



Oslo představilo svou novou tramvaj CAF Urbos 3

13.10 2020 20:01, Libor Hinčica, Tramvaje

Norské hlavní město dne 12. 10. 2020 poprvé oficiálně představilo v jedné ze svých tramvajových vozoven svou novou tramvaj CAF Urbos 3, která je součástí celkem 87kusové objednávky, kterou město podepsalo se španělským výrobcem v červnu 2018.

Kontrakt v hodnotě 200 mil. € (jeden vůz tedy vychází na cca 62 mil. Kč) zahrnuje ještě opci, která počítá s možností dodání dalších až 60 vozidel. Tato opce by mohla být využita pouze v případě, kdy by se Oslo rozhodlo významně rozšiřovat svou tramvajovou síť. Už základní objednávka 87 vozů totiž bude postačovat pro náhradu celého stávajícího vozového parku tramvají v norské metropoli, který zahrnuje celkem jen 72 tramvají.

40 starších vozů typu SL79 je jednou z modifikací slavné koncepce Düwag. Prvních deset vozů z roku 1982 bylo vyrobeno přímo v Německu, další tramvaje vznikly v rámci licence v podniku Strømmens Verkseted, přičemž šlo historicky o vůbec první tramvaje vyrobené v Norsku. Poslední vozy byly do provozu zařazeny v roce 1990.



Setkání tří generací tramvají v Oslu. Zcela vlevo je vůz řady SM83, který je dodnes nejrozšířenějším typem tramvaje v Oslu. Napravo pak vidíme typ SL70 vyřazený po příchodu nových nízkopodlažních vozů z Itálie. Uprostřed je pak vůz čtenářům vzhledově jistě nejznámější – československá tramvaj T7B5 označená v Norsku jako typ SM90. Snaha prorazit na norském trhu ale skončila neslavně. (foto: Ole-Martin Sanne)

Druhým zástupcem ve vozovém parku je typ SL95. Těchto tramvají má město k dispozici 32. Vozidla pro město postavila italská společnost AnsaldoBreda (resp. tehdy ještě Ansaldo/Firema) a jejich dodávky proběhly v letech 1998 (v provozu od r. 1999) až 2004. Nákupu tramvají předcházely dlouhé diskuse o podobě nových vozů a úvahy o možném nákupu nových tramvají společně se švédským Stockholmem. Bez zajímavosti není jistě ani zkušební provoz tramvaje T7B5 z produkce ČKD, která byl do Osla odeslána v roce 1991 a podrobila se dlouhodobým zkouškám. K objednávkám vozů československé (a nutno dodat, že v dané době už notně zastaralé) koncepce ale nedošlo. Namísto toho se ve druhé polovině 90. let vyjednávalo o dodávkách nových tramvají s vagónkami Düwag a Bautzen v Německu a s italskou firmou Firema. Právě poslední jmenovaná začala tramvaje do města skutečně počínaje rokem 1998 dodávat.

Tramvaje ale měly řadu nedostatků. Stížnosti se týkaly především vysokého hluku, později se přidaly závažnější konstrukční problémy v podobě koroze a trhlin v nápravách. Rovněž se projevil neblahý vliv vysoké hmotnosti vozů na infrastrukturu. V dubnu 2013 dokonce musela být celá flotila vozů na přechodnou dobu odstavena a do provozu se vracela až po provedení nezbytných oprav a kontrole stavu karoserie a náprav každého z vozidla. Výrobce Firema, resp. AnsaldoBreda, se o tramvaje v podstatě nestaral. Dodávky náhradních dílů extrémně vážly, a když producent skončil v úpadku, bylo zřejmé, že zajišťování provozu těchto vozů bude pro budoucnost nesmírně náročné. Už v roce 2010 – pouhých 6 let po nákupu posledních vozů – tak padlo rozhodnutí, že tramvaje budou nahrazeny v rámci následující objednávky nových vozů.

Zájem o obří dodávku nových tramvají pro Oslo měla řada výrobců, vítězem však mohl být jen jeden, jímž se stala španělská společnost, která v poli poražených zanechala francouzský Alstom, berlínský Stadler Pankow, dále německý Siemens, konsorcium norského Bombardieru a německé společnosti Vossloh Kiepe, a také českou Škodu Transportation. CAF nabídl vozidla vycházející z těch, která byla dodána do francouzského Nantes, tramvaje ale musí snést náročné severské podmínky. I proto byly dodány v září 2020 nejprve jen dva vozy, jež se mají podrobit náročnému testování v zimních podmínkách Norska. Úspěch zkoušek má být podmínkou pro spuštění další výroby, která by měla běžet v letech 2021–24.



Tramvaj italské provenience typu SM95 v Oslu. Na tramvajích e jen těžko hledaly klady. (foto: Trond Strandsberg; zdroj: Wikipedia.ru)

Tramvaje nesou typové označení SL18 a jsou postaveny na platformě řady CAF Urbos 3 (resp. Urbos 100). Jedná se o 100% nízkopodlažní pětičlanková vozidla s neotočnými podvozky o délce 34,2 m, které mají pojmout až 220 cestujících. Kromě prostředků vynaložených na jejich nákup musí město investovat ještě cca 3 mil. € do úprav infrastruktury a vybavení vozoven.

S křivkami vozidla a jeho plánovaným provedením se mohla veřejnost seznámit již na jaře 2019, kdy byl představen mock-up, tedy model ve velikosti 1:1, který byl tvořen třemi články „vozidla“. Další fotografie a videa byly publikovány v září 2020 před odesláním prvních dvou vozů do Norska, kde se 12. 10. 2020 konala první oficiální prezentace pro veřejnost.

Závěrem připomeňme, že tramvajová doprava je součástí Osla, v němž dnes žije okolo 680 000 obyvatel, od roku 1875. Elektrické tramvaje začaly ve městě sloužit již v roce 1894, přičemž k úplné náhradě koňky došlo v roce 1900. Na normálněrozchodné síti je v provozu celkem 6 linek.

Url: [Oslo představilo svou novou tramvaj CAF Urbos 3](#)