



## Berlín může koupit dalších 90 elektrobusesů. Ty stávající ale propadají

12.06 2019 05:36, Redakce, Nezařazené

Berlínský DP dostal svolení koupit dalších až 90 elektrobusesů, které by měly nahradit diesellové vozy. Tendr na nové lokálně bezemisní vozy již proběhl, čekalo se ale na souhlas dozorcí rady. Ten přišel minulý pátek (7. 6. 2019), přičemž nyní plyne dvoutýdenní odvolací lhůta.

V současné době běží dodávka celkem 30 sólo vozů, které si mezi sebou rovným dílem rozdělily Solaris a Mercedes, a čeká se i na příchod 15 kloubových elektrobusesů od Solarisu. V roce 2020 by mělo být v Berlíně celkem 140 elektrobusesů, do roku 2030 podle ambiciózního plánu města okolo 1.400, z toho většina ve formě parciálních trolejbusů.

Jenomže nákup elektrobusesů se prodražuje. 30 nyní objednaných sólo vozů vychází každý na zhruba 600.000 € (15,3 mil. Kč), a to včetně nabíjecí infrastruktury pro pomalé nabíjení (avšak bez nákladů na její vybudování). Kloubové vozy (celkem 15 vozů) vychází každý na 900.000 € (více než 23 mil. Kč). Ceny diesellových vozů jsou o zhruba 60 % nižší. Podle deníku Berliner Morgenpost přitom nelze spoléhat na to, že by se ceny elektrobusesů měly snižovat, jak se snaží výrobci dlouho dopravce přesvědčovat. Ve skutečnosti totiž prozatím ceny v důsledku vyšší poptávky po elektrobusech a omezených výrobních možnostech spíše rostou. Berlín ani jiná německá města to prozatím příliš trápit nemusí, protože peníze na elektrobusesy sype do jejich rozpočtů státní kasa v rámci nejrůznějších podpůrných programů elektromobility. Lze ale očekávat, že výhledově při současném stavu techniky narazí na finanční limity jak německá spolková pokladna, tak především jednotlivá města a jejich dopravní podniky. Například výměnu baterií budou muset dopravci platit nejspíše ze svého.

Peníze ale představují jenom jeden problém. Z 30 objednaných vozů značek Solaris a Mercedes jsou prozatím v Berlíně v provozu jen 4 vozy. Tři z nich obsluhují obvykle linku číslo 142 spojující stanici metra Leopoldplatz s Ostbahnhofem (délka trasy 16 km). Jenomže elektrobusesy denní oběh na lince nezvládají a s ohledem na množství instalovaných baterií ani zvládat nemohou. V nejlepším případě ujedou vozy jen polovinu směny, zpravidla od brzkých ranních hodin do oběda. Pak za ně zaskočí starý dobrý diesel. Denní proběh vozidel dosahuje bez nabíjení okolo 140 km, někdy ale musel zatáhnout elektrobuses zpět už po 125 km. Nájezd k vybudovaným nabíječkám přitom taky není zanedbatelný. Cesta od konečné do garáží je dlouhá jedním směrem 7 km. To představuje pěknou porci jalových kilometrů.

Většina linek berlínského DP má oběh okolo 450 až 600 km, autobusy často zastavují (výjimkou není okolo 50 zastávek na trase), k tomu je nutné připočítat berlínský provoz, klimatizaci, anebo vytápění. Vše s negativním vlivem na spotřebu. Bez rychlého či průběžného (z troleje) nabíjení během směny

není možné takové výkony současnými elektrobuses zvládnout. Situace dospěla tak daleko, že DP v Berlíně bude muset přistoupit ke změnám linkového vedení (pravděpodobně od srpna) tak, aby byly vytvořeny předpoklady pro nasazení elektrobuses, jinými slovy je zapotřebí některé linky rozdělit, aby bylo možné elektrobuses vůbec někde nasazovat.

Nákup elektrobuses, u nichž se stále více začíná hovořit i o nepopulárním zatěžování životního prostředí výrobou a zpracováním baterií, je v Berlíně mnohými kritizován jako nesmyslný. Neznamená to ale, že by nebyl zájem na elektrickou dopravu přecházet, jen by například podle Berlínského spolku cestujících (Berliner Fahrgastverbund) mělo být investováno do takových forem elektrické dopravy, které se objedou bez velkých baterií, konkrétně tedy do tramvají a trolejbusů.

*Libor Hinčica*

Url: [Berlín může koupit dalších 90 elektrobuses. Ty stávající ale propadají](#)