

(Ne)překvapivý úspěch (bio)plynového autobusu v Brně

31.01 2019 14:12, Redakce, Nezařazené

Brněnský Dopravní podnik (DPMB) informoval o svém pilotním projektu tankování autobusu bioplynem namísto klasického zemního plynu. Po dobu dvou měsíců byl autobus Iveco Urbanway 12m CNG (Natural Power) ev. č. 7085 tankován plynem, jenž vznikal z odpadních kalů čističky odpadních vod.

Podle dopravce nenastaly s vozidlem problémy při tankování, ani z hlediska výkonu a chování vozidla. Autobus během testovacího období najel 4.750 km pouze s použitím energie z čistírenských kalů. V pracovní dny jezdil autobus na lince 63 (Hlavní nádraží – Chrlice), o víkendech na lince 49 (Hlavní nádraží – Modřice, Olympia).

„Jedná se o velký pokrok v oblasti ekologizace městské hromadné dopravy. Tímto směrem by se měly ubírat naše další plány,“ řekl generální ředitel Dopravního podniku města Brna Miloš Havránek. *„Hromadná doprava ve vyspělých státech už na těchto principech funguje. Kdy jindy než teď bychom měli hledat možnosti technického řešení a finanční podpory prostřednictvím dotačních titulů tak, aby vozy MHD mohly jezdit na plyn z odpadních vod a bioodpadu, které vznikají na území města,“* dodal.

Plnění autobusu biometanem probíhalo převážně ve večerních hodinách po skončení linkového výkonu. Celkem bylo provedeno 36 plnění na technologickém zařízení BU-12 umístěném v ČOV v Modřicích a bylo odebráno 1.660 kg biometanu.

Průměrná rychlost plnění se zpočátku pohybovala kolem 2,5 kg biometanu za minutu, po úpravě plnící stanice se zvýšila na 4,5 kg biometanu za minutu, takže standardní denní plnění cca 65 kg proběhlo během 15 minut.

V průběhu testováním došlo ke dvěma odstavením plnící jednotky za účelem optimalizace a seřízení výdejního zařízení. V průběhu odstávky byl do nádrže autobusu tankován standardní zemní plyn, bez jakýchkoliv úprav autobusu.

Dopravce uvádí, že projekt skončil nad očekávání dobře a text tiskové zprávy poněkud budí dojem převratného pokusu, nicméně se hodí položit otázku, proč by vlastně projekt úspěchem skončit neměl. Sami výrobci totiž u autobusů uvádějí (a Iveco s modelem Urbanway v plynové verzi není výjimkou), že je naprosto lhostejné, zdali je použit stlačený zemní plyn, anebo bioplyn, resp. přesněji

biometan. Samotný bioplyn totiž není jako palivo ještě vhodné, protože obsahuje další složky, které musí být před tankováním do autobusů (nebo automobilů) odstraněny, jako je například oxid uhličitý, síra, anebo voda. Výsledkem je tedy biometan, který je ale všeobecně zaměňován právě pojmem bioplyn. Z hlediska složení je toto palivo identické se stlačeným zemním plynem, takže neexistuje jediný důvod, proč by se měl autobus během jízdy (například z hlediska výkonu) chovat odlišně. Ostatně bioplyn je jako palivo používán jen v Evropě nejméně ve stovkách autobusů (především ve skandinávských zemích) už několik let. S výrokem v tiskové zprávě, že: *„…se ukázalo, že biometan je plnohodnotnou náhradou zemního plynu a současná flotila 160 CNG autobusů je připravena tento druh paliva začlenit do svého provozu a završit tak proces ekologizace dopravy,“* lze tedy rozhodně souhlasit, neukázalo se to však ale u čističky odpadních vod v Brně, ale již dávno předtím.

Libor Hinčica s využitím TZ DPMB

Url: (Ne)překvapivý úspěch (bio)plynového autobusu v Brně