



Bukurešť masivně zavádí v MHD klimatizaci, plánuje nákupy nových vozidel

03.05 2018 08:41, Redakce, Nezařazené

V dubnu 2018 vypsal provozovatel bukurešťské MHD, společnost RATB (*Regia Autonoma de Transport Bucuresti*), tři zakázky, jejichž předmětem je vybavení celkem až 207 tramvají klimatizačními jednotkami. Kromě toho vypsal i tendr na modernizaci dalších 50 tramvajových vozidel. Pár týdnů před tím již oznámil vítěze zakázky, který klimatizaci dodá do 100 trolejbusů.

Klimatizace do tramvají

Tramvajová síť v Bukurešti je poměrně velká, sestává totiž ze 143 km dvoukolejných tratí o rozchodu 1 435 mm (vizte plánek [zde](#)), stav vozidel je však spíše špatný, respektive se na řadě z nich podepisuje nedostatečná údržba a zanedbávaná pravidelná očista. Většina vozidel je tak jako tak stejně už, navzdory různým stupňům rekonstrukcí a modernizací, za zenitem, vyrobeny totiž byly obvykle v 70. a 80. letech.

První z letos vypsaných zakázek se týká pouze instalace klimatizace a její celková hodnota činí bez DPH cca 22 mil. lei (asi 120 mil. Kč). Do programu klimatizací byla zařazena následující vozidla:

- Celá flotila, tj. 46 vozů, typu V3A-93-CH-PPC (vozy typu V3A z v 70. a 80. let, které byly v nulté dekádě tohoto století rekonstruovány, „CH“ značí chopper, „PPC“ značí částečně sníženou podlahu).
- Sedm vozů typu V3A-PPC-CA (jedná se o čerstvě modernizované vozy V3A-93, které byly v první polovině 90. let již jednou rekonstruovány z typu V3A).
- Tři kusy V3A - M - CA (rovněž jedna z modernizací typu V3A).
- Dvanáct kusů typu V3A - M-2S (rovněž jedna z modernizací typu V3A).
- Pět tramvají typu Bucur LF (jedná se o nové vozidlo vyráběné v tomto století Uzinei de Reparații „Atelierele Centrale“, zkr. URAC, tj. ústředními dílnami RATB).

Kromě toho se RATB rozhodla vypsat tendr za v přepočtu cca 12,6 mil. Kč na menší modernizaci 8 tramvají Bucur LF, která bude spočívat hlavně v dosazení klimatizace.

Další tendr v hodnotě 39 milionů lei (cca 213 mil. Kč) se týká zavádění klimatizací do min. 115 a maximálně 126 tramvají typu VA3-M (není přesně určeno, o jaké podtypy se má jednat, bude jich ale více a zřejmě bude záležet na výběru vozidel dopravcem).

Všechny tři právě uvedené tendry budou uzavřeny pro předkládání nabídek dne 16. května 2018.

Dopravce dále plánuje, že za 135 mil. lei bez DPH (asi 740 mil. Kč) zmodernizuje 50 tramvají typu VA3-M. Zájemci mohou předkládat své nabídky do 17. května 2018.

Klimatizace do trolejbusů

U trolejbusů se zastavíme blíže, mají totiž zajímavou historii. Trolejbusová síť v Bukurešti byla za minulého režimu daleko rozsáhlejší, než je tomu dnes. První trolejbusy vyjely ve městě 10. listopadu 1949 na trase Piața Victoriei – Hipodrom Băneasa, přičemž stavba první trati byla tehdy zahájena až 1. října 1949. Bukurešť se stala po Temešváru teprve druhým městem, které se mohlo trolejbusy v Rumunsku pochlubit. K roku 1970 čítal vozový park okolo 700 vozidel (hlavně typů TV2E a TV2EA), které se těšily z opravdu širokého působišť. Městská doprava totiž hrála v Bukurešti, která zejména v 60. a 70. let zaznamenávala značné přírůstky obyvatel (v roce 1956 žilo ve městě přes 1,17 mil. lidí, o 20 let později více než 1,8 mil. lidí), čím další větší úlohu a s příchodem osmé dekády se ve městě objevil i první moderní trolejbusový „kloubák“ typu DAC-117E vyrobený domácí firmou Rocar (specializovala se na dodávky, autobusy, trolejbusy většinou odvozené od autobusů a také na nákladní vozidla, v roce 1971 dokonce získala licenci od Manu), vlastně se jich během pouhých dvou let, 1980 a 1981, podařilo zprovoznit více než 300! Stojí jistě za pozornost, že trolejbusy v Bukurešti přibývaly jako houby po dešti v době, kdy Československo velelo k jejich plošnému rušení. Zatímco roku 1960 evidovala Bukurešť 36 km tratí, roku 1968 jich bylo už přes zhruba 150 km a roku 1980 slušných 179 km.

Roku 1979 ale bylo zprovozněno bukurešťské metro a jen do roku 1986 bylo otevřeno přes 35 km podzemní dráhy, za dalších pět let pak přibýlo ještě asi 20 km metra. První polovina 80. let tedy znamenala začátek ústupu trolejbusů z hlavní scény, v letech 1986 až 1987 však byla uzavřena rovnou třetina trolejbusové sítě, což už nešlo přehlédnout. Mimo jiné došlo k tomu, že už se lidé nedostali trolejbusem do centra města z jižních oblastí, avšak zachována byla na jihu nevelká síť tří trolejbusových linek, která v dalších letech úspěšně přežívala.

Ještě na konci 80. let, který se zejména vlivem nutnosti splácet dříve nasmlouvané zahraniční závazky a horšícího se domácího hospodářství projevil poklesem životní úrovně většiny Rumunů, se podařilo rozběhnout výrobu dalších desítek vozidel, většinou opět kloubových. Ve druhé polovině 90. let se příchod nových vozidel také nezastavil, přišla totiž dvoustovka Ikarusů typu 415.80, jenže ve výsledku počet vozidel pomalu, ale jistě klesal.

Od počátku tohoto století došlo už jen spíše k menším úpravám trolejového vedení a ke zrušení některých kratších, většinou spojovacích, úseků v centru města, z právě zmíněné jižní oddělené sítě se však podařilo obnovit trolej až do jižní části centra, nicméně nedošlo k fyzickému propojení se zbytkem tratí (plánek sítě vizte [zde](#)). Trolejbusová doprava dodnes reflektuje doby minulé, kdy se trolejbusy pojaly hlavně jako prostředek, jakým se budou lidé dostávat do centra z okrajů města, nicméně ne vždy se jím bylo možné dostat do všech možných směrů nebo jej využívat jako spolehlivý prostředek pro přesun ve středu města. To de facto platí i dnes, kdy je síť už jen takovým větším pahýlem toho, čím se mohla ještě před čtyřiceti lety Bukurešť chlubit.

Poslední vozidla, v počtu 100 ks, došla v letech 2007 a 2008 a jednalo se o typ Astra Citelis PS01T1. Právě tyto vozy vybaví klimatizačními jednotkami rumunská firma ICOM TRADING & CONSULTING

SRL, která se jediná účastnila loni vypsání tendru. Hodnota kontraktu s délkou trvání 24 měsíců od únorového podpisu smlouvy činí bez DPH 2,5 mil. eur (asi 64 mil. Kč).

Momentálně má dopravce v inventáři 177 provozuschopných vozidel.

Nové vozy na obzoru?

Hlavní město spolu s dopravcem již zhruba rok slibuje pro MHD nové vozy. Z unijního kohoutu by mělo přitéct asi 200 mil. eur, za které by, spolu s vlastním menšinovým příspěvím, Bukurešť, jak loni uvedla, ráda nakoupila 100 nových tramvají, 100 nových trolejbusů, 400 autobusů a, jak se dalo čekat, už i elektrobusy, a to 42 kusů. Vypsán a uzavřen byl pouze autobusový tendr, ve kterém vyhrál turecký Otokar, jenž má za cca 100 mil. eur dodat 50 10m, 320 12m a 30 18m vozů (všechny klimatizované). Tendr v březnu napadla firma Mercedes-Benz, podle které byla nabídka Otokaru nepřijatelná, jelikož nesplňovala všechny požadované parametry zakázky, kromě toho německý podnik vznesl i námitky vůči způsobu hodnocení nabídek. Město s RATB se však nařčení brání a prohlašuje, že nabídky byly posuzovány 11členou odbornou komisí za dozoru nezávislého kontrolního orgánu. Na Otokar si však stěžoval i další poražený uchazeč, rovněž turecká firma Karsan, podle které třeba vozy Otokaru nesedí rozměrově. Jediný, kdo se nehodlal o zakázku více popotahovat, byl čtvrtý uchazeč v tendru, MAN, právě jeho motory by však měly být autobusy Otokaru vybaveny.

Text a foto: Vít Hinčica

Url: [Bukurešť masivně zavádí v MHD klimatizaci, plánuje nákupy nových vozidel](#)