



Fiasko moskevských elektrobusů pokračuje

13.11 2018 19:59, Redakce, Nezařazené

Touto dobou měly Moskvou jezdit už desítky elektrobusů z 200 objednaných. Nejezdí. Zatím bylo do provozu zařazeno méně než 20 vozidel, která operují na ještě stále částečně trolejbusové lince 73, a ta se nadále potýká s technickými problémy. V pohotovosti jsou tedy záložní autobusy a občas vypomáhají i vedením Moskvy tolik zatracované trolejbusy, které se město postupně snaží rozdat do různých měst jako třeba do západoruského Orlu. Před pár dny uhodily v Moskvě první mrazy a zelený obal moskevských elektrobusů definitivně odpadl...

V minulém článku z poloviny září tohoto roku jsme [ukázali](#), že se start moskevských elektrobusů vůbec nevydařil a téměř žádná celodenní výprava elektrobusu na linku se nepodařila úspěšně dokončit. Optimisté, kteří věřili, že se situace během pár týdnů zlepší, se změny k lepšímu zatím nedočkali. Některé technické patálie se oba výrobci moskevských elektrobusů, tj. LiAZ a KAMAZ, snažili rychle vyřešit, avšak největším problémem se dosud ukazuje rychlé vybíjení baterií, respektive jejich nedostatečná kapacita. Linka č. 73, na kterou byly elektrobusy nasazeny nejprve, je poměrně dlouhá a dobíjecí stanice jsou jen na konečných, takže v zácpách, které jsou v Moskvě na denním pořádku, se při popojíždění energie elektrobusu brzy vyčerpá a některé z nich nedojedou, načež se cestující musejí poroučet po svých. Tento problém by se dal vyřešit budováním nácestných dobíjecích stanic (jenže tím by se investice do už tak drahého projektu elektrobusů neúměrně navyšovala a doba jízdy také), případně přidáním dalších baterií (jenže tím by se pro změnu snížila kapacita vozidla a prodloužila doba nabíjení...). Ačkoli se radnice snažila neúspěch tutlat například tím, že zakázala odtah porouchaných vozidel za bílého dne, někdy se dostalo i na něj, neboť by bylo bráněno plynulému silničnímu provozu.

Sociální sítě začaly být zaplavovány nespokojenými cestujícími, kteří postovali vybitá, případně porouchaná vozidla. Elektrobus začal být ironizován a stal se i terčem různých kreativních výtvorů jako koláží. Když byl provoz elektrobusů slavnostně zahajován, byla, jak jsme informovali, vydána [série](#) dobíjecích bezkontaktních karet "Trojka" s motivem nového dopravního prostředku, přičemž karty byly označeny nápisem "Tento autobus se nabíjí". Cestující, které radnice na svých soc. sítích opakovaně a často lživě ujišťovala, že déle stojící vozidla procházejí běžnou údržbou nebo se standardně nabíjejí, a občas je i urazila slovy, ať "netrolují", pak začali na adresu porouchaných vozidel vtípkovat například v tom smyslu, že porouchaná určitě nejsou, neboť se přece jen nabíjí.

Ačkoli větší média prováděla od počátku cenzuru špatné situace elektrobusů, nakonec některá z nich také začala opatrně na neutěšený stav poukazovat. Radnice si je pochopitelně vědoma, že jí elektrobusy nejezdí podle jejích představ a také slibů, které veřejnosti dala, a tak sice na některých

místech pokračuje v budování nových dobíjecích stojanů, ale nejedná se zatím o velkou akci. Naopak začala nakupovat ve velkém autobusy. Během tohoto čtvrtletí objednala téměř 1 200 klasických autobusů u výrobců v Moskvě provozovaných elektrobuses, tj. u LiAZu a KAMAZu, a nyní bude nakupovat 181 autobusů na plyn. Dohodu o dodávkách plynu podepsalo město s Gazpromem. V prosinci 2018 by sice mělo dojít k nákupu dalších 100 elektrobuses, nicméně je otázkou, jestli se tak stane, a jestli se budou i v dalších letech kupovat elektrobuses tempem 300 vozů ročně, jak bylo radnicí slibováno, ostatně dodávky 200 prvních vozů značně pokulhávají a nabírají citelné zpoždění a podle posledních informací jich přijde do konce roku sotva stovka. Úplná likvidace trolejbusů ovšem byla nedávno opět potvrzena (tytéž osoby přitom ještě před třemi lety tvrdily, že nic takového není v plánu...).

Nyní je vhodné ocitovat primátora Moskvy, Sergeje Sobjanina, který loni pro agenturu [TASS](#) uvedl, že budou od roku 2020 nakupovány výhradně elektrobuses a že tím *“ekologie města významně zvítězí.”* Tento měsíc udeřily v Moskvě první mrazy, které ještě nebyly nijak silné. Okolo 170 autobusů nevyjelo toto pondělí do provozu (zamrzaly vzduchové systémy a baterie). Mnozí lidé dlouho mrzli na ulici a jejich autobus nikde. Elektrobuses se také potýkaly s výpadky provozu, ale co je podstatnější, je, že se konečně dostala ke slovu v plné síle jejich naftou poháněná topení. Že bude dle slibů výrobců stačit 30 litrů paliva na den pro komfortní ohřev salónu, se ukázalo jako nereálné. Dosavadní čísla ukazují minimálně na dvojnásobnou spotřebu, nemá-li tedy elektrobuses fungovat místo pomyslného režimu “mrazničky” pouze v režimu “lednice”.

V Rusku široce rozšířený a od roku 2004 vyráběný autobus LiAZ-5292 má udávanou spotřebu při rychlosti 60 km/h 29 l/100 km, v městském provozu ale obvykle vykáže něco okolo 40 litrů. Během dne najede průměrný moskevský autobus zhruba 250 km. Za den tedy spotřebuje asi 100 litrů paliva, jenže z této dávky paliva nejen jezdí, ale také, prostřednictvím tepla vzniklého prací motorů, topí. Elektrobuses se nemalou část dne a opakovaně nabíjí (jak jsme již psali, původní sliby o jednom nabití na konečné za zhruba 10 minut se ukázaly jako liché a značně podhodnocené), takže pro náhradu jednoho autobusu je potřeba odhadem 1,5 elektrobuses, ne-li více. A spotřeba paliva na jeden takto přepočtený 1,5 elektrobuses? Šplhá ke 100 litrům motorové nafty. Že je tedy ekologický přínos nulový, ne-li naopak záporný, je evidentní, stejně jako to, že i obyčejný autobus je proti moskevskému elektrobusesu “zelenější”.

Z hlediska komfortu jsou přitom vozy od LiAZu a KAMAZu na poměrně vysoké úrovni a jejich interiér je řešen tak, že se do něj vejde poměrně dost cestujících (jak jsme již ale psali výše, instalované baterie pro běžný moskevský provoz nemusí kapacitně stačit). Během jízdy jsou tiché, rozjezd i brzdění jdou slyšet, ale jejich hlasitost není obtěžující, tj. snesou srovnání s kvalitnějšími trolejbusy. Jako kvalitativně lepší se jeví o trochu více elektrobuses KAMAZ (který některým připomíná Citaro od Mercedesu), zejména z pohledu řidiče, který má díky některým přídatným funkcím snadnější řízení než u LiAZu (a také třeba o něco měkčí sedadlo). V komfortu jsou tedy moskevské elektrobuses oproti trolejbusům téhož města napřed. Nicméně jejich užitek a cena jsou značně diskutabilní, zvláště když například KAMAZ umí vyrobit i [trolejbus](#) s tímtež kvalitním interiérem. Nadto si je třeba uvědomit, že je komfort postupně rušených trolejbusů degradován jednak tím, že se do jejich údržby a čistoty investovalo v posledních letech minimálně, a to záměrně, a jednak tím, že převážely a zatím ještě den co den převážejí obrovská množství cestujících, zatímco elektrobuses intenzivnímu a plošnému provozu zatím nepodlehly. Dá se očekávat, že by elektrobuses při podobné zátěži a stejné míře údržby nevypadaly za pár měsíců uvnitř o moc lépe než momentálním vedením radnice neoblíbené trolejbusy.

Hlavně se nevzdávat

Moskva je sice bohatá, avšak ne natolik, aby mohla tratit donekonečna. Kromě “hlídačů” a cenzorů

internetových diskusí sice využila k vytváření dobrého obrazu elektrobuse i youtubery, kteří se měli tvářit jako nezávislí, ačkoli dostali zapláceno a strategicky se technickým aspektům *revolučního* vozidla nevěnovali, nicméně finanční matematika je neúprosná. Teď sice dopravce Mosgortrans nechal čerstvě v jedné ze svých dílen vyrobit na bázi autobusu MAZ-203 další elektrobuse nazvaný Svarz, zatímco dříve témuž pracovišti odpískali plánovanou produkci 408 trolejbusů odvozených z téhož typu autobusu, avšak hlavní město potřebuje investovat obrovské sumy do obnovy tramvají a jejich kolejí, rozšiřování metra či dostavby/modernizace železničních tratí a už teď nemá, kde by na to vše vzalo. S ohledem na čerstvě podepsané kontrakty na více než 1 000 autobusů a plány na pořizování plynových autobusů, na které už také začalo město pět ody, se jeví jako málo pravděpodobné, že by Moskva v elektrobusem dobrodružství pokračovala ve velkém měřítku. Takže jaký je zatím výsledek? Desítky kilometrů zrušených trolejbusových tratí, několik vozoven bez trolejbusů, místo kterých se tam spíše stěhují autobusy než elektrobuse (pokud tedy již opuštěné prostory nebyly slíbeny developerům), několik málo nedávno rekonstruovaných trolejbusových úseků, po kterých se dokonce v některých případech trolejbus ani neprojel, necelé dvě desítky elektrobuse, které jsou drahé, zatím nespolehlivé a v zimě si musí za nemalé peníze přitápět, v důsledku čehož trpí nejen městská kasa, ale i tamní ovzduší.

Zajímavé je, že s Moskvou bezprostředně sousedící město Chimki si letos (po zkouškách, o kterých [jsme informovali](#)) koupilo jeden a poté i druhý parciální trolejbus Trolza, které jsou oproti stávajícímu chimskému trolejbusovému parku kvalitativně o dva řády výše. Město Chimki je nazvalo jako elektrobuse s dynamickým dobíjením, takže se jim dostalo velké mediální pozornosti (video s trolejbusem například [zde](#)). Na rozdíl od Moskvy tedy budou Chimki svou síť ve formě písmene Y nadále udržovat a díky parciálním trolejbusům (s autonomním dojezdem cca 15 km) začnou obsluhovat i nové rajony, které rostou na katastru města doslova jako houby po dešti.

Na parciální trolejbusy vsadila i některá další ruská města, pro která se klasické elektrobuse obvykle ukázaly jako příliš drahé artikly, ze kterých by nedokázala sestavit větší park. Petrohrad si sice může větší sérii elektrobuse dovolit také, ale při pohledu na katastrofální výsledky moskevských elektrobuse nakoupí vozidla s pomalým (nočním) dobíjením a nasadí je na vhodné trasy, navíc ohlásil záměr nahrazovat jimi autobusy a nikoli trolejbusy.

Text: Vít Hinčica

Poděkování za spolupráci: M. V. Fandjušin

Url: [Fiasko moskevských elektrobuse pokračuje](#)