



## V ruských Chimkách zkoušejí parciální trolejbus

07.04 2018 17:47, Redakce, Nezařazené

Vůz Trolza typu 5265.02 «Megapolis» výrobního čísla 109, který byl dokončen v listopadu roku 2016, zatím sloužil coby zkušební. Od konce března 2018 si našel nové dočasné působiště, a to město Chimki, které bezprostředně sousedí se severozápadním okrajem hlavního města Ruské federace, Moskvy.

V Chimkách byly trolejbusy zavedeny až v roce 1997 a dosud jsou tam v provozu tři trolejbusové linky č. 1, 202 a 203, které obsluhují síť ve formě písmene Y. Chimkinský provoz je s tím moskevským nepropojený, nicméně pěší procházkou se na nejbližší zastávku moskevského trolejbusu dostane člověk bez většího problému. Vozový park trolejbusů byl v rámci možností průběžně obnovován, nicméně nové vozy budou v Chimkách stále potřeba. Provozovatel tamních trolejbusů, společnost Chimkielektrotrans (Химкиэлектротранс), však před dalším nákupem pečlivě zvažuje, jaké jsou další možnosti obnovy parku.

Proto si do zkušebního provozu pozval výše zmíněnou Trolzu, která je trolejbusem parciálním. V roce 2016 se tento vůz měl na chvíli mihnout v Moskvě, poté, od února do dubna 2017, působil v Petrohradu a po delší přestávce jej v březnu 2018 na pár dní přivítali v Kursku, kde se počítá s příchodem 10 parciálních trolejbusů na podzim tohoto roku.

Město Chimki parciální trolejbus zkouší, protože by dle svých slov mohlo prodloužit trolejbusy do nově stavěných sídlišť Novokurkino a Lobanovo, a zajistit tak bez nutnosti výstavby trolejového vedení obsluhu dalším 60 až 100 tisícím obyvatelům. Někteří ale mají obavy o to, aby případný nákup parciálních trolejbusů, které už Chimki raději nazvaly „elektrobus s dynamickým nabíjením“, neznamenal definitivní stopku pro šíření trolejového vedení a postupný příchod elektrobusů či rovnou autobusů. Například v ruské Astrachani (leží nedaleko Kaspického moře) loni zrušili trolejbusy bleskově, stačilo přitom pouze vymyslet vhodnou taktiku, aby lidé „zapomněli“: nejprve se pokrátily jízdní řady trolejbusových linek, zavedly se paralelně vedené autobusové linky, které jednoho podzimního dne trolejbusy zastoupily úplně, a nakonec se občanům tvrdilo, že trolejbusový

provoz byl zadlužený, což však paradoxně nemělo bránit tomu, aby se v ulicích města objevily dražší elektrobuses, jejichž životnost je přitom nižší. Elektrobuses zatím do Astrachaně nepřišly a asi se tam, navzdory slibu radnice, jen tak ani nepodívají.

## **Moskva nadále prosazuje elektrobuses**

Zatímco v Chimkách trolejbusy, alespoň prozatím, neztracují, v sousední Moskvě trolejbusy nadále za úmyslného nezájmu jejich provozovatele přežívají na značně osekane síti. Výběrová řízení na 300 elektrobuses se totiž v Moskvě blíží do finále a o trolejbusy již tak logicky není zájem. Bude však zajímavé sledovat, zda ruské hlavní město dostane nakonec to, co původně vyhledávalo. Dosavadní průběh výběrového řízení totiž ukazuje na některé anomálie v cenách, které uchazeči předkládají. Jelikož však tendry nejsou uzavřeny, není možné ještě poskytnout definitivní informace. Co už je ale téměř jisté, je to, že Sadovoje kolco, tj. velký kruhový silniční bulvár vedený po obvodu centra, se po zrušení trolejbusů elektrobuses nedočká, nebo jen ve velmi omezené míře, protože dobíjecí stanice na Sadovom kolce stavěny nebudou. Sadovoje kolco přitom představuje jeden z nejvíce auty zahlcených silničních tahů Moskvy a stovky autobusů, které promptně převzaly otěže přepravy po zrušených trolejbusích, tedy budou „čoudit“ u centra města i nadále. Je pochopitelně otázkou, zda někdo opravdu někdy vážně zamýšlel stavět dobíjecí stanice v místech, kde se doprava neustále hýbe a kde už tak nějaký ten odstavený trolejbus mající pauzu překážel, nebo zda se jen jednalo o záminku moskevské radnice, která nemohla rovnou „přiznat barvu“ a musela občanům něco za zrušení trolejbusů na Sadovom kolce slíbit. Že v Moskvě umí otočit kabát poměrně rychle, lze demonstrovat slidem z prezentace Mosgortransu z roku 2013, kde se jasně ukazuje, že náhrada trolejbusů autobusy by pro město znamenala citelný nárůst nákladů. O pár měsíců později však padly trolejbusy u téže společnosti v nemilost...

## **Krasnojarsk nechce „rakve“ na kolech**

Nicméně ne všichni sdílí stejné nadšení pro elektrobuses jako Moskva. Například primátor sibiřského Krasnojarsku, Sergej Jerjomin, se o elektrobusech nevyjádřil příliš lichořivě, město na řece Jenisej si přitom s myšlenkou pořízení většího množství elektrobuses pohrávalo, ale jejich masovější nákup momentálně odpískalo.

*„U elektrobuses je situace jasná – my jsme na konci roku prostudovali záležitost se všemi výrobci. Elektrobuses jsou pro Rusko nové téma, teprve na konci loňského roku bylo na závodech postaveno několik pokusných vozidel. My jsme se se všemi výrobci sešli desetkrát. U nás byla jedna podmínka: ‚Chalpci, to je experimentální výrobek, dodejte jej sem, potřebujeme pochopit, v jakých podmínkách se může elektrobuses v Krasnojarsku provozovat‘ „, vyprávěl primátor Jerjomin místním médiím.*

*„Ale u nás bylo v zimě mínus 45 stupňů. Plus složitý reliéf. Všichni se obávali! Proto jsme to nebyli my, kdo odmítli, ale výrobci nejsou přesvědčeni o své technice,“* prohlásil primátor.

*„V první sérii, která se teď dostává do Moskvy, stojí jeden elektrobuses pod 30 mil. rublů (tj. pod 10,7 mil. Kč; pozn. redakce), jen japonská baterie stojí 10 milionů. Pro srovnání – obyčejný autobus LIAZ stojí 6–7 milionů (tj. cca 2,1–2,5 mil. Kč; pozn. redakce). Koupit elektrobuses, abychom pak nějakými nákladními stroji tahali po městě tuto rakev? To určitě ne,“* prohlásil Jerjomin.

Klimatické podmínky Ruska jsou zřejmě jediným vážnějším boolehavem výrobců elektrobuses. Na tomto webu již bylo řečeno, že ani tolik propagované „čisté“ elektrobuses pro Moskvu nebudou čistší než trolejbusy, protože jejich topení nebude poháněno čistou energií, jelikož by jim na to jednoduše baterie nestačily. Rostov na Donu se pro změnu už pochlubil elektrobusem Kamaz-6282, zatím jej ale od letošního února schovává v garáži a vypravit jej míní až v červnu, kdy bude ve městě fotbalový

svátek. Nač někdo nechává tak dlouho stát ne zrovna levný vůz v garáži, je samozřejmě otázkou. Stejně tak Pskov bude jeden elektrobus, značky Volgabus, testovat až v létě.

*Text: Vít Hinčica*

Url: [V ruských Chimkách zkoušejí parciální trolejbus](#)