

Stadler představil „ostravskou“ sestřičku – Tango NF3 pro Sarajevo

21.09 2023 19:29, Libor Hinčica, Tramvaje

Je to už dlouhých sedm let, co se podařilo švýcarské firmě Stadler vypálit rybník českým monopolním hráčům ve výběrovém řízení na dodání až 40 středněkapacitních tramvají pro Dopravní podnik Ostrava, kterému tehdy po přešlé bouři s korupční kauzou vítězství cizího elementu vcelku hrálo do karet. Zakázku za rekordně nízkou sumu (jeden vůz vyšel na pouhých 27,2 mil. Kč) tak Stadleru přiklepl, čehož výsledkem se stala tramvaj s typovým označením Tango NF2 Ostrava. Do Ostravy bylo nakonec dodáno v letech 2018 a 2019 všech 40 tramvají, jež vynikají vysokou provozní spolehlivostí (byť se jejich počet v mezičase o jeden vůz v důsledku vážné dopravní nehody snížil).

Od prvotních úvah o podobě nové tramvaje postavené na bázi modelu Metelica určeného pro východoevropské země a vyráběného v Bělorusku ušel projekt kus cesty a byl dodatečně přeřazen do rodiny vozidel s obchodním jménem Tango. Na bázi ostravského modelu, na jehož vývoji významně participovala pražská pobočka Stadleru v podobě jedné z největších projekčních kanceláří producenta ze země helvétského kříže, začal Stadler nabízet své tramvaje v dalších tendrech. V Ostravě napodruhé pro chybu v desetinné čárce s prodlouženou (avšak stále dvoučlánkovou) verzí neuspěl. V tříčlánkovém provedení ale v roce 2021 ovládl tendr v metropoli Bosny a Hercegoviny. První dokončený vůz se nyní představil na veletrhu TRAKO v polském Gdaňsku.

O první dodávku nových tramvají do Sarajeva od roku 1990 (kdy byl navíc po sedmileté pauze dodán

jen jeden vůz KT8D5) projevila zájem pětice výrobců – Alstom, Škoda Transportation, CAF, Durmazlar a později vítězný Stadler. Tendr předpokládal dodání 15 tramvají fixně a dalších 10 v rámci opce. S financováním pomáhají tradičně mezinárodní bankovní instituce, konkrétně Evropská banka pro regionální rozvoj (EBRD) a Evropská investiční banka (EIB). Výběrové řízení bylo vypsáno již v červnu 2020, přičemž se počítalo s celkovou hodnotou základního kontraktu (tedy oněch patnácti vozidel) ve výši 30 mil. €. O tom, že nejlepší nabídku podal Stadler, se začalo hovořit již na přelomu let 2020 a 2021, k podpisu kontraktu ale mohlo dojít až 2. 8. 2021. Výsledná cenovka přitom byla vyšší než předpokládaná hodnota zakázky – v rámci prvního kola nabídl Stadler cenu přes 40,651 mil. €, finální cena operovala s částkou 34 744 773,25 € (tehdy asi 893 mil. Kč, resp. 59,529 mil. Kč za vůz).



Pohled do interiéru tramvaje Stadler NF3 pro Sarajevo. (zdroj: Televizija Sarajevo)

Na dodání tramvají měl Stadler 24 měsíců, což znamená, že správně měly být vozy předány v srpnu letošního roku. Projekt ale nabral zpoždění vinou událostí posledních let – pandemie Covidu-19 a válka na Ukrajině –, z nichž zejména druhá jmenovaná podnikání Stadleru přímo ohrozila. Stadler totiž, jak již zaznělo v úvodu článku, vybudoval jeden ze svých výrobních závodů v běloruském Minsku, avšak tento nepsaný protektorát Ruské federace se dostal na černou listinu sankcí s ohledem na všeobecně známé skutečnosti. Stadler své podnikání v Lukašenkově říši prozatím zcela neukončil, byť jej postupně utlumuje a většina aktivit se soustředí na udržování dříve realizovaných projektů (servisní činnost). V případě tramvají pro Sarajevo proto vznikly spekulace o původu hrubých staveb. Vůz vystavený na veletrhu TRAKO sice nese hrdý nápis, že jde o 182. tramvaj vyrobenou v polském závodě v Siedlcích, tam ale probíhá pouze finální montáž. Hrubé články, jak bylo společností Stadler po publikování původní verze tohoto článku doplněno, byly pro projekt Sarajevo vyrobeny v závodě ve Środě Wielkopolské, který Stadler získal po odkoupení tramvajové divize Solarisu. Na výrobním štítku ve vozidle (pro sběratele čísel uvádíme, že vůz nese výr. č. L-4541-001) jsou uvedena pouze jména dceřiných společností v Siedlcích a Praze, naopak zcela vypadl závod ve Valencii, který je paradoxně v projektu silně angažován, neboť Stadler podával nabídku do Sarajeva v dvoučlenném sdružení svých závodů Stadler Polska a Stadler Valencia.

Tramvaj pro Sarajevo je koncipována jako tříčlánkový vůz o délce 31 100 mm, šířce 2 400 mm a výšce 3 620 mm, který je usazen na čtveřici plně otočných podvozků s klasickou nápravou, které jsou uloženy pouze pod prvním a třetím článkem (tímto koncepčním uspořádáním tak tramvaj připomíná nejstarší provedení kloubových tramvají, které se začaly v Evropě prosazovat ještě před druhou světovou válkou). Výměnu cestujících zajišťují čtvery dvoukřídlé dveře a dvoje jednokřídlé na krajích vozidla. Celkem se ve voze nachází 79 míst k sezení a 101 k stání (při 4 os/m^2). Jako hnací jsou s ohledem na rovinatý profil tramvajových tratí v Sarajevu řešeny pouze dva krajní podvozky, každý se dvěma motory, z nichž jeden má výkon 105 kW (celkový instalovaný výkon tedy činí 420 kW). Maximální rychlost má činit 70 km/h. Vozidla jsou pochopitelně klimatizovaná, ve výbavě nechybí USB zásuvky, kamerový systém a další výbava, jež je dnes považována víceméně za samozřejmost. Oproti ostravským tramvajím Tango NF2 se ty pro Sarajevo výrazně liší upořádáním interiéru.



Pohled na stanoviště řidiče tramvaje Stadler Tango NF3 Sarajevo.(foto: Witold Urbanowicz; Transport-Publiczny.pl)

Pokud lze ostravskému řešení tramvají od Stadleru z pohledu cestujícího něco vyčíst, je to výška podest pod sedadly nad podvozky a jejich množství. Při uspořádání 2+2 je v Ostravě nad každým z podvozků rozmístěno 16 sedadel, z nichž všechna jsou přístupná jen po překonání poměrně vysoké podesty. U vozů pro Sarajevo se již podařilo (při stejném uspořádání) přijít s komfortnějším řešením, kdy je podesta snížena a je použita už jen u sedadel uspořádaných naproti sobě. Prakticky identické uspořádání sedadel u svých tramvají s otočnými podvozky používá například Škoda Transportation nebo PESA.

Tramvaje jsou do města dodávány v tradiční sarajevské žluté barvě, která je doplněna o tmavě šedou. Podle vyjádření zástupců Stadleru na veletrhu TRAKO byla tramvaj zcela navržena podle požadavků zákazníka a představuje poslední konstrukční vývoj Stadleru. I přes řadu provedených konstrukčních změn je však nutno říci, že byly v nemalé míře převzaty zkušenosti a vývoj z ostravského projektu, a to včetně vnějších designových křivek. Z hlediska barevnosti vozidel mělo být údajně vypracováno více variant, z nichž ta podle Philippa Brunnera (výkonného viceprezidenta Stadleru pro střední Evropu) nejzajímavější byla zákazníkem odmítnuta z toho důvodu, že barevná kombinace byla identická s barvami jednoho z místních fotbalových klubů, takže se představitelé Sarajeva obávali, že by fanoušci druhého tábora mohli z tohoto důvodu tramvaje ničit (v tomto směru byli například pražští fanoušci Sparty při představení „slávistického“ lakování vozidel PID rozhodně benevolentnější). Nakonec tak byly vybrány konzervativnější barvy.

Před odesláním do Sarajeva by měla první z vyrobených tramvají realizovat ještě zkušební jízdy v některém z polských měst. Ve hře mají být údajně dvě města, s nimiž jsou podle slov zástupců Stadleru vedena jednání.

Url: Stadler představil „ostravskou“ sestřičku – Tango NF3 pro Sarajevo