ukázal jako zcela nereálný), obdržel pojmenování TramCamp.

Plán na výstavbu tramvajových (vlakotramvajových linek) ve městě Tarragona a jeho okolí je starý zhruba čtvrt století. Přes nejrůznější studie byl ale opakovaně odkládán. Teprve se zlepšující se kondicí Španělska v posledních letech ale začal nabírat viditelných kontur. V roce 2020 bylo oznámeno, že na prvním úseku o délce 14,6 km se 14 stanicemi by měly tramvaje vyjet v roce 2026. S ohledem na hlemýždí tempo příprav ale bylo výběrové řízení na zhotovitele stavby uzavřeno teprve v letošním roce, čímž se termín otevření posunul na roku 2028. Tramvaje by měly propojit konečné Cambrils a Vila-seca s tím, že většina trasy – vyjma kratičkých koncových úseků – bude vybudována na tělese zrušené železniční trati (s její demontáží se pozvolna začalo již v roce 2023). Součástí stavby má být i napojení na stávající železniční síť.

Pro zajištění provozu první etapy má postačovat pouhých sedm tramvají (včetně rezervy). Výběrové řízení na jejich dodání bylo poprvé vypsáno již v květnu 2023. Nabídky podala ve stanoveném termínu dvojice zájemců – CAF a Stadler (prostřednictvím svého španělského závodu ve Valencii). Nabídka Stadleru však nesplňovala požadavky zadavatele, a tak byla vyřazena. K vítězství ovšem nedokráčel ani CAF, neboť přemrštil cenovou nabídku, což bylo pro zadavatele (jímž byla je

společnost FGC; *Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya*) nepřijatelné. A tak byla první soutěž zrušena, aniž by byl vybrán vítěz. Znovu bylo zadávací řízení – po provedení vybraných úprav – otevřeno až rok a půl po konci původního klání, konkrétně v lednu 2025. Původní rozpočet stanovený na 58 188 900 € se mezitím o 25 % nafoukl na 73 265 000 € bez DPH. V ceně byl kromě samotné dodávky zahrnut také 15letý servis vozidel. Předpokládalo se, že výběrová komise bude opět svědkem španělsko-španělského souboje CAFu a valencijského Stadleru, nicméně první jmenovaný výrobce tentokrát nabídku vůbec nepodal s odůvodněním, že nebyl schopen se do – byť nabobtnalého – rozpočtu vtěsnat. Stadler se tak v tramvajové koridě ocitl osamocený a katalánské železnice FGC jej prohlásily za vítěze.

Sedm vozů bude odpovídat modelu Tramlink V3, což je klasická tramvajová řada vozidel od Stadleru (koncepce *Multigelenk*), jež bude v tomto případě vybavena dvěma boxy s LTO bateriemi, jež na jedno nabití umožní dojezd až 9,9 km, což by mělo být dostatečné pro úseky, jež jsou zamýšleny bez trolejového vedení (údaje o jejich délce se ovšem v dostupných zdrojích liší). Každá z tramvají má být řešena jako pětičlánková o délce 33 620 mm, šířka vozů bude 2 650 mm. Maximální rychlost je stanovena na nekulatých 81 km/h. Každá z obousměrných tramvají být schopna pojmout max. 211 pasažérů, jejichž výměna bude probíhat skrze šestery dvoukřídlé dveře na každé straně vozidle. Tramvaje budou disponovat dvěma místy pro vozíčkáře a také tzv. multifunkční částí, jež mj. umožní odstavení až čtveřice jízdních kol.

Url: Stadler dodá vozy pro nový španělský tramvajový provoz