

V Basileji vyjelo prvních pět eCitar. Dalších 54 je objednáno

06.07 2021 18:48, Libor Hinčica, Autobusy

Dopravce BLT (Baselland Transport AG) zařadil do provozu prvních pět autobusů Mercedes-Benz eCitaro ve 12m provedení, které mají sloužit na lince č. 37 v rámci již druhého pilotního projektu elektrobusů ve městě.

Vozidla byl objednána již v roce 2019 a počítalo se s tím, že dodána budou v prosinci 2020. V souvislosti s pandemií koronaviru ale došlo k posunu termínu dodání a elektrobusy obohatily flotilu BLT až v létě letošního roku. Linka číslo 37 spojuje konečné Bottminger Schloss a Aeschenplatz a pro testování elektrobusů nebyla vybrána náhodně. Dopravce chtěl vozidla odzkoušet v provozu na trati s kombinovaným výškovým profilem (stoupání/klesání) a s různým charakterem zástavby (jízda skrz centrum města a v extravilánu). Navíc má linka nízký kilometrický proběh – kolem 200 km –, což je pro bateriový vůz bez problémů dosažitelné. Elektrobusy tak mohou nahrazovat dieselové autobusy v poměru 1:1, což rozhodně nebývá pravidlem. Odvrácenou stranou technologie jsou výrazně vyšší pořizovací náklady. Jeden elektrobus má vycházet na 780 000 švýcarských franků (18,26 mil. Kč). Navíc je nutné počítat se zhruba 30 až 40 000 franky (690–920 000 Kč) pro nabíjecí místa elektrobusů.



Od února 2019 je v basileji v provozu článkový elektrobus VDL z rodiny Citea, konkrétně typ Citea SLFA-18. Další vozy téhož typu však dopravce nezakoupil. (foto: BLT)

Vozidla jsou vybavena bateriemi s pevným elektrolytem, které Mercedes dodává do svých vozů od loňska. Jejich výhodou je vyšší kapacita elektrické energie (441 kWh), a tím i delší dojezd. Nevýhodou je možnost nabíjení pouze nižším výkonem, takže vozy jsou určeny jen pro pomalé (noční) nabíjení (*Overnight Charging*), které se odehrává v garážích Oberwill-Hüslimatt, na jejichž střeše se nachází jedna z největších solárních elektráren v regionu s výkonem 1,2 miliónů kWh ročně. Dopravce uvádí, že tuto energii může použít pro nabití až 13 elektrobusů, nicméně tento výpočet je pochopitelně jen teoretický, protože elektřina ze solárních panelů putuje do sítě průběžně, nikoli však v noci, kdy je zapotřebí nabít elektrobusy. Na druhé straně, ve Švýcarsku pochází prakticky veškerá elektřina z čistých zdrojů (cca 40 % z jádra a 60 % z vodních elektráren), takže přímé nevyužití solární energie ze střechy garáží na ekologii provozu nemá žádný vliv.

Pilotní provoz na lince číslo 37 navazuje na starší projekt testování jednoho článkového elektrobusu VDL Citea SLFA-18, který byl do provozu nasazen na linkách č. 30 a 50 od 8. 2. 2019 (na podzim se přidalo nasazení i na linku číslo 36). Už předtím – od 15. 10. 2018 – byl na linky č. 33 a 42 nasazen 12m elektrobus od téhož výrobce typu Citea SLF-120. Tento provoz byl ale po šesti týdnech plánovaně ukončen. Teprve kloubový elektrobus nizozemského VDL se ve městě zabydlel natrvalo, a stal se tak prvním elektrobusem ve flotile BLT. VDL ovšem nedokázalo úspěšný zkušební provoz přetavit v úspěch v následném výběrovém řízení na dodávku celkem 62 elektrobusů, které bylo vypsáno v září 2020. Vítězové této soutěže byli oznámeni v květnu 2021, přičemž menší část zakázky na dodání osmi tříčlánkových elektrobusů vyhrál domácí HESS, zatímco 38 sólo vozů (12m) a 16 článkových (18m) má dodat právě Mercedes-Benz. Mercedes by měl dodávky nově objednaných vozidel zahájit na podzim příštího roku roce, kdy má předat prvních 8 vozů. Zbylých 46 má následovat v průběhu roku 2023. V tomto případě už bude možné vozy nabíjet i za využití rychlonabíječky.



Ještě jeden pohled na pětici vozů eCitaro, které jsou vybaveny bateriemi s pevným elektrolytem. Nová objednávka na 54 vozů ovšem počítá s využitím rychlonabíjení. (foto: Daimler Buses)

Dopravce plánuje, že následně vypíše soutěž na dalších 64 elektrobusů, které by měly nahradit zbylé dieselové vozy. V roce 2027 by tak měla být flotila BLT 100% elektrická, přičemž v porovnání se současným stavem má dojít k nárůstu počtu vozidel o cca 10 %. Problémově se však jeví oblast severně od Basileje s kopcovitým charakterem, kde zkoušky elektrobusů ukázaly jasné limity technologie. Rovněž se v plánování jízdních řádů musí počítat s tím, že dojezd v zimních měsících je zhruba o 10–20 % nižší (alespoň tedy u eCitar). BLT proto počítá s možností, že kromě klasických bateriových vozů by mohlo část flotily nakoupit s pohonem na palivové články, resp. s vodíkovým prodlužovačem dojezdu. Není přitom tajemstvím, že právě na takovém pohonu Mercedes momentálně pracuje.

Kromě nových vozidel investuje dopravce také do nezbytného zázemí pro elektrobusy. V současné době probíhá soutěž na zhotovitele nových garáží (Garage Rank), které mají být uzpůsobeny pro potřeby nabíjení obří flotily elektrobusů. V čase výstavby nových garáží mají být vozidla odstavována ve dvojici provizorních garáží, a sice na výstavišti (v hale 3) a v někdejším areálu společnosti BASF. V obou provizorních garážích bude nutné vybudovat rovněž nabíjení infrastrukturu, kterou má dodat lokální společnost IWB (Industriellen Werken Basel). Stejný dodavatel bude zodpovědný také za zřízení nabíjecích míst pro rychlé nabíjení (konkrétně půjde o pětici zastávek: Bottmingen Schloss, EuroAirport, Kleinhüningen, Riehen Bahnhof a Wyhlen Siedlung).

Připomeňme, že v letech 1941 až 2008 byly v provozu ve městě také trolejbusy, jejich síť však byla tvořena pouze třemi linkami, které byly postupně zrušeny v letech 2000, 2004 a 2008.

Url: V Basileji vyjelo prvních pět eCitar. Dalších 54 je objednáno