Škoda 39T – nová tramvaj konečně dorazila do Ostravy

08.10 2021 20:16, Libor Hinčica, Tramvaje

Dopravní podnik Ostrava představil ve spolupráci s plzeňskou Škodou Transportation svou první novou tramvaj Škoda 39T. Ta je součástí již potvrzené objednávky na 35 kusů těchto tramvají, jež plzeňský výrobce dodává na základě vítězství ve výběrovém řízení v roce 2018.

Výběrové řízení na až 40 nových tramvají mělo poněkud bizarní průběh. Dopravní podnik Ostrava se po zkušenostech z předešlé soutěže rozhodl opět využít možnost elektronické aukce. Ta má však smysl pouze tehdy, pokud je v soutěži více než jeden účastník. Tato situace ale nenastala. O soutěž se sice zajímaly celkem 4 subjekty, tři z nich ale byly vyloučeny. U španělského CAFu bylo vyloučení asi vcelku pochopitelné. Výrobce přistoupil k soutěži tak, že nabídl tramvaj, kterou by chtěl dodávat on, nikoli jakou požadoval zadavatel. Neplnil tak požadavky na provedení oken, sedadel, informačních panelů, umístění pantografu či pozici prvních dveří. Konsorcium českého Inekonu a čínského gigantu CRRC zase udělalo chybu ve formě předkládání nabídky, kdy náležitě nezapečetilo obálku. Poslední vyloučení však bylo nejvíce pozoruhodné. Stadler, který uspěl v předešlém tendru, uvedl špatně hodnotu nápravového talku 6,9 kN, namísto 69 kN. Ačkoli uvedl dále správnou hmotnost 6 900 kg, nebylo využito možnosti položení doplňujícího dotazu ze strany zadavatele a nabídka byla rovnou vyřazena. Stadler samotný se kupodivu proti vyloučení neodvolal.

V tendru tak zůstala jen jediná nabídka od Škody Transportation, která v následující elektronické aukci sehrála strhující souboj sama se sebou, když první indikativní cenu 54,867 mil. Kč snížila na 47,534 mil. Kč. Na velkokapacitní tramvaj, která byla v rámci výběrového řízení avizována, by jistě nešlo o špatnou sumu, drobnou vadou na kráse však bylo, že parametry soutěže byly nastaveny tak, že požadavky šlo splnit i pouze s dvoučlánkovým vozem, čehož Škoda chytře využila. Ostatně i Stadler se měl do ostravského tendru hlásit jen s prodlouženým vozem Tango NF2, který do Ostravy již dodával. Ostrava tak podepsala smlouvu na nákup vozidla za výše uvedenou částku, přičemž

oproti dříve dodávaným vozům Stadler Tango NF2 byl rozdíl v délce 1,6 m a v obsaditelnosti 12 osob (přičemž kapacita míst k sezení je o jedno místo dokonce nižší). Skutečnost, že Škoda udělala patrně jeden ze svých nejlepších obchodů, se stala okamžitě terčem kritiky. V porovnání s tramvajemi od Stadleru totiž byl jeden vůz o 20,3 mil. Kč dražší, což při základní objednávce na 30 vozů (dalších 5 bylo v rámci opce objednáno až následně) představovalo cenový rozdíl 609 mil. Kč (v případě 35 vozů pak 710,5 mil. Kč). Na druhé straně je pravda, že cena Stadleru byla v dané kategorii vozidel extrémně nízká, takže srovnání není úplně férové, navíc Škodovka část peněz, které za nové tramvaje od Ostravy získá, městu vlastně už vrátila (i když tedy výměnou za „maličkost“ v podobě kompletního areálu ústředních dílen).

Výroba vozů Škoda 39T se ovšem potýkala s problémy. Původně bylo avizováno, že nové vozy dojdou do Ostravy již na podzim 2020, byť smlouva byla pro výrobce podepsána výhodně tak, že se dodávka mohla uskutečnit i později. To přišlo záhy vhod, protože produkce se dostala do výrazného skluzu. Původně měl být první vůz předán v červnu 2021, nakonec byl termín posunut až na říjen 2021. Ačkoli by se mohlo zdát, že skluz je jeden rok, ve skutečnosti je ještě delší, protože předané vozidlo znamená současně i schválené pro provoz. To vůz 39T ještě není a program rozsáhlých zkušebních jízd by měl teprve zahájit. K faktickému předání DPO tak dojde až počátkem roku 2022, zhruba 3,5 roku od uzavření soutěže.

Jako hlavní důvod zpoždění výroby vozů se oficiálně uvádí problémy způsobené pandemií koronaviru. V rámci její první vlny na jaře 2020 (která by tedy měla být zodpovědná za zpoždění ve vztahu k původně avizovanému termínu dodání na podzim 2020) však Škoda Transportation informovala tiskovou zprávou o tom, že její výroba nadále běží jen s dílčími omezeními, navíc ve vztahu k předání prvního vozidla (tedy, jak už víme, vozidla schváleného) by správně měla na jaře 2020 proběhnout dodávka, aby bylo možné absolvovat v předstihu zkušební provoz, a tím avizovaný zářijový termín stihnout. Hlavním důvodem zpoždění by tak patrně podobně jako v případě tramvají pro Plzeň měl být opožděný vývoj nového typu podvozků, které mají namísto svařování využívat princip odlitku. Tato technologie, bude-li s ní Škodovka úspěšná, by jí mohla do budoucna přinést zajímavou konkurenční výhodu.

Nový vůz Škoda 39T má obsaditelnost 200 osob, z toho 60 k sezení a 140 k stání. Prázdný vůz má vážit 36 tun, plně obsazený 56. Maximální rychlost je stejně jako u vozů od Stadleru 80 km/h. Velkou výhodou oproti vozům Tango je řešení interiéru, v němž byla výrazně potlačena jeho stupňovitost. Řešení, kdy z 16 sedaček nad podvozkem je 8 plně dostupných z úrovně nízké podlahy, je markantním zlepšením ve vztahu ke komfortu cestujících, byť Škoda dnes není jediná, která takové řešení nabízí (vedle ní by jej měl dnes již ovládat právě Stadler, ale také například polská Pesa). Navíc i ta nezbytná podesta, která se nachází u osmi sedadel bezprostředně nad nápravou, je velmi nízká. V porovnání s cca 30centrimetrovým schůdkem z Tanga NF2 jde rozhodně o skvělou koncepci.

Nové tramvaje jsou pochopitelně vybaveny klimatizací salónu cestujících, kamerovým systémem, USB porty atp., barevnost interiéru prakticky kopíruje dříve použité řešení na „stadlerech“, takže opět bohužel převládá poněkud mdlý nádech. Vylepšením jsou opěrátka v interiéru pro stojící cestující na bočních madlech ve víceúčelových zónách. Naopak poněkud nešťastné je řešení reklamních rámečků, které jsou sice v souladu se zadáním umístěny pod stropem, problémem však je, že doslova. Pokud tedy někdo bude chtít studovat reklamní letáky, musí se opravdu hluboce zaklonit a svůj zrak směřovat někam k nebi.

První nový vůz byl představen dne 6. 10. 2021 v areálu bývalých ústředních dílen DPO, a to netradičně ve večerních hodinách. Tramvaj opatřená ev. č. 1751 (navazuje tak s odstupem na vozy Stadler Tango NF2, kde poslední vůz nese ev. č. 1740) byla při té příležitosti slavnostně pokřtěna automobilovým závodníkem Karlem Lopraisem. Vozy 39T by postupně měly nahrazovat na linkách nejstarší vozy T3 a T6A5, vytlačovány budou pak obecně i další soupravy vozů (tedy VarioLF).

S ohledem na aktuální počet vypravených souprav by mohl teoreticky nastat stav, kdy bude možné nahradit všechny soupravy „2x T“ ve městě novými vozidly, s ohledem na údržbu, opravy atp. to však zcela bez souprav (zůstane-li současná vypravenost) nepůjde. Nicméně jedno prezentační dopoledne „bezsoupravové“ Ostravy by se mělo dát zvládnout.

Nové tramvaje pro Ostravu jsou vyráběny v závodě Škodovky v Plzni, postupně by však měla jejich finální montáž přecházet do Ostravy (alespoň u části vozů), kde bude probíhat v areálu Škody Ekova. Zajímavostí ve vztahu k vozům 39T zůstává zmínka o jejich designu. Ten má být podle sdělení výrobce i DPO inspirován zešikmenou nohou těžní věže, a tudíž přizpůsobený na míru Ostravě. Naprosto identický design však používají tramvaje Škoda 40T pro Plzeň, kde však nejbližší těžní věž stávala ve 12 km vzdálené obci Tlučná.

Url: Škoda 39T – nová tramvaj konečně dorazila do Ostravy