

Středočeský kraj se pochlubil svým vodíkovým projektem

10.08 2024 18:46, Libor Hinčica, Autobusy

Integrátor veřejné dopravy ve Středočeském kraji (IDSK) se pochlubil zahájením svého projektu na nasazení deseti vodíkových autobusů v oblasti okolo Mníšku pod Brdy. Vozidla, jež má dodat španělsko-polský Solaris Bus & Coach, mají obsluhovat trojici linek čísel 446, 517 a 688.

O plnění vodíkových snů informoval oficiálně Středočeský kraj již v květnu 2022, kdy došlo ze strany krajských radních (12. 5.) ke schválení memoranda mezi ním, IDSK, společnosti ČEZ a dopravní firmou Martin Uher. Projekt následně odsouhlasilo zastupitelstvo kraje, přičemž se počítalo s náklady ve výši 242,2 mil. Kč, které měly být většinově hrazeny z dotací EU (programů ITI Pražském metropolitní oblasti a Integrovaného regionálního operačního programu) a příspěvku státu. V memorandu se všichni zúčastnění zavázali k tomu, že k zahájení provozu dojde *„co nejdříve“*, konkrétně se pak uváděl rok 2024. Součástí záměru bylo i vybudování nového elektrolyzéru (v režii ČEZ ESCO) v oblasti Mníšku pod Brdy na výrobu tzv. zeleného vodíku s tím, že elektrická energie by měla primárně pocházet z nedaleké vodní elektrárny ve Vraném.

Středočeský kraj do projektu šel i přesto, že si byl od počátku dobře vědomý toho, že se provoz vodíkových autobusů oproti v současné době používaným dieselům výrazně prodraží (pomineme-li sazbu pražského DP). Náklady na provoz byly odhadovány na 66 Kč/km, avšak uvedená suma platila pouze v případě, že dojde k následnému proplacení dotace (ve výši 80 %) na vodíkovou plničku. Bez ní by šlo o částku 83 Kč/km.

Smlouva s dopravcem byla podepsána dne 28. 11. 2023, přičemž k zadání veřejné zakázky došlo tzv. přímým zadáním, tedy bez vypsání výběrového řízení. Takový postup sice platná legislativa

umožňuje, má však svá omezení týkající se mj. velikosti subjektu, kterému je taková zakázka svěřována. V případě mateřské firmy Martin Uher, která patří ke stálicím v zajišťování služeb v Pražské integrované dopravě, by nebyly tyto podmínky splněny, a tak došlo již dne 22. 3. 2022 k účelovému vytvoření nové firmy s názvem „MARTIN UHER bus“, která mohla být vydávána za malý podnik (žádné autobusy ostatně nevlastnila), jíž kraj mohl zakázku napřímo svěřit. Podobných dohod mezi Středočeským krajem a vybranými dopravci přitom vzniklo v posledním období více. ČSAD Střední Čechy je provázána s dopravcem AD Střední Čechy, který by měl po elektrifikaci převzít provoz linky č. 375 a zároveň 377, a dále se společností Ekoservis Transpeed (linka č. 370). Dopravce ABOUT ME má zase stejného vlastníka jako BMT BusTransport, byť zde k přímému zadání nakonec nedošlo. Ačkoli lze pochopit motivy, které kraj k obdobnému postupu vedly, nelze na uvedenou praxi účelově zakládaných firem nahlížet jinak než jako na obcházení zákona.



Čtyři vodíkové elektrobusy od Solarisu má od loňska i Bratislava. S ohledem na problémy s plněním vodíkem jsou vozidla nasazována pouze na dělená pořadí, takže hlavní výhoda vodíkových autobusů – delší dojezd bez nutnosti nabíjení – se zde nevyužije. (foto: DPB)

Vodíkové autobusy mají obsluhovat linky čísel 446 (Mníšek pod Brdy – Kytín – Dobříš), 517 (Dobříš – Příbram) a 688 (Mníšek pod Brdy – Nový Knín – Dobříš). Celkem má kraj zaplatit 349 823 274,88 Kč za období desíti let, přičemž start projektu byl odsunut na konec roku 2025 (byť smlouva uváděla původně termín 1. 7. 2025). Přibližný roční nájezd kilometrů má činit 550 000, takže lze konstatovat, že náklady na úrovni okolo 66 Kč na kilometr (při započtení dotace) se podařilo udržet na uzdě. Pro pokrytí potřeby trojice uvedených linek bude zapotřebí nejvíce osm autobusů (největší výprava je očekávána v odpolední špičce, avšak pořadí je celkově devět, což znamená, že jeden vůz by měl být vypraven během dne na dvě pořadí), o víkendu budou postačovat čtyři vozy. Jak v pracovní dny, tak o víkendu jsou všechny spoje vedeny interně jako pořadí linky č. 688.

Hodí se uvést, že zvolený linkový soubor dnes obsluhuje široká škála délkových provedení autobusů,

přičemž na lince 446 jezdí především minibus (kategorie Mn), linku 517 obsluhují standardní autobusy (Sd) a konečně spoje linky 688 autobusy délky midibus plus (Md+). Ačkoliv má v případě dvou dotčených linek (446 a 688) dojít k prodloužení vybraných spojů do Dobříše, nedá se především v případě relace Mníšek pod Brdy – Kytín očekávat takový nárůst počtu pasažérů, aby opodstatnil nakynutí délky nasazovaného vozidla o polovinu. Naopak trend opouštění kategorie Md+ prostupuje napříč všemi nově uzavřenými smlouvami a linka 688 v tomto směru nebude výjimkou.

Přestože při volbě vodíkového pohonu právě pro uvedenou trojici linek bylo zdůrazňováno, že výhodou vodíku je dlouhý dojezd vozidel bez nutnosti nabíjení, je nutno říci, že v případě uvedeného souboru linek by bylo možné zvládnout většinu výkonů se současnou generací elektrobusů. Celkový denní nájezd v pracovní dny totiž činí 1 887,307 km, přičemž nejdelší výkon je spojen s pořadím 688/94, na němž má činit nájezd 338 km, naopak nejkratší je s 97,546 km pořadí 688/98. O víkendu má denní nájezd činit 760,340 km. Průměrně denně najedou vodíkové elektrobusy v pracovní dny 209,701 km, o víkendu 190,085 km.

Když radní pro dopravu Středočeského kraje Petr Borecký dříve pro deník zdopravy.cz komentoval zavádění vodíkových autobusů do veřejné dopravy na Mníšecku, poukazoval především na potřebu testování technologie v porovnání s jinými alternativami, přičemž sám uvedl, že z čistě ekonomického hlediska nemá dnes vodík v autobusové dopravě smysl. Podbízí se však otázka, jakých reálných výsledků je možné při udaných předpokládaných počtech kilometrů vlastně získat, pakliže bude potenciál palivových článků využíván jen minimálně, navíc v nemalé míře na spojích, kde bude kapacita vozidel značně předimenzovaná (tj. zmíněna náhrada minibusů autobusy 12m délky).

Url: Středočeský kraj se pochlubil svým vodíkovým projektem