

Trolejbusy v Berlíně nebudou

25.01 2023 17:00, Libor Hinčica, Trolejbusy

Léta příprav na vytvoření systému parciálních trolejbusů v berlínské čtvrti Spandau skončily v propadlišti dějin. Berlínský senát i berlínský DP (BVG) od projektu v tichosti ustoupily s tím, že namísto parciálních trolejbusů si město má do budoucna vystačit s elektrobusy.

Plány Berlína na aplikaci trolejbusové dopravy s využitím bateriového pohonu by šlo považovat za vše, jenom ne za skromné. Studie, kterou si město nechalo vypracovat v roce 2018 v rámci plánu dekarbonizace veřejné dopravy, prokázala, že nahradit veškerou autobusovou dopravu do roku 2030 pouze elektrobusy není z ekonomického hlediska myslitelné. Linky s velkou přepravní poptávkou, krátkými intervaly a velkými kilometrickými proběhy měly být v rámci strategie města postupně nahrazovány parciálními trolejbusy, kterých mělo být až 1 100 (!). Tento ambiciózní plán ale začal záhy drhnout – tak jako tomu bylo v minulosti už několikrát v případě obřích plánů na rozšiřování tramvajové sítě. Neustále odklady dávaly znát, že stihnout elektrifikaci autobusových linek za využití parciálních trolejbusů v popisovaném rozsahu bude nemožné.

V roce 2020, tedy po dvou letech od vyhlášení záměru zezelenání autobusové flotily BVG, město uvedlo, že plánuje zavést trolejbusy v rámci první etapy do části Spandau na západě města. Parciální trolejbusy měly pokrýt část se zhruba 33 000 obyvateli (tolik má například celé Znojmo). Objevit se měly postupně na 15 linkách o celkové délce 235 km (obousměrně), z nichž 148 km (61 %) mělo být zatrolejováno. Pro provoz se počítalo se 187 trolejbusy, z toho 113 o délce 18 m a 74 tříčlánkovými o délce cca 24 m. Přestože výpočty jednoznačně prokázaly, že v rámci dlouhodobého horizontu se trolejbusy stávají jediným dopravním prostředkem, jehož náklady jsou srovnatelné s dieselovými autobusy, a že později tyto náklady (s ohledem na dlouhou životnost infrastruktury) dokonce klesají, nedařilo se záměr trolejbusů posouvat kupředu.

Jako první měla být elektrifikována linka M32 s tím, že pro ni měly být zakoupeny tříčlánkové trolejbusy. I její realizace se ale posunula nejprve na rok 2024, později na „nejdříve“ rok 2025. To

znamenalo, že by sedm let poté, co se Berlín k trolejbusům jako k nejlepší variantě elektrifikace veřejné dopravy přihlásil, město uvádělo do provozu teprve svou první linku, přičemž do roku 2030 by tímto tempem asi sotva stihlo nahradit 2/3 dieselových autobusů, jak původně proklamovalo.

Už v říjnu 2022 měl být projekt návratu trolejbusů v naprosté tichosti opuštěn s tím, že namísto trolejbusů má být sledována varianta nákupu tříčlánkových elektrobusů. Toto rozhodnutí není nikterak překvapující. Výběr nejvhodnější technologie pro město se odehrál svého času na ryze odborném základě, kdy na vzniku opravdu podrobné studie pracovali špičkoví odborníci. Studii si ovšem nezadával DP, ale město, potažmo berlínský senát. Ten také její závěry schválil s tím, že byl v kalendáři zapíchnut prst do roku 2030 jako do bodu, kdy bude muset být celá flotila autobusů elektrifikována. Už tehdy se objevovaly názory, že takový záměr je příliš ambiciózní, neboť dílčí projekty nebyly vůbec připraveny a jak se ukázalo na trolejbusovém příkladu, nebylo možné harmonogram přípravných a stavebních prací vůbec zkrátit.

Od počátku se pak v odborných kruzích hovořilo o pasivní rezistenci BVG k celému plánu. Trolejbusy pro Spandau (potažmo Berlín) se dostaly v rámci priorit na samý chvost a záměr nebyl ze strany BVG nikterak podporován. To samo o sobě stačilo v německých přebyrokratizovaných podmínkách na to, aby bylo možné realizaci v čase odsouvat za jakýkoli viditelný horizont.

Ryze odbornou studii pak měli dle kuloárních informací špatně nést někteří výrobci autobusů nemající v době jejího vzniku jakýkoli vliv na její znění, ale za to o to více mající v Německu silné postavení, jež umí umně využívat. Ti měli – z obav o možnou ztrátu vlastních pozic – údajně vést dostatečně aktivní „osvětovou kampaň“ proti trolejbusům.



V Berlíně v minulosti trolejbusy již jezdily, a to včetně těch z Československa. Legendárních „devítek“ bylo do metropole NDR dodáno v letech 1964 až 1966 celkem 17. (zdroj: Wikipedia.org; foto: Sigurd Hilkenbach)

Když se v létě 2022 prezentoval v Berlíně trolejbus Van Hool Equi.City 24T z Lince a prototyp trolejbusu Solaris Trollino 24T, zaznělo mimo jiné, že od roku 2026 bude k dispozici tříčlánkový elektrobus, který zvládne parciální trolejbus bez obtíží nahradit a celá přednáška, která měla být věnována i představení trolejbusových ambicí Berlína, byla protkána pesimismem a zpochybňováním celého záměru ve světle příslibu velkokapacitních elektrobusů. Zaznělo sice, že takové elektrobusy budou mít baterie s kapacitou elektrické energie 1 MWh, což bude představovat nesmírně drahou položku v pořizovací ceně vozidel i v rámci výměny baterií, na druhé straně je nutné říci, že němečtí dopravci toto příliš řešit nemusí.

Státní politika Německa je tak moc orientovaná na tzv. zelené projekty, že si stačí záměr nákupu jakékoli rádoby ekologické hračky obstojně obhájit na papíře a státní pokladnice se rozevře dokořán. Ve chvíli, kdy stát jen vyrovnává rozdíl mezi cenou dieselového autobusu a vozidly na elektřinu či vodík, a vůbec neřeší, zda má toto vyrovnávání ještě nějaký ekonomický (i ekologický) smysl a zda neexistuje jiná vhodnější alternativa, není vlastně ani motivace, aby se města či dopravci chovali jakkoli racionálně – hloupý, kdo dává, hloupější, kdo nebere.

Ve světle provozních i pořizovacích nákladů začínají někteří odborníci v Berlíně opatrně zvedat prst a poukazovat na to, že přechod na čistě elektrickou dopravu celé berlínské MHD do roku 2030 nemusí být až tak jistý. To ovšem trolejbusové plány ve městě nezachrání, jejich zastavení je vnímáno jako ireverzibilní děj. Město nyní bude zkoumat, jak na linky do Spandau aplikovat elektrobusy a kdyby se náhodou ukázalo, že je jejich provoz v daném počtu ekonomicky neúnosný, odsune se záměr dále v čase a bude se pokračovat v současném režimu provozu s dieselovými vozy.

S ohledem na výkony v dané oblasti, počet vozidel i rozsah sítě, byl parciální trolejbus pro Berlín bezpochyby vynikajícím řešením a četné propočty to dokazovaly. Zatímco berlínský senát se je dlouhou dobu snažil vynést na světlo, ostatní důležití hráči – nakonec včetně některých výrobců trolejbusů samotných – dělali vše proto, aby nechali toto světlo pohasnout.

Url: Trolejbusy v Berlíně nebudou