

Flotila chorvatských tramvají v Liepāji bude brzy kompletní

08.07 2022 20:40, Libor Hinčica, Tramvaje

V lotyšském městě Liepāja, v němž bychom nalezli jedinou tramvajovou linku o délce 7,9 km, je momentálně v provozu už 12 tramvají chorvatského výrobce Končar. Dosud poslední z tuctu tříčlánkových nízkopodlažních vozů byl do provozu uveden v březnu 2022 a k dokončení celého kontraktu chybí dodat už jen poslední dvě tramvaje, jež by měly dorazit na podzim letošního roku.

Třetí největší město Lotyšska ležící na pobřeží Baltského moře poskytuje domov zhruba 68 000 obyvatel. Tramvajová doprava byla ve městě zřízena již v roce 1899, přičemž od počátku byla pro pohon vozidel využívána elektřina. Přestože v období první i druhé světové války došlo v důsledku válečných událostí k zastavení provozu (v případě druhého světového konfliktu, do nějž se jméno Liepāja nechvalně zapsalo především masakrem místního židovského obyvatelstva, došlo k přerušení s ohledem na hýbající se frontu dokonce nadvakrát, nejprve v roce 1941 a poté na delší období v letech 1944–45), podařilo se tramvaje do ulic po konci válečných operací vždy vrátit.



Design tramvají TMK 2300 pro Liepāju se prakticky nezměnil v porovnání se záhřebskými vozy. Hlavní rozdíl spočívá v jiných čelních světlech. Tramvaj na snímku právě opustila most přes kanál spojující Baltské moře s místním jezerem. Za mostem směrem vlevo (z pohledu fotografa) pokračovala do roku 1976 druhá tramvajová linka. (foto: Libor Hinčica)

Na počátku 70. let se tramvajová síť v Liepāji dočkala významného rozšíření jižním směrem k areálu centrálního hřbitova. Městu ale chyběla vozidla, která by mohlo na novém úseku nasazovat, protože po nuceném ukončení produkce úzkorozchodných tramvají ve východoněmecké vagónce Gotha vznikl ve výrobě vozů této kategorie v rámci východního bloku výpadek. Když se po otevření zmíněného „hřbitovního“ prodloužení (23. 7. 1972) ukázalo, že tramvají bude pro stávající síť skutečně nedostatek, padlo rozhodnutí zkrátit tramvajovou linku číslo 4 k vojenskému přístavu, takže jen po pár měsících (od 6. 10. 1972) se rozsah sítě zase výrazně zmenšil. Když pak v roce 1976 došlo i k zastavení provozu na odbočné trati ke konečné Raiņa iela (rovněž pro nedostatek vozů), zůstala v provozu už jen jediná linka přežívající doposud. V roce 1976 sice byly konečně zahájeny dodávky nových tramvají československé provenience (do roku 1979 bylo předáno postupně 15 vozů T4SU), k obnovení provozu na dříve zastavených úsecích už ale nedošlo a nová vozidla posloužila pro doplnění stávající flotily a jako náhrada nejstarších vozů.

Od roku 1983 do roku 1988 probíhaly dodávky tramvají KT4SU (celkem 22 ks), které se staly na dlouho páteří místního tramvajového provozu. Stejný typ vozidel, byť s přídomkem „D“ místo „SU“, se dostal do města ještě v letech 2000 až 2005 z trojice německých tramvajových provozů (celkem 11 vozů z Cottbusu, Erfurtu a Gery). Na moderní nízkopodlažní tramvaje si muselo město počkat až do podzimu 2020, kdy dorazila první z šesti objednaných tramvají z produkce chorvatského Končaru.



Pohled do interiéru vozu s netradičním uspořádáním sedadel nad podvozky. (foto: Libor Hinčica)

Ten se stal překvapivým vítězem výběrového řízení na nová vozidla na podzim 2018. Tendr na tramvaje počítal s možností dodání až 14 vozů, základní kontrakt ale předpokládal dodání jen šestice vozidel. S ohledem na malý objem zakázky a specifikaci vozidel byla soutěž pojata jako jednací řízení s omezeným počtem uchazečů, kteří splnili kvalifikační předpoklady. V tendru se sešly nakonec pouze dva subjekty – polský Modertrans a chorvatský Končar, který poslední novou tramvaj vyrobil v roce 2009 a od té doby se marně snažil v některém z evropských tendrů prosadit (nejblíže byl kdysi v polské Lodži, která ale soutěž nakonec zrušila). Hlavním hodnoticím kritériem liepājské soutěže byla cena, přičemž rozdíl mezi oběma nabídkami byl vskutku propastný. Zatímco polský výrobce chtěl za jednu tramvaj zhruba 54,5 mil. Kč (12,6 mil. € za 6 vozů), Chorvaté nabídli jednu tramvaj za cca 38 mil. Kč (8,8 mil. € za celou dodávku). Není divu, že v celkovém hodnocení měl Končar 97 bodů, zatímco Modertrans jen 68,03.

Výrobce ze země červeno-bílé šachovnice nabídl do soutěže 100% nízkopodlažní tříčlánkovou tramvaj typu TMK 2300. Tento model byl již dříve vyroben pro Záhřeb, avšak pouze v počtu dvou kusů (původně byl typ označován jako TMK 2200-K). Oproti záhřebské verzi nebyla ta pro Liepāju nijak zásadně upravována, vnější rozměry by měly být identické, byť se někdy u záhřebských vozů uvádí kratší délka (20 300 mm; tato hodnota je ale bez předních nárazníků). Tramvaje jsou tedy dlouhé 20 700 mm, šířka je 2 300 mm, výška vozidla 3 400 mm. Podlaha v interiéru má jednotnou výšku 350 mm nad temenem kolejnice, pouze u vstupů se snižuje na úroveň 300 mm. Nejužší místo středové uličky má šířku 746 mm. Maximální hmotnost tramvaje je přibližně 27 800 kg, rychlost je softwarově omezena v městském provozu na 50 km/h, avšak lze ji navýšit až na 70 km/h. Obsaditelnost činí 82 stojících (při 4 os/m^2) a 37 sedících osob. Sedadla jsou v oblasti nad podvozky umístěna na mírně vyvýšené podestě, přičemž použito je zde uspořádání 1+1 se čtyřmi sedadly umístěnými podélně. Když už je řeč o podvozcích, hodí se zmínit, že zajímavostí tramvají Končar je

užití podvozků typu DG 1000 z produkce firmy Sames, u nichž jsou kola netradičně uložena v ložiskových skříních, které tvoří základní rám (nejsou tedy použita dvojkolí ani nápravnice). Základní rám je pak uložen v samotném rámu podvozku a nápravu nahrazuje hřídel (propojená s koly přes kuželové převodovky). Sekundární i primární vypružení je řešeno hydropneumatickými pružinami. Motory (2x 65 kW na každém podvozku) jsou uloženy podélně.



Pohled zezadu na tramvají Končar TMK 2300 blížící se ke konečné zastávce na severu města. (foto: Libor Hinčica)

První z šesti objednaných tramvají byla do města předána v listopadu 2020, načež byly zahájeny její zkušební jízdy. V provozu s cestujícími se první vozy objevily dne 18. 3. 2021 při příležitosti oslav 396. výročí založení města. V té době již bylo jasné, že prvních šest vozů (z nichž poslední byl do města předán v květnu 2021) nezůstane v Liepāji osamoceno. Již v létě 2020 totiž bylo oznámeno, že město využije (díky přiklepnutí dalších evropských peněz) opci na dalších šest tramvají a později se podařilo (rovněž díky evropskému penězovodu) získat prostředky i na poslední dvě tramvaje, jejichž dodání je očekáváno na podzim 2022. Dosud dodané vozy nesou ev. č. 250–261.

Ačkoli je v Liepāji v provozu jediná tramvajová linka, těší se velkému zájmu cestujících. To je dáno jejím dobrým trasováním i krátkým intervalem, jenž činí celodenně 7 minut. Na trať je tak vypravováno 10 tramvají, což lze teoreticky pokrýt už pouze novými vozidly. Prakticky se ale na trati nadále objevují i starší československé tramvaje KT4SU a KT4D, kterých si nadále dopravce udržuje ve flotile formálně devět. Výprava starších vozů je ale obvykle omezena jen na jeden až dva vozy denně a po předání posledních dvou vozů TMK 2300 ev. č. 262 a 263 by mělo být nasazení „ká té čtyřek“ už jen sporadické. Na druhé straně město se prozatím nevzdalo snů o možném růstu své tramvajové sítě, takže větší provozní záloha patrně ještě bude nějakou dobu zachovávána.

Url: Flotila chorvatských tramvají v Liepāji bude brzy kompletní