

Tramvaj EVO1 v provozu s cestujícími

01.02 2016 10:25, Redakce, Nezařazené

Tramvaj EVO1 nabízená Aliancí TWT vyrazila dnes – 1. 2. 2016 – do zkušebního provozu s cestujícími v síti pražského DP. Tramvaj EVO1 představuje svébytný typ konstrukce nízkopodlažních tramvají, kdy se výrobce pokouší nabídnout alternativu k vozidlům Tatra T3, avšak s nízkopodlažní částí, která by měla v porovnání s vozy VarioLF zabírat více prostoru.

Prototypový vůz byl představen v červnu 2015, a to nejprve v Praze, kde proběhla jeho finální montáž, a posléze i v Ostravě na veletrhu Czech Raildays. Právě do Ostravy přitom byla tramvaj v opakovaných výběrových řízeních z let 2013–14 nabízena, z tendru na nová vozidla zde ale v souvislosti s korupční aférou „Dědic“ (o jejích aktérech si můžete přečíst například zde) nakonec sešlo.

Prototyp tak nakonec zamířil do Prahy, kde byly zahájeny jeho zkušební jízdy pod ev. č. 0033 v režimu bez cestujících a očekávalo se, že do provozu s cestujícími by mohl vůz zasáhnout již v září 2015, a to na lince číslo 6.

V září tramvaj do provozu s lidmi skutečně vyjela, avšak pouze jediný den. 16. 9. 2015 byla nasazena na mimořádné pořadí linky č. 9 v rámci Evropského týdne mobility. Poté ovšem pokračovaly dále zkoušky bez pasažérů, které se neobešly bez řady komplikací, jak ostatně ukazuje délka zkušebního provozu. U prototypů lze ovšem takové situace předvídat jen velmi obtížně. Problémy způsobovalo zejména kmitání podvozků, seřízení dveří a režim nouzového odbrzdění. Poté si vůz vybral ještě svůj díl smůly při srážce s chodcem v prosinci 2015, čímž došlo k poškození čelního skla, které muselo být vyměněno, což testovací provoz pozdrželo. Proto se datum zahájení zkušebních jízd s cestujícími muselo posunout až na únor 2016, tedy o zhruba pět měsíců oproti původním optimistickým prognózám.

Zkušební provoz s cestujícími zahájila žlutobílá tramvaj s číslem 0033 v pondělí 1. 2. 2016 na třetím pořadí linky č. 6 výjezdem z vozovny Strašnice v 5:32 ráno a má být v provozu až do 20:24 večer. Během dne bude pendlovat v trase Spořilov – Smíchovské nádraží, pouze na prvním ranním kole se jednou podívala i na konečnou Sídliště Barrandov, kam linka č. 6 jezdí pouze v ranní špičce pracovních dnů. V následujících pracovních dnech bude vůz opět nasazen na linku č. 6, tramvaj je zde od počátku nasazena na pořadí s garantovaně nízkopodlažním spojem, v případě poruchy by tedy musela být nahrazena vozem T3R.PLF z domovské vozovny Strašnice. O víkendu se příznivci

tramvaje mohou těšit na změnu linky – v sobotu bude vůz č. 0033 na lince č. 5 a v neděli pak na lince č. 7.

Doplňme, že vůz EVO1 má svého staršího sourozence v Liberci, kde je provozován od roku 2012 pod ev. č. 84 prototyp dvoučlánkového vozu (typ EVO2). Obdobný typ vozidla (resp. z hlediska technického řešení prakticky identický) pod obchodním jménem City Star (typ 71-911) je vyráběn také v Ruské federaci. Nedávno se pak objevil záměr na výrobu dalšího příbuzného vozu pod typovým označením CTG-18 na Ukrajině. V mnoha ruských a ukrajinských městech se idea sólo nízkopodlažní tramvaje jeví jako správná cesta, neboť tamní tramvajové provozy vypravují hojně sólo vozy, což obecně vzato souvisí do značné míry se zastaralostí místních systémů veřejné dopravy.

V Praze jezdily sólo tramvaje T3 (jež má EVO1 kapacitně nahradit) tradičně poměrně hojně v počátcích svého provozu, přičemž za jejich spřahováním do souprav byly nejen důvody kapacitní, ale od konce 70. let minulého století také nedostatek pracovních sil v dopravě. Situace v Praze dospěla v 80. letech do stavu, kdy byly vypravovány výhradně soupravy, na počátku 90. let byl však sólo provoz obnoven na vybraných méně vytížených linkách a jeho vhodnost zejména u linek projíždějících centrem je od té doby předmětem periodicky se opakujících diskusí. Jistě je správné sólo tramvaj EVO1 vyzkoušet právě na lince č. 6, která se nejvíce potýká s kapacitními problémy v centru, pokud přijede před souběžně jedoucími linkami provozovanými kapacitnějšími soupravami.

Url: Tramvaj EVO1 v provozu s cestujícími