

Nejvyšší tramvajový provoz na světě s tramvajemi „Škoda“

18.06 2020 20:11, Libor Hinčica, Tramvaje

Představte si, že vyšplháte na vrchol nejvyšší německé hory Zugspitze (2.962 m n. m.) a na něm narazíte na zastávku tramvaje. Na slavném skalnatém vrcholku německých Alp sice tramvaje nikdo neplánuje, nicméně v přibližně stejné nadmořské výšce již tramvaje jezdí. V tibetské provincii Čching-chaj byly v květnu 2020 ve městě Delingha zahájeny testy na první části místní tramvajové sítě, která tak bude nejvýše položeným tramvajovým provozem na světě.

Síť tramvají by měla mít celkovou délku 14,4 km a tvořena by měla být dvěma linkami (T1 a T2). Na výstavbě tramvajového provozu se začalo pracovat již v roce 2017 a původně se předpokládalo, že brzy dojde k dokončení stavby a zahájení provozu. Už v květnu 2018 tak byl představen první vůz, jenž měl ve městě sloužit. Výstavba se ale protáhla, a tak bylo možné až v květnu 2020 zahájit teprve zkušební jízdy bez cestujících. Ty mají trvat zhruba tři měsíce, z čehož vyplývá, že zahájení ostrého provozu je naplánováno až na druhou polovinu letošního roku.

Ve vztahu k České republice jsou zajímavá vozidla, která na místním systému budou sloužit. Výrobce CRRC Qingdao Sifang Co., Ltd., dodal 25 dvoučlánkových vozů o délce 24,8 m, které jsou postaveny na platformě tramvají Škoda 15T ForCity Alfa. Na tyto vozy Škoda Transportation v minulosti prodala do Číny licenci, nicméně prozatím se škodovácká technologie příliš velkého rozšíření nedočkala. Flotila 25 vozů ve městě Delingha je největší jednorázovou objednávkou na tyto tramvaje. Dvoučlánkové provedení je přitom na poměry Číny značně netradiční. Vychází však ze skutečnosti, že počty přepravených pasažérů nebudou ve městě tak velké, jako v jiných čínských městech. Ostatně na čínské poměry je Delingha velmi malé město – má jen zhruba 78.000 obyvatel. Kdyby však přece jen mělo k navýšení přepravní poptávky dojít, má dopravce sjednanou opci s výrobcem, která mu umožňuje dodatečně tramvaje prodloužit.

Tramvaje jsou vybaveny bateriemi na bázi lithium-titanátových článků a superkondenzátory. Celý provoz je totiž řešen bez trolejového vedení. Pro nabíjení slouží speciální nabíjecí kolejnice, které jsou umístěny na zastávkách a ve vozovně. Podle vyjádření výrobce musely být tramvaje pro podmínky provozu na tibetské náhorní plošině speciálně upraveny. Je zde totiž silný vítr, velmi nízké teploty, suchý vzduch s malým obsahem kyslíku atp.

Url: Nejvyšší tramvajový provoz na světě s tramvajemi „Škoda“