

Bratislavský tendr na vodíkové autobusy ovládl Solaris

02.12 2021 18:38, Libor Hinčica, Autobusy

Dopravný podnik Bratislava (DPB) uzavřel ve velmi krátkém čase tendr na nákup až 40 vodíkových autobusů o délce cca 12 m. Výběrové řízení, jež bylo vypsáno dne 30. 8. 2021, počítalo s náklady ve výši 28 mil. € (700 000 €/vůz; tj. zhruba 17,85 mil. Kč), výsledná cena je však výrazně nižší.

Nabídky se po několika prodlouženích původně stanoveného termínu předkládaly do 25. 11. 2021. Do uplynutí lhůty stihly nabídku předložit dva subjekty, a sice Solaris Bus & Coach a společnost Toyota Central Europe – Slovakia s.r.o. První jmenovaná nabízela vůz Urbino 12 Hydrogen, druhá poté produkt portugalského výrobce Caetano H2.City Gold, který je nicméně s ohledem na založení společného podniku Toyoty a Caetana od léta letošního roku nabízen převážně pod značkou Toyoty. Zatímco Solaris si své vozy cenil na 610 000 €/vůz (cca 15,555 mil. Kč), Caetano chtělo za jeden vodíkový autobus 655 700 € (přibližně 16,72 mil. Kč). Cena přitom byla jediným hodnoticím kritériem. V současné době běží ještě lhůty na odvolání, po nichž bude možné uzavřít rámcovou smlouvu. Zda se vodíkové autobusy v Bratislavě skutečně objeví, záleží na získání dotací z EU. Pouze s jejich podporou se totiž dopravce do nákupu vozidel pustí. Od podepsání případné objednávky bude mít Solaris na dodání 15 měsíců.

Předseda představenstva bratislavského DP, Martin Rybanský, k nákupu vodíkových autobusů uvedl: *„Vodíkové autobusy sú v súčasnosti považované za najzelenšie dopravné prostriedky s reálnym ekologickým potenciálom do budúcnosti a náš Dopravný podnik Bratislava by už čoskoro mohol byť prvým dopravcom s flotilou vodíkových autobusov na Slovensku a v Čechách. Keďže nám záleží na znižovaní emisnej stopy, hľadáme varianty, ktorými spravíme MHD v Bratislave ekologickejšou. Už dnes sme preto zaradení v zásobníku európskych projektov, ktoré sa zameriavajú na výrobu čistého vodíka až po jeho využitie v priemysle a v oblasti mobility a dopravy. Dodávka týchto vodíkových autobusov by mohla byť reálnym a doteraz najväčším „vodíkovým“ projektom*

na Slovensku.“

Ačkoli vodík je možné vyrábět i ekologickou cestou, a to formou elektrolýzy, přičemž nutnou podmínkou je využití elektřiny získané z obnovitelných zdrojů či z jádra, je nutné říci, že jde o proces, který má ve výsledku velmi nízkou účinnost (okolo 25 až 30 %), takže pokud je možné využít nadbytečně vyráběnou elektrickou energii jiným způsobem, je rozhodně lepší ji využít pro jiný účel, než je výroba vodíku. Většina vodíku na trhu je dnes vyráběna rafinací zemního plynu, takže výsledná uhlíková stopa se nijak nesnižuje a o ekologii rozhodně nemůže být řeč. Problémem je také stále vysoká pořizovací cena vodíkových autobusů a palivových článků (vozidla na trhu jsou proto koncipována jako hybridy, kdy významnou roli mají baterie na jejich palubě) a jejich následná životnost. Kvůli tomu jsou provozní náklady zhruba 3x až 4x vyšší v porovnání s dieselovým vozem. Provozování celé hypotetické bratislavské flotily 40 vodíkových autobusů by se tak nejspíše promítlo nákladově stejně, jako provozování 120 až 160 dieselových autobusů. V neposlední řadě je otázkou, zda se Bratislavě skutečně podaří stát se prvním provozovatelem vodíkových autobusů v bývalém Československu. Už dříve totiž soutěž na 15 vodíkových autobusů uzavřelo také Ústí nad Labem a tendr stále běží i v Ostravě, přičemž stejně jako Bratislava čekají i obě česká města na potvrzení financování jejich projektů z peněz EU.

Url: Bratislavský tendr na vodíkové autobusy ovládl Solaris