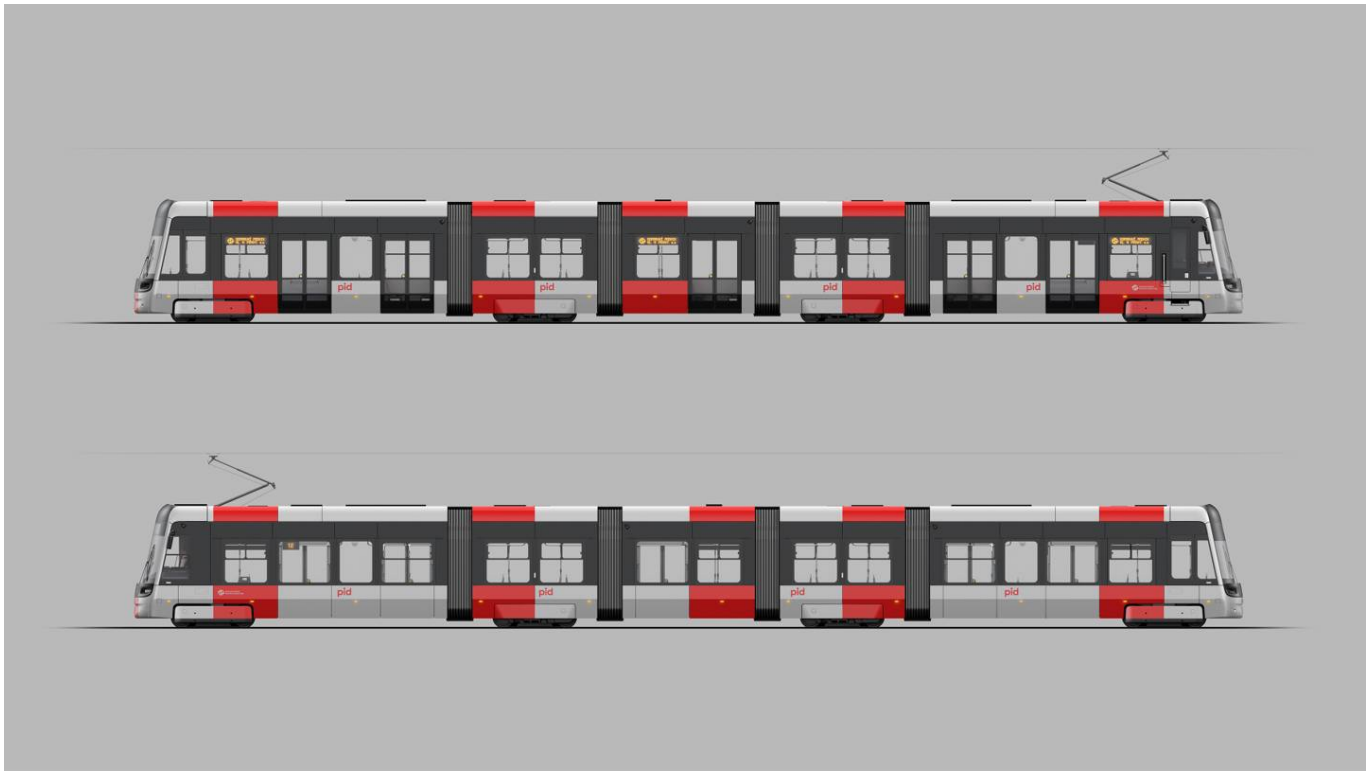


Nová tramvaj Škoda 52T pro Prahu odhalena

10.01 2024 12:01, Libor Hinčica, Tramvaje

Takřka přesně na den dva měsíce od prvního oznámení o vítězství Škody Transportation ve výběrovém řízení na dodávku nových tramvají pro Dopravní podnik hl. m. Prahy se v salónku Moravia 1 hotelu Marriott naproti Masarykovu nádraží v centru Prahy uskutečnila od 11:30 tisková konference, na níž byl představen dlouho očekávaný design vozidel.



Škoda ForCity Plus – Škoda 52T pro Prahu. (zdroj: Škoda Transportation)

Připomeňme, že výběrové řízení se táhlo takřka přesně rok. Vypsáno bylo již 16. 11. 2022 a mělo podobu tzv. jednacího řízení s uveřejněním. Do finální fáze se probojovala trojice výrobců – Škoda Transportation, Stadler a Pesa. Poslední jmenovaný ale nakonec nabídku nepředložil (resp. ji předložil chybně), přičemž forma (ne)odevzdání nabídky měla být tak amatérská, že se v kuloárech spekuluje o záměrném bojkotu ze strany polského výrobce, který si neúspěch v Praze záhy vynahradil na českém trhu potvrzením opce na dodávku dalších 30 motorových jednotek RegioFox pro České dráhy.



Designové řešení tramvaje Škoda 52T pro Prahu. (zdroj: Škoda Transportation)

Reálný souboj o tramvaje se tak odehrál jen na česko-švýcarské frontě, přičemž Stadler nabídl vozidlo Tango NG Praha, které nutně muselo přejímat konstrukční prvky z modelu TINA (s ohledem na to, že podrobnosti nebyly zveřejněny, není jasné, v čem vlastně měly rozdíly oproti modelové řadě TINA spočívat, vezmeme-li v úvahu nastavení podmínek zadávacího řízení, které se známými provedeními Tanga nešlo splnit). Cenovka Stadleru činila 88,2 mil. Kč, Škodovka oproti tomu nabídla cenu nižší – 82,5 mil. Kč. Přestože cena nebyla jediným hodnoticím kritériem (měla váhu pouze 50 %), v ostatních hodnocených parametrech nedokázal výrobce ze země helvétského kříže nasbírat dostatečný počet bodů, aby mohl plzeňského hegemona trhu ohrozit. Na přesné výsledky bodování si ovšem budeme muset ještě počkat, protože DP Praha dosud nezveřejnil zprávu zadavatele ani podepsanou kupní smlouvu.



Stanoviště řidiče Škoda 52T pro Prahu. (zdroj: Škoda Transportation)

Ta předpokládá dodávku až 200 tramvají, fixně je však pro léta 2025 a 2026 potvrzeno jen 40 vozů (byť nelze očekávat, že by Praha vzhledem ke stáří své tramvajové flotily a potřebnému navýšení počtu vozidel následně opce nevyužívala).



Pohled tramvaje Škoda 52T – prostor pro vozíčkáře a dětské kočárky. (zdroj: Škoda Transportation)

Škodovka nabídla nakonec model Škoda ForCity Plus, což bylo zklamáním pro všechny, kteří

očekávali příchod nové verze modelu 15T (ForCity Alfa), o níž se v zákulisí tu a tam špitlo, neboť koncept tramvaje 15T zrozený před lety v hlavě geniálního inženýra Miloše Zelingra z VÚKV je z hlediska uspořádání interiéru a využití ploch pro pasažéry dosud nepřekonaný a jakékoli jiné řešení – včetně řady ForCity Plus – je vůči ní kompromisem. Hlavní technický rozdíl nového „patnáct téčka“ měl spočívat v odlišném řešením podvozků, kdy by byl současný složitý koncept se samostatným synchronním motorem pro každé kolo nahrazen jedním asynchronním motorem pro pohon dvou za sebou umístěných kol, přičemž řešení mělo být navrženo tak, aby šlo aplikovat i na stávající flotilu vozů 15T (což by mohlo a mělo vést ke snížení vysokých údržbových nákladů těchto vozidel, což je odvrácená strana provozu těchto vozidel a daň za jejich progresivnost).



Pohled do interiéru tramvaje Škoda 52T pro Prahu. (zdroj: Škoda Transportation)

Praha oznámila vítězství Škody Transportation překvapivě v době, kdy ještě běžely lhůty na odvolání, tedy 9. 11. 2023. Stadler zjevně neshledal, že by na procesu hodnocení nabídek bylo něco nestandardního a smířil se s rolí poraženého. Na konci listopadu tedy již podpisu smlouvy nic nebránilo, což se odehrálo dne 27. 12. 2023. Dlouho očekávané odhalení technických detailů si však pražský DP a Škodovka ponechali až na 10. leden nového roku.

Na začátku tiskové konference promluvil technický ředitel pro povrchovou dopravu pražského DP Jan Šurovský, který stručně připomněl vývoj vozového parku tramvají od roku 1984 do současnosti, přičemž neopomněl zmínit, že ačkoli to opticky mohlo v uplynulých letech působit tak, že Praha do nových tramvají neinvestovala, ve skutečnosti kvůli rozložení splátek za tramvaje 15T Praha každoročně nemalou sumu za tato vozidla platila a ještě letos platit bude, neboť stále chybí doplatit 800 mil. Kč, které odejdou z účtu DPP do konce roku 2024.



Design čel vozu Škoda 52T. (zdroj: Škoda Tansportation)

Dalším řečníkem byl náměstek primátora pro oblast dopravy Zdeněk Hřib, který zdůraznil, že v letech 2021–23 se zvýšila vypravenost pražských tramvají o 38 vozidel (ekv. tramvaje typu T3, jde tedy o 19 souprav), což bylo kryto výhradně modernizacemi ex-miskolckých tramvají KT8D5 a prodloužením životnosti vozů, u nichž se již počítalo s vyřazením (zejména T3M2-DVC). Do roku 2027 se s ohledem na další rozvoj tramvajových tratí počítá s navýšením počtu vypravených vozidel o dalších 45 vozů, přičemž dalšími modernizacemi „ká té osmiček" je možné krýt potřebu jen pěti vozidel. Zbytek připadá na nové škodovácké tramvaje. Teprve využití opcí by tedy patrně mělo posloužit jako náhrada starších tramvají T3R.P a T3M2-DVC, přičemž náměstek neopomněl zmínit i svůj oblíbený projekt tzv. tramvajového okruhu, o němž v minulosti pronesl legendární výrok primátor Prahy Bohuslav Svoboda, když vyjádřil hlubokou myšlenku, že problém tramvajového okruhu spočívá v tom, že: *„V okamžiku, kdy na něj postavíte moc tramvají, nepojedou, protože budou stát v řadě za sebou."*

Poté už hovořil ředitel DPP Petr Witowski, po němž už si vzali slovo zástupci Škody Transportation. *„Je to velmi dobrá zpráva pro český průmysl. Česká republika byla vždycky lídrem ve výrobě tramvají, ČKD byla kdysi největším výrobcem tramvají a my se na to snažíme navazovat,"* uvedl za Škodu Transportation Tomáš Ignačák (prezident Regionů CZ & SK a Central East ve Škoda Group), který vyzdvihoval úspěchy Škodovky v oblasti dodávek tramvají v uplynulých letech.



Při představení vozidla si DP trošku zavtipkoval, když připomněl, že okolo nového designu tramvají pro Prahu se vyrojila celá řada koláží možného vzhledu, včetně satirického pojetí z dílny „Libeňského mourka“, který vtipně poukazuje na nedostatky života na Praze 8. Voliči jej ale v minulých komunálních volbách do zastupitelstva osmého pražského obvodu nakonec nezvolili. (zdroj: Libeňský Mourek)

O technických detailech pak promluvil obchodní ředitel Škody Transprotation Jaromír Jelínek. Ten

připomněl, že do Prahy nabídli 100% nízkopodlažní vozidlo koncepce Škoda ForCity Plus, které bude kombinovat otočné podvozky (první a poslední) a neotočné, přičemž od uvedeného provedení si výrobce slibuje výrazně delší kilometrické proběhy (snížení opotřebení kol). Průměr kol přitom činí 640 mm, což je o 26 mm méně, než u vozů Škoda 15T ForCity Alfa.

U otočných podvozků se Škodovce podařilo dosáhnout dosažení 100% nízkopodlažnosti u všech sedadel, ty tedy nejsou umístěny na podestách. Použity jsou přitom klasické nápravy s podélně umístěným pohonem, což je v nabídce firmy novinka a výrazný benefit (Škoda tím de facto dohnala Stadler, který rovněž nabízí 100% nízkopodlažnost i v oblasti pro sedící cestující a klasické nápravy, avšak motory má uspořádány příčně). "*O tomto vozidle jsme snili už před deseti lety, nebyly na to technologie, dneska máme významně lepší pohony, umíme je lépe regulovat, dobrzďujeme motory až do úplného zastavení. Kdysi se používala k dobrzdění mechanická brzda, ta bude nyní fungovat pouze jako zajišťovací nouzová a bude elektromechanická,*" doplnil Jaromír Jelínek.

Tramvaje budou vybaveny antikolizních systémem, jenž byl požadavkem zadávacího řízení. Každá z nich nabídne 173 míst k stání (při 5 os/m^2). Míst k sezení je celkem 70, z toho 44 je situováno ve směru jízdy, což představuje 62 % (standardy PID vyžadují min. 60 %). Výměna cestujících bude zajištěna skrze pět dvoukřídlých dveří, řidič bude mít k dispozici vlastní dveře. Délka vozidla bude činit 31 990 mm, šířka 2 500 mm.

Výrobně se předpokládá zahájení svařování kostry prvního vozidla v prvním čtvrtletí roku 2024 a výrobní dokončení ještě do konce letošního roku. Zkoušky by pak měly probíhat postupně v průběhu roku 2025 tak, aby bylo možné předat na konci roku 2025 v souladu se smlouvou prvních 20 schválených vozidel. Ty budou umístěny do nové vozovny Hloubětín.

Url: Nová tramvaj Škoda 52T pro Prahu odhalena