

Vodíkové autobusy se Moravskoslezskému kraji prodraží. Jako všem

26.01 2024 20:26, Libor Hinčica, Autobusy

Zástupci Moravskoslezského kraje se opakovaně nechali slyšet, že by chtěli do linkové, městské, a v minulosti dokonce i do železniční dopravy aplikovat vozidla s vodíkovým pohonem. V Ostravě převzal iniciativu místní Dopravní podnik, který měl vybudovat i plnicí stanici v oblasti Hranečníku, jež by mohly využívat vodíkové autobusy sloužící v krajské dopravě. Konkrétně byl vytipován soubor linek spojujících Ostravou s nedalekým Havířovem, na nichž se počítalo s nasazením 100% nízkopodlažních autobusů standardní délky.

Dosud bylo zajišťování provozu veřejné dopravy v regionu okolo Havířova rozděleno do dvojice provozních oblastí s názvy Havířovsko I a Havířovsko II. V obou částech vyhrála svého času společnost ČSAD Havířov, která se v loňském roce společně s dalšími dopravci skupiny 3ČSAD převlékla definitivně do úboru nadnárodní značky Transdev Slezsko. Oblast Havířovsko II byla již připravovaná s tím, že v ní do budoucna budou provozovány autobusy s alternativním pohonem. Konkrétně zahrnovala linky čísel 440, 441 a 442, které různými cestami vzájemně propojují Havířov s Ostravou, a navíc ještě linku č. 583 vedenou mezi Karvinou a Havířovem, z níž však autobusy přejíždějí na spoje vedené do Ostravy, čímž by bylo zajištěno plnění vozidel vodíkem. Tato čtveřice linek s nájezdem přibližně 810 000 km ročně pak byla nazvána v rámci přechodu na vodíkový provoz jako Havířovsko III.

První soutěž na zajištění dopravní obslužnosti byla vypsána dne 3. 9. 2021, avšak po takřka dvou letech byla namísto oznámení vítěze zrušena. Nabídku do tendru podal pouze jediný účastník – ne zrovna překvapivě ČSAD Havířov. Firma nacenila jeden kilometr na částku 78,89 Kč. Jako důvod zrušení byla uvedena skutečnost, že Dopravní podnik Ostrava, jenž byl pověřen stavbou plnicí stanice, nebude schopen zajistit její vybudování ani do června či prosince 2025, tedy nejzazších termínů, které byly uvedeny v zadávacím řízení jako termíny zavedení vodíkových autobusů v oblasti

Havířovsko III. Ostravský Dopravní podnik přitom k výstavbě nepřistoupil z toho důvodu, že neobdržel dotaci ve výši, jakou očekával, a tak projekt odložil. V roce 2023 sice byla soutěž s honosným názvem *„Rozvoj vodíkové mobility v Ostravě, 1. etapa“* opakována, k uzavření tendru ale prozatím nedošlo. Nabídkové ceny ovšem DPO již zveřejnil a vyplývá z nich, že předpokládaná hodnota zakázky (146,7 mil. Kč) byla minimálně (v součtu části I a II) o 66 mil. Kč překročena. Stejně tak DPO prozatím váhá (a patrně správně) i s výběrem dodavatele vozidel. Nabídky do tendru na dodání desítky vodíkových autobusů byly odevzdány již v květnu 2023 a od té doby se o projektu mlčí.



Ještě jeden pohled na vozidlo M&I Modulo H2Bus, tentokrát z terminálu Hranečník. (foto: Robert Hlad)

Opakování soutěží na dodávku vodíkových autobusů a stavbu vodíkové plnicí stanice v gesci ostravského DP každopádně posloužilo jako impuls pro opakování tendru na splnění snů krajských politiků, kteří 20. 11. 2023 vypsali opakovaný tendr na stejný soubor linek pro cestující pendlující mezi Havířovem a Ostravou. Smlouva měla být uzavřena na desetileté období s tím, že dle platných jízdních řádů se počítalo ročně s nájezdem 810 156,4 km, přičemž tento počet mohl být snižován či zvyšován dle podmínek definovaných smlouvou. K zahájení provozu vodíkových autobusů mělo dojít podle termínu, v jakém se podaří uzavřít smlouva s provozovatelem, který ještě jako další milník bude muset prokázat získání dotace na nákup vodíkových autobusů (ta má přitom uhradit většinu pořizovací ceny), a následně i uzavření smlouvy s dodavatelem těchto vozidel ve stanoveném termínu. Pakliže by se podařily všechny tři tyto provázané termíny splnit, bylo by možné zahájit provoz buďto od 15. 10. 2025, 14. 10. 2026, anebo až od 13. 10. 2027.

Vodíkových autobusů měl mít dopravce k dispozici celkem 10, provozní zálohou měl být jeden plynový vůz a další zálohu měl představovat další min. jeden plynový autobus. Přestože by většinu z ceny autobusů pokryla dotace, počítalo se s tím, že nabídková cena za kilometr provozu bude činit

již 115 Kč za kilometr.



RAL 3002 (červená karmínová)

Autobusy v Moravskoslezském kraji by měly vyměnit barvu. Fádní bílou s obřím logem přezdívaným kreveta má nahradit karmínová barva. Z „krevet“ (oficiálně má jít o aplikaci základního grafického prvku odvozeného z kruhu) je vytvořen jakýsi řetěz ve spodní části karoserie. (zdroj: MS kraj)

Po otevření nabídek se ukázalo, že zájem o provozování vodíkových autobusů mají mít dva dopravci, jejichž jména ale nejsou zadavatelem uvedena (nabídky jsou pouze označeny čísly 1 a 2). Z nich vyplývá, že nabídková cena jednoho ze subjektů je 96,32 Kč/km, tedy pod očekávanou hodnotou, druhá naopak výrazně nad ní – 150,73 Kč/km. I v prvním případě jde však o sumu výrazně vyšší, než jaká je vynakládána za provoz plynových (!) autobusů, které na linkách jezdí dnes. V roce 2020 uzavřel Moravskoslezský kraj s ČSAD Havířov smlouvu, které operovaly s částkou pod 49 Kč za km. Ačkoli se v mezičase ceny navýšily, je rozdíl mezi náklady na provoz vodíkových autobusů a autobusů se spalovacími motory naprosto propastný, a to vše při naprosto mizerné výsledné účinnosti vodíkového pohonu.

Ani Dopravní podnik Ostrava, ani Moravskoslezský kraj prozatím vítěze svých vodíkových projektů oficiálně nevyhlásily. Zbývá tedy jistá naděje, že tváří tvář enormním nákladům, které zůstávají obrovské i přes utopení stamiliónových subvencí z EU, bude od protlačování vodíku jako zdroje energie pro (de facto) elektrobusy ustoupeno a zvolí se nějaká z rozumnějších alternativ, ať již v podobě dnes provozovaných CNG autobusů, či jiné technologie. Například trolejbusové spojení bylo slíbeno Havířovu (tehdy ještě Šumbarku) již v roce 1952. Za nesmyslně vynaložené vícenáklady za pouhých deset let provozu vodíkových autobusů by se infrastruktura pro parciální trolejbusy zvládla mezi oběma města naprosto bez obtíží vybudovat a sloužila by desetiletí.

Url: Vodíkové autobusy se Moravskoslezskému kraji prodraží. Jako všem