


# Košice poptávají až 30 kloubových elektrobusů

13.03 2024 19:16, Libor Hinčica, Autobusy

Dopravný podnik mesta Košice (DPMK) vypsal výběrové řízení na dodávku až 30 kloubových elektrobusů určených pro tzv. dvoupólové nabíjení, tedy z trolejbusového trolejového vedení. Slibovaná obnova trolejbusového provozu, pro nějž je vybudována kompletní infrastruktura, je přes sliby města stále v nedohlednu. DPMK si tak hodlá pořídit flotilu elektrobusů, na něž dostane – na rozdíl od trolejbusů – dotační prostředky. Projekt, z nějž má být nákup financován, totiž variantu nákupu trolejbusů neumožňoval.

V Košicích tak vznikne poněkud bizarní situace. V sousedství stávající napájecí infrastruktury trolejbusů na sídlišti KVP (konečná Jána Pavla II.) bude zřízena cca 180 m dlouhá nabíjecí stopa určená pro nabíjení osmi článkových vozů. Nebude ovšem využita synergie se stávající trolejbusovou tratí – napájení stopy má být zcela samostatné skrze nově vybudovanou přípojku ze sítě vysokého napětí a trafostanici, která by měla být vybudována uprostřed trolejbusové smyčky. Kabely z této trafostanice budou vyvedeny k nabíjecí stopě, jež bude rozdělena rovnoměrně na tři napájecí úseky pomocí děličů. Trolej má být zavěšena na 2 kotevních a 9 podpůrných stožárech.




Na návrat trolejbusů do ulic Košic to stále nevypadá… (foto: Libor Hinčica)

Další nabíjecí místa mají vzniknout v garážích autobusů na ulici s výmluvným názvem Trolejbusová (v sídlišti Džungľa). Přestože část sloužící dříve trolejbusům je obehnaná dokola trolejovým vedením, nemá ani zde dojít k použití existujících stop, ale k vybudování nových šikmo orientovaných stání s 12 krátkými trolejovými úseky, k nimž se půjde připojovat pomocí pantografu na střeše vozidel. Zde (na rozdíl od smyčky na „kávépéčku“) bude použita pro napájení část stávající trolejbusové měnírny, která bude doplněna o další nezbytná zařízení určená výhradně pro potřeby elektrobusů (samostatný transformátor). Napětí v nabíjecím trolejovém vedení bude 750 V DC, tedy stejné, jako je v nepoužívané trolejbusové síti.

Výstavba nabíjecí infrastruktury je součástí výběrového řízení, to je rozděleno na dvě části, přičemž do každé z nich lze podávat nabídku samostatně. Vítěz má na vybudování potřebné infrastruktury 15 měsíců od podpisu smlouvy. Na dodávku vozidel, jež tvoří druhou část kontraktu, má dodavatel o tři měsíce dále, tedy 18 měsíců. Kontrakt počítá s 30 článkovými elektrobusy, je ale pojat jako rámcová smlouva, kterou DPMK nemusí vyčerpat celou. Na jednotlivé odvolávky má celé čtyři roky. Celkové odhadované náklady činí cca 731,4 mil. Kč (28,682 mil. €), z toho vozidla by měla spolknout zhruba 621,56 mil. Kč (24,375 mil. €), tedy okolo 20,7 mil. Kč, což je spíše cena vodíkového autobusu než článkového elektrobusu. Ještě zajímavější jsou vyčíslené náklady 4,307 mil. € na stavbu nabíjecí infrastruktury – jediná nabíjecí stopa o délce 180 m na sídlišti KVP a 12 krátkých nabíjecích stop ve vozovně za využití stávající měnírny má vyjít na zhruba třetinu ceny (tj. cca 110 mil. Kč), za kterou Praha před týdnem dokončila stavbu 11 457 m trolejového vedení trolejbusů (měřeno jednostopě), dvojici zděných měníren (z toho jednou s výkonovou kapacitou pro až 180 trolejbusů), dvojici kontejnerových měníren, 10 neizolovaných křížení s tramvajovou tratí, jednu sjezdovou výhybku atd. (celkem 354,4 mil. Kč).




Košice nakoupily v letech 2014, 2016 a 2018 celkem 23 elektrobusů od SORu v délkách 10,5 a 11,1 m. (foto: Libor Hinčica)

S ohledem na požadovaný způsob dvoupólového nabíjení z trolejového vedení (aniž by byla fakticky využívána větší synergie se stávající trolejbusovou infrastrukturou) bude zajímavá sledovat, kolik zájemců tendr na nové elektrobusy pro Košice přiláká. Přestože na trhu s elektrobusy panuje momentálně spíše přetlak, technologii tzv. dvoupólového nabíjení nabízí v současné době de facto jen Škoda Electric a SOR Libchavy, přičemž oba subjekty v posledním tendru na obdobný předmět plnění (až 100 elektrobusů standardní délky pro Prahu) navíc spolupracovaly, takže firmy zde proti sobě nestály a nesoupeřily. Ostatní výrobci elektrobusů s ohledem na specifické podmínky dvoupólového nabíjení (nutnost použití galvanického oddělovače s DC/DC měničem na vozidle, anebo vybudování takového oddělovače v rámci nabíjecí stanice) nenabízejí, neboť větší objemy jsou na trhu poptávány s jinými technologiemi nabíjení. Z hlediska požadavků na reference musí výrobci prokazovat výrobu elektrobusů v hodnotě alespoň 8 mil. € (204 mil. Kč) za poslední tři roky (kumulativně), tedy min. 68 mil. Kč ročně (což Škoda i SOR bez obtíží splní).

Elektrobusy mají být pochopitelně vybaveny klimatizací, USB nabíjecími porty, je umožněno použití zpětných zrcátek v podobě kamer atp. Dojezd na jedno nabití má činit min. 100 km (při použití topení/klimatizace). Záruka na trakční baterie je požadována pouze 60 měsíců (tedy 5 let), anebo 400 000 km (podle toho, co nastane dříve). Po skončení životnosti baterií bude muset DPMK vynaložit miliónové sumy na jejich náhradu. Již v minulosti zaznělo, že by elektrobusy měly být nasazeny na nejvýznamnějších autobusových linkách ve městě, především se skloňovala linka č. 71 (čemuž ostatně napovídá umístění nabíjecí stanice na konečné Jána Pavla II.). Pokud by k tomu skutečně došlo, budou elektrobusy po celou dobu projíždět pod funkční a nevyužívanou infrastrukturou trolejbusů, v centrální části sítě rovněž zaplacenou z eurofondů…

Url: Košice poptávají až 30 kloubových elektrobusů