

Ve veřejné dopravě dává elektromobilita smysl

9.6.2025 - | E.ON Energie

V Táboře, Sezimově Ústí a Plané nad Lužnicí letos městskou dopravu zajišťují také elektrobusy. Projekt, na němž se podílí také E.ON svojí službou pro elektromobilitu E.ON Drive, ukazuje, že bezemisní elektrické autobusy mají v městské a regionální dopravě své nezastupitelné místo. O rozvoji elektromobility v regionu jsme si povídali s Alešem Melichem ze společnosti COMETT PLUS, která tato elektrická vozidla provozuje.

Jak vznikl a jak se vyvíjel celý projekt zavádění elektrobusů?

Společnost COMETT PLUS provozuje od roku 2006 autobusy na CNG, které patří mezi nízkoemisní vozidla. Do konce loňského roku jsme s nimi najeli více než 35 milionů kilometrů. Na tuto ekologickou cestu jsme chtěli navázat dalším krokem: přechodem na bezemisní provoz. V roce 2021 jsme se proto rozhodli vstoupit do oblasti elektromobility. Začali jsme sbírat informace o elektrobusové dopravě, dobíjecích stanicích a dalších technických i legislativních požadavcích. Klíčovým momentem bylo získání dotace.

Původně jsme plánovali budovat dobíjecí stanice na konečných zastávkách MHD v Táboře, Sezimově Ústí a Plané nad Lužnicí. Kvůli omezené kapacitě distribuční sítě jsme však od tohoto záměru ustoupili a rozhodli se pro centrální dobíjení v areálu naší společnosti. Po sdílení těchto plánů s objednateli veřejné linkové dopravy a koordinátory dopravy se i oni začali zabývat možností zapojení elektrobusů do svých linek. Výsledkem byla dohoda o spolupráci mezi námi a Jihočeským a Středočeským krajem, jejímž cílem je rozvoj bezemisního provozu.

Z této dohody vzešel společný záměr nasazení elektrobusů na linkách mezi Tábořem, Mladou Vožicí a Vlašimí a Benešovem. Díky propojení všech zúčastněných stran se podařilo integrovat elektrobusy MHD i linkové dopravy. Pro zajištění nočního dobíjení jsme vybudovali dobíjecí stanici také v Mladé Vožici.

V současnosti už provozujeme osm elektrobusů v rámci MHD a šest dalších elektrických autobusů pro linkovou dopravu. Letos očekáváme dodání dalších dvou elektrobusů pro městský provoz.

Využili jste při financování projektu nějaký dotační program nebo jinou formu státní podpory?

Financování dobíjecích stanic v Táboře a Mladé Vožici jsme zajistili zcela z vlastních prostředků. Stejným způsobem, tedy bez využití dotačních zdrojů, jsme pokryli i nákup šesti elektrobusů pro příměstskou dopravu, a to na základě smlouvy o závazku veřejné služby. Oproti tomu pořízení deseti elektrobusů pro městskou hromadnou dopravu bylo ze 70 % financováno z prostředků Integrovaného regionálního operačního programu (IROP).

Co vás vedlo k rozhodnutí nasadit elektrické autobusy?

Naše motivace vychází z dlouhodobého přístupu k ekologicky šetrné dopravě. Již v roce 2006 jsme do provozu zařadili první nízkoemisní autobus na CNG, který jsme nasadili na linky MHD obsluhující aglomeraci Táboř, Sezimova Ústí a Plané nad Lužnicí. Díky pozitivním zkušenostem jak z hlediska ekologie, tak ekonomiky jsme flotilu vozidel na CNG postupně rozšiřovali – nejprve v MHD, následně i v příměstské a nákladní dopravě.

Od roku 2019 je navíc ve smlouvě na zajištění dopravní obslužnosti MHD uveden požadavek provozu výhradně s vozidly na alternativní pohon, v našem případě CNG. V letech 2020 až 2024 jsme provoz MHD zajišťovali 34 autobusy na CNG a příměstskou dopravu doplňovalo dalších 23 těchto vozidel, což tvořilo zhruba 40 % autobusů v rámci linkové dopravy

V současnosti provozujeme přibližně 40 autobusů na CNG a tři nákladní tahače na LNG. Přejít na bezemisní vozidla vnímáme jako přirozené pokračování ekologického trendu, jehož cílem je další snížení lokálních emisí. Po dohodě s objednateli dopravy jsme v prosinci 2024 jako první dopravce v ČR zahájili provoz elektrobuses na linkách veřejné linkové dopravy a od ledna 2025 jsme bezemisními vozidly začali obsluhovat i místní MHD.

Jakuba Kotta vedoucí mobility services v E.ONu a Aleš Melich jednatel společnosti COMETT PLUS.

Proběhlo na dodávku nabíjecích technologií výběrové řízení?

Vzhledem k tomu, že jsme výstavbu dobíjecích stanic financovali z vlastních zdrojů, klasické výběrové řízení jsme vyhlašovat nemuseli. Přesto se jednalo o komplexní projekt, který vyžadoval znalosti současných technologií a trendů, stejně jako posouzení možností distribuční sítě. V průběhu několika let jsme proto sbírali informace od dodavatelů energií i technologií, výrobců vozidel a kolegů z oboru s praktickými zkušenostmi.

Na základě těchto podkladů jsme vybrali odpovídající technologii, která brala ohled na to, že jsme se rovnou pustili do rozsáhlejšího nasazení elektrobuses s každodenním dobíjením. Od začátku jsme zároveň spolupracovali se dvěma významnými dodavateli elektrické energie, kteří nám nabízeli jak samotné technologie, tak napojení na distribuční síť.

Proč jste se rozhodli pro spolupráci právě se společností E.ON?

Zásadní roli sehrál přístup pana Neužila z E.ON Drive, jenž s námi vedl velmi důkladné a vstřícné konzultace a provedl podrobnou analýzu našich potřeb. E.ON je navíc naším dlouhodobým a lokálně blízkým partnerem v oblasti dodávek jak elektřiny, tak CNG.

Jaké největší výzvy jste při realizaci projektu museli řešit?

Musím říct, že žádný zásadní problém při realizaci nenastal. Všechny dodávky, podklady i termíny byly dodrženy s drobnou odchylkou zhruba dvou týdnů. Dodavatelé věděli, že máme smluvní závazek zahájit provoz elektrobuses k 1. 12. 2024, a tento termín jsme skutečně splnili. Jediné zásadní rozhodnutí, které jsme museli učinit, se týkalo volby dodavatele přívodu silové energie. Nakonec jsme se rozhodli pro místní společnost C-Energy, která má zkušenosti s ekologickými a efektivními energetickými zdroji v tábořské aglomeraci. Troufnu si říci, že bez této spolupráce by bylo připojení výrazně komplikovanější.

Projekt elektromobility ve veřejné dopravě v Táboře a blízkém okolí je unikátní také svým technickým řešením. Na podrobnosti o technologii nabíjecích stanic jsme se zeptali Jakuba Kotta z E.ON Drive.

Jaké jsou základní parametry nabíjecích stanic?

V Táboře jsme instalovali dvanáct dobíjecích bodů s celkovým výkonem 700 kW. Každý bod je schopen při 800V architektuře dosáhnout maximálního výkonu přibližně 200 kW. Díky dynamickému řízení výkonu lze energii efektivně rozdělovat podle aktuálních potřeb jednotlivých vozidel.

Proč jste zvolili technologii Kempower?

Kempower jsme vybrali pro inovativní přístup k rychlonabíjení a modulární design, jenž umožňuje snadné rozšiřování kapacity. Důležitým faktorem bylo též dynamické rozdělování energie, které optimalizuje využití dostupného výkonu a snižuje provozní náklady. Kompaktní provedení nabíjecích stanic usnadňuje instalaci i v prostorově omezených místech. Software ChargEye navíc umožňuje efektivní správu a monitoring celé nabíjecí infrastruktury.

Jak dlouho trvala realizace projektu?

Diskuze o projektu probíhaly od roku 2021. V únoru 2024 jsme definitivně zvolili technologii a od dubna do listopadu 2024 probíhala projektová fáze, výstavba a instalace.

Co bylo na realizaci projektu nejtěžší?

Největší výzvou byla koordinace všech prací tak, aby byl dodržen termín spuštění provozu elektrobusů. Díky pečlivému plánování a spolupráci všech zúčastněných se nám podařilo vše zvládnout včas.

V čem je tento projekt unikátní?

Jedná se o první instalaci finské technologie Kempower v České republice. Z pohledu autobusové dopravy jde o první elektrifikovanou linkovou dopravu v ČR, což představuje významný krok směrem k udržitelné mobilitě.

Plánujete další podobné projekty?

Určitě. Aktuálně jsme vyhráli výběrové řízení na dodávku nabíjecí infrastruktury pro elektrobusy v Kutné Hoře, kde ale použijeme jinou technologii. Půjde o dodávku čtyř dobíjecích stanic se dvěma dobíjecími body na každé stanici. Všechny dobíječky mají výkon 150 kW a jedná se o dobíjecí stanice výrobce Alpitronic. Celý dobíjecí systém je vybaven dynamickým řízením výkonu s možností hlídání rezervovaného příkonu, regulací výkonových špiček a podobně. Dobíjet budou autobusy značky MAN modelové řady City Lion.A ve střednědobém horizontu máme připravenou řadu dalších projektů, protože věříme, že elektromobilita je budoucnost veřejné dopravy, a to nejen z ekologického, ale i provozního hlediska.

Jaké největší výhody u elektrických autobusů vnímáte?

Hlavní přínos vidíme v bezemisním provozu, který je dnes naprosto klíčový. Největší smysl dává elektrický pohon v městské hromadné, kyvadlové a rozvážkové dopravě, kde lze efektivně vybudovat lokální dobíjecí infrastrukturu. Kromě ekologického přínosu oceňujeme rovněž výrazně nižší hluknost, což zlepšuje komfort obyvatel i cestujících.

Lze už nyní vyčíslit provozní úspory elektromobility v MHD?

Obecně platí, že elektrobusy jsou ve srovnání s vozidly na naftu nebo CNG dražší. Nicméně v provozních nákladech, po započtení dotací, aktuálně dosahujeme přibližně 5% úspory na každý ujetý kilometr oproti provozu autobusů na CNG.

Jak hodnotíte samotné fungování systému? Máte už zpětnou vazbu od cestujících nebo řidičů?

S fungováním systému jsme velmi spokojeni. Od spuštění provozu v prosinci 2024 do konce března 2025 jsme najezdili více než 250 000 kilometrů. Řidiči oceňují moderní vozidla, pokročilé technologie i snadnou spolupráci s dobíjecím systémem. Od cestujících máme pozitivní ohlasy na tichý a plynulý

chod elektrobusů a také na celkový komfort v nových vozidlech.

Zadejte vaši e-mailovou adresu

Tím, že uvedete svůj e-mail a stisknete „Odeslat“, souhlasíte se zpracováním svých kontaktních údajů společností E.ON Energie, a.s., IČ: 260 78 201. Vaše kontakty budeme využívat jen k zasílání newsletteru a s ním souvisejících nabídek produktů a služeb. Z odběru těchto e-mailů se můžete kdykoli odhlásit. Podrobnosti najdete na webu www.eon.cz v části Ochrana osobních údajů.

<https://www.eon.cz/byznys-energie/ve-verejne-doprave-dava-elektromobilita-smysl>