

Fiasko moskevských elektrobusů

16.09 2018 19:57, Redakce, Nezařazené

Prvního září byly v Moskvě do provozu slavnostně uvedeny elektrobusy. První dva týdny zavádění nového dopravního prostředku do provozu byly provázeny velkými problémy, které se však souhrnně nedají charakterizovat jako dětské nemoci, ale jako jedno velké fiasko. Zajímavější však byla reakce dopravce.

Jak jsme informovali hned první den provozu, během slavnostního představení se jeden z dokončených elektrobusů vypravil na zkušební cestu, a to rovnou s primátorem Moskvy, Sergejem Sobjaninem. Vůz se však po ujetí několika set metrů přestal hýbat a nedařilo se jej zprovoznit. Večer si dal sice elektrobus reprízu, ale po jedné dokončené jízdě se mu nepodařilo pro změnu nabít, takže první den skončil pro moskevské elektrobusy neslavně.

Zdálo by se, že se jednalo o typické dětské nemoci, které nejsou ničím neobvyklým a v minulosti nemile překvapily už leckteré dopravce po celém světě, jenže další vývoj také nebyl pozitivní. Elektrobusy měly vyjet na linku č. 73 VDNCh – Bibirevo, kde ještě působí trolejbusy, vzápětí, jenže ani další dny se je nedařilo nasadit na více než pár hodin, protože po pár jízdách skončily s poruchou. Nakonec se přece jen doba jejich působení po dobu dne na této lince prodlužovala a během prvních dvou týdnů se jich podařilo nasadit do provozu v některé dny až osm. Výsledky byly ale tristní a k nelibosti moskevské radnice i dopravce Mosgortrans jsou zdokumentovány díky fundraisingovému projektu Maxima Katze a Ilji Varlamova, kteří se s pomocí dobrovolných příspěvků rozhodli po dobu několika týdnů provozu elektrobusů na této první lince sledovat a evidovat. Provoz elektrobusů evidovali tito pánové ve spolupráci s několika kolegy a kolegyněmi jak ve dne, tak v noci, pořídili přitom nejen fotografie, ale i videa, která ukazují například snahu pracovníků různá porouchaná vozidla zprovoznit, a také některé odtahy nezprovoznitelných vozů do vozoven.

Experiment Moskvy si o fiasko přímo říkal. Do provozu byla nasazena nevyzkoušená vozidla, s technologií, která není světově masově rozšířená a nebyla v Moskvě vůbec odzkoušená. A tak zatímco v Petrohradě funguje již přes 80 parciálních trolejbusů na šesti částečně zadrátovaných linkách na výbornou a investicí do nabíjecí infrastruktury tam nebylo potřeba, neboť tato infrastruktura již existuje v podobě dávno vybudovaných trolejí, v Moskvě “prozíravě” trolejbusové tratě ruší a pokouší se o instalaci alespoň několika nabíjecích stojanů, na které se zbytečně musí vynakládat veřejné prostředky a u kterých se musí každý elektrobus půlhodinu nabíjet, což jen devalvuje vzletná hesla o tom, jakým je elektrobus autonomním vozidlem. Nicméně oficiální

propaganda jede dál a elektrobusy vychvaluje do nebes.

Připomeňme, jak je celá investice do rychlého a nedomyšleného zavádění elektrobusů v Moskvě nesmyslná:

Jednak

- je třeba zřizovat nové měnírny na konečných zastávkách, protože

- stávající konfigurace měnírenské infrastruktury moskevské elektrické dopravy neodpovídá potřebám nově zaváděného dopravního prostředku, který se navíc nabíjí prostřednictvím tzv. ultrarychlého nabíjení (trolejbusové a tramvajové měnírny se nachází převážně při konečných u centra Moskvy a málokdy na opačných konečných, a jejich energetická kapacita není pro plánovaný větší rozvoj elektrobusů vůbec dostatečná),

- jenže pro nové měnírny, které by technicky a technologicky vyhověly tomuto typu nabíjení, nemá dopravce Mosgortrans nadbytek prostředků ani času, tudíž původní velkorysé plány byly značně redukovány a další vývoj elektrobusové dopravy se zřejmě odehraje ve skromnějším módu, což se pravděpodobně podepíše v dlouhodobém větším nárůstu autobusové dopravy zejména v centru města, odkud se dopravce snažil trolejbusy dostat nejdříve, což se mu tedy již ke smůle tamního životního prostředí většinově povedlo.

Jednak

- je využívání elektrobusů ohraničené, protože jejich garantovaný dojezd při plném výkonu na jedno nabití není zvláště vysoký, a je třeba je nabíjet v určitých bodech, přičemž

- nabíjení zabírá nemalé množství času (původní údaje hovořící o hranici 12 minut byly postupně navyšovány k 20 minutám, až se stala standardem půlhodina, plus je třeba vzít v potaz, že se zatím postavilo málo nabíjecích stojanů, takže vozidla budou, minimálně v první fázi, muset navíc čekat na uvolnění některého ze stojanů, a dále je třeba připočíst nutnost pomalého nabíjení zejména v nočních hodinách, což ještě více snižuje akční rádius elektrobusů), a to

- vede k časovým ztrátám, menšímu využití celé elektrobusové flotily a ve výsledku tedy k tomu, že je potřeba nakoupit větší množství elektrobusů, než kolik by bylo pro obsluhu téže linky nakoupit třeba autobusů či trolejbusů, přičemž pro některé linky je třeba nakupovat i o polovinu větší množství vozidel, a to nejen kvůli potřebě nabíjet vozy na konečných, ale také kvůli nižší obsaditelnosti elektrobusů, což

- vede k velkým ekonomickým ztrátám generovaným při investování do elektrobusů, neboť například:

- parciální 12m nízkopodlažní trolejbus Trolza s 28 místy k sezení a 102 místy ke stání a s min. autonomním dojezdem 20 km (při plném zatížení) stojí necelých 20 milionů rublů (6,5 mil. Kč), zatímco moskevský elektrobus ekvivalentní délky s celkovou obsaditelností 85 osob vychází bez

servisu na zhruba dvojnásobek (cena se přitom snížit nemůže, protože je dána výsledkem tendru, který byl ovlivněn mimo jiné faktem, že výrobců alespoň pokusných elektrobusů bylo a je v Rusku minimum).

To vše je sice obhajováno údajnou ekologičností a údajným vyšším pohodlím nového vozidla, jenže moskevské elektrobusy

- nevykazují žádné zvláštní technické výdobytky, které by neuměly nabídnout moderní trolejbusy a autobusy,
- mají pomocné dieselové topení, které neodpovídá nejvyšším emisním standardům,
- nejsou schopny zajistit dostatečné klimatizování salónu bez snížení rychlosti vozidla,
- se musejí nabíjet vysokými proudy o intenzitě i 500 A, což vede k rychlejšímu opotřebení akumulátorů, a tedy dřívějšímu generování odpadu, přičemž odpad v podobě použitých baterií není ekologický, a jeho likvidaci moskevský tendr na elektrobusy vůbec neřešil, stejně jako pouhou výměnu baterií poté, co přestanou spolehlivě fungovat.

Téma budeme v časopise nadále sledovat. Článek zpřesněn 18. 9. 2018 ve 22:02.

Text: Vít Hinčica

Url: Fiasko moskevských elektrobusů