

Rok pražských elektrobusů. Průměrně jich jezdila třetina

24.02 2023 18:44, Matěj Stach, Autobusy

První větší projekt elektrifikace autobusové dopravy v hlavním městě se zhmotnil před rokem. Během pondělí 21. února 2022 do provozu na linkách 154 a 213 postupně vyjelo 13 z celkových 14 elektrobusů Škoda 36 BB E'CITY s karoserií od tureckého výrobce Temsa. Po slibném úvodu byly vozy po měsíci hromadně odstaveny pro mechanické vady, přičemž podobné prostoje se opakovaly ještě v květnu, během června a v první polovině září 2022.

Systém dvoupólového nabíjení je technologie, s níž má Dopravní podnik hl. m. Prahy dlouhodobé zkušenosti. Řešení využívá příležitostí, které v pražských podmínkách plynou z existence dalších elektrických módů povrchové dopravy, tedy tramvají a nově také trolejbusů, jejichž nabíjecí infrastrukturu mohou dvoupólově nabíjené elektrobusy za předpokladu galvanického oddělení obvodů – a to buď v rámci infrastruktury, anebo na vozidle – přímo využívat. Technologii nabíjení prostřednictvím vedení trolejbusového typu vyzkoušel Dopravní podnik již počátkem roku 2014 na Bořislavce, kde dvojici vodičů provizorně nainstaloval pro elektrobus Siemens Rampini Alé electric zapůjčený na linku 216 z Vídně. Rozšíření provozu dvoupólově nabíjených elektrobusů poté souvisí především s pozitivními zkušenostmi z dvouletého testování elektrobusu SOR EBN 11,1 na lince 213 (a okrajově také 163 a 188), jenž v metropoli mezi zářím 2015 a srpnem 2017 najezdil 144 tisíc kilometrů.

Původní plány počítaly s využitím této technologie na elektrifikaci linky 207, jejíž trasa mezi Staroměstskou a Florencí vede nejužším městským centrem. Jak na Ohradě, tak na již zmíněné

Staroměstské, které lince slouží jako konečné zastávky, ovšem plán vybudovat nabíjecí stopy narazil, což donutilo Dopravní podnik hl. m. Prahy od celého záměru ustoupit. Finální působiště prvních 14 elektrických autobusů se tak přesunulo směrem na jihovýchod – částečně také do míst, kde už jezdil v minulosti právě SOR EBN 11,1. Kromě „pokusné“ linky 213 (Želivského – Háje – Nádraží Uhříněves) byla pro celotýdenní provoz elektrobusů vybrána rovněž linka 154 (Koleje Jižní Město – Háje – Strašnická) a během dní pracovního klidu také 124 (Želivského – Zelený pruh). V té souvislosti došlo ke znovuvybudování nabíjecí stopy v obratišti Želivského, přičemž trolejbusové „dráty“ byly nataženy také na Strašnické a ve vršovických garážích.

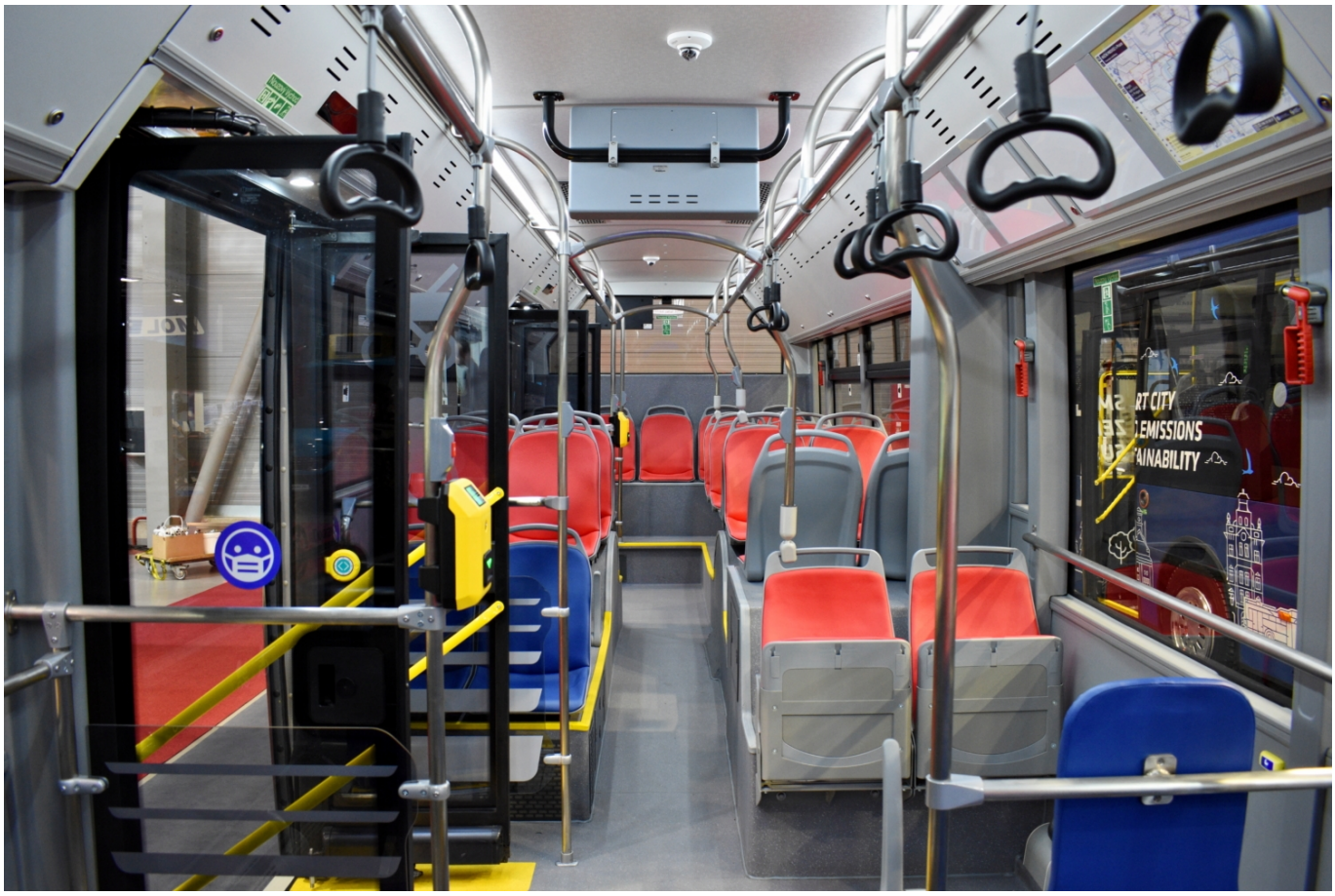


Elektrobus 36 BB E’CITY ev. č. 3003 zachycený dne 22. 1. 2023 na okružní křižovatce v Pitkovicích. Vůz má za sebou v prvním roce provozu 115 vypravení. (foto: Matěj Stach)

Za vítěze tendru vypsaného již v první polovině roku 2020 byla i přes protest podaný společností SOR Libchavy vyhlášena v lednu 2021 Škoda Electric. Ta nabídla 14 elektrobusů včetně servisu za sumu 207 010 000 Kč, čímž o 7,01 mil. Kč přesáhla předpokládanou hodnotu zakázky. Jedno vozidlo pak přišlo Dopravní podnik hl. m. Prahy na 12, 25 mil. Kč. Celý projekt nazvaný *„Pořízení 14 ks elektrobusů typu Standard (Sd) – elektrifikace linky 154“* byl rovněž finančně podpořen Evropskou unií, a to konkrétně v rámci Operačního programu Praha – pól růstu ČR. Na dotaci v celkové výši 146 378 500 Kč (85 % z ceny samotných vozidel) přispěl částkou 86 105 000 Kč (50 % z ceny samotných vozidel) Evropský fond pro regionální rozvoj, zbytek peněz přitekl z rozpočtu Magistrátu hlavního města Prahy.

Veřejnosti se první ze 14kusové série elektrobusů (ev. č. 3002) představil v listopadu 2021 na veletrhu CZECHBUS. Zmíněný vůz byl do provozu poprvé vypraven 17. 1. 2022, a to v rámci několika párů vložených spojů linky 213. Od následujícího dne zahájil stejný stroj ověřovací provoz elektrobusů Škoda 36 BB E’CITY s karoserií Temsa Avenue v rámci všech třech zmíněných linek. Po

měsíci jej v neděli 20. února doplnil druhý kolega v podobě vozu ev. č. 3006, na který v pondělí 21. 2. 2022 navázalo dalších 11 elektrobusů z intervalu 3001–3014 (s výjimkou vozu ev. č. 3007, jenž do provozu zasáhl poprvé až 5. 7., a to z důvodu poškození, které utrpěl při dopravní nehodě).



Pohled do interiéru vozu ev. č. 3002. Nevalná úroveň zpracování salonu elektrobusů je rovněž častým terčem kritiky. (foto: Matěj Stach)

Elektrické autobusy od Škody Electric ale postupně z pražských ulic začaly mizet. Úbytek byl patrný od poloviny března 2022, což nejlépe ilustrují řádky z našeho dubnového textu:

> *„Od pátku 18. 3. do následující středy byly s výjimkou soboty 19. 3. venku najednou vždy tři vozy ze čtyřlístku ev. č. 3002, 3010, 3012 a 3013, první víkendový den pak jezdily všechny tyto elektrobusy najednou. Ve čtvrtek 24. března 2022 už vyjel do ulic jediný z nich, a to stroj ev. č. 3013, který obsloužil část pořadí 213/15, z něhož byl ovšem ještě ráno stažen a nahrazen konvenčním autobusem SOR NB 12 CITY.“*

Vedoucí oddělení komunikace DPP Daniel Šabík se tehdy pro server zdopravy.cz v množném čísle zmínil o mechanických závadách, dodavatel vozidel se prostřednictvím svého tiskového mluvčího Jana Švehly poté omezil na jmenování chybného fungování automatického vyrovnávání podvozku.

Po třítýdenní pauze se dne 15. dubna 2022 jako první vrátil do provozu vůz ev. č. 3004, na nějž od 21. 4. navázaly i další elektrobusy. V provozu však vydržely pouze týden do 28. 4. 2022, načež přišlo další třítýdenní odloučení vozidel 36 BB E’CITY od cestujících. Důvodem byly podle vyjádření Dopravního podniku i tentokrát mechanické závady na turecké karoserii od výrobce Temsa ze skupiny PPF. Jak uvedl pro server zdopravy.cz Daniel Šabík, DPP dodavatele vozidel za tyto prostoje

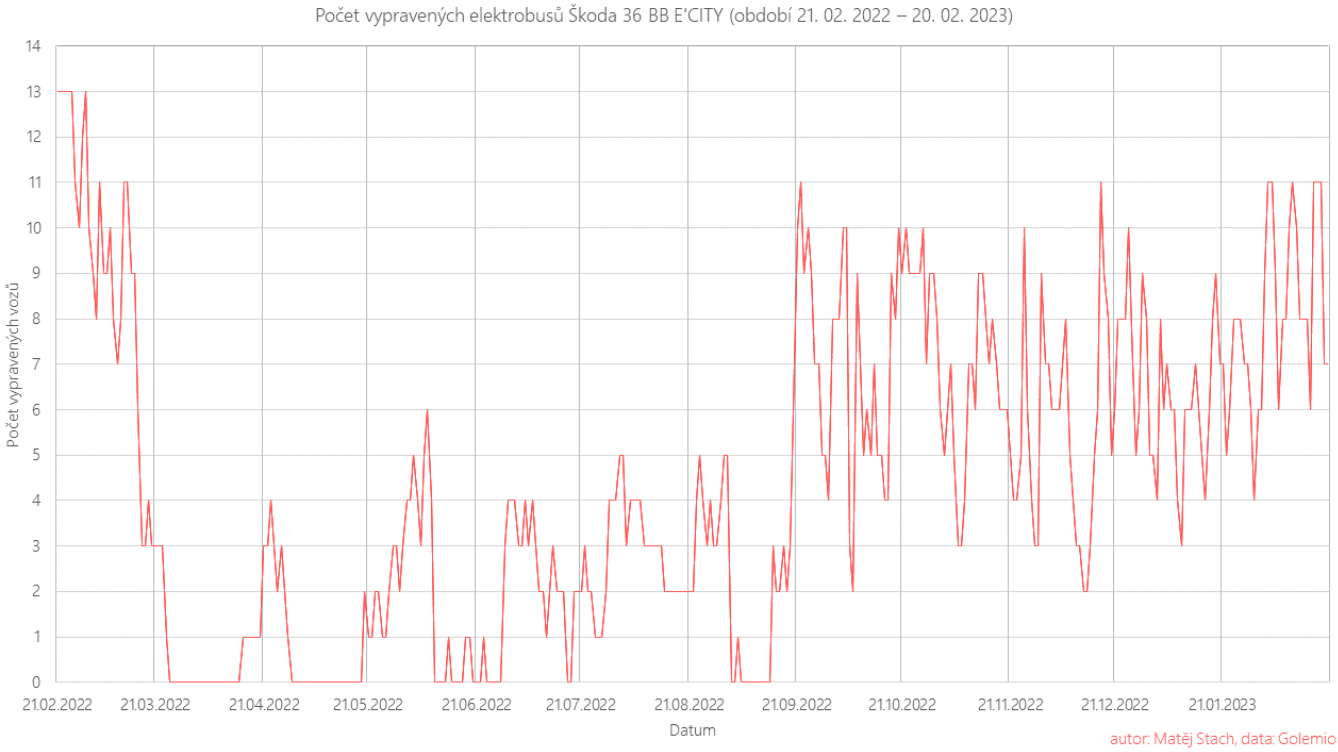
sankcionoval dle uzavřené smlouvy.

Druhý velký návrat se udál 20. 5. 2022, přičemž mezitím se elektrobus ev. č. 3004 alespoň staticky představil na Autobusovém dni PID v Letňanech. Prostředek června ovšem vozidla opět prostála v garážích (světlou výjimku občas tvořil vůz ev. č. 3014). Stejná situace se přitom opakovala rovněž na začátku září, kdy již součet smluvních pokut přesahoval cenu jednoho vozidla, jak napsal Pražský deník. Aktuální výše sankcí uplatněných do 31. 1. 2023 činí podle odpovědi Dopravního podniku na dotaz položený dle zákona č. 106/1999 Sb. o svobodném přístupu k informacím 16 934 502 Kč.

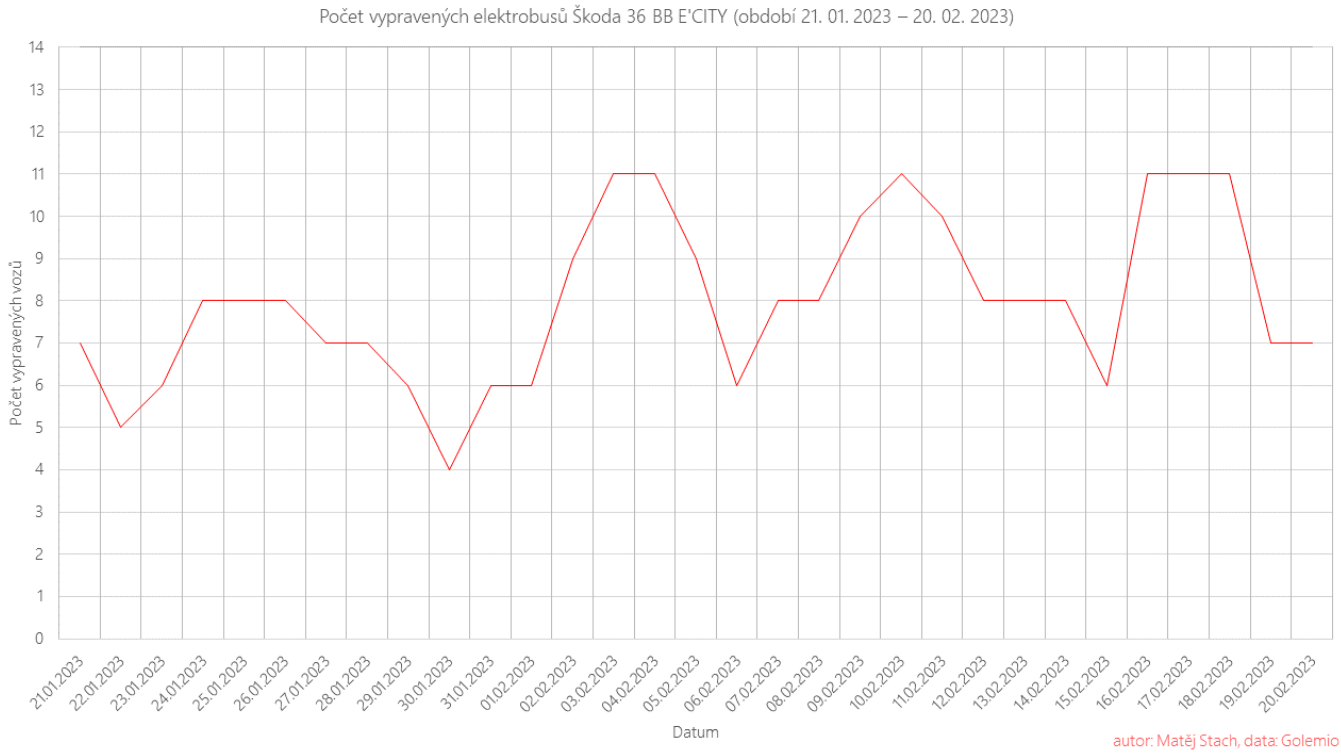
Když v srpnu 2022 vyhrála Škoda Electric s elektrobusy využívajícími karoserií od Temsy tendr v Budapešti, dovolili jsme si k příslušnému textu připojit krátkou statistku provozu pražských elektrobusů Škoda 36 BB E'CITY.

> *„Průměrná vypravenost činí za období od 21. 2. 2022, kdy vozidla vyjela do běžného provozu, do 21. 8. 2022 (celkem 182 dní) pouze 2,76 elektrobusu denně."*

Tu nyní přinášíme také v ročním balení. Metoda výpočtu zůstala neměnná – jakmile vozidlo v daný den přihlásilo z některého spoje (vyjelo úspěšně na linku), počítá s ním statistika jako s vypraveným. Jestli elektrobus Škoda 36 BB E'CITY směnu v daný den dokončil, anebo byl z linky stažen, data nezohledňují. Veškeré údaje obsažené v následujících grafech vycházejí z dat poskytovaných městem skrz platformu Golemio. I přes jejich automatické zpracování ale mohou vykazovat – stejně jako je tomu obecně u všech dat – dílčí chybovost.

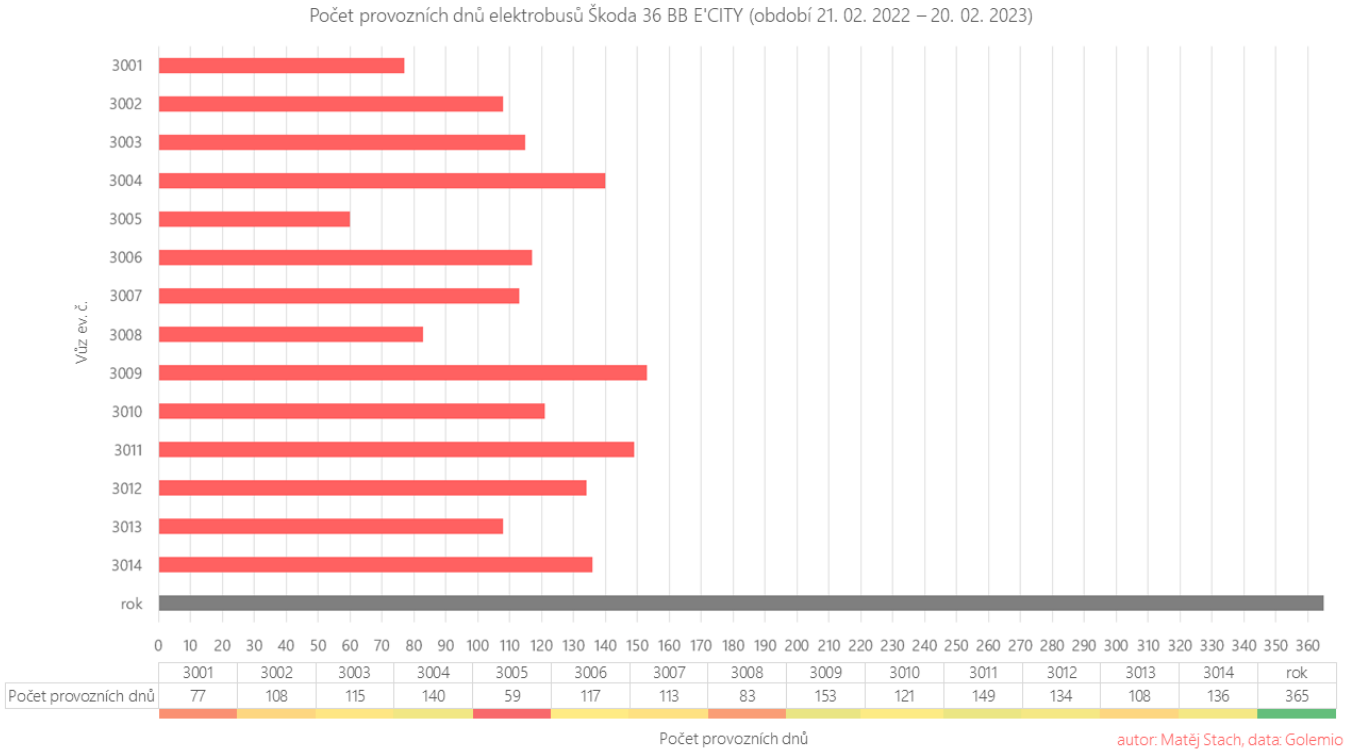


Posbírané výsledky nejsou zrovna lichotivé. Průměrná denní vypravenost za období celého roku (tj. od 21. 2. 2022 do 20. 2. 2023) činí 31,57 %, což odpovídá 4,42 vozu z celkových 14. Za alespoň trochu pozitivní zprávu snad lze označit skutečnost, že za poslední měsíce drží průměrná denní výprava vzestupný trend a od 21. 1. 2023 do 20. 2. 2023 činila průměrně už rovných 8 elektrobusů, tedy 57,14 %. To ovšem stále nejsou hodnoty, které se od nových vozidel očekávají. 100 % je samozřejmě meta nedosažitelná, v tuto chvíli ale rozhodně nelze hovořit ani o tom, že by se jí flotila pražských elektrobusů zásadně blížila.



Nejlépe provozuschopnost elektrobusů demonstrují data seskupená podle jednotlivých vozidel. Pomyslnou první příčku obsadil vůz Škoda 36 BB E’CITY ev. č. 3009, který za uplynulých 365 dní vyjel na linku ve 153 případech (41,92 %). Následují jej vůz ev. č. 3011 se 149 provozními dny a 3004, jenž s cestujícími do ulic vyrazil 140krát.

Jednoznačně nejhůře z tohoto srovnání vyšel na druhé straně vůz ev. č. 3005, který do provozu zasáhl za období jednoho roku pouze v 59 případech (16,16 %). Při své první technické kontrole dne 13. 2. 2023 měl mimochodem najeto pouze 12 259 km, což odpovídá méně než pětině běžného ročního nájezdu autobusu u DPP. Odspoda jej následují elektrobusy ev. č. 3001 a 3008 se 77, resp. 83 výjezdy na linku.



	3001	3002	3003	3004	3005	3006	3007	3008	3009	3010	3011	3012	3013	3014	rok
Počet provozních dnů	77	108	115	140	59	117	113	83	153	121	149	134	108	136	365

Samostatnou kapitolou je poté testování elektrobusů Škoda 36 BB E'CITY na lince 158. Na spojnici Letňan a Třeboradic bylo pro vozy vyhrazeno mezi 3. a 15. lednem 2023 pořadí jak v pracovních dnech, tak během víkendů. Kupříkladu kurz 158/2, který vršovické garáže vypravovaly během pracovních dnů, začínal v Třeboradicích a ukončen byl v Letňanech, odkud vůz zatáhl přes celé město zpět do Michle. Zarážející je na celém zkušebním provozu především fakt, že elektrobusy tento výkon zajistily pouze v šesti dnech (z toho dvakrát až po výměně za dieselový vůz zajišťující pořadí od rána). Ve zbylých dnech obsluha pořadí včetně dlouhého nájezdu a zátahu zbyla na vršovické autobusy SOR NB 12 CITY.



Jeden z nejspolehlivějších vozů (ev. č. 3004) přijíždí během testovacího intermezza na lince 158 do zastávky Avia Letňany. (foto: Radek Jareš)

Problematická je nízká vypravenost elektrobusů rovněž z pohledu pětileté udržitelnosti dotace poskytnuté na jejich nákup. Dle článku VIII. smlouvy o financování je stanovena dvojice kvantitativních indikátorů. První z nich vedený pod názvem „Počet nově pořízených nízkoemisních vozidel" počítá s cílovou hodnotu 14 elektrobusů, které mělo být původně dosaženo do 30. 6. 2022. Dodatek uzavřený dne 21. září 2022 ale stihl lhůtu prodloužit, a sice do 28. 2. 2023. Druhý indikátor se zabývá ročním snížením emisí skleníkových plynů a také redukcí emisí primárních částic a prekurzorů částic sekundárních. V období do 30. 6. 2027 smlouva počítá s ušetřením 243,035 tun ekv. CO_2 ročně a zároveň i s redukcí emisí primárních částic a prekurzorů částic sekundárních o 5,185 tun ročně.

Na provoz čtrnáctky pražských elektrobusů a spokojenost s první masivnější aplikací technologie dvoupólového nabíjení jsme se už 9. 2. 2023 ptali prostřednictvím e-mailu také přímo Dopravního podniku hl. m. Prahy. Zaslané otázky ale až do uzávěrky článku (24. 2. 2023) zůstaly nezodpovězeny.

Url: Rok pražských elektrobusů. Průměrně jich jezdila třetina