



Seattle zvýší kapacitu baterií u 170 trolejbusů

06.09 2024 18:18, Libor Hinčica, Trolejbusy

Americký Seattle je jedním z pěti severoamerických měst, kterému se podařilo uchovat si svůj trolejbusový provoz. Nejde přitom o nějaký symbolický rozsah, neboť trolejbusová flotila zahrnuje celkem 174 vozů (z toho 64 článkových), které jsou určeny pro obsluhu 14 linek (ve stavu bez výluk). Všechna vozidla byla dodána v letech 2014 až 2017 kanadským New Flyerem, přičemž dodavatelem elektrické části byla společnost Kiepe Electric.

Právě s Kiepe Electric byla podepsána závěrem srpna smlouva, která počítá s možností náhrady trakčních baterií až u 170 vozů. Čtyři trolejbusy byly ze smlouvy vyjmuty, neboť u nich došlo k výměně baterií již v předstihu v rámci testovacího provozu. Fakticky by se tedy měly dočkat nových bateriových boxů (v případě, že dojde k vyčerpání celého kontraktu) všechny seattelské trolejbusy.

V současné době disponují trolejbusy bateriemi na bázi článků LFP určenými primárně pro nouzový dojezd a manipulaci, u nichž kapacita elektrické energie činí pouhých 26,1 kWh, byť Kiepe Electric i provozovatel v minulosti označovali trolejbusy jako tzv. parciální (*IMC; In-Motion-Charging*). S ohledem na kopcovitost města s typickými strmými ulicemi vycházejícími ze severoamerického pravoúhlého urbanismu jsou výkonové parametry těchto baterií i max. dosažitelný dojezd značně omezené, což platí obzvláště v případě kloubových vozidel (New Flyer Xcelsior XT60).

Nyní podepsaná smlouva v hodnotě cca 26 mil. \$ (586 mil. Kč; tj. 3,44 mil. Kč/vůz) předpokládá, že dojde k využití baterií o zhruba trojnásobné kapacitě elektrické energie (tedy okolo 78 kWh, avšak konkrétní hodnota ani chemické složení bateriových článků nebyly sděleny), které by měly umožnit

navýšit dojezd i při složitých topografických podmínkách na přibližně 7 amerických mil (11,2 km). Retrofit vozidel by měl začít ještě před koncem letošního roku a naplánován je na období tří let s možností prodloužení o další dva roky. Součástí smlouvy je i poskytnutí servisu v místě plnění po dobu pěti let.



I článkové vozy New Flyer Xcelsior XT60 byly vybaveny jen malou baterií s kapacitou elektrické energie 26,1 kWh. Na snímku vidíme trolejbus v polepu hnutí „Black lives matter“. (foto: Vojtěch Povolný)

Pro Kiepe Electric jde v krátké době o druhý významný kontrakt v USA. Již v červnu se společnost pochlubila tím, že zmodernizuje trakční výzbroj u 266 vozů metra (nadzemky) v Chicagu (typu CTA 3200), přičemž součástí je i opce na modernizaci dalších až 210 vozů (typu CTA 2600). Kiepe Electric je od letošního února oficiálně součástí investiční skupiny *Heramba Electric*, která byla založena v Německu teprve v lednu 2023 (s pobočkou v USA v Atlantě). Přestože má společnost řadu objednávek (sám výrobce hovoří o největším objemu kontrahovaných projektů ve své historii), některé finanční ukazatele mateřské firmy budí poněkud pochybnosti o jejím finančním zdraví. Tzv. P/E poměr (*Price-to-Earnings*), tedy poměr ceny akcie k zisku, jenž je jedním ze základních ukazatelů sloužících investorům k určení hodnoty firmy, činil v posledních 12 měsících minus 31,94. Provozní ztráta pak dosáhla 3,11 mil. \$ (70,13 mil. Kč), výnosy pak zaznamenaly strmý pokles (za první půlrok letošního roku o -77,96 %).

Závěrem dodejme, že trolejbusová doprava v Seattlu je součástí města již od roku 1940. Po rozsáhlém rušení linek v průběhu 60. a 70. let se systém dočkal v osmé dekádě renesance v souvislosti s ropnou krizí. V současné době přepraví 14 trolejbusových linek přibližně 19,5 % všech cestujících seattelské městské dopravy. Oficiálně plánuje město další rozvoj trolejbusů a hovoří o nich jako o páteři svých plánů na dekarbonizaci městské dopravy, ve skutečnosti ale město není

schopno jejich rozvoj přetavit v realitu.

Například náhrada autobusové linky číslo 48, která je zhruba z 90 % již nyní vedena pod trolejovým vedením, se odsouvá už od roku 2010, ačkoli došlo v mezidobě k vybudování většiny trakčních stožárů na chybějících částech. V současné době se hovoří o převzetí štafety ze strany trolejbusů až v roce 2027. Linka G, která má být spuštěna na podzim letošního roku coby první plnohodnotná BRT (*Bus Rapid Transit*) spojnice v rámci města, se zase bude muset spokojit pouze s hybridními autobusy, protože se údajně nenašel výrobce, který by byl ochoten dodat trolejbusy s dveřmi na obou stranách vozidla. Vedle trolejbusů provozuje Seattle také elektrobusy, k nimž vzhlíží přece jen více. Dosavadní zkušenosti s jejich provozem ale nejsou právě pozitivní - většina vozů může být nasazována jen ve špičkách, protože nezvládne celodenní oběhy. Z tohoto důvodu byl další nákup elektrobusů na jaře letošního roku pozastaven.

Url: [Seattle zvýší kapacitu baterií u 170 trolejbusů](#)