

Italské vodíkové dobrodružství začíná. Solaris předal 37 vozů dopravci TPER

10.02 2025 18:35, Libor Hinčica, Autobusy

Dne 10. 2. 2025 došlo v historickém centru italské Boloně (Bologna) k slavnostní prezentaci jednoho z nově dodaných vodíkových autobusů Solaris Urbino 12 hydrogen, který je součástí série 37 vozů, jež si místní dopravce TPER (*Trasporto Passeggeri Emilia-Romagna*) objednal v roce 2023 v rámci projektu dekarbonizace veřejné dopravy v regionu Emilia-Romagna.

Flotila s nápisem H_2 u plnicího hrdla „nádrže“ by se měla brzy výrazně navýšit, protože celková zakázka počítá s dodáním 137 kusů. Podle původního harmonogramu měl Solaris dodat prvních 37 vozů do konce roku 2024, avšak expedice se poněkud opozdila, a tak mohly závěrky fotoaparátů u rozesmátých politiků cvakat až takřka v polovině února. Zbylých sto kusů by mělo být předáno do konce června 2026.

Projekt je součástí širokého plánu obnovy vozového parku městské dopravy v Boloni a okolí, který zahrnuje omlazení vozového parku trolejbusů i autobusů a zavedení tramvají. V případě autobusů se pozornost soustředí na vozy plynové, elektrické a vodíkové, přičemž 137 vodíkových autobusů má představovat ve flotile TPER zhruba 12% podíl. Sloužit by měly hlavně v Boloni a okolí a ve zhruba 50 km severněji položené Ferraře.

Většinu nákladů, jak to u obdobných projektů bývá, financuje Evropská unie, která skrze národní plán obnovy poslala na nákup vodíkových autobusů a související technologie 93 mil. € (2,371 mld. Kč). Všeobecně je politiky vyzdvihován ekologický přínos vodíkových autobusů a jejich bezemisní provoz, avšak záměr „hydrogenizace“ části autobusové flotily je od počátku kritizován řadou odborníků (kteří to naopak schytávají v jiných médiích od zastánců této technologie). Kritika směřuje hlavně k očekávaným vysokým provozním nákladům – řada „pilotů“ nasazení vodíkových autobusů ukázala, že jsou provozní náklady zhruba 5x vyšší, než je tomu v případě klasických dieselových vozů

a v neprospěch vodíkových autobusů vyšly i studie, které se pokusily srovnávat jejich náklady životního cyklu s klasickými elektrobusy. Přesto se stále napříč Evropou (České republiky a Slovenska nevyjímaje) na zavádění vodíku do veřejné dopravy tlačí a opakovaný jsou tytéž fráze o tom, jak je nutné prošlapávat cestičky vývoje a vypouštět první vlaštovky technologického pokroku. Peníze se náhle zdají být až na posledním místě.

Finance poskytnuté z Evropské unie mají být papírově určeny pouze na nákup vozidel, jež budou plněny tzv. zeleným vodíkem, tedy vodíkem vyrobeným z obnovitelných zdrojů. To je sice proces produkce nejlehčího plynu, který je jediný ekologický, ale současně také nejméně účinný. Vedení TPER se přitom dlouhodobě usilovně vyhýbá tomu, aby odpovědělo na otázku, odkud hodlá vodík na plnění obrovské flotily autobusů brát. V nedaleké Modeně sice vzniká solární elektrárna, která má sloužit jen k elektrolýze pro vytváření vodíku, a solárními panely jsou osazeny také dvoje garáže TPER, celková produkce těchto zdrojů ale nemůže podle odborníků postačovat na to, aby bylo možné vyrobit „zeleně“ dostatek H_2 pro flotilu 137 vozů.



Oficiální prezentační fotografie vodíkového autobusu (i v originále bez pravého zpětného zrcátka) provázející tiskovou zprávu Solarisu. (foto: Solaris Bus & Coach)

Předpokládá se proto, že nemalá část dodávek prvního prvku periodické tabulky bude ve skutečnosti pokryta tzv. modrým či šedým vodíkem, tedy vyrobeným z fosilních paliv. V takovém případě se už stává proklamovaná „dekarbonizace“ jen prázdným pojmem, protože ve výsledku je produkce CO_2 vyšší, než kdyby došlo na spálení původního vstupního produktu rafinace přímo v plynových či dieselových motorech. Poukazováno je přitom na to, že takový vodík je dodáván nadnárodní ropnou společností Eni sídlící v Itálii. Není ostatně bez zajímavosti, za kolika projekty rozvoje vodíkové infrastruktury v Evropě stojí ropné společnosti a rafinérie, například na pražském vodíkovém projektu s vodíkovým vozem Škoda 36 BB participuje Orlen Unipetrol (peníze tedy rozhodně

nebudou na posledním místě).

Odkud bude vodík pro flotilu v Boloni a Ferraře pocházet, nebylo hovořeno ani v rámci slavnostní prezentace dne 10. 2. 2025. Naopak nechyběly zmínky o *„milníku ve vývoji udržitelné veřejné dopravy“* (Javier Iriarte, generální ředitel Solaris Bus & Coach), o *„dalším kroku k bezemisní veřejné dopravě“* (Giuseppina Gualtieri, ředitelka TPER) či o tom, že den zařazení vozidel by měl být *„dnem oslav“*, neboť se město (Boloňa) přiblížilo uhlíkové neutralitě (Michele Campaniello, radní pro dopravu v Boloni).

Jeden vodíkový autobus pro TPER má vycházet na cca 589 000 € (zhruba 15 mil. Kč). Dotováno je víe než 93 % pořizovací ceny. Ze 137 vozů jich má 127 sloužit v Boloni a okolí a 10 ve Ferraře s tím, že 70 vozů bude třídveřových (pro MHD) a zbylých 67 pouze dvoudveřových. Tisková zpráva Solarisu uvádí, že výrobce dodal již více než 430 vodíkových autobusů a na dalších více než 400 má objednávky. V prvním případě je ve výčtu zemí uváděna i Česká republika, kde sice již došlo k závazné objednávce pro provoz ve Středočeském kraji, nicméně žádný vodíkový autobus s ležatým eskem ve znaku do našich luhů a hájů ještě dodán nebyl. S rezervou je nutno vnímat i druhý údaj, který podle všeho zahrnuje všechny opční kusy, přičemž je zřejmé, že řada měst, která v minulosti podepsala smlouvy na větší flotily vodíkových autobusů, nehodlá či nestihne opčních práv využít.

Url: Italské vodíkové dobrodružství začíná. Solaris předal 37 vozů dopravci TPER