

Nové tramvaje pro Prahu odhaleny: v hlavním městě začnou za necelé dva roky jezdit první vozy Škoda ForCity Plus Praha 52T

10.1.2024 - | Dopravní podnik hlavního města Prahy

Hlavní město České republiky se může těšit až na 200 moderních, 100% nízkopodlažních tramvají Škoda ForCity Plus Praha 52T. Dopravní podnik hl. m. Prahy (DPP) podepsal s vítězem veřejné zakázky, se Škoda Group (konkrétně se společností Škoda Transportation), osmiletou smlouvu na nákup 40 tramvají a opci na dodávku dalších až 160 vozů. Celková hodnota zakázky je bezmála 16,602 miliardy korun a jedná se o jednu z největších investic do nových tramvají v novodobé historii DPP. Prvních 20 nových tramvají by mělo do Prahy dorazit v prosinci 2025, dalších 20 vozů o rok později, do konce prosince 2026.

Škoda ForCity Plus Praha 52T je jednosměrná, pětičládková, 100% nízkopodlažní tramvaj bez jediného schodu v celém salonu pro cestující včetně prostoru nad podvozky, v moderním designu, jehož autorem je tým designerů ze Škoda Group pod vedením Tomáše Chludila. Je dlouhá 32 metrů, vybavena celovozovou klimatizací s ekologickým chladivem, antikolizním systémem, automatickým počítáním cestujících, úsporným LED osvětlením interiéru i exteriéru, 70 polstrovanými sedačkami, z nichž je 44 po směru a 26 proti směru jízdy. Ve srovnání s předchozími tramvajemi 15T se kapacita nových vozů zvýší o 33 cestujících, tedy o téměř 16 %. Cestující ocení nový informační systém šesti velkoplošných obrazovek na celou šíři uličky a intuitivnější ovládání tlačítek pro otevření dveří a signalizace k řidiči. To je krátký popis nové tramvaje, která poprvé vyjde do ulic Prahy v roce 2025.

Praha, zejména její historické centrum, je typická svými úzkými uličkami s ostrými oblouky, nechybí zde prudká stoupání, značné výškové rozdíly v tramvajové síti, ale ani dlouhé a relativně rovné tratě. Vývoj nové tramvaje pro Prahu probíhal s ohledem na všechny tyto skutečnosti a současně zohledňoval technické požadavky DPP vyplývající z dosavadních provozních zkušeností. Konstrukce nové tramvaje kombinuje vícečládkové vozidlo se dvěma volně otočnými podvozky pod krajními články a se dvěma částečně otočnými podvozky pod vnitřními podvozkovými články. Toto spojení umožnilo vytvořit mnohem průchodnější, vzdušnější salon pro cestující s krátkými, širšími a prostornými klouby, prostý jakýchkoliv schodů či jiných bariér. Zároveň zajišťuje přizpůsobivost jakémukoliv profilu trati a slibuje plynulou, pohodlnou a tichou jízdu i snížení opotřebení kol a kolejí. Toto řešení bude mít dopad na vyšší životnost vozidel, předpokládá např. až o 50 % vyšší nájezd kol než u tramvají typu 15T, a v konečném důsledku nižší náklady na údržbu podvozků a jeho nejdražších komponent.

„Praha a DPP sice v uplynulých zhruba dvaceti letech nakoupily nové tramvaje typu 14T a 15T, ty nicméně sloužily k obnově vozového parku jako náhrada za neperspektivní vysokopodlažní tramvaje, ale nikoliv k navýšení disponibilního počtu vozidel. V době, kdy se v Praze nové tratě téměř nestavěly, to mohlo stačit. V Praze jsme ale nastartovali tramvajový boom. Stavíme nové tratě, loni jsme zprovoznili tři v celkové délce pět kilometrů a připravujeme další. Letos např. začneme stavět na Václavském náměstí. Jen nové tratě, které plánujeme postavit v období 2024–2027, budou potřebovat 45 nových tramvají. A budou to právě tyto 100% nízkopodlažní a tiché tramvaje s navýšeným počtem sedaček a antikolizním systémem,“ říká Zdeněk Hřib, 1. náměstek primátora hl. m. Prahy pro oblast dopravy a předseda dozorčí rady DPP.

„K této veřejné zakázce na nákup až 200 nových tramvají jsme stejně jako i jiných tendrů přistupovali s maximální péčí. Předcházely jí předběžné tržní konzultace a zvolená forma jednání

řízení s uveřejněním nám umožnila s uchazeči upřesňovat požadavky na nabízená vozidla a ověřovat si, že jsou schopni je v požadovaném termínu a podle požadované technické specifikace vyrobit. Vycházeli jsme v nich z našich dlouholetých zkušeností z provozu článkových tramvají 14T a 15T. Vítěze se nám podařilo vysoutěžit podle harmonogramu do jednoho roku od vyhlášení zakázky bez jakýchkoliv obstrukcí či odvolávání na ÚOHS. Smlouvu jsme s vítězem podepsali na konci roku 2023, pracovní týmy obou stran nyní pracují na doladování technických detailů pro výrobní dokumentaci. Pevně věřím, že podle harmonogramu bude pokračovat i výroba a dodávání nových vozidel. První cestující by se novou tramvají mohli svézt v rámci zkušebního provozu už v příštím roce. Prvních 20 vozidel bychom si měli převzít nejpozději 2. prosince 2025, druhou dvacítku pak do 31. prosince 2026. Opce nám umožňuje nakoupit dalších až 160 vozidel a postupně nahradit podstatnou část současných vysokopodlažních vozů, pokud se nám s HMP podaří zajistit financování nákupu. Pokud bychom smlouvu využili v plném rozsahu, dodání posledního vozu by připadalo na rok 2032," komentuje detaily veřejné zakázky a uzavřeného kontraktu **Petr Witowski, předseda představenstva a generální ředitel DPP.**

„Od dodání poslední tramvaje typu 15T uplyne za zhruba měsíc už pět let, ale splácíme je až do současnosti. Poslední splátkou ve výši zhruba 800 milionů korun teprve letos konečně finančně vypořádáme předchozí velkou zakázku na modernizaci vozového parku tramvají DPP. To nám otevírá prostor pro nákup nových vozů, a takto jsme to vždy plánovali,“ říká **Jan Šurovský, člen představenstva a technický ředitel DPP - Povrch** a doplňuje: „Novou tramvaj vnímám jako kombinaci špičkových technických řešení 21. století a současně osvědčených a technologických principů ověřených v běžném provozu v Praze. Proto očekávám její vysokou provozní spolehlivost a skutečně nízké náklady na údržbu“.

„Podařilo se nám vyvinout a připravit tramvaj, která nejen, že je technicky přizpůsobena náročnému provozu v pražských ulicích a zapadne do celkového vzhledu města, ale současně pozvedne celkový zážitek z cestování o úroveň výš. Největší výhodou z pohledu cestujících je jistě pokračování v trendu stoprocentně nízkopodlažních vozidel, která budou plně klimatizovaná. Již před lety jsme do Prahy vyrobili 250 tramvají s bezbariérovým nástupem a věřím, že dalších 200 bude přijato cestujícími ještě lépe. Pro řadu cestujících se tak s novými tramvajemi výrazně ulehčí nástup i výstup. Zároveň se pro dopravce urychlí výměna cestujících a pohyb uvnitř vozu, ve srovnání s tramvajemi s vysokopodlažními částmi. A to jsou jen některé aspekty, se kterými jsme při návrhu pracovali. V řešení pojezdu jsme znovu po mnoha letech oživilí osazení tramvaje elektromechanickou brzdou, která má nižší náklady na údržbu a je mnohem přívětivější k životnímu prostředí, než je tomu v případě hydraulických brzd. Nasazení elektromechanické brzdy nám umožnil náš výrazný technologický pokrok a vývoj v plynulosti řízení pohonů a především motorů. Umíme již nyní vyladit plynulost brzdění motory až do úplného zastavení vozidla, čímž překlenujeme původní nedostatek mechanické brzdy a zároveň dosahujeme na trhu významně nejlepších hodnot v rekuperaci energie, a tedy i nákladů na provoz. Ve Škodovce jsme z nové tramvaje pro Prahu nadšení a věříme, že překoná i veškerá očekávání cestujících. Dodávat tramvaje do Prahy, do jednoho z největších a zároveň nejnáročnějších tramvajových provozů na světě, je pro nás velmi prestižní, ale zároveň se jedná i o veliký závazek,“ uzavírá **Tomáš Ignačák, místopředseda představenstva a prezident Regionů CZ&SK a Central East ve Škoda Group.**

Vzhledem k rostoucím nárokům na bezpečnost bude každá nová tramvaj vybavena antikolizním systémem Škoda, který má za úkol snížit pravděpodobnost kolizí v provozu. K tomu využívá kombinaci zdvojené technologie LiDARu a HD-kamery a přesné lokalizace pomocí off-line nahranych HD map a odometrie. Tato sestava umožňuje systému vytvořit virtuální jízdní tunel, ve kterém tramvaj dovede detekovat překážky s přesností na 10 cm, poskytovat včasné varování, minimalizovat falešně pozitivní varování a včas aktivovat nouzovou brzdu. Antikolizní systém tak pomůže zabránit velkým nehodám a škodám na zdraví i vozidlech.

Tramvaj Škoda ForCity Plus 52T pro Prahu je vybavena elektromechanickým brzdovým systémem, který byl zvolen pro svou účinnost a udržitelnost. Elektromechanické brzdy nabízí jednoduchou obsluhu a údržbu, bezolejové hospodářství a nízké náklady na provoz. Fungovat bude pouze jako nouzová, zajišťovací a záskoková brzda. Přesnější a rychlejší reakci a lepší kontrolu plynulosti zpomalování zajistí elektrodynamická motorová brzda, která je součástí pohonu a motoru. Výhodou tohoto řešení je nižší hluk a maximální možná míra využití rekuperace až do zastavení. Energie získaná rekuperací se využije primárně pro obsluhu a provoz vozidla, případně se vrátí do sítě a bude ji moci využít jiné vozidlo. To přispívá k vyšší energetické účinnosti a snížení celkové spotřeby energie. Navíc se snižuje i opotřebení samotných brzd a infrastruktury tratí. V porovnání s hydraulickým brzdovým systémem navíc neobsahuje hydraulické kapaliny, díky čemuž je nejen šetrnější k životnímu prostředí, ale výrazně se zkracuje i doba potřebná pro údržbu a zpětné nasazení vozidla do provozu.

Vozidlo představuje spojení osvědčených komponentů, které Škodovka čerpala ze svých úspěšných projektů. Podvozkové rámy jsou převzaty z tramvají ForCity Smart pro Ostravu, Plzeň a Brno, výkonný trakční motor zase z projektu ForCity Plus pro Frankfurt, Chotěbuz a Branibor. Co se týče hrubé stavby vozidla, inspirací byla pětičlanková tramvaj ForCity Plus pro Bratislavu, kde se podařilo zvýšit počet najetých kilometrů pro novou sadu kol.

Na výrobě vozidla se bude formou subdodávek podílet i řada českých firem. Jednou z nich je například společnost DAKO-CZ, která bude vyrábí elektromechanickou brzdu.

https://www.dpp.cz/spolecnost/pro-media/tiskove-zpravy/detail/278_2449-nove-tramvaje-pro-prahu-o-dhaleny-v-hlavnim-meste-zacnou-za-necele-dva-roky-jezdit-prvni-vozy-skoda-forcity-plus-praha-52t