

Škoda představila první jednotku varšavského metra

20.12 2021 18:03, Libor Hinčica, Metro

Těsně před Vánoci Škoda Transportation ukázala v Plzni první z dokončených jednotek metra pro varšavské metro. Těch může být do města dodáno až 45, přičemž každá z nich má mít 6 vozů.

Nabídky do tendru na dodávku nových souprav podala Škoda Transportation již v říjnu 2017, o rok později byla vyhlášena vítězem, avšak její nabídka byla napadena společnostmi Stadler a Siemens jako nereálná, o čemž musel nakonec rozhodovat až soud. Teprve na podzim 2019 byl plzeňský výrobce (tvořící konsorcium se svou dceřinou firmou Škoda Vagonka) prohlášen za vítěze s tím, že na předání prvních vozů měl poněkud šibeniční termín 24 měsíců. Výroba jednotek probíhala z velké části v Ostravě (svařování hliníkových skříní a jejich lakování), odkud byly první vlaky přepraveny do Plzně na finální montáž, při níž se využívá i velké množství komponentů z Polska (včetně elektrické výzbroje, kterou překvapivě pro projekt nedodává Škoda Electric, ale polský Medcom).



Průhled interiérem soupravy, která je řešena jako plně průchozí. (foto: Škoda Transportation)

První ze dvou prototypových vlaků složených z čelních vozů 21Mt, dvou vložených hnacích vozů typu 22Mt a opět dvou obyčejných vložených vozů 23Mt byl již dokončen a slavnostně představen. Původně stanovenou lhůtu 24 měsíců na předání zákazníkovi se ovšem splnit nepodařilo. V září 2021 bylo na veletrhu Trako avizováno, že termín dodávek bude odsunut na konec roku 2021, v říjnu se již v polských médiích objevila zpráva, že by termínem předání do Varšavy měl být leden 2022. Nyní se uvádí, že by se ve Varšavě měly nové soupravy objevit až na jaře 2022.



Víceúčelová zóna pro odstavení dětských kočárků či invalidních vozíků. (foto: Škoda Transportation)

Mezitím se první vyrobený vlak podrobí zkušebním jízdám. Ty se mají odehrát nejprve částečně v České republice, a teprve poté ve Varšavě. Ve vztahu ke zkouškám v České republice uvedla Škoda Transportation pouze tolik, že mají proběhnout na zkušebním okruhu VÚŽ ve Velimi a v pražském metru. Lze předpokládat, že v Praze se testy omezí pouze na provoz na zkušební trati kačerovského depa, kterou Škoda využívala již v minulosti pro svůj prototypový vůz Škoda 6Mt. Tento vůz je přitom zajímavý i ve vztahu k varšavskému projektu.



Sedadla jsou umístěna pouze podélně. Celkem pojme šestivozový vlak až 230 sedících pasažérů. (foto: Škoda Transportation)

Už v roce 2003 tehdejší Škoda Plzeň představila svůj první nový vůz metra typového označení Škoda 6Mt, pod jehož designem byl podepsán akademický sochař František Pelikán, jenž předtím vtisknul křivky modernizacím vozů 81-71 pro pražské metro (po modernizaci jako typ 81-71M). Plzeňský výrobce neskrýval své ambice prorazit s novým typem metra ve světě i v tuzemsku, nakonec ale zůstalo jen u jediného prototypu čelního vozu 6Mt. Ten si měl slavnostní premiéru odbýt na veletrhu Czech Raildays v červnu 2004, avšak kvůli komplikacím s přepravou byla nakonec přítomnost tohoto exponátu na výstavě odřeknuta. Slavnostní premiéra pro veřejnost se tak vlastně nikdy neodehrála.



Metro 6Mt vzniklo jen ve formě prototypu čelního vozu. Ten byl dlouhá léta využíván ve Škodovce pro zkušební účely, později byl jako nepotřebný odstaven a chátral. Právě z období „chátrání“ pochází tato fotografie, na níž je vůz zachycen v roce 2014. Letos se však dočkal v souvislosti s varšavským projektem znovuvzkříšení. (zdroj: Wikipedia.org; autor: Soldan15)

V roce 2005 byl vagón testován na zkušební trati mezi Kačerovem a Krčí v Praze, načež se vrátil zpět do Plzně, kde byl nadále využíván k vybraným zkouškám. Později byl ale odstaven a čekal na svůj další osud. Jeho šťastná chvíle přišla s projektem metra pro Varšavu, kdy má být vůz, jenž byl již předtím v Plzni upraven pro napájení z trakčního vedení, použit jako zdroj energie pro realizaci zkušebních jízd. Za tímto účelem byl vůz opraven (přičemž získal i nový celošedý lak), v interiéru došlo k demontáži většiny sedadel (zachováno zůstalo pouze 8 míst) a úprav se dočkala také elektrická část. Ke zkouškám ve spojení s novými soupravami metra pro Varšavu začal být vůz využíván již na zkušební trati Škodovky (lze jej rozeznat i na prezentačním videu výrobce), svou hlavní roli by měl ale odehrát na zkušebním okruhu VÚŽ ve Velimi, kam by měl být z Plzně společně s první vyrobenou soupravou metra pro Varšavu převezen.



Propagační fotografie nového metra pro Varšavu pořízená na zkušební trati Škodovky v Plzni. (foto: Škoda Transportation)

Po dokončení „české části“ zkoušek se má nová souprava (již bez vozu 6Mt) pojmenovaná Varsovia vydat do Polska, kde se předpokládá zahájení zkoušek v březnu či dubnu 2022. Samotný proces schvalování ve varšavském metru by pak měl zabrat tři měsíce. To by mělo být dostatečné pro plánovaný termín zahájení provozu na budovaných prodlouženích sítě varšavského metra.



Stanoviště strojvůdce metra pro Varšavu z produkce Škodovky. (foto: Škoda Transportation)

Varsovie od Škodovky jsou plně průchozí a mají celkovou délku 118,2 m, šířka vozu (potažmo soupravy) činí 2 700 mm, max. výška 3 660 mm, nástupní hrana je ve výšce 1 140 mm nad temenem kolejnice. Napájení je realizováno z boční napájecí kolejnice, a to napětím 750 V DC. Max. rychlost činí 90 km/h. Každý z vlaků pojme 230 sedících pasažérů a 907 stojících (při 5 os./m^2).

Celková hodnota kontraktu činí zhruba 8 mld. Kč, přičemž Škoda má jistotu odebrání 37 vlaků (222 vozů), zbylých 8 je předmětem opce (48 vozů). Dokončení dodávek nových škodováckých vlaků bude znamenat konec provozu jednotek řady 81-71. To bylo původně avizováno na rok 2024, nyní se však zdá, že bude jejich životnost o něco delší.

Url: Škoda představila první jednotku varšavského metra