

V Sarajevu vyjely s cestujícími tramvaje Stadler

30.03 2024 19:41, Libor Hinčica, Tramvaje

Pomineme-li jediný vůz typu Tatra KT8D5 ev. č. 300, jenž byl do provozu uveden v roce 1990, dočkalo se Sarajevo, dnešní metropole Bosny a Hercegoviny, posledních nových tramvají před více než 40 lety, přesněji v roce 1983, kdy byla do města expedována z Prahy poslední série tramvají typu Tatra K2YU. V závěru března 2024 bylo toto dlouhé intermezzo přerušeno, když byly uvedeny do provozu s pasažéry první tramvaje Stadler Tango NF3 Sarajevo – příbuzné ostravských tramvají Stadler Tango NF2 Ostrava, od nichž přebírají mj. designové křivky.

Sarajevo v 80. letech investovalo především do rozvoje nově budované trolejbusové dopravy, obnova vozového parku tramvají se začala přetřásat na konci 80. let, kdy už se Jugoslávie potýkala s ekonomickými problémy a směřovala ke svému rozkladu. V roce 1990 byl sice pořízen v úvodu zmíněný jeden vůz typu KT8D5, ovšem nedostatek finančních prostředků neumožnil v nákupech tramvají pokračovat. Válka, která se následně na Balkáně rozhořela a při níž Sarajevo těžce trpělo, učinila jakékoli plány na nákup nových tramvají nedosažitelnými. Po skončení války (oficiálně v prosinci 1995) sice začala do země proudit mezinárodní pomoc v podobě financí i darů, která zahrnovala i nová vozidla (vzpomeňme například dodávku autobusů Karosa B 731), jenomže zcela nových tramvají se podpůrné projekty vzhledem k finanční náročnosti netýkaly, byť se o alokaci prostředků na jejich nákup uvažovalo. Z ledna roku 2000 je doložena například nabídka společnosti ČKD Dopravní systémy (dále jen ČKD DS) na nové tramvaje typů KT8D5N a variantně LT36. Zatímco u prvního jmenovaného typu slibovaly ČKD DS dodávky již za 8 až 10 měsíců (!) od objednání, v případě typu LT36 se uvádělo zahájení dodávek za 3 až 4 roky, neboť tramvaj v té době existovala

jen na papíře (a jak známo, vyrobena nakonec nebyla).



Tramvaj Stadler Tango NF3 Sarajevo během zkoušek v Poznani v prosinci 2023. (foto: Stadler)

Sarajevo se tedy nových tramvají nedočkalo, namísto toho upřednostnilo cestu levnějších modernizací stávajících tramvají typu K2. První vůz byl rekonstruován vzorově v roce 1998 v úzké spolupráci společností ČKD DS a Pars nova, přičemž výsledný produkt byl pojmenován jako model SATRA II. Slavnostní prezentace původně brněnského vozu K2 ev. č. 1034 se konala v Sarajevu dne 27. 11. 1998. V roce 2000 vypsal sarajevský DP (JKP GRAS Sarajevo) výběrové řízení, které předpokládalo modernizaci dalších 37 vozů, z toho 12 s vloženým středním nízkopodlažním článkem. Vítězem tendru se stalo konsorcium složené z firem Pars nova a německého a rakouského Siemensu. ČKD Dopravní systémy z projektu – s ohledem na problémy, jimiž společnost procházela – odpadla. Obchodní jméno SATRA zůstalo nicméně i pro novou vlnu rekonstrukcí zachováno, přičemž prodloužená verze byla pojmenována jako typ SATRA III. Realizace modernizací, při níž se počítalo se zapojením místních dílen, byla původně předpokládána na dobu pěti let. Ve skutečnosti se program výrazně natáhl a ukončen byl fakticky v roce 2011 po zprovoznění pouhých 11 vozů SATRA II (bez započítání prototypu ev. č. 500) a 4 vozů SATRA III. Další tři tramvaje SATRA II a dva vozy SATRA III byly sice rozpracovány, ale k jejich dokončení už nedošlo. Obnova vozového parku tramvají pak byla odkázána jen na pořizování ojetých vozů.



Projekt Satra II/Satra III bezpochyby přispěl k modernizaci tramvajové dopravy v Sarajevu, skončil však hluboko pod původně uváděným rozsahem. Na snímku z ledna roku 2023 vidíme jeden z trojice nedokončených vozů Satra II, který se již finalizace opravy nedočká. (foto: Libor Hinčica)

Teprve zajištění financování ze zdrojů Evropské banky pro regionální rozvoj (EBRD) a Evropské investiční banky otevřelo v roce 2020 cestu k nákupu zcela nových nízkopodlažních vozů. O soutěž projevilo zájem pět subjektů, konkrétně Alstom, Škoda Transportation, CAF, Durmazlar a Stadler, z nichž úspěch sklidil poslední jmenovaný, jenž nabídl jeden vůz v přepočtu za cca 59,529 mil. Kč. Tramvaje měly být původně dodány již do srpna 2023, projekt ale vinou narušení dodavatelských řetězců v důsledku Covidu-19 a války na Ukrajině nabral zpoždění. Prezentace prvního takřka dokončeného vozu se konala v září 2023 na veletrhu TRAKO v Gdaňsku, v prosinci pak byly zahájeny první jízdní zkoušky, nikoli však ještě v Sarajevu, ale v síti MPK Poznań.

Dodávky do Sarajeva začaly rovněž ještě v prosinci 2023, první z objednaných vozů dorazil do vozovny krátce před půlnocí dne 13. 12. 2023. O tři dny později (16. 12. 2023) město oznámilo, že využije opci na nákup dalších deseti vozů, čímž původní objednávka 15 vozů vzrostla na 25 kusů.

První zkouška 31,1 m dlouhé tramvaje se odehrála v ulicích Sarajeva v nočních hodinách dne 31. 1. 2024. Jelikož dopadla úspěšně, bylo možné v programu testování a zaškolování personálu pokračovat a vše směřovalo k 28. 3. 2024, kdy byl slavnostně zahájen provoz první trojice vozidel s cestujícími. K prvnímu vypravení došlo v 6:50 z konečné Ilidža, kde se předtím shromáždili zástupci města a novináři, kteří si nechtěli nechat tento slavnostní okamžik ujít.



Dodávka prvních 15 vozů bude dokončena do konce letních prázdnin. Dalších deset tramvají bude do města směřovat postupně od prosince 2025. (foto: Vít Ruttkay)

Ministr dopravy sarajevského kantonu (země je rozčleněna celkem do deseti takových autonomních oblastí, pozn. autora) Adnan Šteta při této příležitosti uvedl: *„Je to velký den pro každého, kdo má toto město rád. Jsem velice potěšen, že vidím spokojené cestující, že jsem součástí dalšího velkého projektu pro naše Sarajevo. Zasloužíme si to nejlepší pro veřejnou dopravu, a to tyto tramvaje opravdu jsou. Byly zakoupeny za peníze všech občanů, važme si jich, a ať nám vydrží.“*

Po prvních třech vozech by měly být další dva vozy zařazeny do provozu v dubnu, v květnu mají následovat čtyři tramvaje a zbývajících šest v červnu, červenci a srpnu. Se zahájením školního roku 2024/25 by mělo být ve městě všech patnáct vozů. Dodávky dalších desíti vozů z uplatněné opce by měly probíhat od prosince 2025.

Nákup nových tramvají má umožnit odstavit z provozu všechny přežívající vozy Tatra K2 i KT8D5 (kromě prototypu se další vozy tohoto typu dostaly do města v rámci poválečné obnovy jako ojeté). Nadále si hodlá dopravce udržet jen vozidla Satra II a Satra III a část ojetých tramvají Düwag GT8, jež město dříve dostalo darem z turecké Konye.

Url: V Sarajevu vyjely s cestujícími tramvaje Stadler