

V Drážďanech skončil provoz nákladních tramvají

13.12 2020 19:49, Libor Hinčica, Tramvaje

Jeden ze symbolů drážďanské tramvajové dopravy – nákladní tramvaj známá jako CarGoTram sloužící pro zásobování výrobní základny Volkswagenu v blízkosti centra Drážďan – je už minulostí. Provoz nákladní tramvaje byl zastaven po 19 letech, a to o několik dní dříve, než bylo původně plánováno.

Nákladní tramvaje se coby možný způsob zajištění dodávek dílů pro výrobu automobilů dostaly do středu pozornosti poté, co město sice odsouhlasilo stavbu nového výrobního závodu VW v lukrativní lokalitě na místě bývalého výstaviště, ale muselo se vypořádávat s protesty občanů, kterým se nelíbilo, že by až do středu města měly jezdit kamiony. Ačkoli iniciativa bojující proti výstavbě továrny nakonec nezískala potřebný počet hlasů, město ve spolupráci s investorem otázku logistiky i tak otevřelo. Jako vhodný kompromis se jevilo zavedení nákladních tramvají, o jejichž využití se Drážďany z vlastní iniciativy zajímaly již v roce 1994, kdy se ale řešilo možné širší využití v rámci městské logistiky (především v oblasti zásobování obchodů).



Trasa nákladní tramvaje vedla přes samotné centrum města. Červeně jsou zaznačeny alternativní objízdné trasy. zdroj: (DVB AG)

Zadání na konfiguraci vozidel se rodilo postupně během let 1998 a 1999. V létě roku 1999 poté bylo vyhlášeno výběrové řízení, v jehož rámci měli mj. výrobci zvážit, zda by nebylo možné využít některé části z vyřazených vozů typů T4D a B4D (vlečné vozy). O zakázku jevily velký zájem ČKD Dopravní systémy, které nabídly řešení vozů s typovým označením TNA2 (motorové) a BNA2 (vlečné; navíc v podvariantách F1 a F2 s možností jednoho či dvou podvozku hnacích). Původně byly tramvaje navrženy s designem odpovídajícím vozům T3R od doc. Ing. arch. Patrika Kotase, později byl design upraven na nový, jenž byl zamýšlen pro modernizaci typové řady T6 (nikdy však nebyl použit). Česká nabídka se jevila německému zákazníkovi jako lepší, avšak ČKD Dopravní systémy padly v lednu 2000 do insolvence, takže s českým výrobcem nebylo možné uzavřít smlouvu.

Dne 3. 3. 2000 si tak Drážďany vybraly nabídku od druhého účastníka výběrového řízení – společnosti Schalker Eisenhütte Maschinenfabrik GmbH. Výrobce se zavázal dodat dvojici vlaků tvořených vždy 5 vozy (z toho dva krajní s kabinou řidiče), jeden rezervní čelní vůz a jeden rezervní vložený vůz. Jeden vlak vycházel na cca 6,5 mil. marek (zhruba 104 mil. Kč). S max. délkou 59,4 m šlo o nejdelší provozovanou tramvaj na světě, byť ne osobní. Elektrickou výzbroj do vozů dodala společnost FAGA (později Bombardier), motory byly od společnosti VEM (každý o výkonu 45 kW). Podvozky pocházely skutečně z vyřazených vozů T4D a B4D, byly však kompletně repasovány (ČKD Dopravní systémy oproti tomu ve své nabídce preferovaly užití zcela nových podvozků). První a poslední vůz s kabinou řidiče měl délku 11,7 m (a jeden nákladní prostor), vložené pak 12 m (a dva nákladní prostory). Prázdný vlak vážil zhruba 90 tun a mohlo do něj být naloženo dalších zhruba 60 tun dílů (celkový objem nákladu mohl být až 214 m^3).

První vlak byl dodán do Drážďan dne 16. 11. 2000. Zkušební jízdy v síti DVB AG byly zahájeny od 3. 1. 2001, od března téhož roku pak začal již ostrý provoz s přepravou dílů z překladiště Friedrichstadt do nově vybudované montovny s názvem Gläserne Manufaktur (Prosklená manufaktura). Vlastníkem vozidel byly původně Drážďanské dopravní podniky (Dresdner Verkehrsbetriebe), které se pochopitelně staraly také o údržbu vozidel a poskytovaly řidiče.



Nákladní tramvaj se v roce 2017 připravuje ve vozovně Trachenberger na návrat do provozu v sousedství historické soupravy tramvají T4D a B4D. (foto: Gläserne Manufaktur)

První plány počítaly s tím, že tramvaje budou na 5,5 km dlouhé trati jezdit až 30x denně, tento plán se ale nepodařilo nikdy naplnit a skutečná potřeba byla výrazně menší. V roce 2003 šlo například o pouhých 10 jízd denně a v roce 2015 dokonce o pouhé tři jízdy. Když v březnu 2016 skončila produkce automobilů VW Phaeton a Bentley Flying Spur, z nichž především první jmenovaný byl z hlediska zájmu trhu propadák, skončil k 31. 3. 2016 i provoz nákladních tramvají. Jeden vlak zůstal odstaven ve vozovně Trachenberger, druhý byl deponován v areálu VW, přičemž VW obě tramvaje za zůstatkovou hodnotu převzal i do svého majetku. Ještě koncem roku 2016 nechtěla automobilka prozradit, jaký bude další osud nákladních tramvají a stále častěji se mluvilo o tom, že nákladní tramvaje již nevyjedou. Tehdy se ale tento scénář nakonec nenaplnil. VW se po jednáních s městem rozhodl, že nákladní tramvaje bude využívat i pro přepravu materiálů pro elektromobily e-Golf, na jejichž výrobu byl závod postupně adaptován. Od ledna 2017 tak začaly nákladní tramvaje opět vyjíždět na zkušební jízdy a dne 24. 3. 2017 byl obnoven provoz, byť nejprve jen se zkrácenými soupravami o třech vozech. Jelikož se počítalo s tím, že denně tramvaj pojede jen 3x, postačoval na denní vypravenost jen jeden vlak, na němž byla v roce 2017 provedena velká prohlídka. Druhý vlak, stejně jako rezervní čelní a vložený vůz, zůstaly odstaveny.



Nákladní tramvaj v areálu Gläserne Manufaktur. (zdroj. VW)

V říjnu 2020 však VW oznámil, že s provozem nákladní tramvaje končí. Naposledy měly vyjet do provozu dne 23. 12. 2020, kdy měla tramvaj převézt poslední sadu dílů na e-Golf, jehož produkce se také chýlí ke konci. Původně se počítalo s tím, že produkce e-Golfu skončí dokonce již na jaře nebo počátkem léta 2020, avšak problémy nástupnického modelu (elektromobil ID.3, jehož výroba má být do Drážďan převedena) byly u prvních vyrobených vozů natolik závažné, že VW sériovou produkci nového elektromobilu oddálil, čímž prodloužit život nejen elektrickému e-Golfu, ale i nákladní tramvaji.

Ačkoli nebylo nikdy oficiálně komentováno, na kolik je přeprava dílů nákladními tramvajemi (ne)výhodná, je zřejmé, že ani náhrada cca 15 kamiónů denně na 5,5km úseku nemohla postačovat pro rentabilitu logistického řetězce. V loňském roce se v médiích objevila informace, že provoz nákladních tramvají se vyplácí pouze v případě vysokých objemů přepravy. Nebylo však komentováno, co sousloví „vysoký objem přepravy“ znamená v konkrétních číslech a jak jsou tato čísla vzdálená od reality provozu.

Hlavní záminkou k ukončení provozu nákladních tramvají nicméně nejsou peníze, ale zastaralost vozů. Po takřka 20 letech provozu by údajně bylo zapotřebí výrazně investovat do jejich opravy, což už automobilka nezamýšlí. Pro novou řadu elektromobilů VW ID.3 je podle vyjádření automobilky zamýšlet „jiný logistický koncept“, pod čímž si lze představit jen obtížně něco jiného, než provoz kamiónů.

Od března 2017 byla do provozu vypravována už jen souprava vozů ev. č. 2005+2024+2027+2021+2003. Dne 10. 12. 2020 se tato souprava střetla při odbočení do areálu automobilky VW s dodávkou značky Mercedes-Benz, která tramvaj v oblasti předního čela vozu ev. č. 2005 poškodila. Jelikož by oprava byla již nerentabilní a ostatní – byť fyzicky existující – vozy nemohou do provozu zasahovat, bylo rozhodnuto, že do opravy tramvaje již nebude investováno a do Vánoc bude přeprava materiálu na výrobu automobilů zajištěna náhradním způsobem. Provoz nákladních tramvají v Drážďanech tak skončil poněkud neslavně. Navzdory silnému marketingu a propagaci je však nutno říct, že příliš slavná nebyla provozní éra nákladních tramvají v saské metropoli ani jako celek. O budoucnosti odstavených vozidel prozatím není rozhodnuto. Mezi DVB AG a VW mají probíhat jednání o možném dalším využití, například jako služebních/technologických vozidel pro potřeby DVB AG.

Url: V Drážďanech skončil provoz nákladních tramvají