

80 tříčlánkových autobusů Volvo pro Ekvádor. Pohřbí místní trolejbusy?

24.05 2016 07:50, Redakce, Nezařazené

Hlavní město jihoamerického Ekvádoru, Quito, si objednalo 80 nových autobusů postavených na platformě modelové řady autobusů Volvo v konfiguraci pro státy Jižní Ameriky. Vozidla budou určena pro provoz na linkách místního BRT (Bus Rapid Transit) systému, který byl uveden do provozu v roce 1995 a jehož páteř tvoří trojice trolejbusových linek. Na linkách by mělo stále sloužit celkem 113 dvoučlánkových trolejbusů z let 1995–2000, jejich doplnění a částečná náhrada dalšími trolejbusy (již tříčlánkovými) byla v roce 2015 poněkud překvapivě zastavena, přičemž namísto trolejbusů měly být pořízeny autobusy. K likvidaci trolejbusové dopravy ovšem zatím nedochází a autobusy by prozatím měly jen doplnit početní stav vozidel na trasách s ohledem na neustále rostoucí počet obyvatel města (v roce 2001 žilo ve městě 1,3 mil. obyvatel, v roce 2013 to bylo již téměř 2 mil.).

Ekvádorská metropole se tak v roce 2015 poprvé rozhodla, že vsadí na tříčlánkové autobusy, a to i přesto, že v místních podmínkách díky kopcovitému terénu (město leží ve výšce 2 850 m n. m, což z něj dělá druhé nejvýše položené hlavní město na světě) autobusy mívají dlouhodobě na rozdíl od trolejbusů problémy (zvlášť pokud jsou přetíženy).

Vítězem tendru se stala společnost Volvo, která nabídla zvláštní model označený jako B340M, který dosahuje na délku 27 m a může pojmout až 250 pasažérů. Vyvýšené nástupní prostory patrné na ilustrační fotografii souvisejí s výškou místních nástupišť, díky čemuž je umožněn do části vozidel bezbariérový přístup. Karoserie autobusů vyrábí na podvozcích Volva místní společnost Superpolo. První autobusy by měly na linkách začít sloužit ještě do konce května 2016.

Volvo je se svými autobusy pro BRT systémy v Jižní Americe velice úspěšné a pro místní provozy v různých státech dodalo více než 4 000 dvou- a tříčlánkových autobusů. Volvo poukazuje na to, že především tříčlánkové vozy představují nejlepší řešení pro zvýšení efektivity městské dopravy ve velkých městech. Jejich výhodou by měla být zejména redukce emisí (vozy však splňují pouze emisní normu EURO 3) a možnost prodloužit intervaly mezi spoji a zvýšit propustnost silnic. Na druhé straně se však nyní v Quito hovoří o tom, že by přece jen s dodávkou 80 nových tříčlánkových autobusů mělo dojít k odstavení části flotily dvoučlánkových vozů, jež se na linkách objevují nyní, což znamená i trolejbusů. O redukci emisí tedy v tomto případě nemůže být řeč a je otázkou, jakou budoucnost budou trolejbusy před sebou v dalších letech mít.

Url: 80 tříčlánkových autobusů Volvo pro Ekvádor. Pohřbí místní trolejbusy?