



V Moskvě vyjely tramvaje na první úsek bez trolejového vedení

04.11 2025 20:41, Libor Hinčica, Tramvaje

Metropole Ruské federace se od 10. 9. 2025 může pochlubit svým prvním pravidelně pojižděným úsekem tramvajové tratě, na němž není instalováno trolejové vedení a tramvaje jím projíždějí za využití náhradního zdroje elektrické energie. Jde o cca 2 km dlouhou část nově vystavěné tratě na třídě Akademika Sacharova v centru města, která byla dříve obsluhována trolejbusy a která je známa jako místo, kde se v minulosti konala celá řada protestních (tehdy ještě povolených) protirežimních akcí.

Část moskevských tramvají disponuje úložištěm energie již od roku 2021. Dodávka celkem 114 tramvají 71-911EM (Lvjonok; *lvíček*) a článkových vozů 71-931M (Viťjaz; *vítěz*) tehdy obsahovala záložní zdroj energie v podobě superkondenzátorů dodávaných společností KANOPUS (КАНОПУС) z ruského Zlatoustu. Superkondenzátory měly sloužit primárně pro vyrovnávání napěťových špiček, avšak bylo je možné – v případě plného nabití – použít i na jízdu mimo trolejové vedení, přičemž udávaná vzdálenost dojezdu činila 1 km. V květnu a červnu 2023 byl navíc na jednom voze 71-911EM (konkrétně ev. č. 30630) testován systém ukládání energie od jiné ruské společnosti, konkrétně TTEMP (ТЭЭМП). Také tentokrát se jednalo o superkondenzátory, které však měly přinést prodloužený dojezd.

V roce 2025 bylo vypsané výběrové řízení na dodání jednoho sta sólo vozů, za jehož průběh a podmínky by se nemuseli stydět ani řádní členové Sdružení DP ČR. Vítězem byla dne 5. 5. 2025 opět vyhlášena společnost *PK Transportnyje Sistěmy* (PK TS; *ПК Транспортные системы*), která se

zavázala dodat 35 vozů do necelých pěti měsíců (145 dnů) a dalších 15 do následujících tří měsíců. První tramvaj byla předána dokonce již za tři měsíce po podpisu smlouvy (13. 8. 2025). Do 10. 9. 2025, tedy k datu avizovaného zahájení provozu na třídě Akademika Sacharova, se podařilo zařadit 15 vozů z nové dodávky, což bylo pro potřebu obsluhy linky č. 90 dostatečné. Brzy navíc přibýly i další vozy (na konci října jich bylo v provozu již 36), čímž byla bezpečně pokryta i rezerva.



Celková délka nově zprovozněné linky č. 90 činí zhruba 9,3 km. Trolejové vedení chybí na dvou kilometrech na třídě Akademika Sochorova. Tramvajová linka spojuje konečnou Sokolniki (Сокольники) s nádražím Paveletsky vokzal (Павелецкий вокзал). (foto: PK TS)

Základním rozdílem oproti dříve dodaným „Lvíčkům“ je u nové dodávky prodloužený dojezd. Některá média v této souvislosti referovala o tom, že by měly být použity trakční baterie, to ale vychází z nepřesného překladu z ruštiny. Ve skutečnosti i tyto tramvaje disponují superkondenzátory, které však mají mít dostatečnou kapacitu na to, aby bylo možné garantovat dojezd 4 km na úseku mimo trolejové vedení. Původně přitom zadávací podmínky stanovovaly, že tato vzdálenost má být garantována při rychlosti alespoň 20 km/h, reálně ovšem jezdí tramvaje po ulici Akademika Sacharova rychleji.

Ke konkrétnímu řešení superkondenzátorů na nových vozech 71-911EM nebyly prozrazeny žádné bližší údaje, ani k tomu, zda dochází při jízdě za jejich využití k nějakým omezením spotřeby (typicky klimatizace či topení). Není tedy prozatím veřejné, zda byly použity superkondenzátory z produkce firmy KANOPUS o větší kapacitě, anebo byla dána přednost řešení od společnosti TEEMP.

Ta uvádí, že standardně nabízí trojici typů superkondenzátorových boxů pro užití na tramvajích o kapacitách 8,3 F (při 900 V), 10 F (při 750 V) a 8,25 F (při 900 V), jejichž hmotnost se pohybuje od 290 do 350 kg. To znamená, že přibližné množství elektrické energie, které lze ze superkondenzátorů „vycucnout“ činí u jednotlivých verzí 0,781 kWh, 0,934 kWh a 0,928 kWh. Pro

garantované ujetí vzdálenosti 4 km by muselo být takových boxů na střeše více, což potvrzují i fotografie.

Url: [V Moskvě vyjely tramvaje na první úsek bez trolejového vedení](#)