
DPP plánuje v Praze letos začít testovat autobus na vodíkový pohon, pražští radní dnes projekt schválili

Rada hl. m. Prahy dnes schválila projekt Dopravního podniku hl. m. Prahy (DPP) na dlouhodobé testování autobusu na vodíkový pohon, jakož i jeho financování a uzavření memoranda o spolupráci při realizaci tohoto projektu mezi hl. m. Prahou, DPP a firmami Orlen Unipetrol RPA a Škoda Electric ze skupiny Škoda Transportation. DPP plánuje vodíkový autobus nasazovat na linku 170, zahájení testování předpokládá letos ve druhém pololetí a potrvá dva roky.

„Tento pilotní test vodíkového autobusu je důležitým krokem pro zajištění udržitelné městské hromadné dopravy v metropoli. Všichni se shodneme, že je nutné hledat alternativní zdroje pohonu vozového parku i s ohledem na změny klimatu a probíhající energetickou krizi. V Praze využívá veřejnou dopravu k pohybu po městě zhruba 50 procent obyvatel. Těší mě, že se pilot odehraje právě na Praze 11, nejen proto, že tam bydlím s rodinou, ale hlavně protože rozvoj sídlišť v celém městě patří k mým prioritám,“ řekl Zdeněk Hřib, primátor hl. m. Prahy.

„Vodíkový autobus nasadíme na linku 170 z Jižního Města na Barrandov, kde budeme v pražském provozu testovat jeho jízdní vlastnosti a reakce na různé úrovně vytížení a druhy terénů. Během dvou let zjistíme, jestli současná vysoká cena za tuto technologii bude stát za tichý a bezemisní provoz. V rámci testování budeme každopádně platit pouze náklady spojené s jeho provozem. Chci, aby Dopravní podnik hlavního města Prahy byl vlajkovou lodí mezi dopravními podniky v České republice a nastavoval laťku v kvalitě služeb i využívání moderních technologií. Vodík je rozhodně jednou z cest, kterými se do budoucna můžeme vydat,“ uvedl Adam Scheinherr, náměstek primátora pro oblast dopravy a předseda dozorčí rady DPP.

„Je potřebné si uvědomit, že metro a tramvaje, tj. elektrická trakce, představují zhruba tři čtvrtiny výkonů Dopravního podniku hlavního města Prahy. S elektrifikací autobusových linek a nasazováním bateriových trolejbusů a elektrobuses jako lokálně bezemisních vozidel se tento podíl bude ještě zvyšovat. Dopravní podnik musí dbát nejen na ekologizaci provozu, ale je také naprosto nezbytná diverzifikace zdrojů. Diverzifikace je klíčová v každém oboru, stejné pravidlo platí i v případě zajištění veřejné dopravy. Proto musíme zohledňovat také energetickou bezpečnost, abychom byli schopni zajistit veřejnou dopravu i v krizových situacích, např. při přerušení provozu metra, tramvají nebo vlaků, při blackoutu, evakuaci obyvatel apod. Z tohoto důvodů si musíme ponechat alespoň 25 procent vozového parku nezávislého na nabíjecí infrastruktuře. Kromě naftových nebo hybridních vozidel by nám

MUDr. Zdeněk Hřib, primátor hl. m. Prahy (Piráti)

Působnost v oblasti informatiky, evropských fondů a zahraničních vztahů.

Ing. Adam Scheinherr, Ph.D., MSc., náměstek primátora hl. m. Prahy (PRAHA SOBĚ)

Působnost v oblasti dopravy.

Mediacentrum MHMP

E-mail: mediacentrum@praha.eu

Tiskovou zprávu naleznete v rubrice

Tiskový servis na: http://www.praha.eu/jnp/cz/o_meste/magistrat/tiskovy_servis

k tomu mohl pomoci vodíkový pohon. Letos by měla v Praze vzniknout první vodíková plnicí stanice, což je základní předpoklad, abychom projekt testování autobusu na vodíkový pohon mohli odstartovat. Rada hlavního města Prahy nám k projektu dnes dala zelenou, v následujících týdnech s partnery podepíšeme memorandum o spolupráci a začneme projekt po smluvní a finanční stránce připravovat,“ dodal Petr Witowski, předseda představenstva a generální ředitel DPP.

Na základě memoranda o spolupráci při realizaci projektu testování autobusu na vodíkový pohon v pražské MHD, které dnes schválila RHMP, bude úkolem hl. m. Prahy zajistit koordinaci a podílet se na přípravě technické dokumentace. Škoda Electric zajistí technické řešení a homologaci vozidla na vodíkový pohon ve specifikaci dle standardů kvality PID a vozidlo zapůjčí DPP, který jej bude po celou dobu projektu provozovat. Společnost Orlen Unipetrol RPA zajistí provoz plnicí vodíkové stanice v Praze v ulici K Barrandovu a plnění vodíku do testovacího autobusu v potřebném objemu. Cílem dlouhodobého testování je prověřit provozní i technické parametry vozidla v různých ročních obdobích.

Testování se uskuteční na lince 170

S ohledem na zatím velmi vysoké investiční i provozní náklady vodíkových autobusů, technické limity i dosud nedořešené legislativní podmínky plánuje DPP v první fázi realizovat dlouhodobý testovací provoz jednoho vodíkového autobusu. Vytipoval pro něj linku 170 Pražská čtvrť – Jižní Město, která zajišťuje tangenciální spojení barrandovského sídliště s oblastí Jižního Města. Základními kritérii pro výběr linky byla délka linky (40 km pro jeden oběh), kopcovitý profil (typický pro řadu pražských autobusových linek), standardní typ vozu (12 metrů) a v neposlední řadě vedení trasy v blízkosti připravované první veřejné vodíkové plnicí stanice na území hl. m. Prahy v ulici K Barrandovu. Domovskou garáží vozidla bude Kačerov, plnění vodíku bude probíhat během některé z provozních přestávek přejezdem z konečné zastávky Pražská čtvrť.

DPP předpokládá zahájení testování letos ve druhém pololetí s ohledem na dostupnost vodíkového autobusu, administrativní i technickou přípravu testovacího provozu. Testování bude probíhat 24 měsíců, tj. dva roky. DPP předpokládá průměrný roční nájezd zkušebního vozidla cca 50 tisíc kilometrů. Při odhadované spotřebě 10 kilogramů vodíku na 100 kilometrů a predikované ceně vodíku cca 300 korun za kilogram vodíku, DPP předpokládá vícenásobky na testování vozidla cca 1,9 – 2 miliony korun ročně ve srovnání s naftovým autobusem.

Lokálně bezemisní, ale zatím nejnákladnější technologie

Vodíková technologie, tj. elektrobusy s vodíkovými palivovými články, je díky postupnému vývoji

a různým ověřovacím projektům technicky použitelnou alternativou pro pohon autobusů. V rámci nízkoemisních a bezemisních alternativ se však jedná zatím o nejdražší variantu. Pořizovací náklady na vozidlo jsou oproti referenčnímu naftovému autobusu přibližně čtyřnásobné a další významné investiční náklady představuje vybudování vodíkové plnicí stanice. Provozní náklady jsou pak zhruba dvojnásobné než u referenčního naftového autobusu, a to zejména s ohledem na náklady na výrobu a transport vodíku, nutnost výměny palivových článků během životnosti vozidel a náročnější údržbu kvůli doplnění technologií

vysokotlakého plynového zařízení. Z technického hlediska navíc dostupné vodíkové autobusy ještě nedosahují parametrů naftových autobusů, tržní nabídka je dosud jen v segmentu autobusů standardní délky (12 metrů) a dojezdy vozidel na jedno naplnění vodíkových nádrží činí v městském provozu cca 300 km oproti běžnému dojezdu 500–600 kilometrů u naftových autobusů. Výhodou vodíkového řešení je lokálně bezemisní provoz, a také provozní nezávislost vozidla na napájecí nebo nabíjecí infrastrukturu. Na elektrické infrastrukturu však může být závislá výroba, stlačování a plnění vodíku.

Praha 21. 2. 2022

Vít Hofman

Tiskový mluvčí Magistrátu hl. m. Prahy

Tel.: 778 737 868, e-mail: vit.hofman@praha.eu