

Stadler může dodat až 504 vlakotamvají CITYLINK

23.01 2022 21:36, Libor Hinčica, Tramvaje

K poslednímu prosinci roku 2015 ovládl švýcarský Stadler španělský závod Vosslohu na výrobu kolejových vozidel, čímž do portfolia Stadleru přešla také zde produkovaná řada tramvají a vlakotramvají s obchodními jmény TRAMLINK a CITYLINK. Zatímco Tramlink se stal v krátké době náhradou tramvají Variobahn, Citylink začal vytlačovat model Tango. Nyní uzavřel Stadler svou největší zakázku v historii, v níž španělskou akvizici dokonale zúročil. Firma ze země helvétského kříže může dodat až 504 vlakotramvají celkem šesti různým dopravcům v Německu a Rakousku na základě vítězství ve výběrovém řízení, jež bylo vypsáno již v létě 2020.

Základní kontrakt je sice poněkud chudší a počítá s 246 vozidly, stále jde ale o úctyhodné číslo. Hodnota těchto vozidel (společně se servisem na období 16 let) je okolo 1,7 mld. € (cca 41,5 mld. Kč). Zbylých 258 vlakotramvají je předmětem opce (stejně jako možnost dokoupení údržby na dalších 16 let), přičemž vozidla mohou být dodávána až do roku 2034, tedy po dobou dlouhých 12 let.

Výběrové řízení na dodání nových vozidel vypsalo společně konsorcium tvořené šesti dopravci (potažmo objednavateli), a sice Verkehrsbetriebe Karlsruhe (VBK), Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG), Saarbahn Netz, Schiene Oberösterreich, spolkovou zemí Salcbursko (Land Salzburg) a Zweckverband Regional-Stadtbahn Neckar-Alb. První čtyři předsériová vozidla mají být dokončena v roce 2024 a zamířit k dopravci Saarbahn v Německu.

Přestože výběrové řízení bylo vypsáno společně (pod vedením Karlsruhe), vozidla pro jednotlivé zákazníky nebudou zcela identická. Společným jmenovatelem bude tříčlánkové provedení všech vozů se dvěma místy pro odstavení invalidních vozíků, avšak délkové provedení bude již různorodé, stejně jako počet dveří, nástupní výška, výška spřáhel, ale i provedení elektrické výzbroje (jen část vozidel bude například dvousystémová). Vozidla pro Albtal-Verkehrs-Gesellschaft budou vybavena

kupříkladu toaletou a držáky kol, zatímco vozy pro Horní Rakousky (Schiene Oberösterreich) mají mít zvětšené prostory na zavazadla a toaletou má disponovat jen pár z nich. Mluvit tedy o jednotném provedení objednaných vozidel lze jen velmi obtížně. Dopravci sice definovali jisté standardy požadované vlakotramvaje, současně však bylo odvozeno sedm dalších možných provedení, což při šesti poptávajících subjektech poněkud představy o jednotnosti tram-trainů nabourává. Přesto byly vyčísleny úspory společné objednávky na údajně až 20 % na vozidlo a v případě údržbových nákladů na 1 € na kilometr.

Jak již bylo řečeno, první vozidla má obdržet dopravce Saarbahn, jenž momentálně provozuje jedinou linku vlakotramvaje (S1) v Sársku, která využívá ve městě Saarbrücken a obci Riegelsberg tramvajovou infrastrukturu (s napětím 750 V), načež přejíždí na železniční síť (s napětím 15 kV). Celková délka linky, jejíž první etapa byla do provozu uvedena v roce 1997, je dnes 43,4 km. Na trati slouží vozidla Bombardier Flexity Link (28 ks), která mají být postupně nahrazena 28 novými Tramlinky. Po prvních čtyřech předsériových vozech v roce 2024 mají sériové dodávky začít od roku 2025. Saarbahn má následně možnost využít opci na nákup dalších 21 identických vozů. Potřeba těchto vozů ovšem vyvstane patrně jen za předpokladu, že se podaří realizovat některý z plánů na rozvoj místního systému.

V roce 2025 mají začít i dodávky vozidel pro dopravce AVG (Albtal-Verkehrs-Gesellschaft) provozující tratě (a dopravu na tratích) v okolí Karlsruhe. AVG si ze základního balíku 246 tramvají sáhne na 75 vozů, opci může využít na dalších 73.

AVG je úzce provázáno s městským dopravním podnikem v Karlsruhe (Verkehrsbetriebe Karlsruhe; VBK), jehož infrastrukturu ve městě využívá, navíc zde existuje i majetkové propojení (obě společnosti spadají do stejného městského holdingu) a personální propojení (někteří zástupci v orgánech obou společností jsou identičtí). VBK provozuje kromě městských tramvají také linku S2, jež však navzdory označení je rovněž tramvajová (byť s rychlodrážními úseky), přičemž coby náhradu starých vozidel ve svém vozovém parku si dopravce objednal 73 vozů, z nichž první mají být dodány v roce 2026. Opční právo poté umožňuje VBK objednat si dalších až 52 vozů.

Ačkoli diskuze o společném nákupu vozidel probíhaly již od roku 2017 (samotná smlouva o kooperaci pak byla podepsána až v březnu 2019), rakouský zástupce v podobě společnosti Schiene Oberösterreich se přidal do skupiny až dodatečně. Základní objednávka počítá s dodáním 20 vozidel, které mají sloužit na místní dráze Lambach – Vorchdorg-Eggenberg a na trati Linzer Lokalbahn (známé též pod zkratkou LILO). Stejně jako v předešlých zmíněných případech má i v Horních Rakousích jít o obnovu stávajícího vozového parku, který je především na první zmíněné trati značně přestárlý (čtyři vozidla mají mít stáří 65–70 let, u dalších se očekává přiblížení hranice plánované životnosti do roku 2030). Mimo dvacítky fixně objednaných vozů bude možné do budoucna pořídit ještě dalších až 50 vlakotramvají. Ty by mohly najít uplatnění na plánované síti tram-trainu v okolí Lince, jejíž případné zprovoznění je plánováno na konec 20. let.

V zemi našeho jižního souseda skončí ještě dalších minimálně 20 vozů, které odebere pro síť místních drah Salzburg. Opce poté zahrnuje možnost dokoupení pouze 5 vozů.

Posledním nezmíněným kupujícím je Regionalstadtbahn Neckar-Alb. Ten v roce 2027 obdrží 30 vozů, ke kterým si může do budoucna přikoupit dalších až 57. Tento jediný provozovatel přitom nenakupuje vozidla primárně jako náhradu starších vozů, což je dáno skutečností, že systém vlakotramvají v tomto regionu německé spolkové země Bádensko-Würtenbersko teprve vzniká. V současné době zahrnuje elektrifikaci dvojice železničních místních drah, ryze tramvajové úseky byly plánovány ve městech Tübingen a Reutlingen. Zatímco v druhém jmenovaném probíhá ještě hodnocení projektu, v Tübingenu se loni konalo referendum, v němž 57,39 % hlasujících (při účasti 78,41 %) vybudování městského úseku tramvaje odmítlo. Ambiciózní plán, jenž výhledově počítá až

se 190 km elektrifikovaných tratí na bázi tram-trainu (fakticky však v místním pojetí spíše lehkého železničního vozidla), však odmítnutí ryze tramvajového úseku v rámci Tübingenu ovlivňuje jen minimálně.

Url: Stadler může dodat až 504 vlakotamvají CITYLINK