



## Parciální trolejbusy v Praze dostávají zelenou

11.04 2018 12:54, Redakce, Nezařazené

Dopravní podnik hl. m. Prahy (DPP) dne 11. 4. 2018 ve své tiskové zprávě oznámil, že hodlá elektrifikovat provoz na autobusové lince č. 140 v celém úseku z Palmovky přes Letňany a Čakovice až do Miškovic. K rozhodnutí dospěl na základě vyhodnocení zkušebního provozu trolejbusu SOR TNB 12 ev. č. 9505, který má DP Praha zapůjčený. Předpokládá se, že by parciální trolejbusy, pro které pražský DP používá poněkud maskovací název elektrobuse s dynamickým dobíjením, mohly na celé trase linky č. 140 vyjet nejpозději v roce 2021.

V rámci první etapy zkušebního provozu měla být ověřena životaschopnost koncepce dynamického nabíjení, zároveň však ze zkoušek vylupuly připomínky i požadavky na další etapy a vozidla (např. zvýšení nabíjecích proudů, zlepšení parametrů pro jízdu do svahu mimo trolej, možnost nočního nabíjení a tzv. balancování baterií v garážích, apod.). Kromě technických zkoušek a měření byly zajištěny také kursy řidičů trolejbusů. Součástí zkušebního provozu byly také opakované prezentační jízdy pro cestující, kdy byly trolejbusové spoje symbolicky pod číslem 58. Systém bez obtíží obstál i při silných mrazech v závěru letošní zimy.

Představenstvo DPP záměr o plné elektrifikaci autobusové linky č. 140 schválilo a následně byla informována i dozorčí rada DPP. Projekt počítá s plně bezemisním provozem kloubových parciálních trolejbusů na lince č. 140, které se mají nabíjet zejména prostřednictvím systému tzv. dynamického dobíjení, to znamená, že se prim má hrát nabíjení během jízdy pod trolejí ve vybraných úsecích trasy.

*„Ekologickou dopravu jednoznačně podporujeme, volíme cestu postupné elektrifikace autobusové dopravy, kde můžeme využít synergické efekty již vybudované napájecí infrastruktury pro tramvaje. V budoucnu lze tímto způsobem elektrifikovat velkou část páteřních autobusových linek, čímž se výrazně sníží negativní dopady autobusové dopravy na životní prostředí a obyvatele města,“* říká Adriana Krnáčová, primátorka hl. m. Prahy.

*„Doprava má v Praze největší podíl na znečištění ovzduší, proto musíme využívat všechny cesty, jak emise snížit. Osobně preferuji kolejovou veřejnou dopravu, ale metrem, tramvajemi či vlakem není možné pokrýt veškerou pražskou dopravní poptávku. Bez autobusů se ještě dlouho neobejdeme,*

*jejich elektrifikace je proto logická cesta. Dynamické dobíjení nám umožňuje elektrifikovat i dlouhé páteřní linky,*“ uvedl Petr Dolínek, náměstek primátorky pro dopravu, sport a volný čas.

V současné době je instalován cca 1 km trolejového vedení v Prosecké ulici, kde od října 2017 probíhá zkušební ověřovací provoz parciálního trolejbusu, nebo chcete-li elektrobuse s dynamickým dobíjením. Schválený záměr počítá s rozšířením trolejového vedení i na několik dalších úseků linky č. 140. Součástí projektu je rovněž výstavba nabíjecích stop a měnírny v garážích Klíčov. Pro nutné napájení budou využity další dvě měnírny. Stávající, jež napájí zmiňovaný úsek v ul. Prosecké, bude upravena pro trvalý provoz, a další bude původní trolejbusová měnírna v Letňanech, kterou nově DPP reaktivuje.

*„První přípravné kroky již probíhají, klíčovým krokem bude zejména vypracování a projednání projektové dokumentace k územnímu a stavebnímu řízení. Souběžně bude probíhat i příprava výběrového řízení na přibližně 15 kloubových elektrobuse (parciálních trolejbusů, pozn. redakce), které nahradí současné naftové autobusy,*“ uvedl Martin Gillar, generální ředitel a předseda představenstva DPP s tím, že záměrem DPP je projekt navázat na Operační program Praha – Pól růstu, čímž by DPP mohl získat dotaci ve výši až 85 procent z uznatelných nákladů.

Princip dynamického dobíjení má velmi velký potenciál právě tím, že je vhodný především pro páteřní autobusové linky s vysokým denním proběhem a velkou přepravní poptávkou, které jsou obsluhovány převážně kloubovými vozidly (navíc často v obtížných sklonových poměrech). Dynamické dobíjení za jízdy pod trolejí umožňuje významně zkrátit nabíjecí přestávky, a tím minimalizovat negativní dopad do produktivity a ekonomické efektivity provozu. Zároveň vytváří předpoklady pro příznivější provozní ekonomiku, kdy lze v závislosti na rozsahu nabíjecí infrastruktury snižovat potřebu baterií ve vozidlech a zároveň tím prodlužovat i jejich životnost, čímž se snižuje hmotnost, pořizovací cena i provozní náklady vozidla.

Dopravní podnik také připravuje elektrifikaci linky č. 207 mezi Ohradou a Staroměstskou, kde by měly jezdit elektrobusey se statickým dobíjením.

*Tisková zpráva DPP s úpravami redakce*

Url: [Parciální trolejbusy v Praze dostávají zelenou](#)