

# Až na dno hlouposti

24.12 2018 10:48, Redakce, Nezařazené

Bizarní sága moskevských elektrobusů pokračuje. Jak jsme již upozorňovali, na jaře 2018 bylo oznámeno, že jich do konce roku 2018 přijde do města sto z 200 objednaných (původně se mělo objednat rovnou tři sta), k 24. 12. 2018 jich má ale Moskva jen tři desítky (navíc ještě ne všechny provozní). Do konce letošního roku měla být ještě vypsána elektronická aukce na další stovku elektrobusů, k čemuž skutečně došlo, dokončení třetí fáze loňského tendru na celkem 300 vozů ale napadla Trolza. Elektrobusy den co den registrují problémy, před několika dny, 17. 12. 2018, a přímo ve špičce dokonce nevyjel žádný a na pomoc zase musely vyjet další autobusy a trolejbusy. Město ovšem neztrácí optimismus a nadále pokračuje v osazování nabíjecích stanic, sice ne v tempu, které slibovalo, ale přesto.

Když jsme před více než měsícem uvedli, že se elektrobusy nemohou dostat do cíle nejednou pro to, že jim nevystačí kapacita baterií, zmínili jsme jako možnosti řešení přidání dalších akumulátorů do vozidla nebo stavbu nácestných dobíjecích stanic. První řešení ovšem snižuje obsaditelnost vozidla, prodlouží dobu nabíjení a v budoucnu zvýší ekologické zatížení, druhé řešení by také bylo nad rámec původního projektu, který by se tím rovněž jen dále značně prodražil, a hlavně se pak dalším nabíjením zdrží provoz elektrobusů (už teď jezdí elektrobusy po městě stejně rychle jako trolejbusy).

Zdá se to neuvěřitelné, ale na druhé řešení se už dostalo. Na první konvertované trolejbusové lince 73 se totiž právě tento týden začala stavba takovéto nácestné nabíjecí stanice realizovat. Mimo zastávku, u silnice. Jako by toho nebylo málo, při nabíjení elektrobusů na konečných dochází místy k takovým výpadkům napětí, že dosud přeživší trolejbusy nemohou v okolí konečných plynule jezdit. Tím se opět potvrzuje jen to, že stávající rozvodná síť není na příchod masivního počtu elektrobusů vůbec připravena.

Opět se je tedy třeba pozastavit nad tím, k čemu elektrobusy v Moskvě v takové podobě jsou, když nakonec ulice od optických překážek nečistí (místo trolejí stojany, a to nejen na konečných), stojí více než trolejbusy (o spotřebě paliva a nákladech na pořízení či výměnu baterií např. tady), v provozu na rozdíl od trolejbusů prostojí nemálo hodin jen proto, aby se nabily (jedno nabití, jak jsme psali, netrvá něco málo přes 10 minut, ale i více než 20 minut), takže jich je třeba mít k dispozici více, a hlavně se pak den co den porouchávají.

**Závěrem**

Projekt moskevských elektrobusů je zkrátka projevem nekoncepční práce kombinované s hloupostí a možností několika vyvolených mrhat penězi tam, kde se jim zachce, to vše navíc podpořené/kryté

marketingovými hesly a vesměs mlčícími ruskými masmédií. Zároveň se na tomto projektu ukazuje, jaké jsou možnosti jednotlivých ruských měst v oblasti MHD. Zatímco většina ruských regionálních center si nemůže dovolit ani nákup nových vozidel, natož pak průběžnou obnovu infrastruktury, v Moskvě nakupují nejen stovky moderních tramvají, ale ještě si mohou dovolit likvidovat funkční trolejbusovou síť a investovat do nefunkčních "hraček", jakými tamní elektrobusy, soudě podle výsledků jejich první čtyřměsíční práce, bezpochyby jsou.

*Text: Vít Hinčica; titulní foto: Maksim Katz*

Url: Až na dno hlouposti