

V Praze vyjel do provozu s cestujícími trolejbus SOR TNS 12

31.12 2025 19:00, Libor Hinčica, Trolejbusy

Dne 31. 12. 2025 získali cestující poprvé možnost svézt se trolejbusem SOR TNS 12, který se prozatím stále nachází v majetku výrobce – společnosti SOR Libchavy. Jde o první ze čtveřice vozů v celkové (údajné) hodnotě přes 52 mil. Kč, které se rozhodl pražský DP pořídit za diskutabilních okolností namísto finanční kompenzace, která mu náležela za dodání vozů SOR TNS 18 s vadami.

O anabázi pořízení čtveřice trolejbusů jsme na našich webových stránkách podrobně informovali, a tak si dovolíme čtenáře odkázat na příspěvky z minulosti (zde, zde a zde). Na tomto místě pouze připomeňme, že jde o trolejbusy, které měly být dodány původně do Zlína, nicméně místní dopravce v závěru probíhajících zkoušek smlouvu vypověděl. SOR sice nechal testovací trolejbus nadále jezdit po ulicích Hradce Králové, avšak následně ani neměl dotáhnout do konce proces schválení odchylky (jako výchozí byla brána verze SOR TNS 12 pro Jihlavu) a všechny čtyři trolejbusy zůstaly bez užitku v jeho areálu, kde částečně sloužily i jako zdroj náhradních dílů.

Přestože na podzim loňského roku bylo prokázáno, že vozidla lze zkompletovat a zprovoznit v původní konfiguraci s elektrickou výzbrojí Integra od někdejšího Cegelecu (dnes Electric Components, součást skupiny Škoda Group), došlo nakonec – dle oficiální verze na základě požadavku pražského DP – k dohodě, že u trolejbusů dojde k výměně kontejneru za standardní zařízení od Škody Electric.



Trolejbus SOR TNS 12 v zastávce Obchodního centra Čakovice dne 31. 12. 2025. (foto: Libor Hinčica)

Ačkoli došlo k úpravě vozidel dle standardů Pražské integrované dopravy, nejsou trolejbusy zcela v konfiguraci požadované ze strany DPP u nově dodávaných vozidel, což je viditelné především na stanovišti řidiče, kde absentují například v Praze obvyklé držáky na nápoje. V interiéru se naopak na madlech nacházejí USB nabíječky, které pražský DP striktně u svých vozidel z důvodu komplikované údržby odmítá (neboť nabíječky jsou častým cílem vandalů).

Po dodání do Prahy se první vůz – výrobního čísla 066 a evidenčního čísla 511 – vydal poprvé na zkoušku do ulic metropole dne 19. 12. 2025. Ačkoli se podle některých zdrojů předpokládalo zahájení zkušebního provozu s cestujícími (formálně jde stále o model SOR TNS 12, nikoli Škoda 32 Tr, takže je nutné, aby vozidlo prošlo zkouškami) ještě v období před Vánoci, nakonec zjevně došlo k mírnému posunu.

Ve dnech 29. a 30. 12. 2025 vyjel trolejbus na zkušební jízdy bez cestujících, přičemž první den předepsaný plán nedokončil. Dne 31. 12. 2025 byl nasazen na zvláštní pořadí linky č. 58 s prvním odjezdem ve 4:57 z konečné v Miškovicích a s ukončením tamtéž po desáté hodině večerní. V dalších dnech se předpokládá prodloužení výkonu o přibližně dvě hodiny. První den musely být některé spoje oproti plánu vynechány, a to kvůli příliš pomalému nabíjení, kdy kapacita baterie neumožňovala obsloužit vybrané spoje. V odpoledních hodinách se například zůstatek kapacity v bateriích pohyboval po překonání úseků bez trolejového vedení i pod hladinou 10 %, a to – soudě dle teploty v interiéru – při vypnutém topení v salónu cestujících. Trolejbus se mohl vrátit zpět na trasu vždy až poté, co se jej podařilo během stání v Čakovicích nabít na vyšší kapacitu. Systém nabíjení tedy bude zapotřebí zřejmě ještě vyladit (v trolejbuse zůstaly zachovány původní trakční baterie od společnosti EVC, jež Škoda Electric standardně u své produkce nepoužívá). Obdobné dětské nemoci jsou ale při prvních nasazeních do provozu obvyklé a zpravidla i snadno řešitelné.

Článek byl aktualizován dne 1. 1. 2026, kdy byla vypuštěna informace o odstavení vozidla dne 29. 12. 2025 z důvodu pomalého nabíjení. Jak byla redakce upozorněna, příčina odstavení vozidla měla mít jinou povahu než pomalé nabíjení, které vedlo k vynechání spojů ve dnech 31. 12. 2025 a 1. 1. 2026, ačkoli původní informace, s níž bylo při zpracování článku pracováno, byla odlišná. Jak bylo již v původní verzi článku uvedeno (a jak zůstalo zachováno i v aktualizované verzi), obdobné závady jsou u zcela nových vozidel obvyklé a nelze na základě nich predikovat jakoukoli provozní (ne)spolehlivost vozidla jako celku. Cílem příspěvku bylo pouze popsat první den provozu a předcházející jízdní zkoušky ve vztahu k mapování historie pražské trolejbusové dopravy.

Url: V Praze vyjel do provozu s cestujícími trolejbus SOR TNS 12