

Nová linka BRT v São Paulo bude přece jen trolejbusová

22.03 2026 18:23, Libor Hinčica, Trolejbusy

17,3 km dlouhá linka na bázi systému BRT (Bus Rapid Transit), jenž má spojovat město São Bernardo do Campo s konečnou Sacomã situovanou v São Paulu v Brazílii, bude využívat technologii parciálních trolejbusů. V závěru loňského roku se přitom objevily rozsáhlé diskuze o tom, že by mohlo dojít k úpravě projektu tak, aby budovanou trasu obsluhovaly namísto trolejbusů elektrobusy. Tyto mediální zvěsti sice byly v prosinci 2025 oficiálně dementovány, přesto se i elektrobusy na trase, jež je také nazývaná koridor BRT ABC, objeví.

Připomeňme, že výstavba koridoru, na němž bude celkem 16 zastávek, začala v únoru 2022 a původní plán předpokládal, že se podaří veškeré stavební práce dokončit během čtyř let. Projekt však nabral zpoždění a v současné době se uvádí, že by stavební dělníci měli opustit betonový koridor až v říjnu 2026, tedy se zhruba osmiměsíčním zpožděním.



Aby bylo zřejmé, že je na úvodní fotografii trolejbus, dáme si ještě pohled na vůz zezadu na témže místě. (foto: BRT ABC)

Investiční akce byla rozdělena na dvě nerovnoměrně velké části – fáze 1 zahrnovala nezbytné úpravy v oblasti města São Bernardo na úseku dlouhém 2,5 km, přičemž tato část je dnes prakticky hotová. Odlišná situace panuje na zbylých necelých 15 kilometrech, kde stále chybí dokončit trojici estakád, čtyři mosty a pět nadchodů pro chodce. Úseky vedené po povrchu nicméně takřka dokončeny jsou a využívají se již ke zkušebním jízdám elektrobusů. Pro trolejbusy chybí v celé délce natáhnout trolejové vedení. Právě absence trolejí (a v nemalé míře i trakčních sloupů) vyvolala loni dohady o tom, zda se vůbec trolejbusy na trase BRT ABC objeví.

Už v roce 2024 bylo oznámeno, že brazilská společnost Eletra dodá pro linku celkem 92 článkových čtyřnápravových trolejbusů o délce 21,5 m, které jsou stavěny na podvozcích Mercedes-Benz 0500UA za využití karoserie CAIO eMillennium a motorů dodaných společností WEG. Eletra má roli finálního integrátora a výrobce elektrické výzbroje. Vozidla nazývaná jako e-Trol mají být vybavena trakčními bateriemi o blíže nespecifikované kapacitě elektrické energie, aby byla umožněna i jízda mimo trolejové vedení.



Printscreen z videa ze zkoušek elektrobusu na koridoru ABC ukazuje připravené sloupy trakčního vedení. (zdroj: BRT ABC)

První prototyp trolejbusu byl vyroben v květnu 2024 a o měsíc později představen novinářům. V té době už bylo možné v ulicích São Paula narazit i na klasický elektrobus postavený na identické platformě, který byl do města dodán již v září 2023. Elektrobusová verze je vybavena bateriemi LFP o kapacitě elektrické energie 564,8 kWh, což má zajišťovat dojezd 250 km na jedno nabití (na rozdíl od většiny výrobců elektrobusů je nutno říci, že Eletře slouží ke cti, že uvádí hodnotu realistickou, nikoli marketingovou). Právě toto provedení je nyní testováno na rozestavěném koridoru BRT ABC (v únoru měly být dodány první tři kusy a do počátku března i zbylých 17), přičemž oproti původnímu plánu nasadit na trase pouze oněch výše avizovaných 92 trolejbusů, došlo ke změně a trolejbusů má být nakonec jen 72, zatímco zbytek objednávky byl změněn ve prospěch elektrobusů.

Nejde přitom o to, že by se São Paulo snažilo trolejbusů zbavit. Upřesněná budoucí vytíženost systému ale odhalila slabinu projektu, kterou by bez výrazného navýšení nákladů nebylo možno vyřešit. Konkrétně se jedná o následující problém: Koridor mají využívat souběžně tři typy linek – *Parador* představují klasické zastávkové spoje, které mají trasu urazit za 52 minut, další kategorií budou spoje *Semiexpresso*, které zastaví na vybraných zastávkách a zvládnou trasu za 43 minut, a poslední skupinu budou tvořit spoje *Expresso*, které mají být ještě o tři minuty rychlejší. Ve špičkách se počítá 8minutovým intervalem u běžných spojů, s 4minutovým u expresních a pouze 3minutovým u semiexpresních. V součtu to znamená, že koridorem projede ve špičku průměrně každých zhruba 85 vteřin (v jednom směru) jeden vůz. Jak se ukázalo, pro takovou frekvenci je obtížné zajistit dostatek příkonu z napájecí, resp. distribuční sítě.



Ve městě je od počátku března již všech 20 elektrobusů určených pro provoz na koridoru BRT ABC. (foto: BRT ABC)

Proti trolejbusům se tak paradoxně postavila jedna z jejich hlavních výhod – rovnoměrná a predikovatelná spotřeba elektrické energie. Ke snížení špičkové spotřeby proto bylo rozhodnuto vsadit na elektrobusy, u kterých pak nebude vadit jejich omezený dojezd, protože po nástupu sedla je bude možné stáhnout k nabíjecím stanicím a nabít před začátkem špičky odpolední. Celodenní pořadí poté budou obsluhována trolejbusy.

Url: Nová linka BRT v São Paulo bude přece jen trolejbusová