

Nová éra cestování na pražské letiště, DPP a Škoda Group představily Škoda-Solaris 24m, nejdelší trolejbus v ČR

21.11.2023 - | Dopravní podnik hlavního města Prahy

Cestující využívající veřejnou dopravu na či z Letiště Václava Havla Praha již brzy čeká velká změna.

Dopravní podnik hl. m. Prahy (DPP) a Škoda Group v konsorciu s polským výrobcem Solaris Bus & Coach dnes na veletrhu Czechbus 2023 v pražských Letňanech představily dlouho očekávaný tříčlánkový, téměř 25metrový bateriový trolejbus Škoda-Solaris 24m. DPP objednal 20 těchto vozidel pro linku v úseku Nádraží Veveslavín – Letiště Praha, která se po dokončení elektrifikace změní z autobusové linky č. 119 na trolejbusovou č. 59. Škoda-Solaris 24m budou vůbec nejdelšími trolejbusy využívanými v MHD v ČR. DPP se stane jejich prvním českým provozovatelem, Praha pak prvním městem v ČR, kde budou jezdit. Jejich nasazení přispěje nejen k významnému zvýšení přepravní kapacity na lince mezi Nádražím Veveslavín a Letištěm Praha, ale i zlepšení komfortu cestujících při současném snížení emisí skleníkových plynů i hladiny hluku.

„Z nejdelšího vyrobeného trolejbusu jsme opravdu nadšení. Není to jen další typ vozidla a rozšířené portfolio, je to i symbol změny v úrovni a kapacitě cestování. Věříme, že cestující novinku ocení. A obavy nejsou nutné ani u řidičů samotných trolejbusů ani těch kolemjedoucích. Tříčlánkový trolejbus se i přes svoji délku ovládá velmi dobře, jeho řízení a manévrování je srovnatelné s běžnými kloubovými trolejbusy. V neposlední řadě máme možnost podílet se na znovuzavádění trolejbusové dopravy do pražských ulic, což nás doopravdy těší. Škodovka byla součástí mnoha historických okamžiků a ceníme si toho, že opět můžeme stát u něčeho tak významného,“ uvedl **Radek Svoboda, Managing Director Components & Bus Mobility ve Škoda Group.**

„Nové tříčlánkové trolejbusy přinesou Praze a na linku mezi Nádražím Veveslavín a Letištěm Praha několik vylepšení ve srovnání se stávajícím stavem, kdy na ní jezdí kloubové naftové autobusy. V první řadě výměnou stávajících autobusů za velkokapacitní trolejbusy navýšíme na lince přepravní kapacitu minimálně o čtvrtinu až 30 %. Zvýšíme tím pohodlí pro cestující, kteří budou mít také více prostoru pro svá zavazadla. Dalšími pozitivy zejména pro životní prostředí bude úspora zhruba 690 tisíc litrů nafty a současně snížení emisí CO₂ o cca 1850 tun, v obou případech na roční bázi. Preferovaným výhledovým řešením je samozřejmě vybudování železničního spojení na pražské letiště. Autobusová linka č. 119 je po lince č. 140 teprve druhá v pořadí, kde připravujeme zavedení moderních bateriových trolejbusů s kombinací provozu částečně pod trolejí a částečně na baterie. Kromě nich má DPP v různé fázi projektové přípravy dalších 13 městských autobusových linek a ve spolupráci se Středočeským krajem i první příměstskou, které se postupně do roku 2030 změní na trolejbusové. Po více než 50 letech od ukončení provozu skutečně vracíme do Prahy trolejbusy – lokálně bezemisní typ přepravy, který do kopcovitého profilu města vždy patřil. V současné době má Praha ze všech měst v ČR, kde jezdí trolejbusy, nejmenší trolejbusovou síť. Pokud se nám povede zrealizovat všechny rozpracované projekty, bude mít trolejbusová síť v Praze téměř 100 kilometrů a bude pravděpodobně nejdelší v ČR,“ říká **Zdeněk Hříb, 1. náměstek primátora hl. m. Prahy pro oblast dopravy a předseda dozorčí rady DPP.**

„Nesmírně nás těší, že u tohoto elektrifikačního projektu vše postupuje podle harmonogramu. Výstavba infrastruktury v garáži Řepy a trolejbusové tratě na Letiště Václava Havla Praha se dostává do finální fáze s plánovaným dokončením na konci února příštího roku. Dnes představujeme

veřejnosti první velkokapacitní trolejbus, dokonce s malým předstihem oproti harmonogramu. Pevně věřím, že se výrobci i nám podaří získat všechna nezbytná povolení, abychom jej na přelomu listopadu a prosince mohli poprvé vypravit, zatím na již dokončenou trolejbusovou trať z Palmovky do Čakovic a Miškovic a zahájit tak první etapu homologace vozidla. Nejdříve bez cestujících, během které je nutné najezdit 5 tisíc kilometrů. Po dosažení této mety se vozidlem budou moct svézt první cestující. Začne totiž druhá etapa homologace, tj. provoz vozidla s cestujícími, kdy je nutné najezdit až 15 tisíc kilometrů. Abychom to vše stihli, v lednu předpokládáme nasazení také druhého vozidla. Pokud vše dopadne podle plánu, v polovině února bychom si měli převzít všech 20 trolejbusů a následně v průběhu března 2024 zahájit jejich provoz již na lince č. 59 na letiště," dodává **Petr Witowski, předseda představenstva a generální ředitel DPP**.

Předseda představenstva Letiště Praha Jiří Pos trolejbusové spojení letištních terminálů s centrem velmi podporuje: „Zvýší se komfort pro cestující i všechny zaměstnance. Zároveň musím ocenit, že koncept zapadá do naší ESG strategie. Snižování emisí, hluku na letišti a jeho okolí je naším dlouhodobým cílem a snažíme se do něj zapojovat i letištní partnery, kterým Dopravní podnik hl. m. Prahy bezesporu je. Ideální spojení dopravy z letiště do centra a zpět pak ale bude až kolejové napojení.“

DPP si od konsorcia Škoda Group a Solaris Bus & Coach objednal celkem 20 tříčlánkových bateriových trolejbusů Škoda-Solaris 24m v celkové hodnotě 620 milionů Kč. Se svou délkou 24,7 metrů se stanou vůbec nejdelšími trolejbusy provozovanými v České republice. Vozidlo pojme až 179 cestujících, z toho 54 sedících. Pětidvéřová konstrukce urychlí výměnu cestujících a umožní pohodlný pohyb pasažérů se zavazadly. Chybět nebude ani plnohodnotný odbavovací a informační systém s bezhotovostním prodejem jízdenek a automatickým počítáním cestujících, výkonná klimatizace nebo komplexní monitorovací systém s kamerami v interiéru i exteriéru, které mimo jiné zajistí řidiči dostatečný přehled o situaci okolo vozidla. Projekt elektrifikace linky č. 119 je zařazen do mezinárodního projektu EBRT2030 v rámci vědecko-výzkumného programu Horizon Europe.

Dopravní podnik hl. m. Prahy (DPP) je největším dopravcem zajišťujícím městskou hromadnou dopravu v České republice. Obsluhuje celkem 3 linky metra, 148 autobusových, 35 tramvajových (26 denních a 9 nočních) a 1 trolejbusovou linku. K 1. lednu 2023 DPP vlastnil 1 192 autobusů z toho 14 elektrobusů, 146 vlakových souprav metra, 781 tramvajových vozů a 1 trolejbus. Podnik měl k 1. lednu 2023 v evidenčním stavu celkem 11 018 zaměstnanců, z toho 4 319 řidičů a strojvedoucích MHD. Jediným akcionářem DPP je hlavní město Praha. Více informací o DPP na dpp.cz.

Škoda Group vyrábí širokou škálu kolejových vozidel a komponentů včetně nízkopodlažních tramvají, elektrických lokomotiv, příměstských vlakových jednotek, souprav metra, elektrobusů a trolejbusů a také řídicích a pohonných systémů pro dopravní systémy. Škoda Group zaměstnává 8000 lidí v několika výrobních závodech v České republice a ve Finsku. Obchodní jednotky má skupina také v Německu, Itálii, Rakousku, Polsku, Maďarsku a na Ukrajině. V roce 2022 dosáhla tržeb ve výši 763,7 milionu EUR a upravená EBITDA byla 50,2 milionu EUR. Škoda Group je součástí skupiny PPF.

Skupina PPF je mezinárodní investiční společnost působící v 25 zemích a v mnoha odvětvích včetně telekomunikací, médií, elektronického obchodu a finančních služeb. Geografická působnost PPF sahá od Evropy po Severní Ameriku a napříč Asií, vlastní aktiva v hodnotě 40 miliard eur a celosvětově zaměstnává 61 000 lidí (k 31. prosinci 2022).

https://www.dpp.cz/spolecnost/pro-media/tiskove-zpravy/detail/278_2393-nova-era-cestovani-na-prazske-letiste-dpp-a-skoda-group-predstavily-skoda-solaris-24m-nejdelsi-trolejbus-v-cr