

Ve francouzském Belfortu shořela flotila vodíkových autobusů

05.01 2025 18:46, Libor Hinčica, Autobusy

Francouzské město Belfort, jež bychom nalezli na východě země v blízkosti švýcarských a německých hranic, se neplánovaně rozloučilo se svými sedmi vodíkovými autobusy Van Hool A12 FC, které zařadilo do provozu v průběhu druhé poloviny roku 2023. Prakticky celá flotila zjevně vinou technické závady na trakční baterii lehla ráno dne 2. 1. 2025 popelem. Částečně sice zůstal jeden z vozů ušetřen naprostému zničení, s ohledem na míru poškození a faktický krach výrobce v loňském roce jsou ale šance na opravu nulové.

Belfort se stal vůbec prvním dopravcem, který si objednal u belgického Van Hoolu novou generaci autobusů řady A. Stalo se tak už v listopadu 2021, ještě před oficiálním představením zcela nového produktu ze strany výrobce. Termín dodání byl stanoven hned na následující rok, potápějící se Van Hool měl ale značné těžkosti s náběhem výroby „Áčka“, a tak se první vůz mohl prezentovat novinářům až v závěru června 2023. K zahájení zkušebního provozu všech sedmi kusů došlo 19. 7. 2023, pravidelně se měly začít vozy objevovat na linkách od začátku školního roku, který stejně jako u nás začíná v září (některé zdroje však uvádějí, že se tak mělo stát již od 7. 8. 2023).

Zařazení prvních sedmi vozů bylo splněním velkého snu místní politické reprezentace. První snahy o přechod k vodíkové technologii v rámci flotily dopravce Optymo (jenž má k dispozici 54 vozů) jsou datovány už v roce 2011, nicméně náklady na technologii s omezenými dotačními programy v té době značně převyšovaly možnosti městského rozpočtu. Jen o čtyři roky později (2015) ale bylo přijato rozhodnutí, že by měly být učiněny kroky k postupné náhradě celé poloviny (tj. 27) vozidel za vodíkové elektrobusy. Projekt později vykrystalizoval do podoby rozčlenění do dvou etap. V té první, jakési pilotní, mělo být pořízeno sedm vodíkových vozů o délce 12 m, jež měly vyjet na linky v roce

2022. V rámci druhé se pak počítalo se zařazením dalších 20 vozů v průběhu roku 2025, z toho 8 článkových.

Van Hoolu se vcelku bez obtíží podařilo uspět v soutěži na prvních sedm vozů, neboť konkurence v oblasti dodávek vodíkových autobusů v té době takřka neexistovala. Další etapa nákupu vozidel, původně zamýšlená jako ucelená, byla nakonec ještě dále rozdělena, když se pro rok 2025 počítá jen s oněmi osmi kloubovými autobusy, zatímco dvanáct vozů standardní délky by mělo doputovat do města až v roce 2026. Soutěž prozatím byla uzavřena pouze v případě článkových vozů, přičemž bylo v červenci 2024 oznámeno, že je – podle očekávání – dodá španělsko-polský Solaris.



Belfort se stal vůbec prvním zákazníkem autobusů Van Hool řady A, která bohužel neměla možnost ukázat na trhu dostatečně svůj potenciál. Van Hool se totiž potopil dříve, než se mohla výroba ve velkém opravdu rozjet. (zdroj: H2 mobile)

Belfort tedy ve své vodíkové strategii nikterak nepolevil, třebaže náklady na provoz MHD výrazně stouply. Oficiálně však o nich vedení města vůbec nemluví a do popředí je dáván závazek mít zcela bezemisní dopravu a být na špici ve Francii při zavádění vodíkové technologie. Jinak než v balíku marketingových frází o projektu ani hovořit nelze, protože je součástí mnohem většího souboru investic, dotací a pobídek ze státní a evropské pokladnice, které do regionu v okolí Belfortu tečou s cílem vytvořit jakousi vzorovou lokalitu, v níž se budou snoubit různé možnosti využití nejlehčího plynu (v loňském roce byl například ve městě otevřen nový závod na výrobu elektrolyzérů). Nutno dodat, že vodík je v případě Belfortu alespoň skutečně tzv. zelený. Vyrábí se za využití elektrolýzy přímo ve městě, přičemž elektrická energie má být převážně z obnovitelných zdrojů.

Dne 2. 1. 2025 vypukl okolo 2:20 ráno požár v garážích dopravce, jehož příčina sice prozatím není potvrzena, nicméně záběry z bezpečnostních kamer mají vyobrazovat, že došlo u jednoho z vozů k vyšlehnutí plamenů z bateriového boxu, v němž jsou uloženy baterie LTO o kapacitě elektrické energie 24 kWh (z produkce společnosti ACTIA). Jelikož autobusy stály zaparkované v řadě vedle sebe, začal se oheň šířit z jednoho vozu na druhý. Na místo bylo postupně povoláno 21 hasičských

vozidel, s jejichž pomocí se podařilo dostat plameny pod kontrolu okolo 4:45. Při požáru ani jeho likvidaci nebyl nikdo zraněn, šest vodíkových elektrobusů bylo zničeno zcela, jeden ošlehaly plameny na pravé bočnici natolik, že jeho případná oprava je spíše vroucím přáním než reálnou možností. Vozidla, z nichž jedno vycházelo na cca 17,4 mil. Kč, tak sloužila v Belfortu jen rok a půl.

V souvislosti s požárem vodíkových autobusů se objevovaly komentáře o výbuších, které šly slyšet na vzdálenost až 8 km, což vyvolalo okamžité „zasvěcené“ diskuze o bezpečnosti vodíkových autobusů. Tyto detonace ale byly způsobeny například explozí pneumatik, nikoli však samotnými lahvemi s plynem, které procházejí náročnými testy a jejichž bezpečnostní systém (s řízeným únikem vodíku) zareagoval naprosto správně. Zastánci vodíkové technologie tak naopak nyní používají belfortský incident jako argument pro ukázku toho, jak je vodík vlastně bezpečným médiem.

Url: Ve francouzském Belfortu shořela flotila vodíkových autobusů