



## Prapodivná tramvaj

07.06 2017 11:55, Redakce, Nezařazené

Co byste očekávali od vozidla, které je určeno pro systém, jenž je nazýván jako „autonomní rychlé kolejové (či drážní) spojení“ (v angličtině *Autonomous Rail Rapid Transit*, zkráceně ART)? Pokud předpokládáte, že půjde o vozidlo, které bude schopné autonomní jízdy bez řidiče, hádáte správně, pokud však čekáte, že se bude jednat o vozidlo jedoucí po kolejích, jste na omylu.

Nový dopravní prostředek určený pro systém zvaný ART se má svým provedením pohybovat na pomezí mezi tramvají a autobusem. Jak to vypadá v praxi? Vozidlo, jež bylo dne 2. 6. 2017 představeno slavnostně v Číně ve městě Zhuzhou (Ču-čou), na první pohled připomíná ve všech směrech tramvaj. Prototyp je tříčlánkový o délce 30 m. Pohon je zajišťován elektromotory, které jsou napájeny z baterií. Ty mají umožňovat ujet na jedno nabití cca 24 km (max. až 40 km), následně má postačovat 10 minut k tomu, aby byly baterie opět nabity do plné kapacity a vůz mohl absolvovat další jízdu. Vůz ovšem nemá to, co je pro tramvaj poněkud typické, a sice ocelová kola určená pro jízdu po kolejích. Produkt firmy CRRC Zhuzhou (připomeňme, že CRRC je největší skupinou na výrobu kolejových vozidel na světě, která by měla údajně již brzy pohltnout i českou Škodu Transportation) je řešený jako autobus (resp. elektrobuses) a je usazen na standardních pneumatikách a pohybuje se po silnici.

Pravdou je, že díky autonomnímu vedení, které je zajišťováno mj. kamerami a dalšími senzory (hlavním vodítkem jsou fakticky dvě přerušované bílé čáry na vozovce), se vozidlo pohybuje ve vyhrazeném koridoru, podobně, jako by jelo po kolejích. Pakliže vyhrazený koridor opustí, je nutné převzít řízení ručně. S ohledem na rozměry vozidla a předpokladatelné poloměry otáčení ale není možné pohybovat se s ním na ulicích naprosto svévolně. Výhodou nového řešení má být úspora nákladů za výstavbu tramvajových tratí, metra či nadzemek. Systému ART postačuje „pouze“ silnice, nicméně očekává se, že dojde buďto k vyhrazení již existujících pruhů výhradně pro systém ART, nebo výstavbě pruhů speciálních, takže náklady na infrastrukturu nebudou ani tak zcela eliminovány. Max. rychlost vozidel, jež mají pojmout až 300 pasažérů, má být 70 km/h a jejich provozním určením by měla být především menší a střední města.

Nezvyklé elektrobusesy jsou označovány v angličtině jako *railless train*, tedy bezkolejové vlaky. Podobně byly kdysi v americké angličtině nazývány také první trolejbusy (*railless trolley*), aby byly odlišeny od opravdových tramvajů (*trolley*). Trolejbusy mají s tramvajemi společného konstrukčně pramálo a stejně daleko k nim má i nový produkt CRRC Zhuzhou, navzdory vnější podobnosti tvarů

karoserie. Předpokládá se, že první provoz systému ART by měl vzniknout přímo ve městě Zhuzhou (nebo chcete-li česky Ču-čou), a to již v příštím roce, kdy by měla být otevřena první linka o délce 6,5 km.

Hodí se však uvést, že ačkoli se oficiálně hovoří o novém typu dopravního prostředku, pro nějž byl vymyšlen i výše zmíněný název *Autonomous Rail Rapid Transit*, fakticky se nejedná o nic jiného, než o další obdobu celosvětově poměrně rozšířeného konceptu BRT (*Bus Rapid Transit*). Ostatně právě v BRT systémech se můžeme potkávat s autobusy, které mají netradiční design, který má připomínat tramvaj či metro, byť čínské provedení na pohled připomíná tramvaj skutečně výrazně, ať již vnějšími rozměry (šířka číní 2 650 mm) či obousměrným a oboustranným provedením (navíc má být vůz k dispozici i v pětičláňkovém provedení o délce cca 50 m, stále je ale nutné mít na paměti, že půjde jen o velmi dlouhý autobus, resp. elektrobus). Rovněž systém autonomního vedení vozidel se i v Evropě používá (nejen v BRT systémech), takže ani v tomto ohledu nepředstavuje systém naprostou novinku, a o technologii elektrobusů se snad ani zmiňovat nemusíme. „Bez kolejový vlak“ určený pro provoz v „systému autonomního rychlého kolejového spojení“ tak pouze spojuje několik známých a běžně používaných prvků do další neotřelé formy.

Je navíc otázkou, jak se bude nekonvenční uspořádání vozidla jevit v provozu a jaká bude skutečná úspora v porovnání s budováním tramvají s ohledem na údržbu asfaltového koberce, u něž lze (podobně jako v jiných systémech s použitím autonomního vedení) očekávat poměrně brzké „vyjetí kolejí“.

Url: [Prapodivná tramvaj](#)