

Reakce na článek „Trolejbusy v Mariánských Lázních zachráněny!“

25.03 2016 12:37, Redakce, Nezařazené

Článek „Trolejbusy v Mariánských Lázních zachráněny!“ na internetových stránkách časopisu Československý Dopravák uvádí mé jméno v souvislosti se studií poradenské firmy CZECH Consult, týkající se prověření možností pro zachování a rozšíření elektrifikované městské dopravy v Mariánských Lázních. Obsah a vyznění studie jsou v článku bohužel podávány nepřesně. Rád bych proto věc uvedl na pravou míru.

Mým úkolem v rámci uvedené studie bylo prověřit možnosti plné elektrifikace městské dopravy v Mariánských Lázních, tedy včetně úseků mimo trolejové vedení, dnes provozovaných buďto dieselovými autobusy nebo trolejbusy s dieselovým prodlužovačem dojezdu, a to ve variantách s parciálními (bateriovými) trolejbusy nebo s elektrobusy. K tomuto účelu jsem provedl průzkum dodavatelského trhu elektrobusů a trolejbusů s bateriovými zásobníky energie (tedy parciálních trolejbusů) u domácích a zahraničních výrobců a dále pomocí prvních orientačních propočtů zhodnotil možnou finanční a sociálně ekonomickou efektivnost obou uvažovaných variant oproti variantě dalšího provozování mariánskolázeňské MHD v její současné podobě. Došel jsem k následujícím závěrům:

Jak parciální trolejbusy, tak elektrobusy představují ekologickou městskou dopravu, s významnými příznivými dopady na životní prostředí oproti dieselovým autobusům i oproti provozu trolejbusů s dieselovým prodlužovačem dojezdu. Je proto žádoucí nalézt způsob, jak dosáhnout plné elektrifikace mariánskolázeňské MHD.

Provoz parciálních trolejbusů vychází oproti provozu elektrobusů jako významně dražší, především kvůli nákladné infrastruktuře, takže by za určitých okolností mohly tyto nepříznivé finanční vlivy převážit sociálně ekonomické přínosy projektu.

Úseky mariánskolázeňské MHD bez troleje jsou kromě toho příliš dlouhé na to, aby je bylo možné efektivně provozovat pouze parciálními trolejbusy s využitím baterií. Pokud by se tedy měly tyto úseky elektrifikovat bez nákladné trolejové infrastruktury, bude třeba nějakým způsobem zapojit elektrobusy.

Hlavním rizikem elektrobusů standardní délky 12 m, o nichž se zde bavíme, jsou nedostatečné provozní zkušenosti doma i v zahraničí, které by pokrývaly plnou délku života běžného autobusu, tedy cca 10 až 12 let. Zatímco elektrické mini- a midibusy mají za sebou již celkem slušnou historii

s úspěšnými i neúspěšnými příklady, u standardních elektrických autobusů prozatím nic podobného tvrdit nemůžeme, i když dosavadní výsledky jejich provozu jsou poměrně optimistické. Většina oslovených výrobců byla nicméně ochotna jednat o smluvních podmínkách, které by na ně část tohoto rizika přenesly.

Řada věcí v oblasti provozní i ekonomické stále zůstává nejistá, počínaje optimálním systémem dobíjení elektrobusů pro Mariánské Lázně a konče cenami elektrobusů, parciálních trolejbusů a souvisejících technologií, které se mohou velmi měnit v závislosti na konkrétní požadované konstrukci a vybavení.

Za těchto okolností jsem mohl zadavateli studie doporučit jediné: dále důkladně prověřit a konkretizovat do potřebných podrobností možnosti využití elektrobusů v mariánskolázeňské MHD po stránce technické, provozní a ekonomické, případně též prověřit možnosti úspor při provozování trolejbusů. Přitom je potřeba být velmi opatrný, pokud jde o případné rušení trolejové sítě. Účinky takto rozpracovaných variant je třeba vyhodnotit pomocí podrobné analýzy nákladů a přínosů (cost-benefit analýzy) podle požadavků Evropské komise. Teprve pak se bude vědět dost na to, aby bylo možné s plnou zodpovědností říci, kudy přesně se má ubírat plná elektrifikace MHD v Mariánských Lázních.

S autorem oponentního posudku, rovněž v článku zmiňovaného, jsme spolu celou věc následně diskutovali. Nejde tu přece o to „kdo s koho“, nýbrž o nalezení co nejlepšího řešení. Došli jsme k závěru, že na situaci a další postup v Mariánských Lázních máme v zásadě stejný názor.

Co dodat? Článek podává situaci v Mariánských Lázních poněkud romanticky, jako střet mezi spravedlivými zastánci trolejbusů a zlými vetřelci vnucujícími městu elektrobusy. Nic podobného se ale nekonalo, přinejmenším ne z mé strany. Jsem navíc přesvědčený, že takovýto dopravně romantický přístup je škodlivý. Cílem je přece to, aby městská doprava byla ekologická a zároveň ekonomická, nic více a nic méně. Romantiku nechme románům.

Autor: Jakub Slavík

Url: Reakce na článek „Trolejbusy v Mariánských Lázních zachráněny!“