

Kyjev poptává 137 parciálních trolejbusů

05.12 2021 15:24, Vít Hinčica, Trolejbusy

Hlavní město Ukrajiny vypsalo na konci listopadu 2021 tendr na 137 nových trolejbusů, které mají být všechny dodány do konce roku 2022. Po posledních pěti hubených letech, kdy kvůli nedostatku financí odebralo jen necelé čtyři desítky kloubových trolejbusů a jen zhruba dvě desítky sólo vozů, by mohlo konečně svitnout na lepší časy.

18.	Максимальна напруга рекуперації	720 *V DC*	
19.	Можливість автономного ходу, не менше, км	20	
		в режимі автономного ходу і при відриві струмоприймачів від	

Technická kritéria na sólo trolejbusy mají 109 položek, 18. z nich uvádí jízdu mimo troleje do vzdálenosti alespoň 20 km. Technická kritéria na kloubové trolejbusy mají 111 položek, devatenácté z nich uvádí jízdu mimo troleje do vzdálenosti alespoň 20 km (viz obrázek). (autor: Kyjivpastrans)

Tendr se dělí na dvě části: poptáváno je jednak 65 sólo trolejbusů o délce více než 11,9 metrů a jednak 72 článkových trolejbusů o délce více než 18,5 m. Očekávaná hodnota zakázky činí 1 618 500 000 UAH, což je nyní asi 1,335 mld. Kč. Odhadované hodnoty obou částí tendru nebyly zveřejněny, na 137 vozů vychází průměrná kusová částka něco málo pod 10 mil. Kč.

Všech 137 trolejbusů bude parciálních, se samostatným dojezdem mimo troleje alespoň 20 km. Kyjivpastrans dále požaduje, aby sólo vozy měly jeden motor o výkonu 175 kW a nápravy ZF, celkovou obsaditelnost alespoň 77 osob, z toho alespoň 28 sedících, zatímco „kloubáky“ musí mít dva motory, každý o výkonu 120 kW, a tři nápravy ZF, z toho dvě hnací, a celkovou obsaditelnost alespoň

145 osob, z toho aspoň 40 sedících.

Na Ukrajině dosud žádný dopravní podnik článkové parciální trolejbusy s autonomním dojezdem alespoň 20 km neprovozuje a ani je tam nikdo nikdy nevyrobil. V segmentu sólo vozidel udává Politechnoservis pro svůj vůz PTS-12 dodávaný v letech 2020 a 2021 do Charkova (celkem dodáno 50 ks), že zvládne na baterie 30 km, byť výrobce, pravda, neříká, v jakém režimu jízdy se této hodnoty může dosáhnout. I o některých trolejbusech výrobců z jiných zemí se už prohlašovalo, že zvládnou na baterie bez trolejí i více než 20 km, tato prohlášení ale nutno brát s rezervou, jelikož žádné důkazy o pravidelném provozu trolejbusů, které by zvládaly přes 20 km na baterie a nadto s cestujícími na palubě, neexistují. Dále se nabízí otázka, k čemu Kyjivpastrans takovéto trolejbusy – vzhledem k husté trolejbusové síti v hlavním ukrajinském městě – potřebuje. Dosud ostatně Kyjivpastrans žádné „parciály“ neprovozoval (nepočítáme-li tedy mezi ně vozy s nouzovým dojezdem do 1 km nebo okolo 1 km) a se 137 vozy by se rázem vystřelil na druhé místo mezi majiteli bateriových trolejbusů v Evropě, když by se zařadil za Petrohrad (ten by měl do roku 2024 mít v evidenci více než 250 „parciálů“).



Není to tak dávno, co se objevila informace, že typ AKSM-43300M zvládne jet na baterie na jedno nabití i 60 až 70 km, sám Belkommunmaš ale uvádí, že je u tohoto modelu možné počítat s dojezdem na baterie jen do vzdálenosti 20 km. (zdroj: Belkommunmaš)

Pokud se podaří trolejbusy v únoru 2022 vysoutěžit a město pro dopravní podnik najde potřebné finance, dojde po delší době k masivnější obrodě kyjevského trolejbusového parku a vyřadí se všechna stará a nefukční vozidla. Průměrné stáří trolejbusového parku by pak spadlo někde k sedmi létům.

Url: Kyjev poptává 137 parciálních trolejbusů