

Místo Helsinek Augsburg. Lodž hodlá pořídit ojeté tramvaje

25.12 2022 16:18, Libor Hinčica, Tramvaje

V září loňského roku vyjely do provozu v polské Lodži dvě tramvaje Bombardier Variobahn, které musely být pro vleklé technické problémy staženy z provozu v Helsinkách a po dohodě mezi výrobcem vozidel (jímž byl Bombardier, který projekt ve své době zdědil po koupi Adtranzu) a provozovatelem (HKL) bylo celkem 40 vozů z let 1998 až 2003 vráceno zpět někdejšímu producentovi, který navíc musel finské metropoli zaplatit kompenzaci ve výši 33 mil. € (cca 810 mil. Kč). Bombardier tramvaje převezl z Finska do Německa, kde je uskladnil a snažil se pro ně najít nového kupce. Naděje mu vysvitla v Lodži, která si půjčila zdarma (hradit musela jen náklady na dopravu) vozy původních evidenčních čísel 202 a 205 s tím, že je od 14. 9. 2021 vypravila do provozu s cestujícími.

Zkušební provoz měl trvat celkem osm měsíců, přičemž se uvádělo, že délka byla zvolena záměrně tak, aby tramvaje mohly být testovány i během zimních měsíců. Jenomže už na přelomu listopadu a prosince byly obě tramvaje v tichosti odvezeny zpět do Německa s tím, že se zde měly údajně podrobit pravidelnému servisu. Nebylo přitom uvedeno, jakou povahu měl tento servis mít, proč jej nebylo možné realizovat v podmínkách Lodže a ani proč by výrobce předal ke zkouškám tramvaje, na nichž by bylo nutné vykonat po pár týdnech provozu periodickou prohlídku. Dopravce MPK Łódź k tomu uvedl, že odvoz vozidel znamenal přerušení zkoušek, kdy již nebude možné realizovat testy v původně plánovaném rozsahu za různých povětrnostních podmínek, takže od avizované koupě bude nutné *„pravděpodobně ustoupit“*. Jak ale informovala některá polská média, onen pravidelný servis byl zřejmě jen záminkou, jak tramvaje z Lodže předčasně dostat se ctí, protože hlavním motivem odstavení vozů měly být praskliny, které se měly objevit na kolech a rámech podvozků a které si vynutily odstavení obou vozů.

Z potenciálního nákupu tramvají Variobahn tak sešlo, Lodž by ovšem ráda svůj vozový park tak jako

tak nějakým způsobem omladila. Byť nyní dostává první z 30 objednaných tramvají Gamma LF 06 AC z produkce Modertransu, vozový park MPK Łódź je značně zastaralý a flotilu zhruba 460 tramvají tvoří především tramvaje Konstal 805Na v různých modifikacích (cca 75 % vozového parku), přičemž dopravce si je vědom toho, že nebude mít prostředky na to, aby přibližně 350 „konstalů“ nahradil jen novými vozidly.



Tramvaj Bombardier Variobahn v Helsinkách. Čtyřicítku vozů nakonec dopravce HKL Bombardieru vrátil. (zdroj: Wikipedia.org; foto: Kalle Id)

Dopravní podnik měl proto oslovit různé provozovatele tramvají s rozchodem 1 000 mm v západní Evropě s dotazem, zda by nebylo možné od nich získat některé z nízkopodlažních tramvají, jež mají být vyřazeny. Na tuto poptávku měl pozitivně reagovat německý Augsburg, který čeká na zpožděnou dodávku vozů Stadler Tramlink, kterých si objednal celkem 11 s tím, že nové tramvaje měly být již od počátku roku 2023 k dispozici, projekt však vinou působení vyšší moci (Covid-19 a následná válka na Ukrajině) nabral výrazné zpoždění a celý proces se prodlouží zhruba o rok. Jedenáctka Tramlinků má ve vozovém parku nahradit stejný počet tramvají typu GT6M. Právě tyto tramvaje by pak připadaly v úvahu pro následný prodej do Lodže.

Zástupci MPK Łódź ve vyjádření pro média uvedli, že tramvaje GT6M jsou koncepčně podobné jako vozy typu NF6D, které již v Lodži jezdí v počtu 35 kusů. Tyto vozy získala Lodž v letech 2017 až 2020 od dopravce BOGESTRA (provozující tramvaje v oblasti měst Bochum a Gelsenkirchen). Tvrzení o podobnosti je ale pravdě na míle vzdálené. Zatímco vozy řady GTxM/N (sufix dle rozchodu, „x“ odpovídá číslovce dle počtu náprav) vyvíjel původně MAN (a po něm AEG) a šlo o 100%

nízkopodlažní tramvaje s dynamicky otočnými podvozky, vozidla NF6D spadají do rodiny částečně nízkopodlažních tramvají vyvíjených svého času Düwagem, které využívají dvou hnacích dvounápravových podvozků pod krajními články a dvou nehnacích dvoukolí bez klasické nápravy pod článkem středním.

Augsburg získal první tramvaj GT6M již v lednu 1993, kdy byl do města dodán prototyp, jenž zahájil zkušební jízdy, na jejichž konci se podařilo dne 27. 7. 1993 získal povolení pro provoz s cestujícími. V prakticky v téže době městská rada rozhoduje o tom, že přikoupí dalších deset tramvají v identickém provedení, přičemž jeden vůz měl vycházet na zhruba 3 mil. německých marek (tehdy cca 52,47 mil. Kč; pro porovnání: průměrná mzda v ČR v roce 1993 činila 5 817 Kč). Dodávka tramvají byla plánována již na rok 1995, avšak finální potvrzení objednávky se protáhlo až do 6. května 1994, což odsunulo i termín doručení na rok 1996.

Dne 7. 2. 1995 došlo k nehodě prototypu ev. č. 601 s nákladním automobilem, načež bylo rozhodnuto, že opravu bude nutné realizovat ve výrobním závodě. Po převezení zpět k výrobci (až v říjnu 1995) se nicméně ukázalo, že poškození vozové skříně je tak velkého rozsahu, že se repase vozidla nevyplatí, a namísto toho došlo v prosinci 1995 k přiobjednání jednoho vozu, jenž měl zničený prototyp nahradit. Tím stoupl počet v rámci objednávky na 11 kusů. Dodávky byly zahájeny na jaře 1996, v provozu s cestujícími se objevil první sériový vůz (nesoucí uvolněné číslo 601) dne 28. 4. 1996 na lince číslo 3, načež do října bylo předáno i zbylých deset vozů ev. č. 602 až 611.

Po více než 20 letech spolehlivé služby se Augsburg rozhodl, že do vozů GT6M nebude dále investovat a zvolil raději cestu nákupu nových tramvají Tramlink od Stadleru, které mají v porovnání se starší generací nabídnout také větší přepravní kapacitu (vozy budou mít délku 42 m, zatímco tramvaje GT6M jsou dlouhé jen 26,8 m). Kontrakt za 57 mil. € (cca 1,4 mld. Kč) zahrnuje nejen dodávku oněch 11 tramvají, ale také kompletní servis na dobu 16 let. Mimoto si může město objednat dalších 16 vozů v rámci opce. Dodávka byla původně plánována na rok 2022, v březnu letošního roku však bylo oznámeno, že první Tramlink dorazí na zkoušky nejdříve v říjnu 2022, ani tento termín se ovšem nepodařilo pro nedostatek komponentů na trhu dodržet a projekt se dostal do dalšího skluzu. Termín dodání nových tramvají pochopitelně přímo ovlivňuje dobu, kdy by mohla Lodž teoreticky vozidla GT6M z Augsburgu získat. Nelze tedy předpokládat, že by se tak mohlo stát ještě před koncem roku 2023.

Url: Místo Helsinek Augsburg. Lodž hodlá pořídit ojeté tramvaje