

Bez zápachu a potichu. Plzní budou jezdit první elektrobusesy



Bateriobus Pavel Kuch ze Škoda Electric před takzvaným bateriobusem, který vyrábí právě plzeňská firma. Ta už jej testuje.

Foto: 2x Ladislav Němec, MAFRA

Mezi plzeňským muzeem, lochotínským areálem fakultní nemocnicí a konečnou na sídlišti Košutka začnou v příštím roce vozit cestující dva plně klimatizované elektrobusesy. Obě 12 metrů dlouhá vozidla vyjedou z brány místní Škody Electric. Zkušební provoz autobusů neznečišťujících životní prostředí v osmi evropských městech včetně Plzně finančně podpořila Evropská komise.

PLZEŇ Naprosto tiché elektrobusesy budou jezdit na lince číslo 33, která spojuje centrum města s nejvýše položenou autobusovou konečnou v Plzni. Právě na konečné Košutka vznikne ještě do konce letošního roku i ojedinelá rychlodobíjecí stanice.

Zatímco většina dosud provozovaných elektrobusesů ve světě funguje tak, že u dobíjecí stanice se jim ze střechy zvednou sběrače pro nabíjení nebo je šoféři připojí k síti prostřednictvím klasického kabelu, plzeňský princip je jiný. „Když elektrobuses najede na určené místo, z nabíjecí stanice se spustí pantograf a na střeše vozu se otevřou kontaktní body pro nabíjení. Když jsou baterie plné, sběrače se vrátí do původní polohy, kontaktní body na střeše se uzavřou a vozidlo je připraveno na jízdu,“ vysvětluje princip rychlodobíjení Pavel Kuch ze Škody Electric.

Autobus vyvíjený pro nasazení na lince z Košutky k muzeu a zpátky má dostatečnou rezervu baterií pro projetí celé trasy. Problémy by neměl mít ani při uvážení v častých zácpách, kapacita akumulátorů s tím počítá.

Výrobce společně s plzeňskými dopravky vybíral pro nové stroje právě takovou linku, která vede do samého centra města a zároveň tam je i pěkný kopec. „Navíc vozy na lince 33 staví na řadě ne úplně jednoduchých křížovatek. Uvidíme, jak se časté rozjezdy, brzdění a vůbec manipulace s vozidlem v

hustším provozu projeví ve výdrži baterií a délce jejich dobíjení. Co s jejich výdrží udělá třeba dlouhé popojíždění v kolonách, které se v dopravních špičkách tvoří na Karlovarské nebo Lidické třídě,“ dodává generální ředitel Plzeňských městských dopravních podniků Michal Kraus.

Podle Škodováků se při jízdě z kopce může energie z brzdění takzvaně rekuperovat, tedy vrátit zpátky do vozidla, a bude s ní možné napájet topení či klimatizaci. I taková drobnost zvyšuje dojezd elektrobusesu. Jen pro srovnání – podobně si energii ukládají vozy formule jedna. Když jí mají piloti ve voze dostatek, používají ji ke krátkodobému zvýšení výkonu svého monopostu.

V Plzni budou autobusy při zkušebním provozu jezdit dva roky. Základním cílem ve všech osmi evropských městech je získat co nejvíce informací z jejich reálného provozu s cestujícími.

„Pro nás je projekt významný v tom, že budeme mít vlastní informace, jak se elektrobuses chová v dlouhodobém provozu, o jeho spolehlivosti, nákladech na údržbu. To jsou důležité informace i pro dopravní podnik. Navíc i pro Plzeň je to prestižní projekt, který může město dostat do evropského povědomí i jinak, než jen jako město piva,“ vysvětluje Pavel Kuch ze Škody Electric.

Šéf dopravníků Michal Kraus dodává, že zkoušení elektrobusesů v Plzni může naznačit, zda tyto stroje mohou být v budoucnu alternativou pro klasické autobusy na naftu, zda mají šanci být jim konkurenceschopné. „Zatím všechny elektrobusesy, které jsme měli možnost vidět, nebyly vyráběné ve větších sériích. Teď budeme mít možnost si osahat, jak se vozidlo chová v praxi. Projekt nám umožní podílet se na částech serví-



Jako v raketoplánu Nahoře je palubovka bateriobuse, na dalších snímcích pak výroba klasického trolejbusu v plzeňské firmě Škoda Electric.

Foto: 3x Škoda Electric



su infrastruktury k dobíjení vozů a získat zkušenosti z provozu. Výhodou je, že podstatná část nákladů je krytá z dotací,“ dodává Kraus další důvody, proč je tenhle projekt i pro dopravní podniky zajímavý.

Na rozdíl od klasického naftového autobusu, který mohou dopravci poslat na jakoukoli linku, u elektrobusesu tomu tak není. Ten může jezdit jenom na trasách, kde je připravená dobíjecí stanice. A co víc, zatím je stále limitovaný typem a počtem baterií, jež má ve svých útrobních.

„Každý elektrobuses by měl být dimenzovaný na určitou linku typem a počtem baterií i způsobem jejich dobíjení. Jsou rychlodobíje-

cí baterie, ale také ty, které déle drží energii. Jen pro srovnání. Náš první bateriobuses, který testujeme, má dojezd 120 až 150 kilometrů. Bateriobuses se hodí třeba k nasazení do dopravních špiček. Přes noc se nabíjí, pak jezdí v ranní špičce, po ní se opět několik hodin nabíjí a poté může vozit cestující opět odpoledne a večer. Elektrobusesy, jež budou dva roky jezdit od plzeňského muzea k nemocnici a na Košutku, budou mít kratší dojezd, ale možnost rychlého dobíjení na konečných zastávkách,“ srovnal dva škodovacké výrobky Pavel Kuch.

V České republice jezdí na pravidelných linkách zatím jediný elektrobuses. Mají ho od roku 2004 ve Znojmě, jeho základem je karose-

Vyjážděte se
Vaše názory nás
zajímají

Reakce čtenářů na článek plzeňské MF DNES ze dne 27. 2. 2014 o vystoupení poslankyně Marty Semelové (KSČM) v pořadu Hydepark České televize.

„Mnoho let se pravidelně účastním květnové tržny na Národním hřbitově v Terezíně k uctění památky obětí nacistického režimu. Opakovaně procházím místy, kde krev, pot a slzy skrápely kamennou dlažbu. Vždy se zastavím v prostorách, které jsou věnovány Miladě Horákové. Za zamýšlení stojí přečíst si nápis na pamětní desce. Zlovůle nacismu jí o život nepřipravila, o ten jí připravil vlastní národ. Mluvívala jsem s válečnými veterány, kteří prošli jak lágry nacistickými, tak komunistickými. Shodují se v jednom – perzekuce ze strany komunistického režimu byla o hodně horší a to právě v tom, že ubližoval lidem své země. Pak se tedy ptám: jak je možné, že nás v dnešní době zastupují v Poslanecké sněmovně lidé, veřejně obhajující zřůdnosti tehdejšího systému, který přiváděl na smrt mnoho nevinných obětí? Učitelé jsou vzorem pro své žáky, na prvním stupni to platí ve zvýšené míře, často jsou hned po rodičích druhou důležitou autoritou. Budou-li hlásat myšlenky typu názorů paní poslankyně (zároveň učitelky základní školy), vidím v tom pro naše děti a celou společnost velké nebezpečí.

Iva Kinclová

„Nikdy jsem nikam nepsal, ale vystoupení osoby jménem Semelová mě nadzvělo tak, že musím reagovat. Komunistka Semelová (oslovení paní se mi přičí) svým vystoupením jen prokázala, že komunismus byl, je a bude zvrácenou ideologií srovnatelnou s nacismem. Neboť kdo nevidí, co komunismus nebo spíše komunisté jeho jménem napáchali, musí být slepý, hloupý nebo až moc vychytralý. Znal jsem některé z pilotů RAF, kteří nasazovali své životy v boji proti nacismu za svou vlast a naši svobodu, například generály Františka Fajtla či Antonína Lišku. A jak se jim vlast prostřednictvím komunistů odvděčila? V lágrech se k nim komunisté chovali hůře než nacisté (to vím z osobního vyprávění)! Je pro to snad málo důkazů? Je málo důkazů o zvrstvěch, která napáchali komunisté ve jménu své ideologie? Pokud to komunistka Semelová neví, tak je fakt zaslepená nebo b...! Nebo spíše obojí!

MUDr. Jan Ráček

Klatovy

» Elektrobusesy, které budou jezdit od muzea k nemocnici a na Košutku, budou mít kratší dojezd, ale možnost rychlého dobíjení.

rie posledního typu nízkopodlažního trolejbusu, který škodovka vyráběla na přelomu tisíciletí ještě v Ostrově nad Ohří na Karlovarsku.

Ve škodovackých výrobních halách vznikly i autobusy poháněné vodíkem a vývoj neustává ani u prioritního dopravního prostředku, kterým zůstávají trolejbusy. Zatímco před dvaceti lety byl ještě trolejbus pevně přivázaný k trolejím, na přelomu tisíciletí se v plzeňských ulicích objevily první typy vybavené pomocným dieselelektrickým agregátem. Že některé trolejbusy dokáží jezdit bez elektřiny a na naftu zjistili Plzeňané poprvé v létě 2002, kdy dopravu ve městě ochromily povodně a řada úseků trolejbusových tratí se na desítky hodin ocitla bez proudu.

Do Letkova nebo k nákupnímu centru Olympia v Černicích dnes vozy s pomocným agregátem jezdí dle běžné. Škodováci teď pro Maďarsko a Španělsko vyrábějí trolejbusy, které místo pomocného dieseleového motoru mají baterie. Ty se dobíjejí, když stroj jede klasicky pod trolejemi. Jakmile cestuje po úseku bez trolejí, jeho motory pohání energie z baterií. Petr Ježek

„Celý program jsme neviděli, ale pouze ukážou, ve které dotyčná označila vraždu Dr. M. Horákové za pro ni běžnou věc. Máme hrůzu z toho, že s podobnou osobou zjizeme ve stejném státě. Naprosto se ztotožňujeme s názorem primátora Plzně Martinem Baxou.

MUDr. Šafránek, Květa Šafránková

„Rád bych reagoval na stanoviska poslankyně Semelové k událostem, které uvrhly naši republiku do hlubokého temna, ať už se jedná o 25. únor 1948, léta padesátá, později okupaci vojsky Varšavské smlouvy v roce 1968 a následně období normalizace. Jsem pamětníkem všech těchto událostí. Můj názor je, že současná KSČM se vůbec ideologicky nezměnila od původní KSČ a měla by už konečně skončit na smetišti dějin, protože stále u ní platí, co slovo to lež a co skutek, to násilí. Jsem proto, aby v České republice existovala levicově zaměřená politická strana, jako politická rovnováha, ale tato strana nesmí být nositelkou totalitních manýrů a zprofanovaných komunistických idejí.

Karel Kuchař

» Pro nás je projekt významný v tom, že budeme mít vlastní informace, jak se elektrobuses chová v dlouhodobém provozu.