

Materiál na rokovanie
Komisie dopravy
a informačných systémov
hlavného mesta SR Bratislavy
dňa 21.09.2015

Informácia

EKOLOGIZÁCIA VEREJNEJ DOPRAVY V BRATISLAVE ELEKTROBUSY

Predkladateľ:

Ing. Bronislav Weigl
člen komisie dopravy
a informačných systémov

Materiál obsahuje:

Návrh uznesenia
Dôvodovú správu

Zodpovedný:

Ing. Bronislav Weigl
člen komisie dopravy
a informačných systémov

Spracovateľ:

Ing. Bronislav Weigl
člen komisie dopravy
a informačných systémov

Návrh uznesenia

Komisia dopravy a informačných systémov

- A. berie na vedomie**
 - predloženú informáciu

EKOLOGIZÁCIA VEREJNEJ DOPRAVY V BRATISLAVE

V súčasnej dobe sa stále objavujú otázky, ktoré sa týkajú ekologizácie vozidlového parku a to predovšetkým otázky na možnosť využívania „**elektrobusev**“ (autobusov na batériový pohon).

Úvodom treba povedať, že Bratislava na rozdiel od iných miest má pomerne dobre vybudovanú sieť elektrickej dopravy (električky a trolejbusy). V minulom období bola schválená **Koncepcie rozvoja mestskej hromadnej dopravy v Bratislave na roky 2013-2025**. Obsahom uvedenej koncepcie je o.i. aj navrhovaný ďalší rozvoj električkových a trolejbusových tratí za účelom znižovania výkonov v autobusovej doprave za súčasného zvyšovania výkonov elektrickej (ekologickej) trakcie. Toto je to rovnako príspevok k ekologizácii dopravy.

Okrem rozvoja električkovej a trolejbusovej dopravy sa do budúcnosti uvažuje aj s obstaraním „**elektrobusev**“, ktoré by zabezpečovali dopravu namiesto klasických autobusov v oblastiach, kde sa s rozvojom dráhovej dopravy nepočíta. Dopravný podnik už v minulosti skúšal na linkách MHD viaceré elektrobusev (od rôznych výrobcov). Na základe týchto skúšok možno konštatovať, že o prevádzke elektrobusev budeme uvažovať ak sa vytvorí ekonomické prostredie pre ich obstarávanie. V súčasnej dobe obstarávacie náklady sú až o cca 50% vyššie oproti adekvátnemu dieselovému vozidlu a tým prevyšujú úspory, ktoré by pri prevádzke týchto vozidiel vznikli. Okrem ich vysokej ceny je ďalším problémom ich dojazd na jedno nabitie, ktorý sa pohybuje okolo 150 km u vozidiel so systémom na jedno nabitie „PLUG-IN“. Dlhšie dojazdy, prakticky neobmedzené s permanentným dobíjaním pomocou pantografu, alebo indukčné nabíjanie

- | | |
|--------------|--|
| 1/ PLUG-IN | - nabíjanie vo vozovni s prípadným dobíjaním na konečných
- nabíjací výkon 16-88 kW
- BYD (Čína), SOR 8,5 m (ČR), SKD 7,5 m (ČR), ROŠERO 7,5 m (SR) |
| 2/ PANTOGRAF | - dobíjanie vo vozovni a konečných kde je trolejové vedenie, resp. trolejbusy s pomocným elektrickým pohonom s dojazdom na batérie do 20 km
- nabíjací výkon 200-450 kW
- SOLARIS (PL), ŠKODA (ČR) - možnosť vozidiel sólo aj kĺbových |
| 3/ INDUKCIA | - dobíjanie vo vozovni, konečných a niektorých zastávkach
- nabíjací výkon 200 kW
- BOMBARDIER PRIMOVE (CND) |

Pred obstaraním takýchto vozidiel bude nutné doriešiť všetky ekonomické a technické aspekty. A práve v technických aspektov je nutné riešiť dojazd týchto vozidiel. Súčasný čisto batériový elektrobusev (systém **PLUG IN**) majú dojazd na jedno nabitie okolo 150 km. Pre takéto parametre dojazdu by vyhovovali prakticky všetky súčasné linky s vozidlami kategórie MINI (vozidlá do 7,5 m s obsaditeľnosťou cca 25 osôb), vrátane ďalších vytipovaných liniek MHD, ktoré sú vhodné na prevádzku takýchto autobusov. Vozidlá s **PANTOGRAF**-om by boli vhodné tak, kde linka je nadväzná na trolejbusovú alebo električkovú dopravu (na konečnej stanici treba vybudovať krátku trolejovú stopu napojenú na jestvujúce napájania). **Trolejbusy s pomocným batériovým pohonom** by mali využitie ako priama nadväznosť na jestvujúce trate. Vozidlá s **indukčným napájaním** sú v súčasnej dobe vo vývoji, cenovo náročné a sú viazané na linky s vybudovaným indukčným napájaním

Záverom pri otázkach ekologizácie je nutné spomenúť ďalší rozvoj elektrickej (ekologickej) trakcie. V Bratislave je dosť miest, kde je možné riešiť dopravu zmenou autobusovej dopravy za dráhovú elektrickú trakciu. V súčasnej dobe sú snahy o realizáciu trolejbusovej trate z Patrónky cez Mlynskú dolinu do Karlovej Vsi, kde pri jej realizácii by došlo k nahradeniu autobusov trolejbusmi za súčasného zníženia výkonov autobusov dopravy o cca 150 tis. km za rok. Rovnako pri realizácii električkovej trate do Petržalky dôjde k zníženiu výkonov súběžnej autobusovej linky. Oba príklady je skutočná ekologizácia dopravy. Pritom vo vyššie spomínanej koncepcii sú uvedené aj ďalšie návrhy stavieb - predĺžené súčasnej siete trolejbusovej dopravy ako napríklad trať do Ovsíšť'a, Lamača, resp. k Aviónu a na letisko. Na tomto mieste je treba uviesť, že k obsluhu týchto naposledy menovaných oblastí by bolo možné použiť aj vozidlá s pomocným batériovým pohonom, ktoré predpokladáme, že v priebehu krátkeho času sa objavia na trhu. V prípade, že dôjde k možnosti čerpania finančných prostriedkov z EÚ v tejto oblasti (nákup trolejbusov, elektrobusev, resp. trolejbusov s pomocným batériovým pohonom), sme pripravený pripraviť obstaranie takýchto vozidiel spolu s konkrétnym návrhom obsluhy daného územia.