

V Oslu dojezdily tramvaje Ansaldo/Firema SL95

30.04 2025 18:33, Libor Hinčica, Tramvaje

Norská metropole se v neděli 27. 4. 2025 rozloučila s poslední z 32 tramvají typu SL95, které byly od konce 90. let dodávány do Osla italským výrobcem Ansaldo/Firema. Vyřazení italských strojů umožnilo postupné zařazování nových vozů SL18 z produkce španělského CAFu, kterých bylo od roku 2020 dodáno 85, takže k dokončení celého kontraktu zbývá předání posledních dvou kusů.

Od konce 80. let Oslo zvažovalo možnosti nákupu nových tramvají, kterými by bylo možné obnovit místní flotilu, v níž dožívaly tramvaje staré takřka tři desítky let. Pro našince je jistě z dané doby nejzajímavější úvaha o nákupu nových tramvají z ČKD Tatra, u nichž byla největším lákadlem nízká pořizovací cena. Jednání s československým producentem vyvrcholila dlouhodobým pronájmem jedné tramvaje Tatra T7B5, která byla přímo v Norsku upravena dle místních standardů a zvyklostí a přechodně zde vozila cestující. Oslo následně vůz sice za zvýhodněných podmínek odkoupilo, s pořizováním tramvají této koncepce už ale nepočítalo a hodlalo se orientovat na nízkopodlažní vozy, přičemž velký zájem u něj vzbudila tramvaj RT6N1. ČKD ovšem nakonec na připraveném výběrovém řízení neparticipovala.

Oslo se o aktuální vývoj na poli nízkopodlažních vozů intenzivně zajímalo a v roce 1995 testovalo i trojici zapůjčených vozů, konkrétně Variobahn zapůjčený z německého Chemnitz, jeden vůz Duewag NGT6C z Kasselu a jeden vůz řady T z Vídně (zde určený pro provoz na lince metra U6). Současně norské hlavní město komunikovalo se svým švédským protějškem, který se připravoval na návrat moderních tramvají, a tak byla skloňována možnost společného nákupu. Nakonec se v roce 1995 (odtud pak označení SL95) radoval z vítězství italský producent Ansaldo (a jeho 49% spoluvlastník, společnost Firema Trasporti SpA). Ta nabídla obousměrné tříčlánkové vozy o délce 33 120 mm, šířce 2 600 mm a výšce 3 625 mm, které byly usazeny na čtyřech hnacích otočných podvozcích s klasickými nápravami (8x 105 kW) a disponovaly 50% podílem nízké podlahy a maximální rychlost

až 80 km/h. Každá z tramvají zvládla pojmout až 212 cestujících, z toho 88 sedících.



Pohled do interiéru tramvaje SL95, jež nabízela 50% podíl nízké podlahy. (foto: Libor Hinčica)

První objednávka počítala se 17 vozy (z nichž každý tehdy vycházel na 20 mil. norských korun; dle tehdejšího kurzu cca 83,76 mil. Kč), dalších 15 si mohlo město přikoupit v rámci opce. Dodávky měly proběhnout v letech 1997 až 1998, projekt se ale dostával do skluzu. V lednu 1997 byly teprve zkušebně na jednom vlečném voze ST55 instalovány testovací podvozky a v únoru 1997 byla v italském závodě připravena maketa kabiny řidiče a odeslána do Osla. Navzdory zpoždění byla v dubnu 1997 využita opce na zbylých 15 ks a termín dodání první tramvaje byl stanoven na 23. 5. 1998. Vůz budoucího ev. č. 141 byl však teprve v říjnu prezentován ve výrobním závodě a do Osla dorazil až 5. 1. 1999 a v pravidelném provozu se objevil od 30. 5. 1999. Následně začaly přicházet další kusy. Vzhledem k hmotnosti vozidel a jejich geometrii bylo nutné na řadě míst upravit síť, i tak byl ale provoz v několika lokalitách zcela zakázán a vozidla byla trvale nasazována jen na třech linkách (č. 13, 17 a 18).

Po zařazení se na tramvajích objevovalo mnoho technických nedostatků, z nichž některé vedly k dočasnému odstavení i celé flotily, navíc dál docházelo i k dalším zpožděním. V březnu 2001 dokonce dopravce Oslo Sporveier pohrozil, že smlouvu výrobci (jímž už se vzhledem k dalším fúzím stala společnost AnsaldoBreda) vypoví. Dodavatel nejen, že musel poskytnout obří slevy, ale navíc musel na své náklady přistoupit k finančně i časově náročným opravám, z nichž nejdražší byla bezpochyby výměna motorů na všech 32 kusech (tj. celkem 256 motorů), ať již se v té době nacházely v Oslu, či ve výrobním závodě. Poslední z tramvají byla dopravci předána až na konci roku 2004 a zařazena do provozu v lednu 2005.

Ani poté ovšem problémy nebyly u konce. Situaci zkomplikovalo vyhlášení insolvence společnosti Firema, u níž po nějakou dobu zůstaly uvězněné dvě tramvaje odeslané do Itálie na opravu po

dopravní nehodě. V roce 2013 se opakoval scénář s odstavením takřka celé flotily (kromě dvou vozů) z důvodu zvýšené koroze v místě spojení článků.

Vzhledem k tomu, že později se zhroutil i podnik AnsaldoBreda, nemělo Oslo už žádnou naději, že tramvaje bude schopné dlouhodobě udržovat v provozu. Plánovaný nákup nových tramvají byl proto předpokládán nejen coby náhrada starších vozů SL79, ale i zánovních vozů italské provenience.

Pomineme-li jeden z vozů vyřazený již v roce 2018, docházelo k hromadnému odstavování vozů až od roku 2023. Letošního roku se dožily už jenom tři tramvaje, z nichž vůz ev. č. 145 dojezdil v lednu, tramvaj ev. č. 148 dne 7. 4. 2025 a vůz ev. č. 166 dne 27. 4. 2025, čímž se neslavná kapitola provozu těchto neoblíbených vozidel definitivně uzavřela.

Url: V Oslu dojezdily tramvaje Ansaldo/Firema SL95