

# CHYTRÁ A BEZPEČNÁ Tramvaj Škoda

## TECHNICKÉ ÚDAJE:

Cena jedné tramvaje: cca 83 mil. Kč  
Délka přes nárazníky: 31,99 m  
Šířka: 2,5 m  
Celková kapacita: 243  
Místa k stání: 173  
Místa k sezení: 70  
Nízkopodlažní část: 100 % sedadel  
Výška nástupní hrany: 350 mm  
Životní cyklus vozidla: 30 let  
Nejvyšší provozní rychlost: 70 km/h  
Hmotnost prázdného vozidla: 48 t  
Multifunkční prostor: 2 místa  
pro kočárek, 2 místa pro vozíčkáře

**Zdar ministranti, také jste si všimli, že se městská doprava pořád vyvíjí a zlepšuje? Už dávno neplatí, že tramvaj je starý, pomalý a hlučný dopravní prostředek. Dnes jsou to moderní, chytrá a ekologická vozidla. Nejnovějším příkladem je Škoda 52T, tramvaj, kterou vyrábí česká firma Škoda Group.**

Tramvaj již jezdí v Praze v rámci testovacích jízd bez cestujících (pro zajímavost – vozidlo musí najezdit 10 000 km bez zátěže a pak dalších 10 000 km se zátěží, která simuluje tramvaj plnou cestujících). Název 52T znamená, že jde o padesátý druhý typ tramvaje (52. model), který Škoda vyvinula. Písmeno T značí tramvaj. Podobné názvy mají i další modely, jako např. 15T, které už v Praze jezdí nějaký ten pátek.

Nová tramvaj je stoprocentně nízkopodlažní – celá podlaha je ve výšce jen asi 35 cm nad kolejemi, což umožňuje pohodlné nastupování. To ocení zejména lidé na vozíku, senioři nebo rodiče s kočárky. Celková délka tramvaje je téměř 32 metrů a je složená z pěti článků spojených kloubů, které umožňují jízdu i v ostrých zatáčkách. Oproti předešlému typu 15T má uvnitř mnohem širší průchody v kloubech, což cestující jistě velmi ocení. Tramvaj má 6 náprav, z toho 4 jsou hnací – to znamená, že je poháněna elektromotory.

Díky tomu má dost síly pro pohyb i do prudkého kopce a může zrychlit až na 70 km/h,

což ale v běžném provozu ve městě většinou není potřeba.

Dovnitř se vejde 243 lidí, přičemž sedadla jsou asi pro 70 cestujících. Je tu klimatizace, velká informační obrazovka, USB nabíječky a kamery místo zrcátek, což pomáhá řidiči dobře vidět okolí. Vůz má i senzory, které sledují, zda někdo nestojí ve dveřích. Za zmínku stojí také bezpečnost. Tramvaj je vybavena lidarem a kamerou, takže dokáže ještě pomocí dalších systémů varovat řidiče před kolizí, a pokud by řidič nereagoval, tak tramvaj zastaví sama. Další z bezpečnostních prvků je ten, že pokud náhodou i přes antikolizní systém dojde ke srážce s člověkem, tak by ho tramvaj měla „jen“ odhodit stranou a nevtáhnout pod kola.

Škoda 52T je navržena tak, aby byla co nejšetrnější k životnímu prostředí. Při brzdění rekuperuje energii. To znamená, že elektřinu, kterou by jinak ztrácela, využije pro vlastní provoz, anebo vrátí zpět do sítě. Díky tomu spotřebuje méně elektřiny než starší tramvaje. Materiály použité při výrobě jsou z velké části recyklovatelné, což snižuje dopad na životní prostředí i při likvidaci starších vozidel. A třeba klimatizace (která

je pro řidiče i cestující) je plněna ekologickým plnivem.

Na vývoji a výrobě spolupracuje přes 230 dodavatelů, z čehož velká část je z České republiky. Jde tedy o výrobek, u kterého je snaha o maximální podporu naší ekonomiky. A potřebuje vůbec Praha další tramvaje? Vzhledem k tomu, že se již staví (nebo chystá) stavba nových tratí, je třeba navýšit vozový park tak, aby pokryl veškeré požadavky. Rozvoj velkoměsta se prostě zastavit nedá...



Foto: Škoda Group(4)

Časopis Tarsicius dostává každý zájemce, náklady na vydávání jsou hrazeny z dobrovolných darů. Podpořte prosím časopis Tarsicius na účtu 22 00 03 25 24 / 2010. Váš dar ve výši 66 Kč za jeden časopis přispěje na výrobní a distribuční náklady. Za všechny dary srdečně děkujeme.

