

Quito se chystá na nákup nových trolejbusů a elektrobusů

10.09 2018 19:15, Redakce, Nezařazené

Na řádném zasedání metropolitní rady ekvádorského hlavního města Quita (*Concejo Metropolitano de Quito*) konaném dne 9. srpna 2018 byl udělen primátorovi ekvádorské metropole souhlas zajistit úvěr ve výši 32 895 000 dolarů (asi 727 mil. Kč). Tato částka má posloužit na nákup 50 článkových trolejbusů a 20 článkových elektrobusů.

Trolejbusy jezdí v Quitu od roku 1995, když se tehdy dne 18. prosince otevřel úsek Estación Sur – Centro. Vzápětí, 21. 4. 1996, se otevřel úsek Centro – Estación Norte. Tím byla vytvořena jedna dlouhá páteřní trať. Zpočátku měla flotila quitských trolejbusů 54 zástupců, jenže úspěch nového dopravního prostředku, koncipovaného jako BRT systém, byl nevídaný, takže se muselo přikročit k výraznému posílení vozového parku. Za 2 a půl roku totiž článkové vozy na jediné severojižní trase přepravily 150 milionů osob, což bylo zhruba tolik lidí, kolik jich tehdy evidovala na svém území Brazílie. Ještě do konce milénia tedy přišlo dalších 59 vozidel, takže se flotila trolejbusů, na jejichž výrobě se podílely Mercedes-Benz, Hispano Carrocera a ADtranz, pyšnila 113 zástupci, přičemž všichni z nich byli vybaveni přídavným dieselovým pohonem (druhá série jej měla o něco silnější).

Nicméně v dalších letech se už vozidla nekupovala a jediná existující trať se prodlužovala směrem na jih, a to ve dvou etapách, avšak 27. května 2016 byl koncový úsek Estación Sur – Quitumbe o délce asi 7,5 km, který se zprovozňoval v letech 2000 a 2008, zbaven trolejbusového provozu, byť troleje se následně odstranily jen na kratším koncovém meziúseku Morán Valverde – Quitumbe, čímž se posléze mohly trolejbusy navrátit alespoň na konečnou Morán Valverde. Jenže počet vozidel v provozu průběžně klesal, chyběly totiž náhradní díly a také zájem do trolejbusů investovat, ačkoli se svého času objevil záměr nakoupit nová vozidla. Nakonec se tedy začalo hlasitě mluvit o tom, že trolejbusy skončí, protože na jejich obnovu nejsou peníze.

Před nedávnem se na trolejbusovou trať začaly tlačit dvoučlánkové dieselové autobusy, kvůli kterým se musela upravovat také infrastruktura, zejména tedy prodlužovat zastávky. Autobusy byly do systému zvaného „El Trole“ zahrnuty jakoby nic a staly se jeho součástí. Loni se navíc konečně rozběhla stavba metra, které je vedeno stejným směrem jako BRT koridor, přičemž jej několikrát kříží. Ražba tunelu je již téměř u konce a první vozidlo od CAFu dorazilo do Quita minulý týden. Spolu s načatou stavbou metra se tedy zdálo jako reálné, že trolejbusy skončí, ostatně už roku 2016 jich jezdilo jen okolo 60, zatímco některé další byly odstaveny na různých dvorech či sešrotovány. Letos bylo v provozu schopno sloužit už jen něco okolo 55 vozů, denní výprava na dvě linky obsluhované trolejbusy činila zhruba 43 vozů (C1: El Recreo* – El Labrador a C2 Morán Valverde – El Labrador; C2 byla plně v režii trolejbusů, C1 zhruba napůl s autobusy).

* El Recreo je obratiště u zastávky Estación Sur.

Spása?

Před třemi měsíci, 1. června 2018, však byla ukončena činnost terminálu Estación Norte zvaného La „Y“ a namísto toho se slavnostně otevřel o něco severněji položený terminál El Labrador, kde bude severní konečná quitského metra. A k tomuto terminálu byly přivedeny i trolejbusové troleje, byť trolejbusy až na terminál dle všeho dojíždějí zatím jen s pomoci dieselu. Každopádně tímto začala svítat naděje, že trolejbusy nepůjdou „k šípku“. A také že nepůjdou. Již byly vypracovány technické specifikace pro výběrové řízení na 50 nových článkových vozů. Ty by měly mít délku 17,7 až 18,6 m a měly by být řešeny jako parciální, s autonomním dojezdem 25 km. Očekává se, že právě díky bateriím budou znovu jezdit až k terminálu Quitumbe, tj. jako dříve.

Panuje přitom požadavek, aby bylo ze starých trolejbusů nadále provozuschopných 45, přičemž z nových vozidel jich může být na údržbě současně maximálně 8. Znovu se tedy ukazuje, jak dlouho mohou trolejbusy v reálném provozu sloužit.

Pokud jde o elektrobusy, ty budou taky článkové a mají mít při plném zatížení minimální dojezd 100 km. Nahradí dieselové autobusy staré zhruba 10 let, a to zejména ve středové části města. Jak trolejbusy, tak elektrobusy by měly být vysoutěženy nejpozději v průběhu následující zimy. Nasazení prvních vozů do provozu se očekává již v příštím roce.

Referenční cena jednoho trolejbusu je 438 600 dolarů a referenční cena jednoho elektrobusu je 537 500 dolarů (radnice tyto ceny v obou případech vypočetla jako průměr dvou nabídek čínských výrobců, Yutong a Yangtze River, každopádně elektrobus je výrazně dražší).

Quito se i do budoucna míní soustředit na rozvoj elektrické dopravy. Zřejmě přišlo na to, že dieselové vozy nejsou pro stále rostoucí aglomeraci nejlepším dlouhodobým řešením. Další vývoj budeme sledovat.

Text: s využitím interních materiálů quitské radnice Vít Hinčica

Url: Quito se chystá na nákup nových trolejbusů a elektrobusů