

Vodíková tramvaj pro Görlitz

23.03 2024 20:02, Libor Hinčica, Tramvaje

Görlitz (česky Zhořelec), město rozdělené po druhé světové válce tokem Nisy na německou a polskou (Zgorzelec) část, se má v roce 2026 dočkat nových tramvají NGT6 z produkce lipské společnosti HeiterBlick GmbH. Ta uspěla v roce 2022 v konsorciu s výrobcem Kiepe Electric GmbH, který zajišťuje pro vozidla výrobu elektrické části.

Görlitz poptávalo tramvaje společně s dalšími saskými provozy – Lipskem a Zwickau. Celkem byla ve hře dodávka až 187 tramvají, základní kontrakt ovšem počítal jen s 39 vozy, z nichž 25 má převzít Lipsko (o délce 45 m), 6 Zwickau (o délce 30 m) a zbylých osm (rovněž 30m) právě Görlitz. Zbylá vozidla si mohou dopravci zakoupit v rámci odvolávek opcí, a to v rozdělení až 130 ks pro Lipsko, až 12 pro Zwickau a až 6 pro Görlitz.

Ačkoli se počítalo původně s tím, že by mohl být první z vozů hotový již v roce 2023, ve skutečnosti se veřejnosti v létě uvedeného roku představil pouhý mock-up v provedení pro Lipsko, tedy model části vozidla v měřítku 1:1. Dne 18. 1. 2024 se odehrála podobná sláva také ve vztahu ke Görlitz, a to v závodě Alstomu (dříve Bombardieru) v nedalekém Bautzenu. Pokud se čtenáři zdá podivné, že se show pro novináře a politiky konala v areálu subjektu, jenž je vůči vítězi tendru v konkurenčním postavení, pak věžte, že HeiterBlick GmbH nedisponuje ve vlastních výrobních prostorech kapacitami, které by mu umožňovaly takto rozsáhlý kontrakt realizovat. Už v minulosti tak ve značné míře využíval subdodávek vybraných celků vozidel – například hrubé stavby vozidel TW3000 pro Hannover realizoval Solaris. Stejnou filozofii použil i v případě tramvají „ze Saska pro Sasko“, avšak svařovací stroje z Polska vystřídaly ty, jež jsou osazeny v závodě Alstomu v Bautzenu. Podpis smlouvy předpokládající výrobu hrubých staveb prvních 25 vozů pro Lipsko (včetně lakování) byl oznámen prakticky přesně před rokem. Podle očekávání se k této první objednávce přišoupla následně i objednávka z Görlitz.



Vozový park tramvají v Görlitz je tvořený 12 tramvajemi KT4DC. (foto: Libor Hinčica)

Görlitz, které má vozový park tramvají složené výhradně z tramvají KT4D (resp. po modernizaci KT4DC) v počtu 12 ks, ovšem nemělo nakupování tramvají zrovna snadné. Město, v němž dnes žije okolo 56 500 obyvatel, počítalo s tím, že pořízení tramvají bude podpořeno z fondu, který spolková vláda vytvořila pro podporu uhelných regionů v rámci transformace místních ekonomik (tzv. *Kohlenausstiegfond*). První žádost o finanční prostředky na nákup osmi vozů byla ale dne 29. 6. 2021 zamítnuta, protože koupit nové tramvaje je sice bohulibé gesto, ale pokud při tom současně nevyhlašujete dostatečně hlasitě novou kruciátu za zelenější svět, můžete nečekaně narazit. Právě to se stalo Görlitz, jež tak muselo svou žádost přepracovat. Jenomže jak zdůvodnit ekologický přínos vozidel, která jsou již od roku 1897 poháněna ve městě proudem elektronů, a tudíž jsou považována za ekologická? Přes obligátní řeči o úsporách nových elektrických výzbrojí a ještě dokonalejším energetickém managementu (jako by snad šlo dokonalost stupňovat) cesta zjevně nevedla, naštěstí je ale na světě stále ještě kouzelné zaklínadlo v němčině psané jako *Wasserstoff* – v doslovném překladu vodní prvek, neboli česky vodík. Görlitz tedy vytáhlo tuto kartu a sebejistě prohlásilo, že kromě těch osmi nudných konvenčních tramvají pořídí ještě navíc jednu hypermoderní, vlajkonoše světlých zítřků – tramvaj s vodíkovým pohonem.

A protože svět je malý a o náhody v něm není nouze, byl to právě HeiterBlick GmbH, který příhodně v souběžně probíhajícím výběrovém řízení zvládl nabídnout „inovativní řešení pohonu“ coby alternativu ke klasickému vyhotovení tramvaje, což mu v konečném součtu přihodilo nezbytné bodíky navíc, jež firmě umožnily dokráčet k vítězství. Nicméně nechávat vývoj takového světového unikátu, jako je vodíková tramvaj, pouze na bedrech nebohého výrobce by mohl leckdo považovat za nehumánní, a tak HeiterBlick obdržel od spolkového ministerstva dopravy a digitální infrastruktury podporu 2,1 mil. € (cca 50 mil. Kč), což je už účinný opiát pro tišení bolestivého bádání.

Kromě vodíkové tramvaje přimíchalo Görlitz do své žádosti o projekt ještě testování autonomního

řízení tramvají (na úseku Alexander-Bolze-Hof – Am Wiesengrund), anebo prostřednictvím pořízení dvojice autonomních vozítek, jež by křižovala zhruba téže oblast. Tím byla hotova i poleva pro dort pejska a kočičky a 3. 11. 2021 mohlo být slavnostně oznámeno, že se Görlitz státních prostředků dočká. Z celkových nákladů odhadovaných na 73,95 mil. € (cca 1,89 mld. Kč) dostane město z fondu na „odstup od uhlí“ 67 mil. € (zhruba 1,7 mld. Kč).



Vizualizace navrhovaného řešení vodíkové tramvaje. (zdroj: HeiterBlick GmbH)

Na projektu vodíkové tramvaje – nazvaném vzletně „HyTraGen“ (*Hydrogen-Tram for next Generation*; autoři patrně tuší, že současná generace z projektu bude mít pramalý přínos) – pracuje vedle *HeiterBlicku GmbH* ještě společnost *Hörmann Vehicle Engineering* z Chemnitz. I ta přitom na projekt získala dotaci. Celkem tak mělo na vývoj vodíkové tramvaje odtéct ze státních a zemských prostředků okolo 8 mil. € (cca 205 mil. Kč). S ohledem na zpomalení německé ekonomiky a propad dříve vyrovnaného rozpočtu hluboko do červených čísel přitom hrozilo, že by mohlo Görlitz o svou vodíkovou tramvaj přijít. „HyTraGen“ se totiž dostala mezi projekty ohrožené škrty ve státních

výdajích, nakonec ovšem vize budoucnosti zvítězila nad utahovači opasků dneška, a tak mohou výrobci a vývojáři (vedle dvojice jmenovaných společností jde ještě o firmy *Flexiva Automation & Robotik* a technickou univerzitu z Chemnitz) nadále pilně na projektu pracovat.

Ačkoli bylo původně avizováno, že by osm klasických tramvají mělo být dodáno v dubnu 2025, termín se v mezičase posunul již na počátek roku 2026. Pro téže rok (bez upřesnění konkrétního měsíce či čtvrtletí) se předpokládá i zahájení zkoušek vodíkové tramvaje. I po zařazení nových vozidel by měly nadále zůstat ve stavu min. čtyři tramvaje KT4DC, jež mají být využívány především na posilové školní spoje, a to (stejně jako je tomu dnes) ve dvouvozových soupravách. Možnost zakoupit dalších šest tramvají v rámci opčního práva je momentálně vázána nikoli na stáří tramvají z produkce ČKD Tatra, ale na nově plánované tramvajové tratě, pro jejichž obsluhy by měly sloužit. Hlavní pozornost se již dlouhá léta soustředí na sousední Zgorzelec, stavba ale mj. naráží na potřebu vybudovat nový most přes Nisu, neboť ten současný (silniční) je již přetížený. V souvislosti s mezistátní linkou se pak nově hovoří o tom, že by na trati nemuselo být instalováno trolejové vedení a že by trať mohla být obsluhována vozidly s vodíkovým pohonem, čímž je ospravedlňován přínos pořízení devátého testovacího vozu. Inu, nesmíme opomíjet, že ačkoli je v souvislosti s Německem v historických reminiscencích připomínán především jeho pruský militarismus, je Německo i zemí legendárních bratří Grimmů…

Url: Vodíková tramvaj pro Görlitz