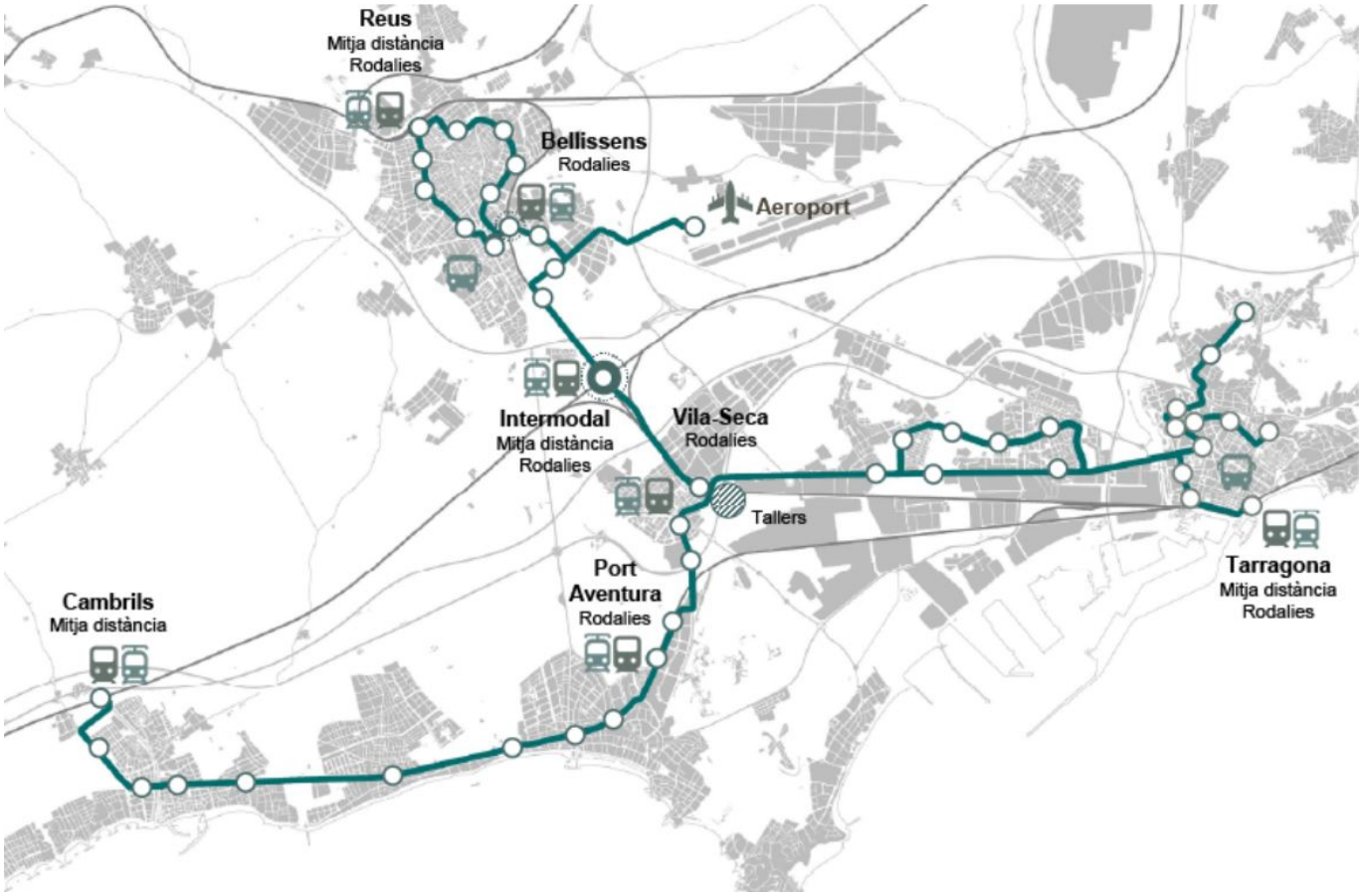


Tramvaje pro nový meziměstský provoz ve Španělsku se budou soutěžit znovu

24.08 2023 20:30, Vít Hinčica, Tramvaje

Nový tramvajový systém pojmenovaný zkráceně jako „TramCamp“ (v plném znění: *Tramvia del Camp de Tarragona*), který má obsluhovat několik měst a obcí v katalánské územní jednotce zvané Camp de Tarragona, se ještě nezačal budovat a už má za sebou neúspěšný tendr na prvních sedm tramvají. Výběrové řízení vypsané v tomto roce skončilo v tomto létě neúspěchem poté, co dva zájemci, CAF a Stadler Rail Valencia, neuspokojili vypisovatele řízení, když první zmiňovaný výrobce překročil odhadovanou cenu a druhý nesplnil stanovená technická kritéria. Soutěž se bude opakovat.

Nový tramvajový provoz má propojit na severovýchodě Španělska ležící město Reus, jeho letiště, nedaleké městečko Vila-seca a na pobřeží Středozemního moře ležící města Tarragona a Cambrils. V minulosti byly Reus, Tarragona a Vila-seca propojeny trolejbusem a po jeho zrušení v 70. letech zůstala tato města bez elektrické dopravy. Na počátku tohoto milénia katalánská vláda poprvé zvažovala návrat elektrické dopravy, a sice v podobě lehkého metra, resp. vlakotramvaje. Vlivem střídání politických kádrů se ale lehké metro nestalo dopravní prioritou, a třebaže se ke konci první dekády tohoto milénia zakomponovalo do několika územních i strategických plánů, jeho realizace se odložila k ledu, mimo jiné proto, že plná realizace systému byla částečně podmíněna přeložkou konvenční železniční trati vedené podél pobřeží Středozemního moře, díky které by se uvolnila část původního železničního tělesa jižně od Tarragony právě pro potřeby systému lehkého metra. V roce 2020 se však podařilo jednu z nových přeložek zprovoznit a katalánská vláda se k myšlence lehkého metra opět přihlásila a začala ji prosazovat. Zatímco správce španělské železniční infrastruktury Adif chtěl nepoužívané a plevelem rychle zarůstající koleje snést a zvažoval na jejich místě například cyklostezku, obce podél této trati se proti tomuto záměru postavily. Katalánská vláda nakonec během několika měsíců zadala své železniční společnosti FGC (*Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya*) přepracování projektu s tím, že bude na území Camp de Tarragona jezdit tramvaj (v médiích se však stále můžeme setkat i s označením vlakotramvaj).



Navrhovaná síť tramvají má mít dle údajů z tohoto března 46 km délky, 47 zastávek a být obsluhována 26 tramvajemi. Odhadované náklady na celé její zhmotnění byly vyčísleny na 543 mil. EUR. (zdroj: Generalitat de Catalunya)

Jakkoli se projekt tramvají může někomu zdát jen coby další vysavač státních či regionálních peněz, jeho realizace by pomohla na území Camp de Tarragona aspoň částečně řešit dva dopravní neduhy: tím prvním budiž chybějící kapacitní spojení místních velkých sídel. Když v roce 1974 vyjízděly poslední zbylé trolejbusy, měla Tarragona něco málo přes 80 tisíc obyvatel, dnes jich má však okolo 130 tisíc. Sousední Reus měl v daném roce 1974 okolo 70 tisíc obyvatel, dnes jich má ale přes 100 tisíc. Cambrils za tutéž dobu narostl z cca 10 tisíc obyvatel na dnešních více než 30 tisíc. O něco méně obyvalel má Vila-seca, která za posledních téměř 50 let narostla co do počtu obyvatel zhruba dvojnásobně. Všechna tato města jsou propojena pouze autobusy a některá z nich i příměstkými vlaky, nicméně nabídka a kvalita spojů veřejné dopravy není pro některé obyvatele dané oblasti dostatečně uspokojivá. Druhým neduhem budiž poloha železniční stanice vysokorychlostní trati z Madridu do Barcelony „Camp de Tarragona“. Tato stanice leží „tzv. v polích“, daleko od lidských obydlí (Tarragona leží asi 10 km daleko a Reus 15 km daleko). Její umístění bylo z velké části vynuceno snahou vyhnout se co nejvíce nedalekému pohoří a obecnou snahou zajistit rychlé vlakové spojení dvou největších španělských měst, nicméně napojení této stanice na veřejnou dopravu se nijak zvláště neřešilo, takže až na několik málo autobusových spojů se vlakoví cestující musejí už od roku 2006, kdy byla stanice otevřena, spoléhat na své auto nebo taxíky. Autobusové spoje jsou sice sladěny s vlaky AVE státního dopravce Renfe (méně však se spoji soukromých vlakových dopravců), nejsou ovšem zrovna levné, a cesta taxíky stojí minimálně 40 EUR. Parkování v železniční stanici Camp de Tarragona je taktéž tučně zpoplatněno. V roce 2026 má být zprovozněna jižně od letiště Reus nová intermodální stanice, která se bude nacházet na styku několika železničních tratí, včetně té, která se v rámci modernizace přímořského železničního koridoru vybudovala ve směru ke stanici Camp de Tarragona. Poloha intermodální stanice však bude vhodná akorát tak na přestup mezi

různými vlakovými spoji, než že by nějak uspokojila přepravní potřeby většiny místních, takže teprve napojení intermodální stanice na tramvaj by umožnilo rychlý přesun lidí, kteří se budou potřebovat dostat do nitra území Camp de Tarragona z jiných částí Katalánska či Španělska, nebo budou potřebovat jet opačnými směry.



Další vizualizace. (zdroj: FGC)

První fázi realizace nového tramvajového systému TramCamp má představovat úsek z Cambrils do Vila-secy, který se díky výše zmíněné přeložce konvenční železniční trati může postavit nejrychleji. Jeho stavba měla začít už na jaře 2023, ale zatím se do země nekoplo. V březnu 2023 byl však vypsán tendr na nové tramvaje, jenž, jak už víme z úvodu tohoto textu, skončil neúspěchem, a jeho brzké opakování má být impulsem pro to, aby se někdo nepokusil rozjetí výstavby nového tramvajového systému zhatit.

Zájemci o soutěž na dodání nových tramvají měli čas na podání nabídek do 27. června 2023. Hodnotící komise otevřela obálky 4. července 2023 a 26. 7. 2023 došlo k anulování tendru. Katalánská vláda ještě řeší, jak nastavit podmínky opakovaného tendru tak, aby mohl některý z uchazečů uspět. V prvním tendru byly poptávány tramvaje o maximální délce 40 m a minimální kapacitě 210 cestujících, se schopností projíždět nezatrolejované úseky v centrech měst na baterie. Vypisovatelem soutěže byla výše zmíněná katalánská společnost FGC, která počítala s částkou 48 090 000 EUR (58 188 900 EUR včetně DPH) za všechny nové tramvaje včetně 15leté údržby prováděné výrobcem v budoucí vozovně FGC, jež má být umístěna ve Vila-sece. Za jednu tramvaj tak FGC byla ochotna zaplatit přibližně 166 mil. Kč bez DPH včetně údržby po dané období, což je velmi velkorysé. Na dodání tramvají se počítalo s maximálně 29 měsíci.

Url: Tramvaje pro nový meziměstský provoz ve Španělsku se budou soutěžit znovu