

Supertrolejbusy pro Tychy

01.04 2021 19:04, Libor Hinčica, Trolejbusy

Polské Tychy se stanou druhým polským městem, v němž bude možné narazit na tzv. supertrolejbusy. Ty vyvinul španělsko-polský výrobce Solaris Bus & Coach v úzké spolupráci s firmou Medcom (dodavatelem elektrické části) a první vozidla dodal v loňském roce do Gdyně. Na severu Polska byl nákup trolejbusů financován z fondů EU a Národního fondu pro ochranu životního prostředí a vodního hospodářství v rámci programu Gepard. V případě Tych je tomu podobně – jen program nese název Gepard II.

Supertrolejbus je kříženec trolejbusu a elektrobusu, přičemž není jistě bez zajímavosti, že v rámci popisu technologie si polští kolegové vypůjčují s oblibou i pražský maskovací pojem „dynamicky nabíjený elektrobus“. Základem vozidla pojmenovaného také jako Trollino 12 Electric je elektrobus určený pro rychlé nabíjení vybavený články LTO o kapacitě elektrické energie cca 87 kWh. Navíc jsou na voze umístěny prvky související s trolejbusovou technologií jako jsou zejména sběrače a klíčová součást v podobě tzv. DC/DC měniče o výkonu přibližně 150 kW. Jde tedy o podobné řešení, jaké již dříve představil švýcarský HESS u svého modelu SwissTrolley+. Vyšší kapacita baterií v porovnání s klasickým parciálním trolejbusem umožňuje dojezd na větší vzdálenost. Výrobce i dopravce ve svých tiskových zprávách zpravidla uvádějí dojezd až 60 km, realita je ale poněkud střízlivější a odpovídá (logicky) dojezdu elektrobusu s příležitostným nabíjením (30–40 km).

Nabíjení je možné provádět buďto z externí nabíječky (ostatně i do Tych Solaris dvojici těchto nabíječek dodá), anebo z trolejového vedení. V Gdyni se nabíjí při jízdě (s ohledem na typ bateriových článků a jejich vyšších kapacitu) běžně proudem až 250 A, což proces nabíjení vozidla urychluje, nicméně v případě nepříznivých podmínek je tak jako tak nutné počítat s tím, že na 1 minutu jízdy na baterie je nutné mít k dispozici zhruba 1 minutu jízdy pod trolejí (a tedy poměr přibližně 50:50; v Gdyni je konkrétně poměr mezi jízdou pod trolejí a bez troleje přibližně 60:40).

Vozidla označována v Polsku jako supertrolejbusy jsou schválena jako trolejbus i elektrobus (což je v Polsku s ohledem na to, že i trolejbus je zde silniční vozidlo, poněkud jednodušší). Odvrácenou stranou daného řešení je jednak nižší obsaditelnost v důsledku vyšší hmotnosti použitých zařízení, a především vysoká pořizovací cena. Jeden supertrolejbus pro Tychy vychází na 18,2 mil. Kč, tedy o zhruba 50 % dráž než „nesuper“ parciální trolejbus a o přiblžině 70 % dráž než klasický trolejbus. Po skončení životnosti baterií je navíc zapotřebí připravit si tučnou sumu na výměnu baterií (okolo 3,5 mil. Kč)

Solaris, který byl podle očekávání jediným účastníkem výběrového řízení v Tychách, má vozy dodat do května 2022. Od roku 2002 dodal do města již 24 trolejbusů a dva elektrobusy. Trolejbusy značky Solaris tak dnes tvoří 100% vozového parku místního dopravce TLT. Nedávno bylo dokonce první z Trollin již vyřazeno a posláno k likvidaci.

Url: Supertrolejbusy pro Tychy