

Vodíkový BRT systém v Portu konečně spuštěn

03.03 2026 21:24, Libor Hinčica, Autobusy

S takřka dvouletým zpožděním se podařilo uvést do provozu první 3,77 km dlouhý úsek podél ulice *Avenida da Boavista* BRT (*Bus Rapid Transit*) systému v portugalském Portu. Od 28. 2. 2026 se mohou cestující vozit vodíkovými elektrobusy z produkce lokálního výrobce CaetanoBus zdarma po dobu jednoho měsíce v rámci testovacího (ověřovacího) provozu, následně by měla být linka standardně integrována do systému veřejné dopravy.

Ambicióznímu projektu počítajícího s nasazením vodíkových elektrobusů jsme se věnovali podrobně v článku ze závěru srpna loňského roku, na který si dovolíme zájemce o bližší studium místních peripetií odkázat. Na tomto místě pouze připomeňme, že stavba koridoru, který s ohledem na užití ostrovních nástupišť vyžaduje použití vozidel s dveřmi na obou stranách karoserie, byla zahájena v lednu 2023 a ukončena měla být původně do září 2024. Koncem srpna 2024 sice skutečně politici přispěchali s oznámením, že koridor je hotový a někteří se dokonce nezdráhali slibovat uvedení do provozu již od září (tedy v souladu s původním harmonogramem), realita ale byla značně odlišná.



Dodané vodíkové elektrobusy H2.City Gold 18m od CaetanoBus mají dveře na obou bočnicích, neboť autobusová linka Metrobusu využívá i ostrovní středová nástupiště. (foto: CaetanoBus)

Koridor nejenže nebyl zcela hotový (chyběly například zastávky, dopravní značení atp.), ale především stále absentovala objednaná vozidla. Těch bylo zakoupeno celkem 12 od firmy CaetanoBus, přičemž punc modernosti celého systému měl propůjčit fakt, že autobusy budou řešeny jako vodíkové. Pro CaetanoBus šlo o jeho první vodíkové článkové vozy, které již byly vyvíjeny na nové platformě v kooperaci s čínským gigantem CRRC (s nímž se následně kooperace v průběhu roku 2025 ještě prohloubila).

Kvůli zpoždění dodávky vozidel bylo možné uskutečnit první zkoušky až na počátku června 2025, a ačkoli se nejprve referovalo v médiích o tom, že tyto zkoušky dopadly úspěšně, ve skutečnosti tomu tak nebylo a brzy vyplulo na povrch, že při testování se nepodařilo na vybraných místech držet vozy ve vymezených pruzích, a především že bylo jen velmi obtížné projet smyčku *Casa da Música*.

Nepřipravenost díla vedla k ostrému sporu mezi budoucím provozovatelem systému STCP (*Sociedade de Transportes Coletivos*) a společností *Metro do Porto*, která projekt zastřešovala. S tím se pojily také politické tahanice. Odšpuntovat jednání se podařilo až v říjnu 2025, kdy došlo k zásadním personálním změnám, a to nejprve v čele společnosti *Metro do Porto*, a poté i ve vedení města, kde nastoupila po volbách nová politická reprezentace. Ta se přitom nikterak netajila (a v tomto názoru zůstává i nadále konzistentní), že považuje celý projekt BRT za zpackaný, nicméně podědila jej v takovém stádiu, že zkrátka bylo nutné najít cestu dohody mezi zúčastněnými stranami.



12 vodíkových elektrobusů a vybudování infrastruktury stálo 29,5 mil. €. Celkové náklady první etapy projektu Metrobusu se vyšplhaly k 76 mil. €. Většinu zaplatily dotace. (foto: CaetanoBus)

V říjnu 2025 se ukázalo, že dodaná vozidla sice mají požadovanou evropskou homologaci, chybělo ale splnění specifických podmínek národní legislativy. Tento proces završený registrací vozidel se podařilo završit až 13. 11. 2025. Přesto stále nebylo možné začít přepravovat cestující, protože *STCP*, *Metro do Porto*, vedení města i centrální vláda (která se v projektu rovněž angažovala) postupovaly jen malými krůčky kupředu v oblasti finální dohody o modelu provozu. Memorandum o porozumění mezi zmíněnými aktéry se podařilo slavnostně podepsat na portské radnici až 18. 12. 2025. V tento okamžik bylo také sděleno, že k zahájení provozu s cestujícími dojde *„v únoru 2026“*, kdy bude možné garantovat stabilní provoz vodíkové plnicí stanice.

V polovině února bylo oznámeno, že zahájení provozu připadne skutečně na únor, avšak až ten poslední – osmadvacátý. Komerční start je pak předpokládán od 1. 4. 2026. V současné době je na BRT koridoru zaveden 10minutový špičkový interval a sedlový 15minutový v pracovní dny. O víkendu je celodenně interval 15 minut. Provoz je zajišťován od cca 6:00 do 22:00, přičemž pro nasazení na první čtyřkilometrový úsek se sedmi zastávkami má postačovat pouze 5 autobusů.



Vozidla sice nesou značku portugalského producenta, vznikla však již v úzké kooperaci s čínskou společností CRRC. S ní se následně spolupráce ještě prohloubila, když se začaly městské vozy nesoucí značku CaetanoBus vyrábět v Číně kompletně. V Portugalsku tak firma mohla propustit 43 zaměstnanců. (foto: CaetanoBus)

Kritizované otáčení vozidel na okružní křižovatce *Rotunda da Boavista*, proti kterému původně vystupovalo *Metro do Porto*, se stalo nakonec realitou, ačkoli tím dojde k prodloužení celkové jízdní doby. Zatímco původně se počítalo s tím, že na obrat ve (zjevně prostorově stísněné) koncové smyčce bude postačovat 30 vteřin, nyní se vodíkové elektrobusy jezdí otáčet až na onu křižovatku, což zabere v nejlepším případě (bez zdržování ostatními účastníky silničního provozu) tři minuty. Samotná trasa *Casa da Música – Império* se dá projet za 12 minut, což je ve shodě s původním plánem. Na křižovatkách se přitom podařilo zajistit potřebnou preferenci a dílčí úpravy měly být (údajně) provedeny i na samotném koridoru, aby se zabránilo vybočování autobusů do sousedních jízdních pruhů. Případné další úpravy mohou nastat v budoucnu na základě výsledků aktuálního testovacího provozu.

Přestože od 1. dubna má být již provoz ostrý, nebyl prozatím stanoven jízdní řád. I ten má být odvozen od provozních zkušeností z prvního měsíce provozu. Většina nově pořízených autobusů bude nicméně postávat nadále v garážích, protože byly najednou pořízeny vozy pro I. i II. etapu BRT linky, přičemž ta druhá o délce 3,95 km se teprve od 22. 9. 2025 začala budovat, načež byla stavba v říjnu kvůli sporům zastavena a znovu se rozeběhla až 4. 11. 2025. K dokončení by mělo dojít dle původního harmonogramu do 31. 8. 2026. Návazný úsek ovšem nebude mít vyhrazené pruhy v celé délce, částečně budou autobusy sdílet provoz s ostatními účastníky silničního provozu, a to mj. kvůli tlaku obyvatel na zachování vyhrazených jízdních pruhů pro cyklisty.

Url: Vodíkový BRT systém v Portu konečně spuštěn