

Smutný konec helsinských tramvají Variobahn

22.07 2024 18:56, Libor Hinčica, Tramvaje

Historie 40 nízkopodlažních tramvají Variobahn ve finských Helsinkách se definitivně uzavřela. V blíže nespecifikované době je měla společnost Alstom (která v mezičase převzala Bombardier, jenž tramvaje původně dodal) zlikvidovat. Podle některých zdrojů existují v Německu pouze dva vozy, které byly testovány v polské Lodži, jež krátkodobě uvažovala o pořízení ex-helsinských vozů.

Připomeňme, že tramvaje s obchodním jménem Variobahn začal nabízet v roce 1993 (kdy byl postaven prototyp) na trhu výrobce ABB Henschel, který se od 1. 1. 1996 stal součástí nového podniku ADtranz, v němž mělo ABB podíl společnost s Daimlerem. Obří skupinu v roce 2001 přebral Bombardier, který se tak dostal i k rozběhnuté zakázce na dodávku tramvají Variobahn pro Helsinky. Jejich montáž probíhala přímo ve Finsku, a to ve společnosti Transtech (který je dnes součástí skupiny Škoda Group). Bombardier musel zakázku dokončit, aniž by měl vidinu toho, že bude nadále koncept Variobahnu rozvíjet. S ohledem na snahu evropských institucí zabránit kartelovým dohodám a silným monopolům totiž bylo součástí dohody o nákupu ADtranzu, že se Bombardier modelu Variobahn vzdá. Veškerou dokumentaci a práva na jeho výrobu tak získal švýcarský Stadler.



Pohled do interiéru tramvaje Variobahn v Helsinkách, (foto: Ing. Filip Jiřík)

Bombardier mohl dokončit pouze zakázky pro města sdružená v rámci německého dopravce RNV (*Rhein-Neckar-Verkehr*; tj. Mannheim, Ludwigshafen a Heidelberg) a zakázku pro Helsinky. Ty si objednaly 17. 7. 1996 nejprve dvacet vozů (jejichž dodávky začaly v roce 1998), načež 31. 5. 2000 využil opci na zbylých dvacet tramvají, jež byly dodány do roku 2004. Na vozech se ovšem začaly projevovat technické nedostatky, jako příliš rychlé sjíždění kol, ale především docházelo v důsledku působících sil k praskání rámů podvozků. Dopravce HKL závady reklamoval a donutil Bombardier, jenž byl nyní za zakázku odpovědný, aby všechny tramvaje postupně nechal dle vlastního návrhu změn konstrukce opravit. Tramvaje se tak vrátily nejprve do výrobního závodu Transtechu ve Finsku, kde však byly pouze deponovány, neboť samotné úpravy probíhaly v Německu. Proces se protáhl na celé dva roky (2006 až 2008).

Dne 16. 5. 2007 se Bombardier s místním Dopravním podnikem (HKL; *Helsingin kaupungin liikennelaitos*) dohodl na revizi smluvních ujednání, v nichž se výrobce ambiciózně zavázal k 90% provozní spolehlivosti Variobahnů (tj. k nasazení 36 z 40 vozů denně). Za stanovený poplatek měl Bombardier realizovat servis tramvají, a to fixně po dobu 10 let (do roku 2017) s možností prodloužení o dalších až 25 let. Bombardier si zřídil v Helsinkách vlastní dílnu na údržbu vozidel (v areálu bývalých dílen finských státních železnic), nicméně přes velké množství pokusů o vylepšení provozní spolehlivosti a prodloužení intervalů údržby se jeho snahy nesetkávaly s úspěchem, protože fyzikální zákony skládání a působení sil byly neúprosné. Často se stávalo, že provozních byla méně než polovina vozů, za což musel výrobce platit penále, na druhé straně Helsinky smlouvu nevypověděly, ačkoli k tomu měly opakovaně řadu možností. Bylo zřejmé, že situace je dále

neudržitelná a v srpnu 2017 se po dlouhých vyjednáních podařilo dospět k dohodě, v jejímž rámci si Bombardier všech 40 tramvají převzal zpět a městu zaplatil jako náhradu ve výši přibližně 33 mil. € (tehdy cca 841 mil. Kč), což bylo zhruba 43 % původní pořizovací ceny.



Tramvaje se udržely v provozu jen do konce roku 2018. Nový kupec se pro ně nenašel. (foto: Ing. Filip Jiřík)

Výrobce se snažil nalézt pro nepotřebné tramvaje nového zákazníka, kterému by mohl vozidla ještě prodat. Už v červenci 2017 byly dvě tramvaje (původních ev. č. 234 a 237) převezeny do Německa, kde si je měl vyzkoušet Ludwigshafen (tedy jedno z měst sdružené v rámci již zmíněného RNV). K testování ale nemělo nakonec vůbec dojít a obě vozidla byla odvezena v květnu 2018 do areálu Bombardieru v Bautzenu. K 31. 12. 2018 byl provoz tramvají Variobahn v Helsinkách dle původní dohody s HKL definitivně zastaven. K formálnímu prodeji vozů zpět Bombardieru mělo dojít až následně, konkrétně v únoru 2021, kdy už Bombardier stihl převzít nový vlastník – francouzský Alstom, kterému tak zůstal tento kontrakt na bedrech.

I Alstom se následně snažil najít tramvajím nový domov, v létě 2021 byly z Finska převezeny vozy ev. č. 202 a 205 do polské Lodže, kde v polovině září téhož roku vyrazily do provozu. Jejich vystoupení zde bylo podobně zoufalé jako v Helsinkách. Na přelomu listopadu a prosince 2021 byla obě vozidla přepravena do Německa, kde se měla údajně podrobit plánovanému servisu, zpátky do Lodže se ale už nevrátila a zkušební provoz, původně avizovaný na dobu osmi měsíců, tím vyšuměl do ztracena.

Právě dvojice vozů, jež se objevila v Lodži, by podle některých zdrojů měla být těmi posledními, jež dosud alespoň fyzicky existují. Zbylých 36 tramvají mělo být v blíže neurčeném čase potichu z areálu

Bombardieru/Alstomu v Helsinkách převezeno do kovošrotu ve Finsku, obdobně jako dva vozy určené původně pro testování v RNV, do nichž se však měly zakousnout drapáky některého z německých kovošrotů. Žádného dalšího provozovatele tak helsinské Variobahny již nenaleznou.

Přes snahu redakce se nepodařilo bohužel dopátrat bližší informace o tom, kdy byly tramvaje do kovošrotu (potažmo kovošrotů) odvezeny. Za případná doplnění s uvedením zdroje proto budeme čtenářům vděčni.

Url: Smutný konec helsinských tramvají Variobahn