

CRRC představila další netradiční obousměrný elektrobus

18.09 2020 20:27, Libor Hinčica, Autobusy Ostatní

Čínská státní společnost CRRC, která je momentálně největším výrobcem kolejových vozidel na světě, pokrývá svou produkcí také segment městské dopravy, přičemž kromě klasických tramvají se pustila již před několika lety také do výroby a nabízení tzv. bezkolejových tramvají (*trackless tram*), což není nic jiného než elektrobusy připomínající svým vzhledem tramvaje. Tříčlánkové vozy tohoto typu byly nasazeny poprvé do provozu ve městě Ču-čou (Zhuzhou), kde je produkuje tamější závod CRRC.

Důvodem, proč se Čína směrem k vozidlům tohoto typu vydala, byl enormní růst měst, na nějž nebyla schopna pružně reagovat zajištěním adekvátní hromadné dopravy. Přestože se může při pohledu na investice do dopravní infrastruktury v Číně tajit některým dech, je nutné si uvědomit, že země investuje jen zlomek finančních prostředků, které by města na zajištění kvalitní MHD potřebovala. Pro zavádění nových tramvajových systémů a metra panují z pohledu přidělování finančních prostředků přísná pravidla, přičemž limity jsou vysoko nad standardy, kdy se o zavádění tramvají (či metra) uvažuje v západní Evropě. Navíc s útlumem čínského ekonomického boomu byla řada plánovaných investičních akcí ještě přehodnocena (ukázalo se mj., že si některá města snažila čísla přilepšovat, aby dosáhla na finance ze státní pokladny a mohla investice do dopravní infrastruktury realizovat).



Původní řešení vozu ART od CRRC představené v roce 2018. (zdroj: Wikipedia.org)

Výsledkem bylo nahrazení některých projektů metra tramvajemi, zatímco o stupeň níže – tedy v plánování tramvajových provozů – se na některá města zkrátka nedostalo vůbec. Alternativou s nižší finanční náročností pro tato sídla se měl stát systém ART (*Autonomous Rail Rapid Transit*), což měl být systém na bázi BRT (*Bus Rapid Transit*) s elektrobusy o délce přes 30 m s automatickým držením stopy vozidla dle vyznačených pruhů na silnici. Pomineme-li zkušební provoz v Ču-čou představený v roce 2018, podařilo se první a prozatím jediné komerční nasazení vozů ART na linku dokončit v červnu 2019 (resp. od prosince 2019 na celém úseku), kdy byl uveden do provozu BRT systém ve městě Yibit. Dalším městem, které již oznámilo užití systému ART a kde by mělo dojít k vybudování potřebné infrastruktury ještě letos, je města Charbin. Zároveň bylo oznámeno, že by se měla technologie exportovat také mimo Čínu – o vozidla projevili zájem v Indonésii, přičemž první nasazení do provozu je plánováno na ostrově Bali.



Interiér nového tříčlánkového elektrobusu s délkou 30,5 m. (foto: CRRC)

Vozidla ART vyrábí, jak již bylo řečeno, CRRC v závodě v Ču-čou. Další z podniků ve skupině CRRC – Nanjing Puzhen – nyní představil vlastní obdobu podobného typu vozu. Ten si však – na rozdíl od staršího ART – nemá tendenci hrát na tramvaj, tedy alespoň ne v oblasti vizuálních křivek. Novinka se naopak zvýrazněním velkých kol od klasických autobusů nijak nedistancuje. V zásadě je to však jedno, neboť fakticky vzato jde v obou případech o elektrobusy.



Pohled na stanoviště řidiče vozu Digital-rail Rapid Transit. (foto: CRRC)

Ten představený nyní podnikem CRRC Nanjing Puzhen má délku 30,5 m (což je o metr a 14 cm méně, než mají vozidla ART) a je řešen jako tříčlánkový vůz s celkem 8 nápravami, kdy první a poslední článek spočívají na celkem třech nápravách. Vozidla ART oproti tomu mají pouze 6 náprav. U obou provedení je zachováno řešení, kdy se u kloubového spojení nachází nápravy těsně vedle sebe, avšak každá náleží jinému článku (z vizualizace vozidla je to dobře patrné). Vozidlo je koncipováno pro obousměrný provoz (má tedy stanoviště na obou stranách) a může jezdit rychlostí až 70 km/h. Nabíjení je předpokládáno za využití pantografů, které se nacházejí na střeše vozidla. Stejně jako vozidla ART, je i nový elektrobus – nazývaný tentokrát jako *Digital-rail Rapid Transit* – uzpůsoben pro systém optického navádění a určen pro provoz v BRT systémech. V zásadě si tedy budou obě řešení konkurovat. Elektrobus je řešen jako 100% nízkopodlažní, vyvýšeny jsou kabiny řidiče. Celková kapacita má dle výrobce činit 302 pasažérů. Vozidlo bylo vyrobeno a prezentováno 14. 9. 2020 coby prototyp bez konkrétního zákazníka a provozního určení.

Url: CRRC představila další netradiční obousměrný elektrobus