

O trolejbusech sní i Berlín. Chtěl by jich až 1.100

08.08 2018 16:19, Redakce, Nezařazené

Metropole Německa vydala nový plán rozvoje veřejné dopravy na následující léta, který se soustředí především na léta 2019–23, ve vybraných částech ale přesahuje i za tuto „pětiletku“. V návrhu se objevuje i zavedení trolejbusů, resp. přesněji parciálních trolejbusů.

Berlín sice patří mezi města s výbornou veřejnou dopravou, nicméně ta je poměrně podfinancovaná. Výstavba metra je oproti původním předpokladům značně zpožděná a město nestíhá doplňovat a obnovovat potřebným tempem vozový park. U tramvají se sice daří nahrazovat starší tramvaje novými vozidly, ale zato stojí růst sítě. Od roku 1990, kdy se město fakticky sjednotilo, byly popsány stohy papírů s návrhy na růst tramvajových tratí (zejména do bývalého Západního Berlína), nicméně realizovány byly jen malé částí. Kolejová doprava (tramvaje, metro, S-Bahn) se navíc dostaly na hranice své kapacity a nestíhá se přizpůsobovat rostoucími počtu pasažérů. K tomu přicházejí další výzvy, zejména na poli ekologie. Ta je spojována hlavně s elektrickým pohonem, takže město touží po elektrobusech, kterých by mohlo být údajně zakoupeno do roku 2030 až 1.580. Otázkou ovšem je, jak by měly tyto elektrobusy vypadat.

Zvažováno bylo několik variant nabíjení, a sice nabíjení v garážích (Overnight Charging), nabíjení na konečných (Opportunity Charging) a nabíjení během jízdy pod trolejí, tedy princip parciálního trolejbusu. V závislosti na zvoleném taktu (5, 10, anebo 20 minut) bylo zjišťováno, které řešení je nejekonomičtější a nabízí nejlepší provozní parametry. Vítězem se stal jednoznačně parciální trolejbus, a to i přes náklady na budování infrastruktury. Jako měrná jednotka byly brány náklady na provoz dieselového autobusu. Tyto náklady byly položeny rovno jedné. Náklady na provoz trolejbusu v pětiminutovém taktu pak byly spočteny na 1,10, v desetiminutovém šlo o 1,19 a ve dvacetiminutovém o 1,30. Oproti tomu varianta elektrobusu s nabíjením na konečné vycházela při pětiminutovém intervalu na 1,40, při desetiminutovém na 1,42 a při dvacetiminutovém na 1,36. Rozdíly jsou tedy ve všech variantách poměrně markantní. Proto byla jako nejlepší varianta vybrána ta, jež počítá s trolejbusy.

Neznamená to, že by ostatní nabíjecí technologie byly zavrženy, předpokládá se však, že budou tvořit menšinu. Z 1.580 zvažovaných autobusů, jež by měly být v provozu v roce 2030, by mělo jen cca 400 využívat nabíjení v depu, anebo na konečných. Zbytek by měly představovat v případě ideálního vývoje trolejbusy. Délka trolejbusové sítě je odhadována až na 240 km.

Mimo trolejbusů se plánuje také další výstavba metra, rozšiřování počtu metrobusů, ale také (opět)

rozvoj tramvají a S-Bahnu.

Libor Hinčica

Url: O trolejbusech sní i Berlín. Chtěl by jich až 1.100