



## První bezplatné linky s elektrobusem v Praze

04.02 2016 10:44, Redakce, Nezařazené

Dva nové elektrobuse od českého výrobce SOR vyjely 3. 2. ráno na trasy pravidelných linek BB1 a BB2 spojující multifunkční areál BB Centrum a stanici metra Budějovická na trase C v Praze 4. Jedná se o první elektrobuse nasazené do ostrého provozu v pražské hromadné dopravě, které mohou cestující využívat bezplatně. Elektrobuse slavnostně pokřtili a uvedli do provozu zástupci developerské a investiční společnosti PASSERINVEST GROUP, Skupiny ČEZ a dopravní společnosti ARRIVA v rámci společného projektu směřujícímu ke snížení zatížení životního prostředí zejména ve městech. Cestující ocení kromě cestování zdarma i další benefity, mezi něž patří nízká hlučnost elektrobuse a zvýšení četnosti spojů.

Posílit kyvadlovou dopravu spojující BB Centrum s významným dopravním uzlem linky C zvažovala společnost PASSERINVEST GROUP již od roku 2013, protože poptávka po této službě ze strany zákazníků - nájemců z celého areálu postupně narůstá. Příprava společného projektu započala zhruba před rokem. *„Vzhledem k tomu, že se společností ARRIVA spolupracujeme už od roku 2007 a zároveň v rámci BB Centra se vždy snažíme podporovat naše nájemce i tím, že využíváme jejich produktů a služeb, jako je v tomto případě e-mobilita společnosti ČEZ, bylo pro nás nasazení elektrobuse ve spolupráci s těmito společnostmi jasnou volbou,“* uvádí k projektu Radim Passer, předseda představenstva PASSERINVEST GROUP, a. s.

Linky BB1 a BB2 mezi BB Centrem a stanicí Budějovická jsou tak od 3. 2. 2016 posíleny o dva nové elektrobuse SOR EBN 9,5. *„Zatím tu jezdily tři dieselové autobusy, nově zajistí provoz na těchto linkách dva elektrobuse a dva diesely. Díky tomu pojedou linka BB1 častěji než dnes - v ranní a odpolední špičce se výrazně zkrátí její interval, ráno nebudete čekat na autobus ani pět minut,“* říká generální ředitel ARRIVA Daniel Adamka. *„Elektrobuse jsou vynikající do měst s hustým provozem, kde zplodiny z dopravy neúměrně zatěžují životní prostředí. U nás jsou zatím spíš popelkou, budu se ale snažit, aby dál přibývaly. Zatím máme v Česku tři,“* dodává Daniel Adamka.

Do každého elektrobuse se vejde 73 pasažérů a na jedno nabití ujede v běžném provozu s cestujícími 130-150 km. Za rok na těchto linkách naježdí elektrobuse dohromady přes 42 tisíc kilometrů.

Důležitá je zejména šetrnost elektrobuse k životnímu prostředí a velmi nízká hlučnost. *„Podporu elektrobuse chápeme jako další logický krok našich aktivit v oblasti rozvoje čisté mobility. Prostřednictvím projektu Elektromobilita ČEZ už totiž více než 5 let cíleně vytváříme podmínky pro růst podílu elektrického pohonu v individuální i veřejné dopravě. Momentálně nabízíme v České*

republice více než 50 stanic veřejného dobíjení elektromobilů, z toho 10 rychlodobíjecích. Vedle toho nabízíme klientům služby našich Zákaznických center a lokalit ČEZ Point nebo zprostředkováváme širší nabídku pro domácí dobíjení," vysvětluje Tomáš Pleskač, člen představenstva a ředitel divize Nová Energetika ČEZ, důvody spolupráce na projektu zavedení eBusů do BB Centra. „Je nám ctí, že přímo v lokalitě působnosti naší firmy můžeme propagovat elektromobilitu a jít tak příkladem i dalším společnostem,“ doplňuje David Hajmán, ředitel strategie ČEZ, a. s. a generální ředitel ČEZ Prodej, s.r.o.

## **Technické detaily k elektrobusům SOR**

Výrobcem a dodavatelem odlehčené karoserie elektrobusu je společnost SOR, kompletní elektrické vybavení do aktuálně vyráběných modelů dodává firma Cegelec. Vozidla jsou vybavena 180 články lithium-iontových akubaterií o celkové kapacitě 172 kWh. Na jedno nabití ujede elektrobus 130-150 km. Maximální dojezd prázdného vozidla může být až 250 km, ale záleží na typu provozu, ve kterém se pohybuje. Baterie se dobíjí dvěma způsoby. Pomalým nabíjením 3× 400 V/32 A nebo rychlonabíjením 3× 400 V/250 A. Dobíjení z 30 % na 100 % kapacity trvá v prvním případě 7-8 hodin, ve druhém maximálně hodinu.

Při brzdění nebo jízdě z kopce vozidlo rekuperuje a dobíjí touto energií vlastní baterie. Velmi dobře se elektrobus chová na sněhu, pomáhá mu zatížení zadní nápravy těžkými bateriemi. „První elektrobusy jsou v provozu 5 let a stále jezdí na první sadu baterií s drobnou obměnou jednotlivých článků,“ říká Aleš Lipavský, zástupce obchodního ředitele SOR. „Elektrobusům vyhovuje spíš zima než léto, jedním z důvodů je fakt, že v zimě není potřeba chladit bateriový prostor, který se zahřívá.“

TZ ARRIVA PRAHA

Provozu elektrobusů na linkách BB1 a BB2 se budeme podrobněji věnovat v čísle 1/2016.

Url: [První bezplatné linky s elektrobusy v Praze](#)