

Bezdieselová Ostrava. Anebo ne?

09.04 2021 20:38, Libor Hinčica, Autobusy

Dopravní podnik Ostrava (DPO) dnes přispěchal se zprávou, že od 9. 4. 2021 je jeho veřejná doprava provozována výhradně ekologickými vozidly. Metropole Moravskoslezského kraje se měla zbavit posledních dieselových autobusů a zajistit denní výpravu jen autobusy vozidly bezemisními, anebo nízkoemisními, pod čímž se v případě Ostravy ukrývají vozy na stlačený zemní plyn (CNG). Média i zástupci politické reprezentace města se pak předháněli v článcích a výrocích adorujících příspěvek k záchraně planety v podání ostravského DP. Jaká je ale skutečnost?

Pro ostravskou veřejnou dopravu byla otázka ekologické veřejné dopravy aktuální již v 60. letech minulého století. O zdevastovaném životním prostředí na Ostravsku nebylo pochyb, a tak zatímco většina československých měst přemýšlela o postupné likvidaci trolejbusové sítě, v Ostravě sice byla otázka rušení trolejbusů rovněž tématem jednání ústředních orgánů města v rámci úvah o vývoji budoucnosti veřejné dopravy, současně se ale plánovaly i nové trolejbusové tratě. Ekologický příspěvek elektrického pohonu byl zkrátka vnímán již v té době v podmínkách Ostravy jako důležitý. Ještě dál pak šly úvahy z let osmdesátých, které předpokládaly razantní rozvoj trolejbusové dopravy (optimistické výhledy hovořily až o 293 trolejbusech) prakticky do všech jejích významných částí, takže v roce 2000 měla být role autobusů degradována jen na obsluhu okrajových částí Ostravy a vybraných dělnických spojů (především pro obsluhu Nové Huti Klementa Gottwalda), zatímco prim měla hrát městská rychlodráha doplněná o síť standardních tramvají a trolejbusů. Z velkých plánů se ale podařilo realizovat jen zlomky.

Změnu přinesl vstup České republiky do Evropské unie a možnost napojit Ostravu na penězovod z bruselské kasičky. S pomocí těchto finančních prostředků se podařilo několikrát úspěšně žádat o dotace na nákup nových vozidel hromadné dopravy, přičemž velkou roli v rámci honby za ekologií získal stlačený zemní plyn (CNG). Ten si začal razit cestu k dopravcům v ČR od počátku 90. let, největší popularitu ale získal paradoxně v období, kdy se již setřely hrany mezi ekologickým přínosem motorů naftových a plynových. Emisní norma EURO VI, která začala být pro autobusy povinná od roku 2014, totiž základní nedostatky mezi oběma palivy minimalizovala. Jistě, některé parametry má mít CNG nadále lepší, v jiných (například v emisích metanu) naopak dieselové spaliny výrazně převyšuje. Široce se diskutuje i o skutečném množství emisí CO_2 (zvlášť pokud se započítají emise vznikající v důsledku stlačování zemního plynu na plničce).



Nákup nových plynových autobusů umožnil z provozu odstavit flotilu vozů Citelis 12M. Zůstat měl jen jediný – vůz ev. č. 7027 (na snímku). Ten patrně sám od sebe usoudil, že jako dieselový zástupce už není v Ostravě vítán a den před slavnostním oznámením o bezdieselové Ostravě shořel v terminálu Hranečník, čímž se sám vyřadil z dalších statistik. (foto: Jan Bernat).

Výrobci i některé státy se tak snaží plynové autobusy poněkud pozvednout v očích veřejnosti na vyšší úroveň. U výrobců je možné sledovat především zdůrazňování možnosti užívání bioplynu, kdy spálení takového plynu v pohonu je vzhledem k jeho původu považováno ve výsledku za CO_2 neutrální. Na politických úrovních je možné pozorovat prosazování nejrůznějších úlev, což platí i pro Českou republiku. Tolik skloňovaná nižší cena zemního plynu oproti naftě je totiž daná pouze minimálním daňovým zatížením zemního plynu (v rámci zelené politiky státu) v porovnání s naftou. Ve chvíli, kdy by stát na daňové úlevy pro toto palivo rezignoval (jako se to stalo v minulosti například na Slovensku), zájem o provozování autobusů na CNG ze strany měst rychle opadne, pokud tedy nebudou k nákupu dotlačeni nějakou jinou legislativou (což bude případ EU od července letošního roku).

Ostrava se vrhla do nákupu autobusů na CNG (ty první přivítala v roce 2015) proto, že na ně dostala společně s dalšími městy tučnou dotaci. Nad rámec prostředků určených pro financování nových vozidel hromadné dopravy se totiž podařilo vyjednat, že budou peníze, jež zbyly v programu určeném na financování projektů životního prostředí, použity na nákup ekologických vozidel ve vybraných českých městech a regionech, mezi něž spadalo i Ostravsko. Podmínky dotace byly ukázkou dokonalého lobbingu. Ačkoli se hovořilo o „ekologizaci“, jediné, co bylo možné zakoupit, byly autobusy na stlačený zemní plyn.

Výrobce autobusů v té době čekaly žně. Během dvou let bylo nutné republiku zaplavit novými plynovými autobusy a dodnes vyvstávají pochybnosti o tom, na kolik si jednotliví producenti kryli ve

výběrových řízeních vzájemně záda a teritorium si předem rozkouskovali (ostatně ceny za nové vozy byly vskutku příznačné). Zatímco v roce 2014 bylo v ČR registrováno 518 plynových autobusů, na konci roku 2016 šlo už o 1 020 vozů. Ostrava se na tomto počtu podílela celkem 105 vozidly, které dodal polský Solaris Bus & Coach. Ten postupně uspěl také v dalších soutěžích na nové autobusy a připočteme-li i plynové minibusy Dekstra a dvojici doubeldeckerů od Scanie, podařilo se postupně docílit stavu, kdy Ostrava disponuje celkem 154 dvanáctimetrovými autobusy na CNG, 62 kloubovými vozy, 7 minibusy a dvěma doubledeckery (celkem tedy 225 plynovými autobusy). K tomu má dopravce i několik elektrobusů (4 vozy SOR EBN 10,5, 3 elektrobusy Ekova Electron 12 a 5 vozů Rošero First FCLLI Electric).



Odpolední výprava dne 9. 4. 2021 příliš neodpovídala definicím studené rezervy.



…ani ta ranní.

Poslední nákup plynových autobusů byl dokončen před několika týdny, kdy byly zařazeny poslední z 24 nových vozů Urbino 12 CNG. Ty umožnily odstavit z vozového parku například všechny ostravské autobusy Iveco Citelis (až na jeden, který se ale rozloučil s Ostravou 8. 4. 2021 sám, když shořel). Zdaleka ale nenastala situace, kdy by se ostravský DP mohl závislosti na dieselových autobusech zcela zbavit. Antidieselová kampaň – pomiňme, že sama o sobě vzhledem k výše uvedenému z pohledu ekologie poněkud nepochopitelná –, která se rozjela v uplynulých dnech v Ostravě, stojí na hliněných nohách. Na prostředcích hromadné dopravy se objevily velké kruhové nálepky s přeškrtnutým kanystrem a nápisem DIESEL (a to i na tramvajích), které mají upozorňovat na to, že se Ostrava zbavila závislosti na černém zlatu. Jenomže vozový park ostravských autobusů nadále zahrnuje celkem 64 autobusů s dieselovým pohonem (tj. 21 % všech autobusů), které rozhodně nelze považovat za „studenou rezervu“, jak jejich roli označil na Twitteru ostravský primátor Macura (ANO 2011).

100% výprava autobusů na zemní plyn a elektrobusů se podařila dne 9. 4. 2021, který se tak stal jakýmsi „Vítězným dubnem“ ostravského DP, docílit jen v čase dopravního sedla, kdy je výprava výrazně nižší než ve špičkových časech. Ještě ráno dne 9. 4. 2021 tak bylo na pravidelných spojích celkem 32 dieselových autobusů a se zahájením odpolední špičky jich vyjelo dokonce 35. V žádném případě se nedalo hovořit o vozidlech náhradních či vypravení „studené rezervy“, pakliže by se tedy za vystydnutí nebralo vychladnutí motoru během oněch čtyř hodin odstávky mezi dělenými směnami. Ostatně i ze statistiky, kterou se ostravský DP chlubí ve své tiskové zprávě k danému tématu, je zřejmé, že počty příliš nesedí. Zatímco v roce 2019 měl počet ekologických vozidel činit 70 %, v roce 2020 mělo jít po nákupu 37 článkových vozů Urbino 18 CNG a dvou patrových autobusů o 78 %. Po letošním dokoupení pouhých 24 sólo vozů však měl podíl ekologických vozů vyskočit o 22 procentních bodů na rovných 100 %, což by mohlo matematicky odpovídat pouze tehdy, když by DPO celkový počet autobusů snížil a všechny diesely vyřadil.

Tato situace ale nenastala. Max. denní vypravenost v pracovní den v Ostravě (při vybraných covidových opatřeních bez započtení výluk/náhradních doprav) činí 212 autobusů v ranní špičce a 213 autobusů ve špičce odpolední. Aby tedy bylo možné obsadit všechny spoje plynovými autobusy a elektrobusy, zůstávalo by v celé Ostravě jako rezerva 25, resp. 24, autobusů. To by ale platilo pouze za předpokladu, že by nebyl brán ohled na specifické požadavky linek, a tedy délku nasazovaných autobusů. Nadbytek oproti denní potřebě panuje u minibusů a článkových autobusů, v případě sólo vozů je však v odpolední špičce vypravováno 164 vozů o délce 12m, avšak DPO má k dispozici jen 154 vozů Urbino 12 CNG a 7 elektrobusů (o délkách 12 m a 10,5 m). Opět přitom platí, že by do ulic musely vyrazit naprosto všechny dvanáctimetrové plynové autobusy a elektrobusy, které DP Ostrava má, což je stav, který pochopitelně s ohledem na pravidelnou údržbu a správkové procento nenastává.



Bezdieselová Ostrava v praxi. Autobus Solaris Urbino 12 ev. č. 7752 zachycený na fotografii z 8. 4. 2021. Zde je však autobus skutečně používán v roli rezervy coby náhrada za tramvajovou linku číslo

15. (foto: Jan Bernat)

Výprava 100 % „ekologických“ autobusů tedy zůstane po 9. dubnu 2021 stejná, jako byla před 9. dubnem 2021 – tj. ze zhruba 15 % bude závislá na autobusech s pohonem na naftu. Tuto situaci může změnit buďto omezení spojů (či reorganizace snižující denní potřebu), anebo až příchod dalších nových vozidel, které by mohly dieselové autobusy nahradit (což kromě elektrobusů mají být i parciální trolejbusy). Ačkoli lze jistě pozitivně hodnotit, že je Ostrava v čerpání evropských dotací, díky nimž bylo možné razantní obnovu vozového parku v průběhu 6 let provést, tak úspěšná, je nutné současná prohlášení a kampaň vedenou k bezdieselové Ostravě vnímat s opravdu notnou dávkou odstupu. S realitou má momentálně společného asi tolik, jako malebné vesničky na břehu Dněpru během cesty carevny Kateřiny II. na Krym.

Url: Bezdieselová Ostrava. Anebo ne?