

Vicenza chce elektrobusy s ultrarychlým nabíjením

13.08 2020 13:06, Vít Hinčica, Ostatní Trolejbusy

Italská Vicenza ležící mezi Benátkami a Veronou a mající momentálně okolo 110 000 obyvatel se před zhruba třemi lety rozhodla, že do města zavede elektrobusy s ultrarychlým nabíjením. Svůj projekt zakuklila pod název „trolejbusy bez drátů“ a podala si žádost na profinancování vozidel ve výši 19 mil. EUR. Italské ministerstvo infrastrutur a dopravy bylo ochotno tyto elektrobusy zafinancovat už v roce 2018, nicméně Vicenza neměla zpracován adekvátní plán udržitelné mobility, na kterém ministerstvo před financováním jakéhokoli významnějšího projektu v oblasti elektrické veřejné dopravy trvá, a proto ministerstvo peníze Vicenze neposlalo. Naštěstí pro Vicenzu ale totéž ministerstvo letos v zimě umožnilo čerpání oněch 19 mil. EUR při splnění stanovených podmínek až do konce roku 2021.

Neurčitý projekt

V roce 2017 se ve městě diskutovala i možnost zavedení parciálních trolejbusů, čímž by de facto došlo ke vzkříšení v roce 1970 zrušené trolejbusové dopravy, jež ve Vicenze fungovala už od roku 1928, avšak nakonec zvítězilo řešení v podobě elektrobusů s ultrarychlým nabíjením.

Jako inspirace byl vzat systém TOSA (z fr. *Trolleybus Optimisation Système Alimentation*), který spadá do kategorie systémů tzv. příležitostných nabíjení (*opportunity charging*), protože ale výběr dodavatele bude probíhat až na základě výsledků výběrového řízení, město termín TOSA nepoužívá a spokojuje se s názvem „trolejbus bez drátů“ (*filobus senza fili*) a někdy jen s termínem „trolejbus“ (*filobus*).

Elektrobusy s ultrarychlým nabíjením mají být zavedeny na cca 12km dlouhé ose jihozápad – jihovýchod procházející kolem centra a místního hlavního vlakového nádraží. Na zhruba 70 % trasy by měly mít elektrobusy pro sebe vyhrazené těleso či alespoň pruhy.

Za 19 mil. EUR má být pořízeno 16 článkových elektrobusů o délce zhruba 18 m (na jeden vůz se tedy počítá v přepočtu s téměř 31 mil. Kč), další náklady na zavedení systému ještě ale nejsou zcela vyčíslené, ostatně najít k projektu nějaké bližší informace je téměř nemožné. Svého času se hovořilo o celé hodnotě projektu ve výši 60 až 70 milionů eur (dnes 1,566 mld. až 1,822 mld. Kč), tj. po odečtení ceny vozidel by se mohlo jednat o zhruba 40 až 50 mil. EUR (1 mld. až 1,3 mld. Kč) za infrastrukturu. Jedná se o poměrně vysoké náklady, které navíc nejsou nijak vykompenzovány životností elektrobusů (ty přitom mají být zhruba dvojnásobně dražší než trolejbusy ekvivalentní délky), jež je nižší než u trolejbusů. Zavedení trolejbusů, i parciálních, by pak také nebylo nákladnější

než zřízení systému odpovídajícímu technologii TOSA. Například švýcarský Verkehrsverbund Luzern (VBL) se k technologii typu TOSA staví odmítavě a ve své loňské elektrobusové strategii uvedl, že *„TOSA systém potřebuje nabíjecí stanice na mnoha zastávkách, což činí toto řešení velmi drahým.“* VBL proto do budoucna pro potřeby města Lucern sází primárně na parciální trolejbusy a na vybrané regionální linky a linky v rámci lucernské aglomerace zvažuje prověření plug-in-hybridů či autobusů na bionaftu.



Trolejbus na snímku z roku 1957. (foto: Wikipedia.org)

Toto léto se navíc na půdě vicenzské radnice rozhořela debata ve věci budoucnosti elektrobusového projektu, kterou zachytila lokální média. Vedení města totiž slibovalo, že příchod elektrobusů bude znamenat zlepšení uličního provozu a zároveň vylepšení podmínek pro cyklisty a pěší, avšak při aktuální rekonstrukci části jedné z ulic na západě města, po níž mají elektrobusy jezdit, nejsou zatím žádné pozitivní změny pro cyklisty a pěší, natož pak zřízení pruhů pro elektrobusy, k vidění, což vedlo jednoho ze zastupitelů, Raffaeleho Colombaru, k tomu, aby se začal ptát, zda se elektrobusový projekt vůbec uskuteční. Vedení města na to promptně prostřednictvím radního pro mobilitu, Mattea Celebrona, reagovalo s tvrzením, že na onom právě rekonstruovaném úseku vyhrazené pruhy, jež tam už v minulosti byly pro některé druhy dopravy vytvořeny, zachovány pro potřeby elektrobusů více nebudou a cyklistům bude vytvořen paralelně vedený koridor jinde. Dále vedení města Colombrarovi doporučilo počkat na to, až budou práce na onom úseku hotovy, a uvedlo, že *„výsledek dokonce překvapí“* i samotného zastupitele. Vedení města dále dodalo, že už brzy bude zadána zakázka na zpracování plánu udržitelné mobility, který přesněji určí směry budoucí mobility města do dalších let a ke kterému může přiložit ruku i sám Colombrara. Tímto zatím slovní přestřelka ve věci rekonstrukce části ulice na západě městě v hodnotě zhruba 1 mil. EUR skončila.

Dodejme, že na jaře 2020 bylo městu na infrastrukturu elektrobusů s rychlým nabíjením z národního fondu udržitelné mobility přislíbeno 7,7 mil. EUR. I tuto částku přitom může Vicenza čerpat do konce

roku 2021. Protože je ale jasné, že tato částka pro realizaci celého projektu nebude dostačující, bude ještě zajímavé sledovat, kam se celý elektrobusový projekt v dalších měsících posune.

Url: Vicenza chce elektrobusy s ultrarychlým nabíjením