

Letištní tramvaj

27.10 2020 20:14, Libor Hinčica, Tramvaje

Poměrně běžnou součástí velkých letišť s řadou terminálů se staly autonomní dopravní systémy na bázi kolejových vozidel, magnetických drah, monorailů či jiných tzv. people moverů, které slouží výhradně pro potřeby letiště a jeho pasažérů.

V současné době bychom jich napočítali po světě již přes 50. Za první systém tohoto typu se považuje systém AGT (Automated Guided Transit) zprovozněný v roce 1971 v americké Tampě. Právě v USA je dnes obdobných systémů v provozu nejvíce (přes 20). Kombinovány jsou nejrůznější varianty provedení nejen samotných vozidel a drah, po nichž se pohybují, ale také řešení tratí – nejčastější jde o nadzemky, nechybí ale ani povrchové systémy a ryze podpovrchové (například v Madridu). Poprvé však vzniká také ryze letištní tramvaj.



Tramvaj má být sice plně autonomní, je ale vybavena i plnohodnotným stanovištěm řidiče. (foto: CRRC)

O jejím vybudování bylo rozhodnuto v roce 2019 v Číně, a to pro potřeby letiště města Kchun-ming (Kūnmíng). V tomto městě ležícím v jihozápadní Číně dnes žije okolo 7 mil. obyvatel a jeho letiště (Mezinárodní letiště Kchun-ming Čchang-šuej) je od něj vzdáleno zhruba 25 km. Do provozu bylo coby náhrada starého nevyhovujícího areálu uvedeno po třech letech výstavby v roce 2012 a od té doby se stále rozvíjí. S ohledem na rozšíření samostatně stojícího terminálu S1 bylo rozhodnuto, že pro jeho napojení s hlavní odbavovací halou (terminál T1) bude vybudován samostatný autonomní systém, nikoli ale na bázi na letištích obvyklých people moverů, ale na bázi klasické tramvaje, která má poskytnout potřebnou přepravní kapacitu a zcela nahradit letištní autobusy, které tuto funkci zastávají doposud.

Budování systému mělo proběhnout v období od března 2019 do prosince 2020, do projektu ale zasáhla pandemie coronaviru, který stavbu na čas zbrzdil. Po obnovení prací (již koncem února 2020) však byla přijata veškerá opatření, aby se podařilo původně plánovaný termín prací stihnout (mj. bylo na stavbu nahnáno zhruba trojnásobek pracovníků, než zde mělo být původně).



Pohled do interiéru vozu, který odpovídá potřebám letištního provozu. Jízdní doba má trvat 4 minuty. (foto: CRRC)

Délka trati, na níž se nachází ještě jedna nácestná zastávka (na opačné straně terminálu T1), činí 1,96 km. Cestující budou muset být odbaveni před nástupem do tramvaje v terminálu T1, protože terminál S1 nedisponuje a ani do budoucna nemá disponovat potřebným zázemím pro kontrolu pasažérů a jejich odbavování. Pro provoz se počítá s dodáním celkem 5 vozidel. Výrobu těchto vozů

zajistil čínský gigant CRRC (konkrétně závod CRRC Zhuzhou), který první dokončený vůz představil koncem srpna 2020. Tramvaje jsou 100% nízkopodlažní a sedmičlánkové o délce přes 40 m. Elektrickou energii budou vozidla odebírat ze superkondenzátorů, které se budou nabíjet vždy při stání na zastávkách. Na jedno nabití zvládne tramvaje ujet až 5 km a vyvinout rychlost 70 km/h. V každé z tramvají má být umístěno 60 000 superkondenzátorů, které zvládnou pojmout elektrickou energii o velikosti 80 kWh. Tramvaje jsou řešeny jako plně autonomní, tedy bez řidiče, jak ostatně bývá pro letištní dopravní systémy typické.

Použití superkondenzátorů coby alternativy k bateriím není u čínských tramvají až tak neobvyklé. Právě závod CRRC Zhuzhou vyrobil první tramvaj se superkondenzátory v Číně již v roce 2014 pro město Guangzhou. Dnes jsou používány v dalších minimálně 4 čínských městech.

Url: Letištní tramvaj