

Praha vyzkouší inovativní čtyřpólové nabíjení elektrobuses

Autobusová linka 134, která pravidelně vozí cestující mezi Podolskou vodárnou a Dvorce, se stane vůbec první linkou, na které hlavní město nasadí do provozu takzvané čtyřpólové nabíjení. Na dnešním jednání o tom rozhodli pražští radní. Projekt elektrifikace linky formou čtyřpólového nabíjení pro Prahu připraví městská společnost Operátor ICT, a.s. (OICT).

Zavedení elektrobuses se standardizovanou technologií OppCharge do provozu systému Pražské integrované dopravy (PID) je součástí Koncepce Smart Prague do roku 2030, jejíž naplňování má v Praze OICT na starosti.

„Hlavní výhodou této technologie je snížení škodlivých emisí z provozu dieselových vozidel v městské dopravě a také snížení hluchosti v ulicích a na trasách linek. Jde o moderní, ekologickou a komfortní formu cestování,“ uvedl pražský primátor Zdeněk Hřib s tím, že sběr dat z pilotního provozu bude využit pro další optimalizaci a plánování dopravy v metropoli.

Podle náměstka primátora hl. m. Prahy pro oblast dopravy Adama Scheinherra je zavedení čtyřpólového nabíjení elektrobuses dalším krokem směrem k ekologičtější a udržitelnější veřejné dopravě v metropoli. Z pohledu dopravce je ekonomicky prospěšná také možnost využívat jako zdroj energie vlastní trakční síť.

„Autobusy v Praze spotřebují během jednoho roku přibližně třicet milionů litrů nafty. I díky čtyřpólovému nabíjení elektrobuses budeme moci toto číslo nadále aktivně snižovat. Slíbili jsme to Pražanům v Klimatickém závazku. Technologie čtyřpólového dobíjení umožní autobusy nabíjet i na zastávkách a zvýší jejich celkovou flexibilitu v provozu. Další výhodou je, že je ekonomicky prospěšná také možnost využívat jako zdroj energie už existující vlastní trakční síť,“ vysvětlil Scheinherr.

Na projektu se budou po zpracování předprojektové přípravy společně s OICT podílet Dopravní podnik hl. m. Prahy a Regionální organizátor pražské integrované dopravy (ROPID). OICT zajistí předprojektovou přípravu k elektrifikaci linky - předpokládané náklady činí necelých 2,5 milionu korun. Testovací provoz by mohl začít v první polovině roku 2022.

„Výrobci kladou od uvedení technologie na trh důraz na otevřenost, to znamená, aby byla zajištěna vzájemná kompatibilita i při použití nabíjecí technologie od různých dodavatelů pro elektrobuses jiných značek. Asi jediným úskalím je pořizovací hodnota elektrobuse a dobíjecí infrastruktury. Ta je oproti klasickému naftovému autobusu vyšší, ale naopak náklady na provoz připadají přibližně jen na desetinu oproti klasickým autobusům,“ doplnil generální ředitel OICT Michal Fišer. Stejnou technologii podle jeho slov využívají i další evropská města ve Velké Británii, Francii, Norsku či Dánsku.