

300 elektrobusů pro Moskvu za miliardy

31.01 2018 11:30, Redakce, Nezařazené

Hlavní město Ruské federace míní do svých ulic pustit ve velkém elektrobusy a na konci roku 2017 vypsali za tímto účelem tři výběrová řízení. Každé z nich zní na 100 elektrobusů a k nim i příslušné nabíjecí stanice pro rychlé nabíjení, které mají být instalovány na vybraných konečných a odstavných plochách, přičemž na každé tři elektrobusy se počítá přibližně alespoň s jednou stanicí. Celková cena všech kontraktů činí astronomických 31 885 268 248,7 rublů, což je více než 11 miliard korun.
Na druhou stranu již daná cena obsahuje servis vozidel ze strany výrobců po dobu 15 let.

Nové vozy mají mít kapacitu alespoň 85 cestujících, max. rychlost 70 km/h a také disponovat některými dalšími vymoženostmi jako wi-fi připojením, kamerovým systémem či USB nabíječkami. Záruka na baterie má být alespoň čtyři roky. Při toku 500 A mají být baterie nabity do 100 % za 24 minut a do 50 % za 12 minut. Výdrž na jedno nabití bude záviset od toho, zda klimatizační jednotka bude zapnutá, nebo ne. Pokud ne, je požadován dojezd při průměrné rychlosti 23 km/h alespoň 56 km, pokud ano, při téže rychlosti se bude požadovat dojezd alespoň 37,5 km. Výkon hnacího motoru má být přinejmenším 140 kW.

Co budou vlastně elektrobusy nahrazovat?

Představitelé Moskvy a Mosgortransu uvádějí, že v trendu nákupu elektrobusů budou pokračovat a od roku 2021 by se chtěli zbavit dieselových autobusů, což je však s ohledem na obří park autobusů téměř nereálné, respektive možné jen za cenu velkých ztrát způsobených předčasným vyřazením funkčních autobusů (ostatně ještě v říjnu 2017 vypsal Mosgortrans tendr na 350 autobusů do délky 9,5 m a 12,5 m, přičemž cena tohoto kontraktu je jen 4,5 mld. rublů). Současně s tím se ale mají nadále rušit trolejbusy, dokud to jen půjde, tj. nejlépe úplně, i když obecně se na veřejnosti používají mírnější termíny jako „nechat dojezdit“, „dožít“, „nechat jezdit tam, kde to má zatím smysl“ apod. Zajímavé ovšem je, že zatímco u trolejbusů Mosgortrans už vytipoval linky, kde by měly trolejbusy zmizet a na jejichž místo by měly přijít první elektrobusy, u autobusů tak neučinil a nechtěl uvést, kde budou autobusy zrušeny nejdříve. Stejně tak neuvedl, proč by měl být vůbec nějaký trolejbus nahrazován elektrobusem tam, kde ještě může trolejbus nějakou dobu jezdit.

Podobně je zajímavé, že zatímco na modernizaci stávajících měníren, napájecích kabelů a trolejového vedení trolejbusů prý nejsou peníze (trolejbusová infrastruktura je už dle Mosgortransu přinejmenším z 90 % opotřebovaná, na druhou stranu se do ní v posledních letech průběžně téměř vůbec neinvestovalo a někteří tento údaj zpochybňují jako účelově značně nadsazený), v přepočtu více než 11 miliard Kč na 300 elektrobusů a k nim dobíjecí stanice se odněkud bez problémů najde, nehledě pak na to, že je kvůli statickému nabíjení nutné zakoupit pro každou linku o několik vozidel více, přičemž provozní potřeba vozidel může být i o 50 % vyšší než u trolejbusů.

Elektrobusy měly vyjít z testování různých alternativ provedených Mosgortransem nejlépe, jenže elektrobusy s dynamických nabíjením, tj. parciální trolejbusy, se na zkouškách neukázaly a jako zástupce vozů využívajících trolejové vedení byl testován jen běloruský trolejbus Vitovt Max Duo s přídavným dieselovým pohonem. Toto údajně objektivní a seriózní testování různých variant ekologizace moskevské městské dopravy nicméně poněkud nepotěšilo zástupce Trolzy, kteří se Mosgortransu dotazovali, proč nevyzkoušel i parciální trolejbusy. Ostatně před pár léty byl jejich nákup Moskvou plánován, ale někým záhadně odpískán. Mosgortrans na to odpověděl, že i možnost nasazení parciálních trolejbusů byla prověřována, byť jen teoreticky, a že například Petrohrad a Tula se o datech z provozu svých parciálních trolejbusů nepodělily, takže neměl k dispozici potřebná čísla. Nicméně nevyloučil, že by mohl parciální trolejbus v ulicích Moskvy někdy vyzkoušet.

Aby toho nebylo málo, i když se na zkouškách v ulicích Moskvy objevil čínský elektrobus Yutong a elektrobus finské firmy Linkker, již v srpnu 2017 primátor Moskvy Sergej Sobjanin uvedl, že elektrobusy budou muset být výhradně ruské výroby, což vyloučilo zahraniční konkurenci, a tedy znemožnilo zavést vyšší tlak na snížení cen a případně i pořízení něčeho kvalitnějšího.

Z odpovědí poskytovaných k daným tendrům Mosgortransem (některé například zde) vyplývá, že celá koncepce pořizování elektrobusů není úplně domyšlená a některé odpovědi tohoto podniku jen potvrzují domněnky oponentů akce v tom smyslu, že se spíše pracuje dle zadaných příkazů než podle kvalitních dat. Ostatně už jen skutečnost, že elektrobusy budou v zimě, která je obvykle v Moskvě dlouhá, topit na naftu, celý obal tohoto „nutného“ a nijak levného ozeleňování moskevské městské dopravy, nejen v kontextu existence zatím stále nemalé sítě trolejbusů, ale i třeba vyspělých motorů typu EURO V a vyššího, narušuje.

Výsledky tří tendrů na nové elektrobusy by měly být brzy známy. V roce 2022 by mělo být v Moskvě dle plánů tamních činovníků už 1 500 elektrobusů.

Text: s využitím ruských zdrojů Vít Hinčica

Url: 300 elektrobusů pro Moskvu za miliardy