

## DPP zahájil stavbu trolejbusové tratě na Letišti Václava Havla Praha

Praha, 14. února 2023 – Dopravní podnik hl. m. Prahy (DPP) dnes slavnostně zahájil stavbu trolejbusové tratě z Nádraží Veleslavin na Letišti Václava Havla Praha v rámci projektu elektrifikace autobusové linky č. 119. Trať je dlouhá zhruba 9 kilometrů v jednom směru, trakční trolejové vedení bude pokrývat cca 50 % její délky. Její výstavba bude probíhat v koordinaci se stavbou nové tramvajové tratě Divoká Šárka – Dědina. Trolejbusovou trať na Letišti Václava Havla Praha postaví společnost Elektrizace železnic Praha, předpokládané náklady na realizaci činí 354,5 milionů korun. Stavba bude navržena k financování Evropskou unií z Nástroje pro oživení a odolnost v rámci Národního plánu obnovy (RRF). Zprovoznění druhé trolejbusové trati v novodobé historii Prahy DPP předpokládá v průběhu prvního čtvrtletí roku 2024.

Elektrifikace autobusové linky č. 119 Nádraží Veleslavin – Letiště a její proměna na trolejbusovou je součástí Koncepce využití alternativních pohonů v podmínkách autobusové dopravy DPP, která navazuje na evropskou legislativu, Národní akční plán čisté mobility, na Klimatický závazek a Klimatický plán hl. m. Prahy, jehož cílem je snížení emisí CO<sub>2</sub> v hlavním městě až o 45 % do roku 2030 ve srovnání s rokem 2010.

Elektrifikace autobusové linky č. 119 je zároveň zařazena do mezinárodního výzkumného projektu E-BRT, který je realizován v rámci evropského vědecko-výzkumného programu Horizon a koordinován Mezinárodním svazem veřejné dopravy (UITP). Kromě prezentace a porovnání provozně-technologických parametrů velkokapacitních bateriových trolejbusů bude sledováno a řízeno nabíjení baterií trolejbusů za provozu i při odstavení s využitím pokročilých funkcí tzv. energetického managementu vozidel.

*„Nechtěli jsme v Praze dál čekat s čistou dopravou na letišti. Na elektrifikaci autobusové linky č. 140 mezi Palmovkou a Miškovicemi v Praze proto takřka plynule naváže další projekt transformace autobusové linky na trolejbusovou. Na budoucí trolejbusovou linku č. 119 mezi Nádražím Veleslavin a Letišti Václava Havla Praha budou nasazovány nové velkokapacitní tříčlánkové bateriové trolejbusy, ty budou šetrnější k životnímu prostředí než klasické autobusy. Zajímavostí je, že přibližně*

*polovina trasy tak díky jízdě v režimu na baterii může zůstat bez trolejového vedení. Baterie se pak budou znovu dobíjet nejen za jízdy pod trolejí, ale také v obratištích a na dalších stanovištích. Když*

*vše půjde podle plánu, trolejbusy vyjedou na trasu už na začátku roku 2024,“ říká **Zdeněk Hřib, primátor hl. m. Prahy.***

Trolejbusová trať na Letiště Václava Havla Praha je dlouhá zhruba devět kilometrů. Trakční trolejové vedení bude pokrývat zhruba 50 % stávající trasy autobusové linky č. 119, zejména stoupání z Nádraží Veleslavín až po Terminál 3, ve zbylém úseku trolejbusy pojedou v režimu na baterii. Trolejové vedení bude začínat ve stávajícím autobusovém terminálu Nádraží Veleslavín, kde DPP vybuduje průjezdnou a nabíjecí stopu. Trolejové vedení bude dále z Evropské ulice pokračovat ulicí K Letišti, kde bude ukončeno před kruhovým objezdem u Terminálu 3. Zde se trolejbusy odpojí a dále až na konečnou budou pokračovat na trakční baterie. V opačném směru do centra se trolejbusy k trakčnímu vedení připojí v zastávce Terminál 3. Trakční vedení bude dále nepřerušovaně pokračovat až na konečnou v autobusovém terminálu Nádraží Veleslavín. DPP pro budoucí trolejbusovou trať na Letiště Václava Havla Praha vybuduje celkem 11,6 kilometrů trolejového vedení, včetně nabíjecích trolejí v garáži Řepy a na obou konečných zastávkách linky č. 119.

Řešení pomocí bateriových trolejbusů je s ohledem na plánované zařazení velkokapacitních tříčlankových vozidel efektivnější nejen s ohledem na jejich lokálně bezemisní provoz. Oproti klasickým elektrobusem totiž odpadá nutnost řešit velké množství a kapacitu baterií, čímž je pozitivně ovlivněna celková váha vozidla, a tedy i jeho spotřeba energie. Díky průběžnému nabíjení nižšími proudy v konečném důsledku i celková životnost baterií.

*„Linka č. 119 je naše vlajková a nejvíce exponovaná autobusová linka. Cestuje s ní v průměru nejvíce lidí na spoj a ve špičce vyjíždí každé tři minuty, proto jsme zvolili elektrifikaci právě této linky. Navíc na ni nasadíme vůbec poprvé velkokapacitní dvoukloubové trolejbusy téměř 25 metrů dlouhé, které nabízejí komfort podobný kolejovým vozidlům. Tím poskytneme cestujícím na letišti alespoň částečně lepší služby, než bude hotová železniční trať. Stavbu navíc koordinujeme s výstavbou tramvajové tratě na Dědinu, kde například objekty měnárny jsou vzájemně provázány,“ dodává **Adam Scheinherr, náměstek primátora hl. m. Prahy pro oblast dopravy a předseda dozorcí rady DPP.***

„Za občany Prahy 6 chci vyjádřit spokojenost s tím, že už brzy budou jezdit na Letišti Václava Havla Praha kapacitnější vozidla, tříčlánkové trolejbusy, které zvýší komfort cestování. Z pohledu historického nás těší návrat trolejbusů do Prahy 6. Právě zde v roce 1936 začaly v Praze jezdit první trolejbusy na lince ze Střešovic přes Ořechovku na Hanspaulku. V návaznosti na připravovanou

elektrifikaci autobusové linky č. 131 doufáme, že právě na Hanspaulku se také za pár let trolejbusem opět svezeme,“ říká **Jakub Stárek, starosta městské části Praha 6**.

„Pouhé tři roky a necelé tři měsíce od schválení projektu elektrifikace autobusové linky č. 119 Radou hl. m. Prahy v září 2019 jsme loni na konci listopadu začali v garáži Řepy s přípravnými pracemi na samotné stavbě. Nyní budeme pokračovat hlavní stavbou v ulicích Evropská a K Letišti. Stavbu trolejbusové tratě budeme koordinovat se stavbou nové tramvajové tratě Divoká Šárka – Dědina tak, abychom co nejvíce využívali stávajících dopravních omezení a nevytvářeli zbytečně nová. Za dočasné nepříjemnosti s oběma stavbami se občanům i návštěvníkům Prahy 6 omlouváme. Na druhou stranu se nám obě stavby povedlo zkoordinovat tak, aby vznikaly současně. Na nové tramvajové trati na Dědinu plánujeme začít jezdit letos na podzim, na trolejbusové trati na Letišti Václava Havla Praha pak v průběhu prvního čtvrtletí příštího roku. První velkokapacitní tříčlánkový trolejbus by nám vysoutěžení dodavatelé měli ke zkušebnímu provozu předat letos v prosinci, abychom mohli začít se školením řidičů a testovacími jízdami, zbylá vozidla pak do konce února 2024. Na hlavní lince na pražské letišti díky této stavbě a novým tříčlánkovým trolejbusům nabídneme lepší, kapacitnější i pro cestující s objemnými zavazadly a k životnímu prostředí šetrnější spojení,“ doplňuje **Petr Witowski, předseda představenstva a generální ředitel DPP** a dodává: „V době, kdy jsme projekt elektrifikace linky č. 119 připravili k realizaci, nebyl vypsán žádný dotační titul, v rámci kterého bychom se mohli ucházet o finanční podporu. Budeme se ji snažit získat v rámci dotačních programů Národního plánu obnovy, který vypsala Ministerstvo dopravy ČR.“

„Při stavbě trolejbusové tratě na letišti využijeme na Evropské ulici většinu stávajících sloupů trakčního tramvajového vedení. Ty stávající doplníme výložníky, musíme k nim ale přivést kabelové vedení. Nové sloupy budeme stavět v úseku od tramvajové smyčky Divoká Šárka po Terminál 3. Nicméně i tady budeme v maximální míře využívat sloupy veřejného osvětlení, tj. bude to výměna starého za nový kombinovaný,“ říká **Jan Šurovský, člen představenstva a technický ředitel DPP – Povrch** a dodává: „Stavba této trolejbusové tratě má ještě jednu, pro Prahu neobvyklou technickou zajímavost: na deseti místech musíme vybudovat křížení trakčního trolejbusového a tramvajového

vedení. Bude to na výjezdu z autobusového terminálu Nádraží Veveslavín, pak při vjezdu i výjezdu do smyčky Divoká Šárka, na odbočení tramvaji do Vlastiny ulice, a také na vjezdu a výjezdu do vozovny Vokovice.“

„Trolejbusové spojení na Letiště Václava Havla Praha vítám jako krok správným směrem minimálně ze dvou důvodů. Jedná se komfortnější dopravu pro cestující i zaměstnance a zároveň zapadá do naší strategie ESG s cílem snižovat uhlíkové emise a hluk na letišti a v jeho okolí. Finálním optimálním řešením dopravy z centra metropole na letiště a zpět ale bude až realizace kolejového napojení, jehož výstavba na některých úsecích byla již zahájena,“ uzavírá **Jiří Pos, předseda představenstva Letiště Praha.**

### **Přes 30 nabíjecích míst a čtyři měnírny**

Trolejbusy nasazované na linku Nádraží Veveslavín – Letiště budou vypravovány z garáže DPP Řepy, kde bude vybudována infrastruktura pro noční nabíjení, balancování baterií a předtápění nebo chlazení interiéru vozidel před výjezdem na linku. Tato autobusová a nově i trolejbusová garáž vloni oslavila již 40 let svého fungování. V rámci této investiční akce zde DPP postaví novou zděnou měnírnu a nabíjecí místa až pro 21 tříčlánkových bateriových trolejbusů. Nicméně už nyní v garáži Řepy DPP připravuje dalších až 50 nabíjecích míst pro bateriové trolejbusy typu Standard, které zde vybuduje v rámci výstavby dalších projektů elektrifikace autobusových linek připravovaných v levobřežní části Prahy, např. č. 131, 137, 176 nebo 191. Garáž DPP Řepy bude totiž domovskou garáží pro všechny trolejbusy vypravované na uvedených linkách.

Dalších devět nabíjecích míst, nejen pro elektrifikaci linky č. 119, ale výhledově i pro další linky vybuduje DPP také na konečné, v obratišti na Letišti Václava Havla Praha, kde se budou dobíjet trakční baterie trolejbusů během přestávek mezi jednotlivými spoji. Vznikne zde proto také nová kontejnerová měnírna. Třetí měnírnu, kontejnerovou, DPP postaví v autobusovém terminálu Nádraží Veveslavín. Čtvrtou bude měnírna Dědina, kterou v současnosti společně s novou tramvajovou tratí Divoká Šárka – Dědina DPP staví v Drnovské ulici v místě budoucí tramvajové smyčky. Tato měnírna bude společná a bude napájet jak přílehlou část trolejbusové, tak i tramvajové tratě.

### **Výhody dynamického nabíjení**

Díky moderní technologii dynamického nabíjení lze efektivně elektrifikovat dlouhé či terénně náročné autobusové linky a zajistit krátký interval mezi jednotlivými spoji. Systém dynamického nabíjení

kombinuje výhody technologie trolejbusů a bateriového provozu, čímž lze eliminovat nebo výrazně minimalizovat některé provozní nevýhody konvenčních trolejbusů a čistě bateriových elektrobusů:

- Díky instalované troleji ve vybrané části trasy (zpravidla alespoň 50 %) je možno zkrátit časy nutné k nabití vozidla na konečných zastávkách, případně toto nabíjení zcela eliminovat.
- Zároveň však není nutno stavět trolejové vedení v celé délce trasy linky, lze se tak vyhnout např. komplikovaným podjezdům, složitým trolejovým konstrukcím apod., trolejové vedení vzniká zpravidla v terénně náročných úsecích (stoupání), případně v úsecích, kde dochází ke kongescím (tak, aby se vozidlo při případném zdržení zároveň nabíjelo), nebo v úsecích, kde může nabíjecí infrastrukturu využít synergicky větší množství vozidel z vícera linek (typicky např. Tupolevova ulice, Vysočanská estakáda apod.).
- Potřebný odběr energie je rozložen v čase i místě, čímž je dosahováno lepší provozní ekonomiky s ohledem na poměr cenové složky rezervovaného příkonu z celkové cenotvorby elektrické energie.
- Bateriový trolejbus nemusí být vybaven velkým množstvím baterií ve srovnání např. s elektrobusem. Interiér vozidla je tak plnohodnotně využit pro cestující.
- Bateriový trolejbus je výrazně operativnější při krátkodobých uzavírkách či mimořádných událostech (díky trakčním bateriím může projet dotčeným úsekem nebo objížděkou bez dodatečných opatření na infrastruktuře).
- Klíčovým atributem je však výrazné prodloužení dojezdu vozidla, čímž lze prakticky elektrifikovat jakkoliv dlouhou linku.

Systém dynamického nabíjení je tak vhodný především pro páteřní linky s krátkým provozním intervalem a rovněž linky s náročným, členitým terénním profilem. Nesporným benefitem z hlediska cestujících je komfortnější jízda v členitém terénu (plynulé a rychlé rozjezdy do kopce), a z hlediska obyvatel především nižší hluková zátěž, kdy zcela odpadá hluk či vibrace spalovacích motorů.

Výše uvedené výhody mají jak ekonomické přínosy, kdy zefektivňují vynaložené investiční a provozní náklady, tak i ekologické přínosy, kdy není nutno toliko využívat baterie. Nižší nabíjecí proudy, které je možné využívat díky rozložení nabíjení v čase a místě, zároveň znamenají menší zátěž pro životní cyklus baterie ve srovnání s čistě bateriovými elektrobusy. Baterie tak mohou dosahovat vyšší životnosti.

