

Tříčlánkové Trollino zamíří do Žiliny až v roce 2024

22.12 2023 19:04, Libor Hinčica, Trolejbusy

Zatímco Praha se od čtvrtka 21. 12. 2023 posunula v oblasti schvalování tříčlánkového trolejbusu Trollino 24 (Škoda-Solaris 24m) do další fáze zahájením zkušebního provozu s cestujícími, na Slovensku byl v mezičase již tentýž typ (neoficiálně označovaný též jako model Škoda 38 Tr) oficiálně schválen. Bratislava si objednala šestnáct těchto vozů pro obsluhu linky číslo 71, přičemž dodávky se podařilo zajistit do konce letošního roku.

Zkušební provoz dvojice vozidel ev. č. 6908 a 6903 byl povolen již 8. 9. 2023, fakticky byl ale zahájen v režimu bez cestujících až od 4. 10. 2023. Po najetí 2 500 km s jedním z vozidel (ev. č. 6908) byl od 16. 11. 2023 zahájen zkušební provoz s pasažéry, v jehož rámci musel najezdit 5 000 km (při poměru min. 85 % pod trakčním vedením a min. 8 % při jízdě na baterie), přičemž zkušební provoz byl povolen na linkách čísel 42 (Červený most – Cintorín Vrakuňa), 71 (Čiližská – Hlavná stanica) a 72 (Čiližká – Rajská). Tato část byla počátkem prosince 2023 úspěšně dokončena a slovenské ministerstvo dopravy mohlo na základě žádosti jednoho z výrobců (Škody Electric) přistoupit ke schválení typu. K tomu dne 12. 12. 2023 poté i formálně došlo.

Tříčlánkový trolejbus bratislavského ev. č. 6903 sloužil primárně k dalším typovým zkouškám, v rámci schvalovacího procesu i pro provoz na napěťové soustavě 750 V DC se počítalo s jeho převozem do Žiliny, kde měl být trolejbus nasazen na protisměrně vedené linky čísel 4 (Vlčince – Železničná stanica – Solinky – Žilinská univerzita – Vlčince) a 14 (Vlčince – Žilinská univerzita – Solinky – Železničná stanica – Vlčince) a najezdit zde min. 200 km s cestujícími. Z této fáze testování

ale prozatím sešlo, neboť *Dopravný podnik mesta Žiliny* (DPMŽ) informoval ještě v polovině listopadu ministerstvo dopravy o náhlém nedostatku řidičů. Při časově náročnějším zácviku pro 24m vozy (délka jízdního výcviku pro 24m trolejbus byla ze strany ministerstva s ohledem na náročnost ovládání vozidla stanovena oproti běžnému standardu na dvojnásobnou dobu, tj. z min. 6 na 12 hodin) nebyl tedy DPMŽ schopen do konce roku 2023 potřeby zkušebního provozu pokrýt a dopravce požádal o prodloužení o odklad na první čtvrtletí roku 2024. Ministerstvo dopravy vyšlo této žádosti vstříc a stanovilo nový termín do 31. 3. 2024. Do té doby není provoz tříčlánkových trolejbusů na Slovensku na napěťové soustavě 750 V DC povolen. Nejedná se přitom o jedinou podmínku právě vydaného schválení pro provoz.



Ještě jedna fotografie z nasazení trolejbusu Škoda-Solaris 24m na lince č. 42 dne 3. 12. 2023, tentokrát na mostě v Prievoze. (foto: Ing. Mário Kováč)

Tříčlánkové trolejbusy například nesmějí vjíždět na úrovňová křížení s železnicí, což na Slovensku znamená v praxi vyloučení z provozu v části prešovské trolejbusové sítě (Prešov nicméně s provozem tříčlánkových vozidel ani výhledově nepočítá). Toto opatření bylo přijato s ohledem na délku přibližovacích a výstražných sklápěcích časů železničních zabezpečovacích zařízení (závor) a delší vyklizovací dobu takřka pětadvacet metrů dlouhého trolejbusu. Podobné opatření panuje momentálně také v Praze, kde z téhož důvodu není zde testovaný vůz téhož typu nasazován na úsek přes železniční přejezd v Čakovicích.

Celkově vzato dopadl zkušební provoz trolejbusů Škoda-Solaris 24m na Slovensku úspěšně. Drobné závady, které se na vozidlech objevily, neohrožovaly bezpečnost provozu. Drobné technické nedostatky se podařilo tandemu výrobců průběžně odstraňovat a nasazení do ostrého provozu s pasažéry už brání jen detaily.

Současně je nutné trolejbusy správně označit evidenčními čísly v souladu s ministerskou vyhláškou

(dle § 54) a upravit kamerový systém na stanovišti řidiče tak, aby nebyl řidič tímto kamerovým systémem snímám. Nejpozději do 31. 5. 2024 musí být do všech vozidel instalován na stanovišti řidiče druhý monitor pro kamerový systém, aby měl řidič ucelený přehled o chování celého trolejbusu. Zajímavým požadavkem je odstranění zvukové signalizace sloužící pro detekci připravenosti vozidla k jízdě, na jejíž pronikavý zvuk si stěžovali řidiči i cestující. S ohledem na to, že řidiči získává informaci i opticky, bylo usouzeno, že zvukový doprovod je již nadbytečný.

Jako zajímavost můžeme doplnit, že na provoz trolejbusů v Bratislavě se zavítali podívat zástupci polského trolejbusového dopravce PTK Gdynia, který rovněž zvažuje, že by mohl obdobné trolejbusy do budoucna pořídit. Bratislavské tříčlánkové vozy nejsou na rozdíl od těch pražských řešeny jako tzv. parciální, byť jsou vybaveny trakční baterií. Ta je ale určena výhradně pro nouzový dojezd (či v případě krátkých výluk) a dojezd na ní činí max. 4 km (kapacita elektrické energie baterií sestavených na bázi článků LTO činí 55 kWh). S pravidelným využíváním bateriového pohonu se v podmínkách slovenské metropole nepočítá.

Url: Tříčlánkové Trollino zamíří do Žiliny až v roce 2024