

Škoda dodá tramvaje do Mannheimu o dva roky později

19.05 2021 15:59, Matěj Stach, Tramvaje

Dodávka nových tramvají pro dopravce RNV (Rhein-Neckar-Verkehr GmbH) se výrazně opozdí. Dopravce, který zajišťuje tramvajový provoz mezi městy (a ve městech) Mannheim, Heidelberg a Ludwigshafen, podepsal v červnu 2018 smlouvu se Škodou Transportation, která předpokládala dodání až 114 tramvají. První z nich měly být dle harmonogramu předány již v loňském roce. Nyní se zdá, že se německý zákazník svých tramvají dočká nejdříve o dva roky později.



Z této vizualizace je dobře patrné posunutí pozice prvních dveří ob jedno okno. (zdroj: Škoda Transportation)

Základní kontrakt za téměř 7 mld. Kč počítal s dodáním 80 úzkorozchodných tramvají (1 000 mm), a to třech délkových kategorií. 31 vozů má mít délku 30 m (a tři články), 37 tramvají má být čtyřčlánkových s délkou okolo 40 m a zbylých 12 vozů má dosahovat délky 60 m (šestičlánková varianta; tyto tramvaje by měly být vůbec nejdelší na světě). Základ vozidel vychází z tramvají ForCity Smart Artic – jde tedy o odvozeninu původního finského modelu Artic, který byl použit poprvé v zakázce pro Helsinky firmou Transtech, kterou Škodovka později pohltila a která získané know-how dokázala výborně využít v dalších kontraktech. Právě finský závod Škodovky by měl být zodpovědný za velkou část realizace zakázky, s finální montáží se ale počítá v České republice.



Změněné uspořádání prostoru nad středními podvozky. Namísto dvou schodů je použita šikmá rampa. (zdroj: Škoda Transportation)

Projekt tramvají byl nazván jako Rhein-Neckar-Tram 2020 (RNT 2020), a to podle termínu dodání prvních vozů, k němuž se výrobce zavázal. Jenomže se blíží polovina roku 2021 a nové tramvaje v Mannheimu a okolí stále nejsou a do konce letošního roku ani nebudou. Nový termín dodání byl totiž posunut až na polovinu roku 2022 (tedy celé čtyři roky po podepsání kontraktu).

Důvodem mají být podle mluvčího RNV významné konstrukční změny, které se na vozidle odehrály s cílem zvýšit jeho bezbariérovost a přístup do vozidla především pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Hodí se připomenout, že když Škoda v Mannheimu na podzim roku 2018 představila model 1:1 části vozidla novinářům, byly pocity nemalé části účastníků z řad odborné veřejnosti poněkud smíšené. Navržené vozidlo totiž předpokládalo užití dvojice schodů pro překonání každého z podvozků, čímž vlastně vznikal jakýsi moderní ekvivalent vozu VarioLF3. S výrobcem proto bylo vstoupeno do jednání o konstrukčních úpravách, které měly členitost interiéru eliminovat. Ačkoli Škoda používá (i úzkorozchodné) podvozky s klasickými nápravami, jež umožňují zajistit průchod vozidlem bez schodů, měl být vývoj této úpravy dle slov mluvčího RNV velmi náročný. Výsledkem je, že by vyvýšení se dvěma schody mělo zůstat zachováno jen v krajních článcích, zatímco ostatní přechody podvozků budou řešeny pomocí šikmých ramp.



Z tohoto pohledu je patrné, že vyvýšení pomocí šikmých ramp umožnilo z jedné strany hned za kloubem odrušit zcela podesty u čtveřice sedaček. Ty jsou tak nově přístupné bezbariérově. (zdroj: Škoda Transportation)

Nejde ale o jedinou úpravu. Původní řešení uspořádání dveří krajních článků totiž bylo navrženo poněkud nešťastně. Pozice dveří tedy byla změněna tak, aby se cesta od dveří k prostoru určenému pro invalidní vozík stala nejkratší možnou a nepředstavovala pro vozíčkáře nácvik jízdy zručnosti (došlo tak k odsazení dveří na krajních článcích vozidla, takže na jedné bočnici následují dveře za druhým oknem, zatímco na druhé bočnici až za třetím). Úprava interiéru měla přinést také navýšení bezbariérově přístupných míst.

Další úpravy se týkaly například posunu pozice kotoučových brzd, uspořádání madel a tlačítek v interiéru či rozšíření plošiny pro vozíčkáře. Podle sdělení RNV bylo k původně navržené tramvaji vzneseno od nejrůznějších skupin okolo 200 námitek. Vše přitom začalo již v prosinci 2018, kdy se svými připomínkami přihlásilo celkem 12 různých iniciativ, jež řešení tramvaje zkritizovaly. Dopravce proto otevřel jednání o možných úpravách a přizval do diskuze další skupiny. Výsledky těchto diskuzí byly představeny už v polovině ledna 2019.



Vyvýšené uspořádání s dvojicí schodů nadále zůstalo zachováno v krajních článcích. (zdroj: Škoda Transportation)

Škoda Transportation má s plněním termínu dodávek nových tramvají v poslední době problémy. Výrazného zpoždění se dočkaly dodávky vozů pro Ostravu i Plzeň, jež měly být podle původního harmonogramu dodány již na podzim roku 2020. Plzeňský vůz Škoda 40T představil výrobce teprve v dubnu 2021, avšak jen ve svém výrobním závodě. Výroba ostravských tramvají 39T nabírá ještě větší zpoždění a dosud nebyl dokončen ani prototyp.

Url: Škoda dodá tramvaje do Mannheimu o dva roky později