

Praha si koupila trolejbus Škoda 36 Tr

02.01 2025 18:20, Libor Hinčica, Trolejbusy

Smlouva na dodání až 70 trolejbusů standardní délky sice stále podepsána není, flotilu pražského DP přesto jeden trolejbus s tureckým rodokmenem stihl obohatit. DP hl. m. Prahy dne 18. 12. 2024 zveřejnil v registru smluv smlouvu, z níž vyplývá, že si dopravce pořídil prototyp vozu Škoda 36 Tr, který měl dlouhodobě pronajatý a jenž využíval dosud především ke cvičným jízdám řidičů (zpočátku i k pravidelnému, byť symbolickému provozu na první trolejbusové trati – lince č. 58).

Pražský DP usiloval o zapůjčení trolejbusu pro obsluhu linky č. 58 a pro zácvik řidičů již na podzim 2022, kdy se dohodl na pronájmu prototypu trolejbusu Ekova Electron 12T. Trolejbus byl však po delší době odstavení nepojízdný, a tak z jeho transportu do Prahy sešlo. Namísto toho byla vypsána poptávka nová, do které se podle očekávání přihlásila Škoda Electric se svým prototypem trolejbusu Škoda 36 Tr (s karoserií Temsa Avenue), který byl v dané době jediným vozidlem, jež mohlo stanoveným podmínkám pronájmu vyhovět. K podpisu smlouvy došlo dne 11. 1. 2023 s tím, že doba pronájmu byla sjednána původně na 181 dnů s cenou 4 500 Kč za den bez DPH, přičemž kontrakt bylo možné opakovaně prodloužit. Dle smlouvy mělo dojít k předání prototypu nejpozději do 3. 2. 2023, došlo však k opoždění a trolejbus se na dvoře garáží Klíčov objevil až v polovině března, načež již 19. 3. 2023 zvládl vyjet – pod evidenčním číslem 509 – do provozu s pasažéry.

Trolejbus příležitostně zpestřoval provoz na lince číslo 58 během víkendů, nicméně s nasazením trolejbusů SOR TNS 18 v rámci zkušebního provozu smysl vypravování na linku s pasažéry pominul, ačkoli zde v případě nutnosti (s ohledem na vyvěšené jízdní řády) zaskakoval jako záložní v případě závad zkoušených vozidel (a to později i za vozy Škoda-Solaris 24m). Naposledy svezl cestující dne 28. 1. 2024, kdy nahrazoval vůz TNS 18 ev. č. 108. Poté už sloužil jen jako služební pro zácviky řidičů, protože vozy TNS 18 lze k danému účelu využívat jen v omezené míře (z 15 trolejbusů je denně vypravováno až 14).



Pohled do interiéru prototypu trolejbusu Škoda 36 Tr. (foto: Libor Hinčica)

Dopravní podnik hl. m. Prahy se nakonec dohodl se Škodou Electric na odkoupení vozidla, a to na základě nabídky, kterou Škodovka pražskému DP předložila. Kupní cena činí 10 810 000 Kč (bez DPH), čímž se DPP vešel do limitu pro sektorové zadavatele, kdy nemusí být vypisována veřejná zakázka. Od března 2023 do konce roku 2024 přitom uhradil DPP za pronájem trolejbusu už nejméně 2 304 000 Kč (bez DPH; smlouvy k některým měsícům se nám v registru smluv nepodařilo dohledat). Bez zajímavosti pak jistě není ani srovnání s kupní cenou Dopravního podniku Ostrava, který ještě na konci roku 2023 zaplatil za jeden zcela nový (!) trolejbus identického typu 11 230 000 Kč.

Nákup prototypu je jistě zajímavý i ve světle provozních zkušeností pražského DP s elektrobusy a vodíkovým elektrobusem s téže karoserií, které se stále potýkají s nejrůznějšími závadami, byť se jejich provozní spolehlivost po rekondičním pobytu u výrobce v loňském roce výrazně zlepšila. Dne 20. 12. 2024 – takřka po třech letech od dodání – se podařilo vůbec poprvé zajistit, že se v provozu objevilo všech 14 elektrobusů (a dokonce i vodíkový exemplář). Trolejbusy, jejichž zatížení střechy je výrazně menší, většinou nemocí svých elektrobusových sourozenců netrpí, přesto nelze říci, že by u nich jejich provozovatelé (Ostrava disponuje 18 parciálními vozy a Opava 3 klasickými trolejbusy) nezaznamenávali nejrůznější nedostatky. Často se například uvolňují podhledy či madla, největší komplikace jsou pak spojeny s topením na stanovišti řidiče a s klimatizačními jednotkami salónu cestujících. V Ostravě vedla nefunkčnost klimatizací k poměrně svérázném řešení „opravy“, kdy se z oken v salónu některých vozů sloupaly nálepky informující pasažéry o tom, že je vozidlo klimatizováno, a trolejbusy tak jezdily přes léto jen s otevřenými okénky.

Praha na druhé straně nekoupila prototyp bez záruk. Sjednaná je na dobu 36 měsíců na celé vozidlo a (v tomto případě pouhých) 48 měsíců na trakční baterie. S ohledem na to, že Škoda Electric přestala trolejbusy 36 Tr (resp. cokoli s karoserií Temsa) aktivně na trhu nabízet, je zřejmé, že vůz

zůstane v Praze jediným exemplářem. O jeho případném využití v pravidelné dopravě (například v budoucnu na lince č. 52) nebylo prozatím informováno.

Url: Praha si koupila trolejbus Škoda 36 Tr