

Jak se trolejbusy (ne)vrací do ulic Prahy

06.09 2017 13:06, Redakce, Nezařazené

Vrací se trolejbusy do Prahy? Záleží na úhlu pohledu. Přestože již probíhají práce na stavbě první trati v Prosecké ulici, oficiálně se hovoří o budování infrastruktury pro „elektrobusy s dynamickým nabíjením“. V čem se tyto elektrobusy liší od trolejbusů?

Pražský DP testoval v letech 2015–17 staticky dobíjené elektrobusy v obratišti Želivského, kde se využívalo elektrobusu typu SOR EBN 11. Ten byl napájen z dvoupólového trolejového vedení identického s tím, jež se používá pro trolejbusy, nicméně nebylo určeno k tomu, aby vozidla pod touto trolejí mohla jezdit (s délkou troleje v řádech pár desítek metrů by to ostatně ani nemělo smysl, navíc pro tento účel ani nebyl uzpůsoben sběrač na střeše vozidla). Pokud bychom chtěli tento způsob nabíjení zařadit do klasického rozčlenění mezi tzv. noční nabíjení (*Overnight Charging*) a příležitostné (*Opportunity Charging*), pak bychom zde hovořili o druhé možnosti, byť ta je obvykle spojována s rychlonabíjecími stojany, zatímco užití trolejového vedení pro nabíjení během pauzování na konečné je spíše výjimečné.

Kromě výše jmenovaných způsobů nabíjení se používá ještě třetí vystupující pod zkratkou IMC. Pod ní se ukrývají anglická slova „*In Motion Charging*“, tedy nabíjení v pohybu, neboli dynamické nabíjení. To znamená, že vozidlo se nabíjí na části své trasy za jízdy pod trolejovým vedením. Do této skupiny vozidel jsou řazeny všeobecně trolejbusy, které jsou vybaveny baterií pro možnost opakované jízdy bez trolejového vedení na části své trasy (během standardního nasazení na linku, nejedná se tedy o pouhý nouzový náhradní zdroj pohonu). V češtině se pro tento typ trolejbusů nejvíce rozšířilo pojmenování „parciální trolejbus“, které k nám připutovalo z němčiny. V ní se původně hovořilo o parciálních elektrobusech, a to z toho důvodu, že pojmenování elektrobus (ať už s jakýmkoli přívlastkem) nabízí mnohem více příležitostí získat dotace než označení trolejbus, neboť trolejbus je mnohými považován za jakýsi archaický způsob dopravy bez budoucnosti. Parciální elektrobus (elektrobus s dynamickým nabíjením) je tedy vozidlo, které se nabíjí jízdou pod trolejovým vedením, což je naprosto totéž jako parciální trolejbus.

Parciální trolejbusy, které jsou prozatím v České republice provozovány, jsou koncipovány tak, že disponují relativně malou baterií, jež umožňuje jízdu mimo trolejové vedení na méně než 50 % délky trasy. Je však jasné, že při použití větší baterie (s větší kapacitou elektrické energie) je možné dojezd prodlužovat, případně lze zajistit nabíjení z dalších zdrojů (například na konečných při pauzování), a tím část jízdy pod trolejí nahradit. To bude také případ pražské linky z Palmovky do Letňan. Ta bude

kombinovat nabíjení z cca 20 m dlouhé troleje na konečné Palmovka, kde bude využito elektrické energie z přilehlé tramvajové trati (prostřednictvím stacionárního galvanického oddělovače, který je možné znát již z testování na Želivského, odkud se na Palmovku přesune), a trolejového vedení v ulici Prosecké, na jehož výstavbě se již začalo pracovat. Pro zajištění nabíjení by tímto způsobem (v kombinaci s pomalým nočním nabíjením v garážích Klíčov) mělo postačovat pokrýt trolejovým vedením jen cca 15 % délky testovaného úseku. Volba na ulici Proseckou přitom nepadla náhodně. Ulice byla vybrána kvůli prudkému stoupání, které by při jízdě na baterie značně zvyšovalo odběr elektrobusu.

Dynamicky nabíjené elektrobusy ovšem nemají nějakou legislativní specifikaci, neboť se jedná do značné míry o marketingový pojem spojený zejména se snahou zařadit existující trolejbusové provozy do kategorie elektrobusů (pakliže zde nasazována vozidla budou využívat baterie pro jízdu mimo trolejové vedení alespoň na části trasy). Celé slovíčkaření je v podstatě o tom, povýšit trolejbus v očích veřejnosti na lukrativnější úroveň, což však nic nemění na tom, že na tzv. dynamicky nabíjené elektrobusy, o nichž striktně hovoří i pražský DP, je i u nás z hlediska legislativy pohlíženo jako na trolejbusy (v našem prostředí se tedy jedná o drážní vozidlo) bez ohledu na to, jak dlouhá je trasa, na níž trolej visí (a jak daleko zvládnou vozidla jet dále na baterie). Také v Praze tedy bude nutné pořídit pro nasazení na zhruba 10km trasu z Palmovky do Letňan trolejbusy a proškolit odpovídajícím způsobem řidiče (ti tedy budou řidiči trolejbusů, nikoli autobusů, jak postačuje pro řízení „běžných“ elektrobusů). Vozidla pochopitelně nebudou coby drážní vybavena ani registračními značkami.

V první fázi by měla být na lince nasazena 12m vozidla, následně také 18m. O jejich dodání a odzkoušení dopravce momentálně jedná s potenciálními dodavateli. Stavba trati (nebo chcete-li nabíjecí infrastruktury) je ovšem jen dočasná, neboť projekt je vnímán jako výzkumný a teprve po prokázání jeho životaschopnosti a efektivnosti by mělo dojít k rozhodnutí o případném rutinním provozu s příslušnými investicemi do nákupu vozidel a plnohodnotné infrastruktury. Probíhající výstavba trolejového vedení na Prosecké ulici by měla trvat zhruba 2 měsíce, přičemž pražský DP využívá pro výstavbu vlastní zaměstnance. Pokud se systém osvědčí, zvažuje DPP možnost budoucího rozšíření o další úseky pro možnost pokrytí celé současné linky č. 140 Palmovka – Čakovice – Miškovice. První vyhodnocení provozu dynamicky nabíjených elektrobusů (parciálních trolejbusů či parciálních elektrobusů) předpokládá dopravce na jaře příštího roku.

Libor Hinčica

Url: Jak se trolejbusy (ne)vrací do ulic Prahy