

Parciální trolejbusy Trolza míří do argentinského Rosaria

24.04 2017 11:00, Redakce, Nezařazené

V argentinském Rosariu, které leží od Buenos Aires vzdušnou čarou asi 300 km severozápadním směrem, je momentálně provozována pouze jedna trolejbusová linka, která nese označení v podobě písmene K. Tato linka je v současné době vedena ve východozápadní ose, od tzv. univerzitního města přes centrum až na samotnou západní hranici města, a měří přes 12 km, přičemž každá ze dvou stop vede po většině této trasy jinou ulicí.

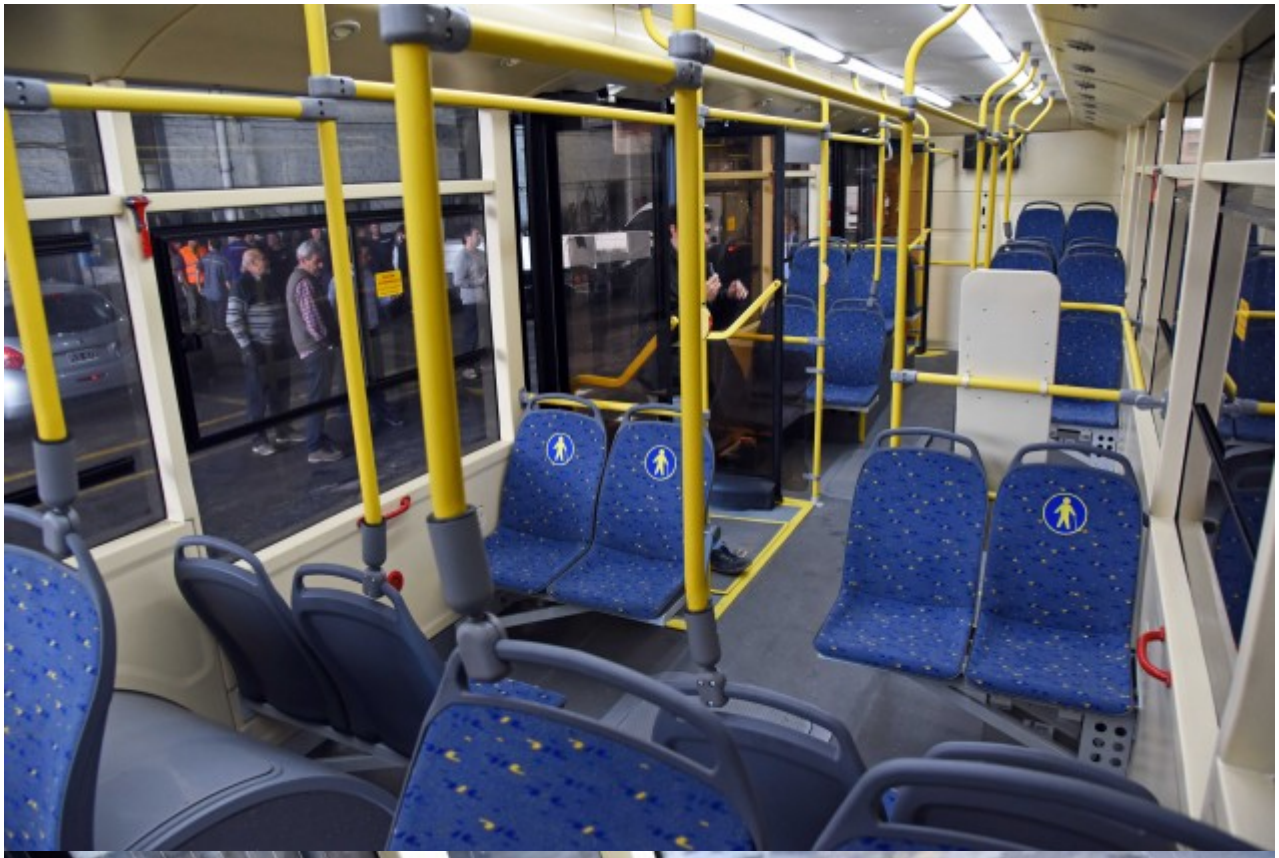
V minulých letech byl diskutován projekt nové trati, která se měla odpojit přibližně v polovině trasy stávající trati a směřovat po třídě Francia mírně jihozápadním směrem. Tuto trať měla obsluhovat linka Q, která měla začínat v univerzitním městě, pokračovat přes centrum na západ po stávající trati a pak odbočit doleva na třídu Francia, po které by dorazila na rozhraní s třídou Arijón, kde by se otočila, a poté vracela po třídě Francia zpět. Linka Q by tedy částečně kopírovala trasu linky K (viz plánek níže). Nakonec se rozhodlo o tom, že linka Q bude zřízena, nicméně nové trolejové vedení na třídě Francia nevznikne a namísto toho po ní budou jezdit trolejbusy se sklopenými sběrači.

Roku 2015 město Rosario poptalo u ruské společnosti Trolza (nástupce známého sovětského podniku ZiU) 12 trolejbusů Trolza-5265 „Megapolis“ s přídavným bateriovým pohonem, aby mohlo provoz na lince Q spustit. Ačkoli není budováno nové trolejové vedení, musely být podniknuty investice do stávajících tří měníren (navýšení výkonu na 400 kW) a výstavby dvou nových (na západní konečné, u křižovatky ulic Wilde/Mendoza, a v centrální části, na ulici Ovidio Lagos 1.500), tak aby bylo možné uspokojit požadavky na odběr proudu větším množstvím trolejbusů, z nichž ty na lince Q se musí navíc dobíjet. Kromě toho se v centru obnovuje i trolejové vedení (včetně instalace nových a silnějších měděných drátů). Celá akce právě finišuje.

Galerie zachycuje nový Megapolis dne 19. 4. 2017 krátce po dodání do Rosaria. (foto: Dir. Gral. de Comunicación Social; Marcelo Beltrame)









Kupní smlouva s podnikem Trolza byla po dlouhých jednáních, jejichž součástí byla i návštěva argentinské strany v Rusku, podepsána dne 14. března 2016 v Rosariu, a to za účasti místních představitelů a tří zástupců výrobce. Udávaná hodnota kontraktu činí 4,1 mil. USD. Trolejbusy Megapolis byly vyráběny ve městě Engels (Saratovská oblast), kde má Trolza své sídlo. Z Engelsu se první dva ks vypravily na konci roku 2016 do sanktpetěrburského mořského přístavu, odkud pak putovaly do argentinského přístavu Zárate, kde si je, po týdnech dlouhého čekání zapříčiněného proclíváním, vyzvedl silniční trajler, který je do Rosaria dopravil dne 19. dubna 2017. Další tři vozy

opustily Engels dne 28. ledna 2017. Poslední vozidlo mělo do Rosaria dorazit nejpozději v dubnu t. r. a zpráva z tohoto týdne hovořila o tom, že zbývajících 10 vozů již čeká v Zárate, odkud by měly brzy do Rosaria vyrazit. Nová flotila vozů by měla místní začít vozit na konci května.

Vozy Megapolis jsou zhruba 12 m dlouhé, plně nízkopodlažní a plně klimatizované a vybavené např. vnitřním kamerovým systémem. Bateriový pohon (lithium-iontové baterie) jim umožňuje autonomní pojezd na vzdálenost přibližně 20 km.

Město Rosario plánuje zřídit další dvě trolejbusové linky, a sice I (obsluhovala by severní části města a využívala by třídu San Martín) a M (obsluhovala by jižní části města a využívala by třídu Bv. Rondeau). Pokud by se tak stalo, získala by trolejbusová síť v Rosariu zřejmě téměř tutéž podobu, jakou měla naposledy před více než půlstoletím (k historii trolejbusové dopravy v Rosariu více zde). Zatím však není přesně známo, kam až obě linky, které mají být plně elektrifikované, povedou, město si každopádně na jejich realizaci bude muset půjčit.

Rosario se na poli elektrické dopravy poměrně snaží. Zamýšlené metro muselo být kvůli přílišným nákladům zavrženo, projektuje se však 20km tramvajová trať, jejíž odhadovaná hodnota činí 360 mil. USD. To je nepoměrně méně, než činí odhad pro metro, které si mělo se svými 6 km vyžádat investici ve výši 720 mil. USD (odhadovaná cena za km tramvaje je tedy 18 mil. USD, tj. cca 455 mil. Kč, oproti 120 mil. USD za km metra, tj. cca 3 mld. Kč). Rosario přitom už před pár lety tramvaj do ulic města zavedlo, respektive navrátilo, i když jen v podobě muzejní. Historický vůz č. 277 jezdí na nevelkém, zhruba 700 m dlouhém úseku po ulici Wheelwright. Plánuje se i rozšíření provozu, zatím však nejsou peníze.

Další plány Trolzy

V Argentině se však činí i Trolza. Roku 2014 podepsala smlouvu na dodávku 7 vozů se společností TAMSE, která provozuje trolejbusy v Córdobě. Toto město leží severozápadně od Rosaria (vzdušnou čarou se jedná asi o 360km vzdálenost) a jsou v něm momentálně tři trolejbusové linky (A, B, C), u nichž se už dlouho plánuje rozšíření. Vozy v podobě pěti kusů typu Trolza-5275.03 „Optima“ (low-entry) a dvou typu Trolza-5265 „Megapolis“ (plně nízkopodlažní a s autonomním dojezdem až 10 km) byly dodány roku 2015, ještě poté se však řešily některé právně-finanční otázky. Nasazení nových vozů, které představovaly první obnovení córdobského vozového parku v tomto století, proběhlo na počátku února 2016.

Dne 30. června roku 2016 uzavřela Trolza s firmou Benito Roggio Ferroindustrial (součást mocné argentinské skupiny Grupo Roggio) smlouvu o výrobě trolejbusů a elektrobusů v závodě argentinské firmy umístěném v lokalitě Juárez Celman (cca 10 km od severní hranice Córdoby). Argentinská firma však s výrobou trolejbusů nemá žádné předchozí zkušenosti, když se dosud zaměřovala hlavně na segment železničních vozidel. Kromě toho to v roce 2015 vypadalo, že se Trolza, ještě spolu s Kamazem, nastěhuje do průmyslové zóny „Parque Industrial Tecnológico“ v lokalitě Florencia Varela ležící v provincii Buenos Aires, nakonec ale zvítězil střed země. Trolza se netají tím, že by ráda dodala (nejen) do Córdoby další trolejbusy, v krátkodobém horizontu se hovoří minimálně o 10 vozidlech.

Poslední ze tří argentinských měst, které trolejbusy provozují, Mendoza, by nové vozy se sběrači na střeše potřebovalo doslova „jako sůl“, protože jeho trolejbusová síť je v Argentině největší. Ačkoli se před třemi lety podařilo dojednat s domácí firmou Materfer nákup 14 vozidel typu „Águila“, které navázaly na prototyp dodaný do Mendozy roku 2013, trolejbusů je stále nedostatek, neboť ve vozovém parku přebývají už jen ojetiny z Vancouveru. Těchto ojetin bylo před několika lety dodáno

80, jenže do provozu jich nikdy tolik nezasáhlo a počet provozuschopných vozů neustále klesal, přičemž kanibalizace neprovozuschopných vozů byla prakticky na denním pořádku. Momentálně se hledají cesty, jak do Mendozy nové trolejbusy dostat, jenže nedostatek financí a přístup federální vlády, která je zatím ochotna finančně podporovat jen metrobusy, nejsou do budoucna dobrým příslibem. Závěrem pro vykreslení celé situace dodejme, že podnik Materfer má své dva závody na výrobu vozidel městské hromadné dopravy situovány na hranicích dvou velkých argentinských měst: Córdoba a Rosario…

Text: Vít Hinčica ve spolupráci s Marianem Antenorem

Url: Parciální trolejbusy Trolza míří do argentinského Rosaria