Vodíková eCitara pro regionální dopravu v Malopolsku

30.11 2025 18:37, Libor Hinčica, Ostatní

Polská dopravní společnost Koleje Małopolskie (KMŁ), jež od roku 2013 zajišťuje část regionální dopravní obslužnosti v rámci Malopolského vojvodství (jehož ústředním městem je Krakov), podepsala smlouvu na dodání svých prvních pěti vodíkových autobusů, které doplní stávající flotilu složenou z dieselových a (mild-)hybridních autobusů. Vítězem soutěže se stala společnost Daimler Buses Polska, která nabídla model Mercedes-Benz eCitaro fuel cell.

Koleje Małopolskie se rozhodly vydat cestou pořízení vodíkových autobusů, ačkoli si jsou dobře vědomé faktu, že se jim jejich provoz výrazně prodraží, a ačkoli doposud není zcela jasné, jakým způsobem bude probíhat plnění autobusů vodíkem. Lákavá ovšem byla možnost získání dotace pokrývající až 95 % pořizovacích nákladů. Společnost se do programu na koupi bezemisních vozidel, ve kterém bylo distribuováno přes 133 mil. zlotých (cca 763 mil. Kč), přihlásila jako jediná z 12 zájemců s projektem na dodání vodíkových vozů, z toho dvou článkových a tří o délce zhruba 12 m. Unikátnost její žádosti pak výrazně zvyšovala šance na úspěch, jak se ostatně záhy ukázalo.

Po přiklepnutí peněz došlo v dubnu 2025 k vypsání výběrového řízení s tím, že termín podání nabídek byl stanoven do 13. 5. 2025. Zájem dodavatelů byl ale překvapivě nulový, a tak musel dopravce soutěž zrušit a dne 11. 6. 2025 ji vypsal podruhé. Oproti původnímu zadání došlo k některým „změkčením“ požadovaných parametrů. Pomineme-li detaily týkající se provedení obrysových světel, informačních panelů či umístění hrdla pro plnění vodíku, bylo nejzásadnější úpravou snížení deklarovaného dojezdu vodíkového vozu z 400 km na 350 km. Dodavatelé přitom už nemuseli prokazovat splnění tohoto parametru předložením certifikátu SORT 2, ale postačovalo pouhé doplnění čestného prohlášení ze strany výrobce stran spotřeby vodíku. Lhůta pro podání nabídek byla nastavena na 30 dnů (do 11. 7. 2025), přičemž tentokrát se již Koleje Małopolskie nabídky dočkaly, byť jen jediné.

V článkovém provedení si vodíkové eCitaro G fuel cell odbude v Polsku premiéru. (zdroj: Koleje Małopolskie)

Rozpočet zakázky, u níž se počítá s dodáním všech pěti vozidel do 17. 8. 2026, byl nastaven vskutku velkoryse. Daimler nabídl jedno 12m eCitaro fuel cell za částku 3,9 mil. zlotých bez DPH (zhruba 22,26 mil. Kč), zatímco jeden kloubový vůz má vyjít na 5,1 mil. zlotých bez DPH (tj. přibližně 29,12 mil. Kč). Ačkoli jde o vysoké částky, vymykající se výši za obdobná plnění v Polsku, podařilo se Daimleru i tak v obou případech dostat pod odhadované hodnoty zakázek (v případě 12m vozů šlo o snížení o 9,8 %, u 18m elektrobusů byl rozdíl menší a činil přibližně 3,8 %).

Vysoká cena je zajímavá i v tom kontextu, že Daimler nenabízí standardní vodíkový autobus (jako má například v nabídce Solaris či Toyota/CeatanoBus), ale využívá pouze vodíkový prodlužovač dojezdu, což znamená, že palivový článek je výrazně menší (poskytuje menší výkon) a prim hrají trakční baterie na bázi článků NMC. Konkrétně má u eCitara fuel cell (v obou délkových provedeních) palivový článek výkon jen 60 kW (účinně přitom v běžném provozu využívá jen okolo 20–30 kW) a trakční baterie se mohou obvykle chlubit kapacitou elektrické energie 292 kWh (u 12m vozu) a 392 kWh u článkového (v nabídce ale existují i provedení s menšími bateriemi, resp. menší celkovou kapacitou energie).

Koleje Małopolskie vozidla pořídí v úpravě pro linkový provoz, což bude v praxi znamenat snížený počet dveří (dvou u 12m vozu a tří u 18m) a zvýšený počet míst k sezení (35, resp. 47 u kloubového vozu). S plněním vozidel se počítá v Krakově, kde by měla vzniknout plnicí stanice na vodík v režii polského průmyslového giganta Orlen. S ohledem na to, že plnohodnotná plnička ještě nestojí (od roku 2022 je v Krakově k dispozici pouze mobilní vodíková stanice, jež zvládne naplnit maximálně jeden autobus), nevylučuje dopravce variantu zajištění alternativního způsobu dodávek vodíku.

Připomeňme, že Mercedes-Benz (Daimler Buses) nabízí své vodíkové eCitaro od roku 2023, přičemž

prozatím se mu nepodařilo dosáhnout výrazných prodejních úspěchů. Podle dostupných údajů bylo předáno dopravcům do konce listopadu letošního roku jen necelých 100 vozidel v obou délkových provedeních. Polovina z nich připadá na jediného provozovatele – společnost Rhein-Neckar-Verkehr (RNV), která si koupila osmačtyřicet těchto vozů. V zahraničí jsou prozatím vodíková eCitara provozována pouze i v italském Bolzanu, přesto dodávka pro Koleje Małopolskie nebude premiérou tohoto provedení v Polsku, resp. pouze částečnou. Zatímco v objednávce článkového eCitara G fuel cell je dopravce z Krakova skutečně prvním, v případě 12m vozů byl předběhnut společností PKS Rzeszów, která si u Daimleru v květnu letošního roku objednala celkem šest elektrobusů s vodíkovým prodlužovačem dojezdu, jež mají rovněž sloužit v linkové dopravě.

Url: Vodíková eCitara pro regionální dopravu v Malopolsku