

V Tychách a Katowicích vyjedou vodíkové autobusy

09.02 2026 20:26, Libor Hinčica, Autobusy

Polská města Tychy a Katowice se stala dalšími provozovateli vodíkových autobusů. Dne 30. 1. 2026 byla slavnostně v Katowicích představena flotila osmi vozů, která byla provozovatelům dodána v závěru roku 2025. Jejich výrobcem je polská společnost s poněkud krkolomným názvem PAK-PCE Polski Autobus Wodorowy, která svá vozidla prodává pod značkou NesoBus. Prozatím je s nimi úspěšná pouze na domácím trhu.

Vodíkové elektrobusy byly pořízeny v rámci projektu *„Hydrogen GZM“*, v němž písmena GZM znamenají *Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia*, což je místní koordinátor rozsáhlého integrovaného systému. Původní záměr na implementaci vodíkových autobusů do veřejné dopravy byl podstatně ambicióznější a počítal s fixní objednávkou 20 vozů s možností využití opce na dalších 10 autobusů. V takovém duchu byla v prosinci 2022 vypsána i první soutěž, do níž se přihlásila trojice polských výrobců – PAK-PCE Polski Autobus Wodorowy, Solaris Bus & Coach a Arthur Bus. Nejlepší nabídku podala první z jmenovaných firem, avšak zadavatel, jímž byla přímo společnost GZM, se rozhodl tendr zrušit.

Důvodem měla být nejen vyšší cena za samotná vozidla (i nejlevnější uchazeč byl v přepočtu o zhruba 1 mil. Kč na vůz dražší, než byla očekávaná hodnota zakázky), ale především výsledek souběžně vedeného výběrového řízení na dodávku vodíku. V ní předpokládal zadavatel náklady na úrovni 46,75–47 zlotých za kilogram (tj. okolo 270 Kč), jenomže skupina Orlen, jediný uchazeč v tendru, nabídl částku o zhruba 18,5 % vyšší (55,38 zł/kg), tj. cca 317 Kč za kg. Vyšší cena za vozidla by zřejmě byla pro GZM ještě skousnutelná, protože většina nákladů na pořízení vozidel měla být tak jako tak hrazena dotací (pokrývající 90 % uznatelných nákladů). Vodík si ovšem měla GZM platit v průběhu provozu ze svého a uvedené navýšení bylo pro flotilu minimálně 20 vozů neakceptovatelné.



Plnicí stanice na vodík se nachází pouze v Katowicích. Vodíkové elektrobusy z Tych na ní mají zajíždět v rámci jízd bez cestujících. (foto: Transport GZM)

GZM se proto rozhodla zakázku na vodíkové elektrobusy zrušit a znovu ji vypsal po více než roce – v červenci 2024, přičemž se celý projekt smrskl jen na osm vozů, z nichž pět mělo zamířit do Tych k dopravci PKM Tychy a zbylé tři do PKM Katowice. Tendr měl tentokrát jen jediného účastníka, čímž měla GZM značně usnadněný výběr dodavatele. PAK-PCE Polski Autobus Wodorowy nacenil vozidla na 25 892 264 zlotých bez DPH (jeden vůz tedy v přepočtu vycházel na cca 18,5 mil. Kč). Zajímavé je, že při onom slavnostním představení vozidel v závěru ledna letošního roku se jako důvod osekání projektu již nezmiňovala vysoká cena Orlenu za kilogram vodíku, ale jiné zástupné důvody – například omezená kapacita plnicí stanice či rekalkulace reálných potřeb. Zmínka o příliš vysoké ceně vodíkové technologie zjevně do slavnostní atmosféry prezentace nezapadala.

Prezentace prvního z osmi vyrobených vozů se konala již v říjnu loňského roku, nicméně dodávky byly zahájeny až v prosinci, a to nejprve pro Tychy, a následně i pro Katowice. V obou městech probíhá rozsáhlé zaškolování personálu, takže se očekává, že se vodíkové elektrobusy objeví na trasách až v březnu. V Katowicích je avizováno jejich nasazení na linky č. 46, 70 a 115, v Tychách na linky č. 2, 21, 75, 137, 273 a 696. Plnicí stanice ale byla vybudována pouze jediná, a to v Katowicích na ulici Murckowska. To znamená, že autobusy budou muset jezdit z Tych do Katowic pro naplnění a zpět, přičemž ani v jednom směru nebudou převážet cestující. Denně tak mají najet okolo 40 jalových kilometrů. Samotné plnění jednoho vozu má trvat přibližně 15 až 20 minut.

Ačkoli se oficiálně hovoří o ekologickém přínosu celého projektu a bezemisním provozu, je nutné říci, že vodík, který je do Katowic dodáván, má být tzv. šedý, tj. vyrobený v rafinériích Orlenu z fosilních paliv. Výsledný ekologický efekt je tak v porovnání s přímým spálením fosilního paliva ve spalovacím motoru horší.

Doplňme, že vodíkové elektrobusy NesoBus jsou řešeny jako 12m třídveřové vozy nabízející obsaditelnost až 85 osob, z toho 25 k sezení. Palivové články FCmove-HD dodává kanadská společnost *Ballard Power Systems*, jejich výkon činí 70 kW. Spotřeba vodíku na 100 km se má pohybovat okolo 8 kg, celkový dojezd vozu má činit 450 km. Pohon zajišťuje dvojice motorů o výkonu 2x 125 kW, jež jsou integrovány do nápravy ZF AVE 130 AxTrax. Motory jsou pak propojeny se střídačem, jenž je rovněž výrobkem společnosti ZF. O distribuci energie a řízení pohonu celého vozidla, stejně jako o napájení palubní sítě a dalších spotřebičů se pak starají další zařízení elektrické výzbroje, jež dodává polská společnost ENIKA.

Url: V Tychách a Katowicích vyjedou vodíkové autobusy