

Elektrobuses SOR NS 12 ELECTRIC ujely v hradecké MHD již přes tři miliony kilometrů.

Dopravní podnik města Hradce Králové, a. s. (DP), průkopník a lídr na poli elektromobility v prostředí městské hromadné dopravy v České republice, dosáhl v nedávných dnech další magické hranice, a to tří milionů ujetých kilometrů na linkách MHD s elektrobuses SOR NS 12 ELECTRIC. Hradecké elektrobuses tuto vzdálenost najely po komunikacích ve městě od zahájení jejich provozu v roce 2018.

Zásahu na překonání této významné vzdálenosti má flotila 20 celonízkopodlažních elektrobuses z produkce SOR Libchavy spol. s r.o., pořízená v pololetí roku 2018. Vozy s výraznými liniemi byly nakoupeny s pomocí dotací z fondů EU (15 ks v rámci projektu IROP 1 a 5 ks v rámci projektu IROP 2), kdy byla celková hodnota zakázky 246 mil. Kč. Podíl dotace z celkové ceny činil 85%. Součástí tendru bylo i dodání příslušné nabíjecí infrastruktury, tj. nabíjecích stanic pro pomalé nabíjení pro každý elektrobús na krytém odstavném stání ve vozovkách společnosti a pěti kusů rychlonabíjecích stanic na konečných zastávkách THD a Slezské Předměstí - Cihelna. Převážná kapacita těchto vozů se třemi dveřmi je 100 cestujících, z nichž 35 má místo k sezení. Vozy jsou plně klimatizované jak pro řidiče, tak pro cestující. Cestujícím vozy nabízí i USB zásuvky pro dobíjení mobilních zařízení.

Elektrobuses neprodukují v ulicích města emise zdraví škodlivých plynů a částic. Nahrazením nejstarších dieselových autobusů s emisní normou euro 2, se tak výrazně snížilo znečištění ovzduší v krajské metropoli. Díky tichému pohonu také pomáhají se snižováním hlukosti veřejné dopravy ve městě, což prospívá k odbourávání dalšího negativního vlivu na zdraví člověka. Na jedno plné nabití elektrobús ujede cca 200km, při směně s rychlonabíjením se denní dojezd zvýší až na 300km. Spotřeba elektrické energie se pohybuje pod 1kWh na 1 ujetý kilometr. Zajímavostí, vzhledem k rovinatému terénu v Hradci Králové je, že podíl rekuperované energie činí více než 30%. Tzn., že řidič správným stylem jízdy a využíváním brzděného účinku a dynamiky elektrobuse, dokáže „vrátit“ přes 30% energie zpět do baterií.

Elektrobuses jsou moderní vozidla, která přispívají ke zvýšení atraktivity veřejné dopravy. Mají intuitivní ovládání, plynulý chod a nemají převodovku. Podle řidičů, kteří mají již za více než tři roky s jízdou s elektrobuses velké zkušenosti, je v nich jízda pro cestující velmi příjemná a veškeré vybavení pak přispívá k jejich pocitu pohodlí a bezpečí.

Oproti původním klasickým autobusům je levnější nejen provoz elektrobuses, ale i jednodušší pravidelná údržba, kde na místo údržby spalovacího motoru, palivové soustavy a převodovky si elektrobús vystačí „pouze“ s jedním elektrickým motorem bez převodů. Elektrický motor sám o sobě má také minimální nároky na údržbu. Zvýšenou péčí je naopak potřeba věnovat trakčním akumulátorům, jejichž životnost a spolehlivost závisí na správném zacházení v provozu i při nabíjení.

Nejedná se pouze jen o správné nabíjení baterií, ale i o vozidlové systémy, které se starají o podmínky pro trakční akumulátory. Věděli jste například, že prostory na střeše, kde jsou akumulátory uloženy, jsou podle teploty okolí buď vytápěné, nebo klimatizované? Tak aby baterie správně fungovaly v potřebných teplotních podmínkách.

Při této příležitosti nemůžeme zapomenout ani na první „průzkumníky“ elektrobusové dopravy v Hradci Králové ze SOR Libchavy spol. s r.o., kdy v září 2013 nasadil DP do provozu model SOR EBN 9,5 -aktuálně ev. č. 401 a v únoru 2015 pak následoval vůz SOR EBN 11 - aktuálně ev. č. 403. U SOR EBN 9,5 šlo v té době nejen o první elektrobus od SORu v této délkové kategorii, ale zároveň o první z vozů řady EBN, u něhož byl použit facelift předního a zadního čela dle návrhu českého architekta doc. Ing. arch. Patrika Kotase.

Tyto vozy DP využíval k testování, ověřování provozních parametrů a vlastností, které využil pro specifikaci nákupu popisované flotily 20ks elektrobusů NS 12. Po testování tyto elektrobusy i nadále jezdily či jezdí v běžném provozu na klasických linkách MHD.

„Vedle zvyšování celkové kvality poskytovaných služeb se intenzivně zaměřujeme i na ekologii provozu městské hromadné dopravy. Co se týká e-mobility českých městských dopravních podniků, jsme i nyní ve své kategorii na špici. Náš DP tak vlastní nejzelenější, tedy nejčistší, veřejnou dopravu v rámci celé České republiky.

Podíl našich dopravních prostředků se ustálil na plánované energetické bilanci 50/50 (poměr vozidel s elektrickým a naftovým pohonem). Vzhledem k možným problémům při dlouhodobých výpadech elektrické energie a pro plnění mimořádných úkolů si totiž část dieselových autobusů musí DP ponechat pro případ řešení takových nepředvídatelných či neplánovaných situací.

Nechceme jít však pouze cestou moderních vozů MHD, ale modernizaci plánujeme prolnout všemi složkami našich služeb. V roce 2022 proto chystáme Modernizace systému elektronického odbavování cestujících v MHD v Hradci Králové. Modernizace se navíc netýká jen samotné obnovy a modernizace systému odbavování cestujících ve vozech MHD, ale také obnovy systému dispečerského řízení, půjde o obnovení e-shopu pro zákazníky DP a pořízení 19 kusů zastávkových označků – informačních tabulí, které budou v on-line režimu a cestujícím mimo jiné poskytovat informaci o času reálného příjezdu včetně možného zpoždění daného spoje MHD do zastávky.

Odbavovací systém by mohl začít fungovat na konci příštího roku a výrazně by měl rozšířit možnosti platby jízdného MHD například také o bezkontaktní bankovní karty, v různých formách (plastová karta, karta v mobilu, platební nálepka, emulovaná karta v mobilní aplikaci, chytré hodinky). Prodej u řidičů bychom chtěli výrazně omezit a budou zrušeny i současné dobíjecí automaty. Novinkou bude možnost odbavení pomocí IN karty Českých drah, karty IREDO a Pardubickou kartou. “ řekl Zdeněk Abraham, předseda představenstva Dopravního podniku města Hradce Králové.