

Do německého Duisburgu zamíří 25 vodíkových Urbin

22.07 2023 18:21, Libor Hinčica, Autobusy

Duisburg se stal dalším ze zákazníků, který si u španělsko-polského Solarisu objednal autobusy s vodíkovým pohonem. Do města zamíří na základě kontraktu podepsaného dne 11. 7. 2023 celkem 25 vozů, z toho 11 ve dvanáctimetrovém a 14 v osmnáctimetrovém provedení. Dodávky mají proběhnout v letech 2024 a 2025.

Vozidla jsou součástí většího plánu Duisburgu na pořízení celkem jednoho sta vodíkových autobusů, které by měly být ve městě postupně zařazeny do roku 2030. Město sice v loňském roce uvedlo do provozu svých prvních sedm eCitar G a elektrifikovalo linku číslo 934, v době mediálního oslavování oněch „sedmi statečných“ coby příspěvku k záchraně modré planety už ale vedení města rozhodlo, že svou budoucnost spojí s vodíkovým pohonem. Učinilo tak v březnu 2022 na základě studie dokončené o rok dříve, která měla překvapivě (tedy pro autora článku, nikoli pro Duisburg) ukázat, že vodíkový pohon je pro město nejlepší nejen při zvážení ekologické zátěže, ale i z pohledu ekonomiky.

Bohužel však nebyla předmětná studie zveřejněna, takže nemůžeme čtenáře s učením místní školy matematických čar a kouzel blíže obeznámit a podívat se na to, jak se k oněm pozitivním výsledkům podařilo dopracovat. Nezbývá tedy než se po vzoru následovníků Martina Luthera obalit silnou vírou a věřit, že studie byla vskutku nezávislá, ostatně nic jiného bychom si ani ve vztahu k dokumentu, jehož zpracovatelem byla společnost EMCEL GmbH, jež nese podtitul *„inženýrská kancelář pro palivové články, vodíkovou technologii a elektromobilitu“*, ani nedovolili naznačovat.

Dopravce DVG (*Duisburger Verkehrsgesellschaft AG*) ve svém nadšeném tiskovém sdělení uvedl, že při formování studie byly zvažovány i nejrůznější externality, mj. zapojení Duisburgu do projektu „Kompetenzregion Wasserstoff Düssel.Rhein.Wupper“, v němž kromě Duisburgu figurují ještě Düsseldorf, Wuppertal a kraje Rhein-Kreis Neuss a Kreis Mettmann.

Tento projekt – štědře podporovaný spolkovou vládou, jenž na něj přislíbila přisypat až 122 mil. € (cca 2,9 mld. Kč) – má za cíl rozvinout v dané oblasti vodíkovou infrastrukturu pro nejrůznější možnosti využití v čele s mobilitou, přičemž do popředí jsou v rámci prezentace stavěni zástupci veřejné správy (jednotlivá města) předvádějící ukázkovou apoteózu prvního prvku periodické tabulky, zatímco v pozadí se víceméně v tichosti přiživují další partneři ze soukromé sféry, kteří městům (potažmo krajům) své výrobky a technologie prodávají. Už v srpnu 2020 měl projekt dohromady 54 (!) partnerů. O Duisburgu samotném se pak kvůli zapojení do projektu hovoří někdy jako o „hlavním městě vodíku“, jde ale jen o jedno z mnoha marketingových hesel, která si s oblibou v různých podobách (Wuppertal se například nazval „modelovým městem vodíku“) uzurpují i další města, která se rozhodla spojit svou budoucnost s nejlehčím plynem.

V březnu 2022 Duisburg vyhlásil, že koupí nejprve jen 10 vodíkových autobusů, následně však vypsal výběrové řízení na 25 vozů, které ovládl Solaris. Celkové náklady na pořízení vozů mají činit 20,5 mil. € (přibližně 485 mil. Kč), z nichž má být 6,8 mil. € (cca 161 mil. Kč) zaplaceno z různých dotačních prostředků. O dalších účastnících tendru se dopravce ve svém vyjádření nezmínil, nicméně jako malou náplast za tento nedostatek uveřejníme alespoň důležitý citát generálního ředitele DVG Marcuse Wittiga, jímž zajistíme, že čtenáře neokrademe o denní dávku budovatelských hesel, tak tedy: *„Objednávkou na prvních 25 vodíkových autobusů děláme další důležitý krok k tomu, aby veřejná doprava v Duisburgu byla zcela bez emisí a udržitelná. Touto transformací rozhodujícím způsobem přispějeme k ochraně klimatu a zlepšení kvality života v Duisburgu.“*

Vodík pro „rozhodující způsob přispění k ochraně klimatu“ by měl být vyráběn elektrolýzou, přičemž potřebná elektrická energie by měla být dle představ autorů projektu získávána ze dvou zdrojů – primárním mají být tepelné elektrárny, zejména spalovna odpadů, v jejíž souvislosti se hovoří o elektřině jako „o odpadním produktu“, který se využitím v procesu elektrolýzy podaří zúročit (což je pochopitelně nesmysl, neboť spalovna byla vybudována s tím, že bude sloužit jako zdroj elektrické energie a již dnes tuto roli plní distribucí do sítě), tím druhým má být zelená energie z větrných elektráren.

Solaris dodá svá vodíková Urbina vybavená palivovými články kanadského Ballardu. V případě kloubových vozů půjde o palivové články FCveloCity®-HD100 o výkonu 100 kW, u vozů standardní délky o články FCmove™-HD o výkonu 70 kW. Jelikož v obou případech jde o příliš malý výkon „palubní elektrárny“, budou oba modely vybaveny trakčními bateriemi LTO o kapacitě 58,4 kW u kloubového modelu a 29,2 kWh u 12m modelu, které budou pomáhat s výkonovými špičkami. Pohon zajistí motory o výkonu 160 kW (Urbino 12 hydrogen) a 240 kW (Urbino 18 hydrogen).

Připomeňme, že Solarisu se podařilo uspět s jeho vodíkovými autobusy vedle německých provozovatelů také u zákazníků v Rakousku, Francii, Španělsku, Nizozemsku, Polsku, Švýcarsku, Itálii a Švédsku.

Url: Do německého Duisburgu zamíří 25 vodíkových Urbin