



Polský Modertrans uspěl poprvé v Německu

19.02 2022 19:23, Libor Hinčica, Tramvaje

V blízkosti Berlína nalezneme celkem tři menší tramvajové provozy – Strausberg, Schöneiche/Rüdersdorf a Woltersdorf. Zatímco první dva jmenované se již obnovy vozového parku v předešlých letech dočkaly (první obdržel tramvaje Flexity Berlin od Bombardieru, ten druhý pak vozy Artic Tram z produkce Škody Transtech), malebný jednokolejný provoz spojující stanici berlínského S-Bahnu Rahnsdorf s centrem Woltersdorfu a pobřežím jezer Kalksee a Flakensee se dále spoléhal na dvounápravové tramvaje Gotha T57 z let 1959 až 1961. Dnes jde přitom i přes drobné modernizace o tramvajové stařečky, přičemž platí, že všechny provozované vozy byly do Woltersdorfu předány v letech 1977 až 1987 z jiných východoněmeckých provozů, poslední vůz byl pak převzatý z Drážďan až v roce 2008).

Provoz dvounápravových vozů se i přes nízkou nákladovost stával terčem kritiky v souvislosti s požadavky na zajišťování služeb veřejné dopravy, jejíž komfort by odpovídal požadavkům 21. století. Na druhé straně provoz dvounápravových tramvají se stal vyhledávaným cílem fanoušků dopravy doslova z celého světa, ale i „obyčejných rodin“, které se chtěly svést pro zpestření výletu starou tramvají (s milým bonusem v podobě zařazení v tarifu místního integrovaného systému). Woltersdorf, resp. vedení místního provozovatele, se tak začalo zabývat otázkou modernizace vozového parku, přičemž sledoval několik možných variant. V úvahu bylo zapotřebí vzít jak napěťové poměry na trati, tak délku výhyben, osovou vzdálenost, či uspořádání vozovny (s oblouky s malým poloměrem).



V současné době jsou v provozu ve Woltersdorfu dvounápravové tramvaje Gotha T57, ty nejmladší jsou z roku 1961. (foto: Bc. Vojtěch Jandásek)

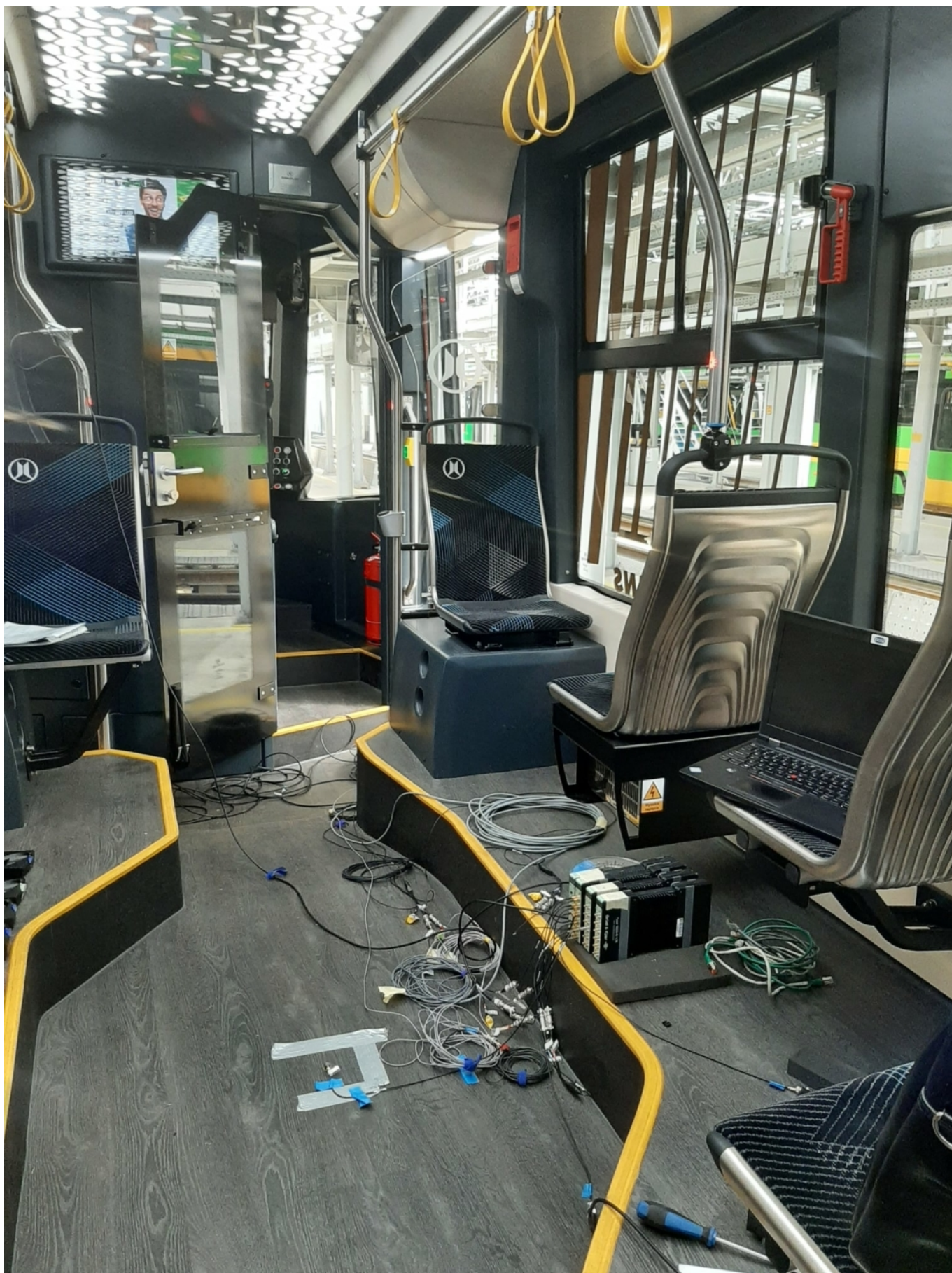
Jedním ze scénářů byla úprava vlečných vozů (oficiálně je dnes jako provozní veden už pouze jediný) na nízkopodlažní, případně vytvoření novostavby takových vlečných vozů. Našponované obrátové časy na konečných v době přepravní špičky by ale měly za následek, že by bylo nutné přidat jeden kurz, což by znamenalo zvýšené náklady na provoz. Další verzí byl nákup ojetých nízkopodlažních tramvají z některého z německých provozů, přičemž dopravce byl smířený s tím, že by byly takové tramvaje poněkud naddimenzované. K dispozici totiž ve sledovaném období byly pouze tramvaje s délkou cca 30 m, zatímco Gotha T57 má bez 100 mm pouhých jedenáct metrů. Na druhé straně bylo možné se na provoz delších vozů dívat i jako na potenciální investici do budoucna, protože v blízkosti Woltersdorfu vzniká nová evropská továrna na výrobu elektromobilů a baterií Tesla, od níž si město (i přesto, že prodloužení tramvaje k nové montovně není tématem), slibuje možné navýšení počtu cestujících. Nasazení ojetých vozidel by si ale vynutilo výrazné stavební úpravy vozovny (a vjezdového kolejiště), navíc zde vyvstával bubák v podobě absence náhradních dílů na nízkopodlažní vozidla, která původní provozovatel vyřadí z provozu (přece jen se kontrolér vozů Gotha T57 udržuje jednodušeji než výzbroj s mikroprocesorovým řízením).



Pohled na vizualizaci tramvaje Gamma pro Woltersdorf. (zdroj: Modertrans)

Je tedy logické, že snaha směřovala k nákupu zcela nových tramvají, ovšem s kapacitou odpovídající sólo vozu řady T, navíc v obousměrném a oboustranném provedení, což byl poněkud složitě splnitelný požadavek, protože nabídka na trhu takových vozidel byla a je značně omezená. Pozornost se nejprve soustředila na tramvaje z produkce českého Pragoimexu. Zástupci z Schöneiche (provoz ve Woltersdorfu je totiž spravován z tramvajového provozu v Schöneiche) se v době zkoušek tramvaje EVO1 (v roce 2016) dokonce vydali do Prahy, aby se s vozidlem seznámili, nicméně pro úspěšné nasazení ve Woltersdorfu by bylo nutné přistoupit na zúžení vozidla (na max. 2 400 mm; vůz EVO1 má šířku 2 480 mm) a pochopitelně vůz vyhotovit v obousměrném provedení.

Když pak v létě 2021 došlo konečně k vypsání výběrového řízení počítajícího s dodáním 3 až 4 vozů (přičemž čtvrtý je potenciálně zamýšlen hlavně pro případ náhrady tramvaje T6C5 ve Strausbergu a s uplatněním této jednokusové opce v rámci Woltersdorfu se příliš nepočítá), dopravce vědomý si skutečnosti, jak úzké spektrum dodavatelů na trhu je, vypsál nezvykle otevřené výběrové řízení. To bylo řešeno jako výběrové řízení s užším počtem uchazečů (max. třemi), s nimiž se mělo dále jednat. V praxi to vypadalo tak, že všichni potenciální zájemci měli odevzdat požadované dokumenty, na jejichž základě byly rozděleny body dle hodnotících kritérií. Ti, kdo měli bodů nejvíce, postupovali do dalšího kola, kde byl již počet míst omezen pouze na tři. Zájemců o soutěž ve Woltersdorfu bylo nakonec více, a to čtyři, přičemž do dalšího kola jednání měli postoupit tři. Pragoimex, potažmo někdo z Aliance TWT sdružující vedle této pražské firmy ještě Krnovské opravny a strojírny a VKV Praha, se tendru vůbec neúčastnil.



Pohled do interiéru prototypu 100% nízkopodlažní sólo tramvaje of Modetransu, z nějž je patrné řešení podest pod sedačkami. (foto: Modetrans)

Podle nepotvrzených informací se měli do dalšího kola probjovat polští výrobci PESA a Modertrans a čínský producent CRRC. Je však otázkou, na kolik PESA pouze kalkulovala s možností zabránit vstupu některého z menších hráčů na tramvajový trh (její reference jí prakticky automaticky posílaly do fáze dalšího hodnocení) a na kolik myslela svou účast skutečně vážně. V dalších fázích se totiž už neměla soutěže aktivně účastnit a záznam z výběrového řízení hovoří o vyhodnocení nabídek už jen dvojice účastníků.

Přestože jistým zbožným přáním bylo, aby nové tramvaje byly pokud možno vyhotoveny v jakémisi „retroprovedení“ (s cílem udržet jistou atraktivitu provozu pro turisty), obdrží nakonec Woltersdorf vozidla s moderním designem vycházejícím z rodiny Gamma od Modertransu. Právě tento polský výrobce (o jehož koupi přitom ironií osudu projevil opakovaně zájem právě čínský gigant CRRC, tedy zřejmě druhý poražený) se totiž stal vítězem této soutěže. Celková cena za čtyři tramvaje činí 3,99 mil. € bez DPH, tedy zhruba 24,24 mil. Kč/vůz. To je mimochodem cena velice příznivá, vezmeme-li v úvahu, že se bavíme o německém trhu s vyšší cenovou úrovní a že cena musí zohledňovat také potřebu náročného schvalovacího procesu v Německu. Připomeňme, že Olomouc, která jako jediná v ČR momentálně kupuje od Pragoimexu, resp. Krnovských opraven a strojírén, tramvaje koncepce EVO1, si pořídila nedávno jeden sólo vůz za těžko představitelných 27,5 mil. Kč.

Do Woltersdorfu mají být dodána vozidla s typovým označením Moderus Gamma LF10 AC BD, na jejichž spolufinancování se bude podílet spolková země Braniborsko (Land Brandenburg) a místní kraj Odra-Spréva (Kreis Oder-Spree). Očekává se, že vozy ponesou ev. č. 41 až 43 a jejich dodání je plánováno již na podzim roku 2023 (kdy mají začít zkoušky). Každá z tramvajů má mít délku 14 910 mm a šířku 2 400 mm. Hmotnost prázdného vozidla má činit 20,5 tuny. Tramvaje budou třídveřové (s dveřmi na obou stranách), s úzkými jednokřídlými dveřmi na krajích vozu a dvoukřídlými uprostřed. Místo ve vozidle najde až 76 pasažérů, z toho 22 sedících. Interiér bude 100% nízkopodlažní, ovšem sedačky budou na vyvýšených podestách, podobně jako u českých tramvajů EVO1 (potažmo EVO 1/o). Fakticky půjde o odvození z prototypu vozidla, jež Modertrans představil v loňském roce, čímž získal do výběrového řízení i poněkud výhodu, neboť již měl vozidlo s požadovanými parametry vyvinuté.

Ani po zařazení nových tramvajů nemá skončit úplně provoz starých vozů z produkce vagóny Gotha, neboť dopravce, město i kraj (a spolková země) si jsou vědomi turistického potenciálu woltersdorfské tramvaje. Ostatně už dnes platí, že zhruba polovina všech přepravených pasažérů mají být právě turisté (zbytek pak lidé, kteří tramvaj opravdu používají pro běžné denní cestování). Předpokládá se proto, že by mohl být jeden z posilových kurzů nadále zajišťován vozem Gotha T57 a legendární dvounápravové tramvaje si bude možné i pronajmout.

Url: [Polský Modertrans uspěl poprvé v Německu](#)