

V Lublani testují „falešnou tramvaj“ –

30metrový čínský elektrobus

22.11 2026 22:41, Libor Hinčica, Autobusy Ostatní

Slovinská metropole se stala prvním městem v Evropské unii, které si zapůjčilo na testování netradiční tříčlánkový elektrobus z produkce čínského výrobce CRRC, který vozidlo označuje marketingově jako „bateriovou tramvaj“, případně jako ART (*Autonomous Rail Rapid Transit*), ačkoli s žádnou skutečnou kolejnicí technologie nepracuje.

CRRC se začala vývojem tohoto typu vozidla zabývat již v roce 2012, první prezentace ve městě Ču-čou (Zhuzhou) se nicméně konala až 2. 6. 2017 a zkušební provoz byl zahájen ještě o další čtyři měsíce později. V závěru roku 2019 se podařilo technologii nasadit do ostrého provozu u prvního zákazníka (čínského města Yibin, resp. v českém přepise I-pin). Přílišného rozšíření po světě se ale dosud systém ART nedočkal. V Číně bychom jej nalezli v pěti městech, v zahraničí se podařilo nalézt zákazníky ve Spojených arabských emirátech, konkrétně v Abú Zabí, a v Malajsii, kam byla do města Kuching dodána dokonce vodíková verze, nicméně provoz nebyl ani po třech letech od startu projektu zahájen (testy jsou po několika posunech naplánovány až na konec roku).

V Evropě bylo možné si jeden z vozů CRRC ART prohlédnout na podzim 2024 na InnoTransu pouze coby statický exponát. Již dříve – v dubnu 2024 – byl pak jeden vůz testován v Istanbulu, a to v jeho evropské části, takže z čistě geografického hlediska je mediální zkratka o Lublani coby prvním evropském městě, jež nezvyklou technologii testuje, nesprávná (ostatně právě proto v úvodu článku ohraničujeme prvenství slovinské metropole toliko na Evropskou unii).



Netradiční elektrobus je marketingově pojmenovaný jako tramvaj, a to nejen výrobcem, nýbrž i samotnou Lublaní. (foto: LPP; Ljubljanski potniški promet)

CRRC u své „bateriové tramvaje“ zdůrazňuje použití automatizovaného řízení vozidla, kdy je vozidlo udržováno v jízdním pruhu pomocí optického navádění, které „čte“ nastříkané vodicí proužky na povrchu vozovky. Nejedná se však o plně automatický systém a řidič musí být ve vozidle tak jako tak stále přítomen. Ne všechna města, která technologii ART zvažovala, ale byla s výsledky onoho „autonomního“ řízení spokojená. Indonéské nové hlavní město Nusantara, které mělo možnost testovat jeden vůz už od července 2024, projekt ART odpískalo s poukazem na nesplnění očekávání souvisejících s optickým naváděním. Malajská Putrajaya, jež rovněž měla možnost jeden vůz delší dobu testovat, oproti tomu v únoru letošního roku po dvou letech příprav projekt zastavila s odkazem na příliš vysoké náklady.

Lublaň v minulosti zvažovala návrat tramvají i trolejbusů, vždy se ale rozhodla namísto toho sledovat dílčí zlepšování stávajícího autobusového provozu. Dlouhodobě se město věnuje otázce vytvoření plnohodnotného BRT systému, který se dostal i do aktuálního znění Plánu udržitelné městské mobility pro léta 2025–2032. Město by rádo vidělo větší síť vyhrazených jízdních pruhů, preferenci MHD na křižovatkách, nové zastávky s odbavením mimo vozidlo a moderní vozidla s ekologickým pohonem, přičemž sledována je fakticky jen cesta využití elektrobusů. Vozidla by přitom měla být

kapacitnější než ta stávající, tedy mít více než 18,75 m.

Jednou z možných variant takového netradičního vozidla je i čínská „bateriová tramvaj“ od CRRC. Lublaň se do užšího kontaktu s čínskou stranou měla dostat zhruba před rokem a půl a zástupci města a lublaňského dopravního podniku LPP (*Ljubljanski potniški promet*) opakovaně během této doby navštívili Čínu, přičemž se seznámili s provozem systému ART hned ve třech městech.
Na druhou polovinu letošního roku bylo domluveno testování jednoho vozidla přímo v Lublani s tím, že dodávka se očekávala ještě závěrem léta, aby bylo možné otestovat vůz ještě v teplém období roku s využitím klimatizace. Proces se ale pozdržel (důvody tohoto zdržení nebyly komentovány).



Pohled do interiéru netradičního elektrobusu. (foto: město Lublaň)

Elektrobus, jehož cena je odhadována na zhruba 2 až 2,5 mil. € (cca 48,8 až 61 mil. Kč), nakonec dorazil do Lublaně až 9. 11. 2026, načež se dne 13. 11. 2026 konalo jeho slavnostní představení v areálu dopravce LPP. První zkušební jízda následovala 16. 11. 2026 za doprovodu policie v trase od vozovny k zastávce Nama a zpět, přičemž k obratu bylo využito druhé stanoviště obousměrného

vozidla.

Lublaň se musela před zapůjčením vozidla podrobně zabývat legislativní otázkou, protože maximální délka autobusu je ve Slovinsku stanovena na 18,75 m a šířka na 2,55 m. Získat slovinskou registrační značku pro delší a širší vozidlo se jevilo jako obtížně proveditelné, nakonec se ale našla zákonná skulinka, podle níž je možné v rámci zkoušek provozovat i vozidla na jiných registračních značkách, a to i těch čínských. Pro dočasný provoz vozu o délce 30,2 m a šířce 2,65 m pak bylo zapotřebí zajistit součinnost dalších organizací, takže příprava byla projednávána se slovinským ministerstvem infrastruktury, policií i státní agenturou pro bezpečnost silničního provozu. Tak se podařilo zajistit výjimku pro měsíční testovací provoz, kdy první zhruba dva týdny mají probíhat v režimu bez cestujících a další dva už s cestujícími.

Zkušební trasa byla vybrána tak, aby na ní bylo co nejvíce úseků, které se už dnes vyznačují vyhrazenými jízdními pruhy pro veřejnou dopravu. Finální podoba tak zahrnuje úsek Barjanska cesta – Slovenska cesta – Dunajska cesta – Linhartova cesta – Žale. Provoz se má řídit zvláštním interním předpisem LPP, který navíc pokrývá i problematiku nájezdové a zatahovací trasy do areálu garáží.



Nabíjení elektrobusu z provizorní nabíječky. (foto: LPP; Ljubljanski potniški promet)

Testování se má soustředit hlavně na manévrovací schopnosti vozidla, průjezdnost uliční sítě a křižovatek, spotřebu elektrické energie, dojezd a nabíjení. Vyzkoušeno má být i ono výše zmiňované automatizované řízení, pro nějž má být na části popisované trasy nastříkáno na silnici potřebné značení. Před prvními zkouškami se to však nepodařilo, a to kvůli nepřízni počasí.

Co se týče dojezdu a nabíjení, tak zde deklaruje výrobce na jedno nabití dojezd jen cca 70 km, protože koncept ART počítá se systémem průběžného nabíjení na konečných (*Opportunity Charging*). V Lublani za tímto účelem vznikla na Linhartově cestě provizorní nabíjecí stanice s výkonem 160 kW, na jejíž podobu se sešla řada připomínek občanů (přívodní napájecí kabely jsou položeny přímo přes chodník a jen provizorně přikryty). Město argumentovalo tím, že kvůli měsíčnímu provozu nechtělo investovat do trvalé nabíjecí stanice v dané lokalitě, přesto přislíbilo provést alespoň dílčí úpravy provizorního zakrytování (především doplnění protiskluzového povrchu).

Zkoušky elektrobusu mají probíhat pouze v mimošpičkových časech, přesný rozpis ale nebyl doposud zveřejněn. Město alespoň přislíbilo, že svezení bude zdarma, byť bude nutné se formálně odbavovat (a to buďto s klasickou dlouhodobou jízdenkou LPP, anebo pomocí zvláštního QR kódu pro bezplatnou jízdu).



Ještě jeden záběr z vykládky. (foto: LPP; Ljubljanski potniški promet)

Z pohledu personálního zajištění bylo prozrazeno, že přímo v Číně byl vyškolen jeden řidič LPP, který získal od výrobce příslušné oprávnění. Další řidiči by pak měli být zaškoleni přímo v Lublani.

Pokud se vozidlo osvědčí, nelze vyloučit, že právě tímto vývojovým směrem bude soustředěna

pozornost Lublaně v rámci přípravy jejího BRT systému. Lublaň již dříve deklarovala, že s ohledem na rozsah úprav, jež bude spuštění BRT provozu vyžadovat, lze reálně počítat se spuštěním systému až okolo roku 2029 či 2030. Tento termín byl potvrzen i ve vztahu k možnému pořízení vozidel ART, přičemž Lublaň by v mezičase musela vyřešit trvalou výjimku pro provoz takových vozidel na pozemních komunikacích.

Závěrem doplňme, že ve vztahu k případné kooperaci při prodeji vozidel ART byla již v lednu 2025 uzavřena strategická dohoda o spolupráci s maďarskou firmou *Electrobus Europe*, pod níž aktuálně spadá dříve slavný Ikarus. V Budapešti se byla v březnu 2026 podívat delegace z Bosny a Hercegoviny, konkrétně z města Banja Luka, které by se mělo stát po Lublani dalším městem, kde by se mohla „bateriová tramvaj“ objevit.



„Tramvaj“ před první slavnostní prezentací dne 13. 11. 2026 s provizorní „slovinskou“ registrační značkou. (foto: město Lublaň)

Po návštěvě v Maďarsku představitelé Banja Luky oficiálně (v dubnu 2026) oznámili, že by rádi do systému MHD „bateriové bezkolejové tramvaje“ nasadili, přičemž v rámci soutěživosti mezi členy někdejší federace dokonce byla sledována ambice, aby bylo možné provést zkoušky vozidla ještě

před Lublaní, a tím si utrhnout pro sebe prvenství v rámci Evropy při nasazení elektrobusu typu ART do provozu (jakkoli by ve skutečnosti o prvenství nešlo, jak jsme si vysvětlili v souvislosti s istanbulským angažmá z jara 2024).

Aktuálně se počítá s tím, že by měly zkoušky proběhnout na přelomu let 2026 a 2027 a trvat by měly 3–6 měsíců. Pokud by v Banja Luce skutečně k nákupu čínských vozů CRRC ART došlo, předpokládá město, že by vozidla obsluhovala trasu mezi Zalužany a Obilićevem (přes centrum města), kterou již byli posoudit odborníci z Číny. Flotila by ale nebyla nikterak početná, protože podle dřívějších vyjádření se počítá pouze se čtyřmi „tramvajemi“.

Url: V Lublani testují „falešnou tramvaj“ – 30metrový čínský elektrobus