



Největším českým provozovatelem elektrobuseů bude Arriva Morava

06.04 2016 14:51, Redakce, Nezařazené

Společnost Arriva Morava vypsala výběrové řízení na dodávku deseti elektrobuseů pro městskou dopravu. S ohledem na systémy městské dopravy, které firma v Moravskoslezském a Olomouckém kraji obsluhuje, lze předpokládat, že vozy by měly být určeny pro provoz na linkách třinecké MHD. Právě Třinec totiž s myšlenkou na zavedení elektrobuseů dlouhodobě koketuje a v loňském roce zde realizoval také předváděcí a testovací jízdy několika typů vozidel, jak se mohli čtenáři Československého Dopraváka dočíst v čísle 5/2015.

Soutěž na deset klimatizovaných vozidel předpokládá, že uchazeč nabídne vozidlo délky 12-13 m, a to v celonízkopodlažním provedení. Je tedy zřejmé, že se nebude moct se svou aktuální modelovou řadou vozidel ucházet společnost SOR Libchavy, jejíž nejdelší elektrobuse měří jen 11,1 m a navíc je řešen jako LE model (s vyvýšenou podlahou v zadní části). Elektrobusey mají být financovány částečně z fondů EU (IROP) a předpokládaná hodnota zakázky činí 135 mil. Kč. Elektrobusey mají umožňovat dojezd minimálně 110 km dle měření SORT 1. Zahájení dodávek se předpokládá - v případě, že v průběhu soutěže nenastanou žádné nepředvídatelné události - už od listopadu 2016.

Okruh potenciálních dodavatelů elektrobuseů je poměrně omezen, neboť kvalifikační kritéria předpokládají, že dodavatel musel vyrobit v posledních třech letech vozidla s elektrickým pohonem, která byla alespoň částečně napájena z baterií. Do této kategorie lze tedy započítat i tzv. parciální trolejbusy, tedy trolejbusy s náhradním zdrojem pohonu, případně plug-in hybridní autobusy. Mimo tohoto požadavku je zároveň nutné, aby za stejné období tří po sobě jdoucích let byly dodány minimálně tři elektrobusey (opět plně nízkopodlažní), které jsou v provozu již šest měsíců, mají příslušné osvědčení o homologaci (v kterémkoli členském státě EU) a alespoň jedno z těchto vozidel najelo v plnohodnotném provozu s cestujícími na běžné lince podle jízdního řádu více než 70 000 km. Z výrobců, kteří se na evropském trhu pohybují, by mohli uvedené podmínky splnit například společnosti Solaris Bus & Coach, Škoda Electric, popřípadě také čínská firma BYD nebo švédské Volvo, byť v případě posledních dvou jmenovaných nemá naše redakce k dispozici údaje o počtu najetých kilometrů (nicméně Volvo patrně tuto podmínku nesplňuje). Podobně se nemůže kontraktu účastnit ani ostravská firma Ekova Electric, protože nesplňuje kritérium ujetého počtu kilometrů.

Nicméně budoucí provozovatel má také další požadavky, například na řešení pohonu, kde je předpokládáno užití pouze jednoho trakčního motoru o výkonu min. 160 kW. Nabíjení má být standardně realizováno v nočních hodinách (během 5 hodin), a to v režimu 3x 400 VAC, 50 Hz,

přičemž nabíječky (jež budou součástí dodávky) mají mít možnost omezit výkon nejméně v 10 úrovních (kvůli přizpůsobení konkrétnímu jističi napájecí sítě). Vozy pak mají být vybaveny také přípravou pro doplnění bezobslužného zařízení pro rychlé nabíjení. Tato příprava zahrnuje především uzpůsobení střešní konstrukce (min. nosnost 80 kg a dostatečně velký prostor pro instalaci rychlonabíjecího zařízení). Trakční baterie mají umožňovat rychlonabíjení tím, že budou schopné dosáhnout nabití (z úplného vybití do 90% plné kapacity) během 1,5 hodiny.

Url: [Největším českým provozovatelem elektrobusů bude Arriva Morava](#)