

Tatra-Jug blízko úspěchu v Craiově

29.07 2020 09:37, Vít Hinčica, Tramvaje

Tímto příspěvkem se podíváme do Craiovy, která už dlouho čeká na obnovu svého tramvajového vozového parku novými vozidly.



Na snímku z 21. července 2020 vidíme tramvaj typu KT4D (po opakované modernizaci) na lince 102 v blízkosti smyčky CLF, na severozápadní periferii města. (foto: Vít Hinčica)

Něco k historii

Město Craiova leží na jihozápadě Rumunska a má momentálně okolo 260 tisíc obyvatel. V období novověku se město konsolidovalo jako regionální centrum obchodu a tento status se mu podařilo, byť s velkými obtížemi, zachovat i přes to, že jej na přelomu 18. a 19. století nejprve postihlo zemětřesní (ne ovšem jediné v dějinách města), pak mor a nakonec jej roku 1802 nechal vypálit turecký paša.

Okolo roku 1890 se ve městě, které už mělo okolo tří desítek tisíc obyvatel, objevily první plány na zavedení tramvají, avšak bylo třeba vyčkat až do příchodu druhé světové války, než se nápad na zřízení tohoto druhu dopravy podařilo začít přeměňovat v realitu. V roce 1942 byl rozestavěna první trať a dokonce pro ní bylo z Oděsy konfiskováno 9 motorových a 3 vlečné vozy, jejich stav byl ale špatný a priority tehdejší správy města se mezitím změnily, a tak se stavba záhy ukončila.



Tramvaje na jihovýchodní konečné smyčce Ford (dříve nazývané Daewoo).

Teprve 80. léta 20. století znamenala posun vpřed. Hned několik měst v Rumunsku začalo tou dobou zřizovat tramvajové či trolejbusové provozy a Craiova, která byla tou dobou už poměrně industrializovaným městem, jež svým počtem obyvatel mělo brzy atakovat hranici 300 000, byla jedním z nich. Dne 24. září 1987 byla otevřena 16,7 km dlouhá síť tvořená jednou hlavní tratí (o délce zhruba 16 km) spojující jihovýchodní okraj Craiovy s tepelnou elektrárnou umístěnou za severozápadní hranicí města, ke které náležely ještě dvě nácestné smyčky (jedná v západní a druhá ve východní polovině města) a odbočná větev do vozovny (o délce cca 0,5 km). Na této jednoduché síti jsou dlouhodobě zavedeny tři linky, a sice 100, 101 a 102, přičemž celou hlavní trať obsluhuje poslední zmíněná, a nejkratší je linka 100, která jezdí jen přes centrální oblast města (plánek

s vybranými zastávkami viz zde).



U východní nácestné smyčky Pasaj Electro.

Craiovský tramvajový provoz byl zahajován s vozy hranatého typu Timiș 2. Typ Timiș 2 byl vyráběn v Temešváru od počátku 70. let do roku 1990. Prototyp byl vyroben roku 1969. Celkem za dvě dekády produkce sjelo z výrobních linek okolo 540 hnacích vozů, které byly značeny jako TM 69 E, a okolo 530 vlečných vozů, které byly značeny jako TR 69 E, přičemž všechny tyto vozy skončily v Rumunsku, kde byly použity jak pro metrový, tak i standardní rozchod. V Craiově se objevily jen hnací vozy, a to v počtu 49 ks. Dodejme, že existoval i typ Timiș 1, původně značený jako T1-62, který byl vyráběn v 60. letech 20. století, a působil jen v Temešváru.

Roku 1998 přišlo do města 10 berlínských ojetin typu KT4D. Roku 2001 získalo město 17 hnacích vozů Tatra T4D a 2 vlečné vozy Tatra B4D z Lipska, ex-lipské vozy ovšem obvykle vydržely jezdit v Craiově méně než 10 let a dnes už nejezdí žádný, zatímco některé ex-berlínské KT4D se ještě v provozu drží.

Roku 2005 přišlo do Craiovy 7 ex-mnichovských vozů typu Rathgeber M5.65. Tyto vozy z počátku 60. let 20. století se ve městě udržely okolo 8 let.

Roku 2007 Craiova získala z Rotterdamu 9 obstarožních vozů typu E_1, které vyráběla rakouská fabrika SGP. Tento typ zná zřejmě každý dopravní nadšenec, neboť se hojně dodával do Vídně. Momentálně má Craiova 6 provozuschopných ex-rotterdamských ojetin. Poslední úlovky Craiova získala v Drážďanech, odkud přivezla ke konci roku 2007 13 tramvají T4D-MT, většina z nich už nyní

ale vůbec nejezdí.

Momentálně má tak sice místní DP v evidenci přes 30 vozů, avšak schopných provozu jich je sotva polovina. Není to ovšem tak, že by město mínilo tramvajový provoz nechat dožít a zavřít, naopak v tomto století začalo usilovat o jeho obnovu. V letech 2013 až 2015 Craiova kompletně modernizovala nepřetržitý úsek od vozovny až na konec obytné zástavby na jihovýchodě města, k zastávce Shell, což představuje něco okolo 8 km hlavní trati, a tento úsek dosud udržuje v pěkném stavu. Stejně tak Craiova provedla v oné době dílčí modernizace tramvají a KT4D a $E_{1.}$ Je ovšem pravdou, že dnešní stav všech vozidel už je přece jen žalostný a jejich údržba se oproti minulosti nijak výrazněji nezlepšila: komfort cestování je kvůli nízké míře čistoty a značnému opotřebení interiéru a vandalismu slabý, k čemuž ještě možno přičíst nejednotný a někdy ani nehezký vnější obraz vozidel daný velkoplošnými reklamami, jež za poslední léta obalily téměř každé vozidlo, které ještě může do ulic vyjet. Navíc zůstává otázkou, co s úsekem od vozovny dále na sever, zejména pak od nácestné smyčky CLF k elektrárně, kde už dnes lidé cestují minimálně.



Zatím neobnovený, přesto udržovaný úsek na jihovýchodě města mezi zastávkami Shell a Ford. Vidíme na něm ex-rotterdamskou tramvaj.

Craiova každopádně věří v brzký příchod nových tramvají. Už roku 2018 se objevila zpráva, že by mělo být díky regionálnímu operačnímu programu na léta 2014 až 2020 pořízeno pro Craiovu 17 25m tramvají, přičemž Craiova by přispěla jen 2 % na úhradu všech uznatelných nákladů této akvizice. Rumunské ministerstvo veřejných prací, rozvoje a správy tendr na tyto tramvaje spustilo 10. ledna 2019, avšak 10. června 2019 jej zrušilo s tím, že se do něj nikdo nepřihlásil, a to přesto že

jeho odhadovaná hodnota přesahovala v přepočtu 920 milionů Kč, tj. více než 54 mil. Kč na vůz, což není nijak podstřelená částka. Jako důvod nezájmu měla být dle primátora města příliš krátká dodací lhůta, která byla stanovena na 22 měsíců.

Na konci října 2019 vypsaný druhý tendr také skončil fiaskem, když jej ministerstvo zrušilo v prosinci téměř v momentě, kdy mělo expirovat datum pro podání nabídek, s tímto odůvodněním: *„Vážná odchýlení od zákonných ustanovení mají dopad na proces udělení zakázky nebo je nemožné kontrakt uzavřít.“* Přeloženo do řeči běžných lidí, ministerstvo vyžadovalo podmínky, které nemohl žádný případný uchazeč splnit.



Tramvaje ke Craiově patří a město si je chce uchovat.

Ministerstvo nebylo mimochodem v roce 2019 schopno vysoutěžit tramvaje ani pro další 4 rumunská města, a to Galați (10 tramvají), Botoșani (9 tramvají), Brăila (10 tramvají) a Ploiesti (20 tramvají). Do těchto tendrů, kde se počítalo s 18m vozy, se přitom přihlásily vždy dvě firmy (vždy to byl turecký Durmazlar, kterému s výjimkou Botoșani, kde se účastnila domácí Astra Vagoane Călători, konkuroval jiný rumunský podnik, a to VFU Paşcani. Tramvaje pro čtyři tato města se nyní opět soutěží. Mimochodem, v Botoșani zavírají od 1. srpna 2020 tramvajový provoz na neurčito, důvodem má být špatný stav infrastruktury, na které tramvaje opakovaně vykolejily, přičemž došlo i ke zranění lidí (plán nahradit tramvaje autobusy turecké výroby se objevil už v zimě tohoto roku).

Co se Craiovy týče, ministerstvo vypsalo třetí tendr 23. prosinci 2019, datum pro podání nabídek vypršelo 10. února 2020. Do tendru se přihlásily ukrajinská Tatra-Jug, turecké společnosti Durmazlar a Bozankaya, a polská Pesa. Vítěz nebyl dosud vyhlášen, dokončení hondotícího procesu mělo být

na pořadu v srpnu 2020. Včera, 29. 7. 2020, se ovšem objevila zpráva, že se vítěz minulý pátek už našel (viz úřední věstník), a má jim být dle radničních zdrojů ukrajinský výrobce Tatra-Jug, přičemž ještě týden poběží lhůta na odvolání a dá se očekávat, že se někdo odvolá. Tatra-Jug měla nabídnout částku okolo 1,7 mil. eur, tj. 45 mil. Kč. Je nutné uvést, že vyhodnocení tendru nebylo založeno jen na předložené ceně, neboť ta měla mezi dalšími kritérii 80% podíl.



Dělicí pás se zelení umístěný v centrální části Craiovy radnice vzorně udržuje, taktéž zastávky jsou čisté, akorát se na nich člověk nedočká jízdních řádů a elektronické panely, které byly na některých místech instalovány, nefungují.

Ukrajinský výrobce přitom dlouhodobě vykazuje problémy s odbytem. Tramvaje v současnosti dodává do egyptské Alexandrie a na vozy, které má dodat Kyjevu na základě cca 2 roky staré soutěže, se v kase hlavního města Ukrajiny nenachází prostředky (dodán 1 vůz z deseti, navíc ve formě prototypu). Ani u jiných ukrajinských měst není po produktech Tatra-Jugu zájem a některá z nich dokonce nastavila v minulosti podmínky výběrových řízení tak, aby se Tatra-Jug ani nemohla do tendrů hlásit. Výrobce se sídlem v Oděse se přesto nevzdává a nadále pracuje na inovacích (viz zde).

Neoznačené foto: autor

Url: Tatra-Jug blízko úspěchu v Craiově