



Vodíková Škoda 36 BB H'CITY v pražském provozu

14.07 2023 20:21, Matěj Stach, Autobusy

Doposud v tuzemsku vodíkové autobusy hrály pouze krátká intermezza. Dnes spuštěný pražský pilotní provoz na lince č. 170 ovšem může trvat až čtyři roky, čímž se dosavadním zkušenostem zcela vymyká. První cestující vodíkový přírůstek ze škodovické rodiny svezl již dnes (14. 7. 2023), avizovaný celotýdenní provoz má poté začít v srpnu. Tmavomodrý vůz obdržel ev. č. 3000, evidenčně je tedy předřazen elektrobusům, které rovněž využívají karoserií Temsa Avenue Electron.

Ostrava po nich dlouhodobě pokukuje, Ústí nad Labem už je vysoutěžilo, ale nemá na ně zajištěné financování. Na krátké testy si autobusy s vodíkovými palivovými články půjčil DOPRAVNÍ PODNIK měst Mostu a Litvínova i ČSAD Havířov a časy, kdy byl nejlehčí prvek ve vesmíru skloňován pouze v souvislosti s pokusným TriHyBusem a jeho údajným provozem na MHD ve středočeských Neratovicích, jsou nenávratně pryč. Vodík, o němž často slyšíme, že je „palivem budoucnosti“, se sice nevyznačuje zrovna oslnivou ekonomikou provozu a za vysokou nejde označit ani jeho účinnost, přesto se těší stále větší oblibě. Zatímco vodíkoví pionýři jmenovaní na počátku tohoto odstavce naskočili na tuto módní vlnu už dávno, Dopravní podnik hl. m. Prahy si zachovává tradiční odstup a technologii chce nejdříve pořádně otestovat – ostatně tak, jako tomu bylo u hybridních autobusů, dvoupólově nabíjených elektrobusů i tzv. parciálních trolejbusů.



ORLEN Benzina vyrobí ve svých rafinériích ročně až 80 000 tun tzv. šedého vodíku. Autobus by měl mít spotřebu zhruba 10 kg na 100 km. (foto: Matěj Stach)

Podle náměstka pro dopravu, pana Zdeňka Hříba, je zkušební provoz vodíkového elektrobusu na pravidelné lince důkazem, „že Praha je lídrem ve využívání nejmodernějších technologií, chytrých a lokálně bezemisních energetických řešení.“ Nejen on, ale i další řečníci z tiskové konference vidí ve vodíku možnou alternativu k čistě elektrickým trakcím, a to s ohledem na strategickou diversifikaci zdrojů energie. Nejprve ale technologie musí v pražském provozu obstát. Jak také připomíná v tiskové zprávě ředitel DPP, pan Petr Witowski, „vodíková technologie je ze stávajících možností alternativních, lokálně bezemisních pohonů zatím nejdražší. Pořizovací náklady vozidla jsou ve srovnání s referenčním naftovým zhruba čtyřnásobné, provozní pak dvojnásobné.“



Jediným odpadním produktem chemické reakce v PEM palivových článcích je voda v plynném skupenství, která částečně kondenzuje. (foto: Matěj Stach)

Pilotní provoz vodíkového autobusu odklepla Rada hl. m. Prahy v únoru roku 2022. Na tomto základě následně DPP uzavřel se společnostmi ORLEN Unipetrol a Škoda Group memorandum o spolupráci se zřejmým rozdělením rolí. Podle původních odhadů mělo testování začít už ve druhé polovině roku 2022, kdy ale nebyla hotova ani samoobslužná vodíková stanice na Barrandově, ani vodíkový vůz, jehož pronájem byl v tomto období teprve vysoutěžen. Zatímco k otevření stanice skupiny ORLEN Benzina nakonec došlo v březnu letošního roku, vodíkový elektrobus do hlavního města dorazil až 19. června 2023, tedy s více jak půlročním zpožděním (dodán měl být do 1. 12. 2022), které se však v poslední době nevyhýbá téměř žádným projektům.



Pod tlakem 350 barů se mají palivové články naplnit během zhruba 10 minut. (foto: Matěj Stach)

Jelikož jsme vodíkovou Škodu 36 BB H'CITY v loňském roce zevrubně [prozkoumali](#) na veletrhu InnoTrans, můžeme se dále věnovat pouze jejímu pražskému dobrodružství. Po složení v hostivařských garážích musel být vůz oživen, ozkoušen a v neposlední řadě také zaregistrován. Následně se přesunul na Kačerov, kde došlo k dovybavení výsostnými znaky dopravce i integrovaného systému. Proběhlo rovněž proškolení jízdního a provozního personálu, které bude dále pokračovat v příštích týdnech. Vůz obdržel ev. č. 3000 (v devátém obsazení), které přímo předchází číslům pražských elektrobusů Škoda 36 BB E'CITY využívajících stejnou karoserii od turecké Temsy Skody. Domovem se vodíkovému průkopníkovi stal právě Kačerov, který si linku 170 dělí zhruba napůl s vršovickými garážemi, přičemž vypravuje většinu túrových (celodenních) pořadí, na nichž má být vůz testován. Plnění bude probíhat právě na Barrandově, a to vždy po skončení směny. Dodejme, že s ohledem na značnou výšku vozidla (3,43 metru) došlo na jeho domovské trase před spuštěním provozu také k ořezu větví.



Mezi autobusy SOR NB 18 CITY je vodíková Škoda H'CITY opravdu čahounem. (foto: Matěj Stach)

Metrobusová linka 170 byla vytipována s ohledem na její délku (obrat má asi 40 kilometrů, resp. okolo dvou hodin), výškový profil i prostý fakt, že jí obsluhují standardní autobusy. Tangenciální spojnice Jižního Města s barrandovským sídlištěm je z Pražské čtvrti trasována přes Braník, Budějovickou a Spořilov na Háje a Jižní Město. První provozní den strávil vůz ev. č. 3000 na vloženém pořadí 170/20, které vyjelo ve 13:09 ze zastávky Pražská čtvrť. Od pondělí 17. 7. 2023 až do konce července bude v pracovní dny vodíkovému autobusu souzeno pořadí 170/11, které náleží mezi šejdrová (dělená). Předpokládán je denní nájezd okolo 215 kilometrů.

Přehled spojů, které zajišťuje pořadí 170/11:

Pražská čtvrť 04:50 - Jižní Město 05:44
Jižní Město 06:16 - Pražská čtvrť 07:07
Pražská čtvrť 07:16 - Jižní Město 08:14
Jižní Město 08:28 - Pražská čtvrť 09:23
Pražská čtvrť 15:05 - Jižní Město 16:02
Jižní Město 16:39 - Pražská čtvrť 17:34
Pražská čtvrť 17:45 - Jižní Město 18:42
Jižní Město 19:00 - Pražská čtvrť 19:51

Na začátek srpna je poté plánováno spuštění celotýdenního zkušebního provozu na túrových pořadích linky 170, jejichž denní výkon se pohybuje okolo 300 kilometrů. Pilotní provoz má probíhat dva roky, o stejnou dobu ale může být prodloužen (na celkové čtyři roky). Připomeňme, že za každý ujetý kilometr bude DPP v rámci pronájmu platit 54 Kč bez DPH, což při plánovaném ročním nájezdu okolo 50 000 kilometrů znamená ročně náklad cca 2,7 mil. Kč.

Url: [Vodíková Škoda 36 BB H'CITY v pražském provozu](#)