

Slavnostní premiéra Stadleru Tramlink v Erfurtu

23.05 2021 21:12, Libor Hinčica, Tramvaje

Dopravce EVAG z německého Erfurtu zařadil dne 20. 5. 2021 slavnostně do provozu první ze 14 objednaných tramvají (ev. č. 801) Stadler Tramlink. Ty vycházejí z koncepce vozů Tramlink z produkce španělského závodu Vosslohu, který Stadler převzal k 31. 12. 2015. A právě v někdejším závodě Vosslohu ve Valencii byly nové tramvaje pro Erfurt také vyrobeny.

Slavnostní prezentace pořádané ve vozovně Magdeburger Allee se účastnili vedle hostů z řad vedení města a DP také zástupci Stadleru či švýcarského velvyslanectví. Nešlo však o první jízdu nové tramvaje v ulicích města, protože zkoušky probíhaly již od března 2021, kdy byly první dva vozy do města předány.

53 % ceny tramvají hradil dopravce EVAG vlastněný městem, zbylá část (47 %) byla získána z prostředků spolkové země Durynsko a z evropského fondu pro regionální rozvoj. Erfurt se stal prvním německým městem, jemuž se podařilo na financování skrze evropské prostředky ze zmíněného fondu dosáhnout. Aby to bylo možné, musel projekt prokázat svůj ekologický přínos v oblasti úspory elektrické energie, a tím snížení emisí CO_2. Vozidlo je tak vybaveno moderními zařízeními, jež slibují úsporu elektrické energie ve výši 7,2 gramů na kilometr, z toho 3,5 g připadá na trakční energii a 3,7 g na efektivnější klimatizaci a topení.



Přehlídka tramvají EVAG. Vozy KT4D jsou už minulostí, cestující svezly v pravidelném provozu naposledy v roce 2014 (existují pouze tři vozy určené pro okružní jízdy). Vozový park osobní dopravy je tvořen vozy MGT6D, Combino a nyní i prvními Tramlinky. (zdroj: propagační video EVAG)

Odpadní teplo odváděné od vodou chlazených motorů je například odváděno ke klimatizačním jednotkám a k topnicím, což by mělo dopomoci úspoře okolo 10 % (v zimním období), podobně se využívá i brzdná energie, kterou nelze rekuperovat. Ve voze jsou pak instalovány i senzory CO_2, které měří obsaditelnost vozidla. Jakmile je vozidlo plně obsazeno, funguje systém klimatizace naplno, při nižší obsaditelnosti se ale výkon klimatizačních jednotek snižuje. Úspor v trakční části se podařilo dosáhnout zejména díky snížení hmotnosti vozů. Každá z 42m tramvají váží 52,53 tun, což má být o zhruba 4 % méně, než je u vozidel této délkové kategorie běžné.

Se zařazením prvních z dodaných vozů do provozu se počítá v červnu letošního roku. Cestující by se měli dočkat navýšení přepravní kapacity, protože délka tramvají činí 42,49 m a jejich obsaditelnost až 248 osob (z toho 102 sedících), což je více, než nabízí stávající městská flotila tramvají. Ta je složena z vozů MGT6D z produkce Düwagu (16 ks) a Siemens Combino (48 ks), přičemž tyto vozy dosahují běžně délky okolo 30 metrů. Polovina Combin je pak pouze třídílných o délce metrů dvaceti.

Výběrové řízení na nákup nových vozů vypsal Erfurt v roce 2018. Soutěž byla uzavřena v říjnu téhož roku s tím, že se počítalo s dodáním prvních osmi vozů již do 31. 12. 2020 a zbylých 6 do 15. 3. 2021. Situace okolo Covidu-19 však posloužila i Stadleru jako jedna z možností, jak dodávku vozidel odsunout, a tak se nových tramvají dočkává Erfurt se zpožděním. Kromě 14 vozů, které by všechny měly zamířit do města do konce letošního roku a které by postu postupně měly nahradit všechny tramvaje MGT6D z let 1994–1998, může Erfurt v následujících letech (nejpozději do roku 2026) využít opci na nákup ještě 10 dalších vozů. Cena jednoho vozu činí zhruba 100 mil. Kč (4 mil. €).

Url: Slavnostní premiéra Stadleru Tramlink v Erfurtu