

Ústí otestuje na dva měsíce elektrobus Scania Citywide LF

17.01 2023 08:26, Libor Hinčica, Autobusy

Dopravní podnik města Ústí nad Labem se na základě dohody s českým prodejcem autobusů značky Scania pustí do dvouměsíčního testování elektrobusu Scania Citywide LF BEV. K aktu formálního převzetí předváděcího autobusu o délce 12 m došlo dne 16. 1. 2023, vypravení na linku je předpokládáno od 18. 1. 2023 na linku číslo 13 (s přejezdem na linku číslo 3).

Ústecký DP pokukuje dlouhodobě především po vodíkové technologii, k níž už si i vysoutěžil vozidla, nicméně prozatím čeká na přiklepnutí finančních prostředků, z nichž by mohl autobusy s palivovými články pořídit (vítězem tendru na dodání až 20 vozů se stal už v září 2021 Solaris Bus & Coach). Přestože kolem využití vodíku a ekonomice provozu panují velké otazníky a řada odborníků poukazuje na nesmyslnost širšího uplatňování této technologie, jsou v České republice dvě bašty, konkrétně Ústecký a Moravskoslezský kraj, které se ve vodíku zhlédly. Mimo vodík se Ústí nad Labem soustředí i na o poznání smysluplnější nákup parciálních trolejbusů, které by měly výhledově nahradit některé relace obsluhované autobusy.

Elektrobusy se na kopcích kolem údolí Labe prozatím neuchytily. Testován zde byl jen jeden – midibus SOR EBN 8, který byl ve městě k vidění před takřka osmi lety (přesněji od 4. 8. do 25. 8. 2015) na linkách č. 9, 13 a 16, hlavním účelem jeho pobytu v Ústí nad Labem ale bylo ověření průjezdnosti vozidla na zvažované lince Brná – Střekov, z jejíhož zřízení ale nakonec pro vysoké investiční náklady do vybudování zastávek sešlo. Předváděcí vůz SOR EBN 8 z roku 2014, jenž se objevil ve Švýcarsku, Polsku i Bulharsku, si našel nakonec zákazníka až na jaře loňského roku v podobě DP mesta Banská Bystrica.



Autobusová konečná nad Novou Vsí, která byla zvažována pro využití v rámci plánované linky z Brné na Střekov. Užší elektrobus o délce 8 m se ukázal jako vhodný DP pro danou trasu, linka ale nakonec nevznikla. (foto: Petr Šašek)

Nyní se elektrobus na sever Čech vrací v podobě autobusu Scania Citywide LF, který byl ve svém novém designu představen s pohonem na elektřinu poprvé na veletrhu Busworld v Bruselu v říjnu 2019, náběh sériové produkce na sebe ale nechal ještě čekat (do podzimu 2020) a první vozy byly předány do provozu až v červnu 2021 dopravci Vy Buss AB ve švédském Östersundu (celkem šlo o 10 elektrobusů o délce 12,3 m). Ve stejné době bylo oznámeno, že si šest elektrobusů pořídí také další švédský dopravce – Bergkvarabuss –, tentokrát pro město Strängnäs (zhruba 90 km západně od Stockholmu). Devět elektrobusů poté putovalo na jaře 2022 také do finského Lahti. Tím ovšem výčet dodávek, kterými se výrobce pochlubil ve svých tiskových zprávách, prozatím končí.

V loňských statistikách prodejů elektrobusů (bez posledního čtvrtletí) Scania s výjimkou oněch šesti vozů pro Bergkvarabuss a devíti pro Lahti vůbec nefigurovala, takže je zřejmé, že se jí v tvrdé konkurenci prozatím příliš nedaří. Navíc má stále v nabídce pouze elektrobus standardní délky (byť díky technologie výroby lze autobus nakonfigurovat v různých délkách, stále je však limitem dvounápravové provedení), přičemž není vůbec jisté, zda se do vývoje článkového elektrobusu producent hodlá někdy pustit. Navíc si firma vytváří i vnitřní konkurenci, když na trh – včetně toho českého – vrhá model Scania Fencer vyráběný v Číně, přičemž tento autobus má být k dispozici i v provedení elektrobusu. Jaká by pak měla být motivace zákazníků pořizovat si dražší Citywide LF prozatím nikdo ze zástupců Scanie nevysvětlil.

Do České republiky se nyní každopádně dostal jeden z předváděcích elektrobusů Citywide LF (VIN: YS2C4X20001918826) vyrobený již v říjnu roku 2020 (do provozu byl nicméně přihlášen poprvé až v srpnu 2021 a od té doby najel pouze 6 000 km). V ČR byl autobus i přihlášen, takže má české registrační značky, což je nutná podmínka pro nasazení ve veřejné dopravě. Právě absence

přihlášení vedla k tomu, že se v Kladně, Děčíně, Táboře i v Brně prohánět loni v létě jiný předváděcí vůz Citywide LF jen v režimu bez cestujících. Připomeňme, že Scania oficiálně nepoužívá pro své elektrobusy žádné sufixy ani prefixy, řadí je zkrátka bez ohledu na pohon do jedné rodiny s dieselovými či plynovými vozy a pro rozlišení obvykle za označení typu přidává v anglicky psaných dokumentech jen „battery bus“, což asi není třeba překládat ani čtenářům, jež jazyk ostrovního království neovládají. Elektřinou poháněný Citywide ale pochopitelně své typové označení pro odlišení má, a sice Scania Citywide LF BEV (*Battery Electric Vehicle*), v technickém průkazu poté figuruje značení Scania M324.

Testovací autobus se vydal do ulic Ústí nad Labem poprvé dne 16. 1. 2023, avšak jen za účelem vyhotovení série propagačních fotografií v kulisách města a nejbližšího okolí. Následně byl ještě převezen do servisního střediska Scanie na ulici Trmické (kde pobýval už od začátku roku po svém převezení do ČR), odkud si jej ústecký DP přebral v úterý 17. 1. 2023. Vůz by se měl prostřídat postupně do 17. 3. 2023 na všech linkách ústecké autobusové dopravy, s výjimkou linky číslo 11, na níž je nutné nasazovat článkové autobusy. Konkrétně tak na něj bude možné narazit na linkách čísel 3, 5, 7, 9, 12, 13, 15, 16, 17, 18, 19, 23, 27 a 62. Vždy ale půjde o nasazení pouze na dělené služby, přičemž průměrné kilometrický nájezd má být jen 138 km. To jistě není výkon, pro který by mělo smysl si elektrobus pořizovat. S nabíjením se počítá během noci a během pauzy mezi směnami. Scania k tomuto účelu zapůjčila mobilní dobíjecí stanici Kempower T-Series, která disponuje vzdáleným přístupem pro dálkové řízení (což umožňuje například nastavit nabíjení na dobu tzv. nízkého tarifu). Standardně Scania nabízí možnost nabíjení skrze pantograf na střeše (výkonem až 300 kW), anebo ze standardizované nabíječky (CCS2; s výkonem až 150 kW). U vozu, který nyní zakotvil v Ústí, je použit druhý způsob nabíjení.

Provozně-technický náměstek ústeckého DP Jakub Kolář uvedl v tiskové zprávě výrobce, že si DPmÚL zapůjčil autobus *„v ideální době pro testování bateriového elektrického vozidla, tedy v zimě, což je pro takový vůz nejnáročnější období.“* Toto tvrzení by bylo validní pro případ, že by elektrobus využíval jen čistě elektrické topení, jenomže vůz je pro případ nižších teplot vybaven přídavným naftovým topením, aby dojezd elektrobusu v mrazech příliš neklesal. Reálně tedy zimní období na ukazatele spolehlivosti (potažmo dojezdu) tohoto vozidla žádné dopady mít nebude.

Topení pouze na elektřinu by sice mělo onen kýžený ekologický efekt, dojezd by se ale mohl snížit až o polovinu. A to by zrovna v případě daného předváděcího vozu znamenalo už opravdu jen symbolické hodnoty. Scania nabízí své elektrobusy prozatím ve verzích s 330 kWh elektrické energie na palubě (10 packů po 33 kWh), anebo jen 264 kWh (8 packů po 33 kWh, z nichž čtyři jsou na střeše a čtyři v zadní části vozu). Do Ústí byla zapůjčena verze s menší náloží baterií, takže reálný dojezd bez užití klimatizace a topení se může pohybovat za opravdu příznivých podmínek jen okolo 150 km bez mezinabíjení (využitelných je totiž jen 73 % kapacity elektrické energie).

Závěrem doplňme, že předváděcí vůz o délce rovných 12 m disponuje jedním elektromotorem o výkonu 250 kW a nabízí obsaditelnost 78 míst (z toho 32 k sezení a 46 k stání). U druhých dveří se nachází jedno místo pro invalidní vozík. Šířka vozu činí 2,55 m, výška 3,27 m. Informační panely dodal Mobitec, pro provoz v Ústí byl autobus osazen odbavovacím systémem DPmÚL.

Url: Ústí otestuje na dva měsíce elektrobus Scania Citywide LF