

Dodávka 45 elektrobusů eCitaro do Meklenburska dokončena

14.01 2023 09:31, Libor Hinčica, Autobusy

Ze spolkové pokladnice štědře dotovaný projekt na dodávku 45 elektrobusů pro dopravce VLP (*Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim*) působícího v zemi Meklenbursko-Přední Pomořansko byl po dvou letech od oznámení vítězství skupiny Daimler Buses (potažmo EvoBusu) dotažen do zdárného konce. Na linkách regionální dopravy se prohánějí žluto-zelené dvoudveřové elektrobusy, které mají k dispozici na různých místech v kraji početnou síť nabíjecích stanic.

Plán na nákup většího počtu elektrobusů byl představen veřejnosti již v roce 2019, přičemž kromě zmíněné společnosti VLP se do něj zapojil i provozovatel městské dopravy v Rostocku (Rostocker Straßenbahn AG), jehož role ale byla poněkud symbolická, protože z 47 elektrobusů, o jejichž kofinancování ze státních peněz se usilovalo, byly pro Rostock určeny jen dva. Zbylých 45 autobusů mělo sloužit v kraji Ludwigslust-Parchim na jihu Pomořanska, a to na celkem 16 linkách regionální dopravy.

Ještě v roce 2019 se uskutečnila dvojice předváděcích jízd s elektrobusy Mercedes-Benz eCitaro a Iveco e-Way (resp. v té době se ještě používala pro dnešní e-Way primárně značka Heuliez Bus, takže šlo o typ Heuliez GX 337 Elec). První zkouška probíhala v linkovém provozu od 15. 2. do 18. 2. 2019 s eCitarem, druhá v městském provozu ve městě Hagenow od 30. 9. do 1. 10. 2019 s francouzským výrobkem. Rostock následně ve výběrovém řízení vybral před koncem roku 2020 e-Way (oba vozy byly zařazeny do provozu v září 2021), zatímco nejlepší nabídku na dodávku 45 vozů pro VLP podal mezi sedmi konkurenty EvoBus se svým eCitarem.

Dodání 45 elektrobusů bylo rozděleno do tří stejně velkých dodávek, tedy vždy po 15 kusech. Ta první měla dorazit v červnu 2021, druhá v prosinci 2021 a poslední v prosinci 2022. Součástí bylo i vybudování 49 nabíjecích stanic (každé o nabíjecím výkonu 50 kW), které byly v rámci kraje

vystavěny na 12 místech. Zatímco na nákup vozidel poskytl stát 80% dotaci na vícenáklady pořízení (tzn., že od celkové ceny vozidla byla odečtena suma za nový dieselový autobus a na zbylou částku představující vícenáklad za elektrický pohon bylo poskytnuto oněch 80 %), v případě nabíjecích stanic, výbavy dílen a zaškolení personálu činila podpora 40 %.

Předání prvních 15 vozů se oproti očekávání protáhlo a elektrobusy byly namísto v červnu 2021 odeslány k zákazníkovi až v září a říjnu. K jejich uvedení do provozu ale nedošlo, protože na konci září 2021 vypukl velký požár v autobusových garážích ve Stuttgartu, u něhož byl jako možná příčina označen elektrobus s trojcípou hvězdou ve znaku, což u řady dopravců vedlo k preventivnímu odstavení vozů eCitaro z provozu a v případě dopravce VLP k jejich nezařazení. Odstávka se protáhla až do roku 2022, první cestující se elektrobusy svezli až od 1. 2. 2022. Následná dodávka dalších 15 elektrobusů, původně plánována na prosinec 2021, byla přesunuta na březen 2022. Posledních 15 vozů bylo předáno na sklonku roku 2022. Flotila 45 elektrobusů, jež jsou určeny především pro užití na regionálních linkách, se tak stala kompletní. Jelikož celkově má dopravce VLP k dispozici okolo 200 vozidel, je nyní zhruba každý 4. vůz v jeho flotile s elektrickým pohonem.



První dodávka 15 elektrobusů byla několik měsíců odstavena. (foto: Daimler Buses)

Některé z elektrobusů, jež si vozí baterie o celkové kapacitě elektrické energie 378 kWh, mají denně údajně najezdit přes 300 km, přičemž do garáží se mají vracet ještě s – podle tiskové zprávy Daimleru dostatečnou – 15% rezervou baterie. Pokud bychom vzali obě čísla jako výchozí (tj. nájezd 300 km a 15% rezervu), znamenalo by to spotřebu okolo 1 kWh na km, což je reálné jen za extrémně výhodných podmínek bez použití klimatizace a topení. Mercedes přitom neuvádí, zda vozidla, které mají takový výkon během dne absolvovat, jsou během dne nabíjena či nikoli, to by pochopitelně kalkulaci značně ovlivnilo, současně jistě nelze považovat 15% rezervu za dostatečnou, protože baterie s chemickým složením používaným EvoBusem (tj. NMC; nikl-mangan-kobalt) se ani hlouběji vybíjet nemají, pakliže nechce provozovatel riskovat degradaci jejich vlastností. Obezřetně musí být brán i další údaj zveřejněný výrobcem, tj. dosažitelnost kilometrického nájezdu 50 až 60 tisíc kilometrů za rok (tj. hodnoty plně srovnatelné s dieselovými autobusy). Onen maximální nájezd okolo 300 km denně se totiž týká jen vybraných kurzů, přičemž lze očekávat, že vozidla budou na spojích různě zaměňována.

Url: Dodávka 45 elektrobusů eCitaro do Meklenburska dokončena