



Škoda dodá 22 tramvají ForCity Smart do Mainzu

21.05 2025 19:12, Libor Hinčica, Tramvaje

Společnost Škoda Transportation uspěla v dalším výběrovém řízení na dodávku nových tramvají do sousedního Německa. Po prvním úspěchu v Chemnitz v roce 2016 se přidaly objednávky od RNV (zahrnující vzájemně propojená města Mannheim, Heidelberg a Ludwigshafen am Rhein; 2018), dále od Schöneiche a Bonnu (obě města v roce 2019), trojlístku braniborských sídel Frankfurt (Oder), Brandenburg an der Havel a Cottbus (2021) a od Kasselu (2023). Dalším provozovatelem by se měl stát Mainz (česky též Mohuč), který uzavřel táhnoucí se soutěž na celkem 22 vozů.

Oficiálně Mainz tramvajovou dopravu vyzdvihuje a prezentuje její výhody i velkolepé plány rozvoje, reálná podpora ze strany vedení města vlastnímu městskému provozovateli (*Mainzer Mobilität*) ale byla v uplynulých letech vlažná. Dopravce, kterému rostl počet přepravených pasažérů (propad nastal, jako ostatně všude po světě, s koronavirem, nicméně v roce 2024 už se podařilo vrátit na předcovidová čísla), se snažil opakovaně prosadit jak výstavbu nových tratí, tak nákup nových vozů, anebo alespoň zajištění modernizace stávající flotily vozidel. Peníze se podařilo svého času sehnat jen na modernizaci šesti vozů Duewag M8C z roku 1984, které byly v letech 2015 a 2016, tedy v době, kdy již byly za hranou původně plánované životnosti, modernizovány pražským Cegelecem (dnes Electric Components; součást skupiny Škoda Group). Mainzer Mobilität hodlal následně zmodernizovat i 16 vozů GT6M-ZR z roku 1996 (tehdy z produkce Adtranzu), anebo alespoň část z nich, jenomže záměr byl neustále odkládán.

Nakonec se podařilo vedení města přesvědčit, aby se pustilo do nákupu nových tramvají. Jako minimální počet bylo stanoveno 22 kusů, tj. coby náhrada jak nezmodernizovaných „gé té šestek“, tak sice omlazených, ale přesto již zhruba 40 let starých vozů M8C. Mimoto měl být kontrakt rozšířen o osm tramvají opčních, které měly posloužit na plánovaných rozšířeních, jež měla vzniknout do roku 2030.



Na modernizaci tramvají GT6M-ZR bylo nakonec rezignováno a vozy z roku 1996 budou nahrazeny novou generací škodoväckých tramvají. (foto: Libor Hinčica)

Předběžné tržní konzultace byly vypsaný v závěru roku 2023, dne 9. 2. 2024 poté následovalo vypsaní samotné soutěže, o kterou měli projevit zájem čtyři uchazeči, jejichž jména však nebyla prozrazena (vedle Škodovky nicméně byla pravděpodobně jedním z nich také polská Pesa). Vítěz v podobě plzeňského výrobce byl oznámen 20. 5. 2025. Kromě ceny, která měla váhu 75 %, byly hodnoceny také vybrané technické/kvalitativní parametry, jež měly váhu zbylých 25 %.

V průběhu výběrového řízení (na jaře 2024) byl vyvinut nátlak na městskou společnost *Mainzer Stadtwerke*, pod níž spadá i *Mainzer Mobilität*, aby v důsledku tíživé finanční situace přistoupila k výrazným škrtům ve svém rozpočtu. To se dotklo i tramvajového provozu, neboť právě veřejná doprava v rámci městského podniku vykazovala největší ztráty. Z trojice plánovaných tramvajových novostaveb (schválených radou města už dne 3. 6. 2020), byly pozastaveny přípravy dvou z nich. Přežila pouze spojka Binner StraÙe, která se momentálně buduje a jež vytvoří kolejový trojúhelník v srdci města. Její délka je přitom necelých 300 m. S pozastavením dalších rozvojových plánů padla také myšlenka na výstavbu nové menší vozovny, a tím i záměr pořízení osmi tramvají, které mohly být podle původního znění zadávacího řízení dokoupeny v rámci opce. Do stávající vozovny by se osm dalších tramvají již nevešlo, a tak město opční část vypustilo.



Výběrového řízení na dodávku nových tramvají pro Mainz se měla se svou inovovanou platformou účastnit také polská PESA. Ta se snaží na německém trhu prosadit se svými tramvajemi dlouhodobě, zatím však žádný úspěch nesklidila. (zdroj: PESA)

Ačkoli se tedy nyní Mainz holedbá, jak nákupem 22 tramvají investuje do budoucnosti veřejné dopravy a udržitelnosti, fakticky jen splácí léta nastřádaný dluh v obnově vozového parku, který vůbec neřeší budoucí potřeby města. Na druhé straně, nové tramvaje z produkce Škody Transportation postavené na bázi modelu ForCity Smart (tj. se všemi otočnými podvozky) nabídnou v porovnání se současnou generací tramvají alespoň větší kapacitu. Zatímco dosluhující vozy M8C a GT6M-ZR mají délku cca 30 m a obsaditelnost 139, potažmo 143 cestujících, nové tramvaje budou pětičlánkové (se dvěma kratšími nesenými díly), uložené na šesti plně otočných podvozcích a dosahovat délky 43,5 m, takže nabídnou až 258 míst (z toho 96 pro sedící pasažéry).

Dodávky vozů proběhnou v letech 2028 až 2030, jejich pořizovací cena má činit víc než 100 mil. € (2,5 mld. Kč). Financování zajistí ze svých prostředků převážně Mainzer Stadwerke AG, navíc byly poskytnuty příspěvky města (12 mil. €) a spolkové země Porýní-Falc (*Rheinland-Pfalz*), která uvolnila 5 mil € na otestování „*inovativních komponentů na nových vozidlech*“ (tedy nikoli na tramvaje samotné).

Vozy budou tradičně obousměrné, vybaveny budou WiFi pro cestující a součástí budou i USB nabíjecí porty.

Url: [Škoda dodá 22 tramvají ForCity Smart do Mainzu](#)