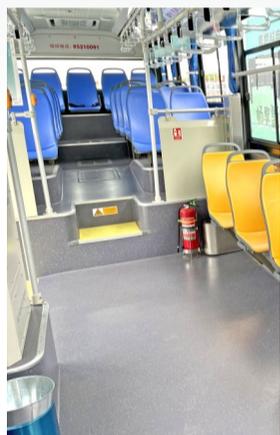




昨天上午,5辆崭新的绿色公交车停在硕放公交站场内,车身上写着大大的“氢燃料电池公交车”字样。据悉,这是全市首批投入实际运营的氢能源公交车。

最近,从两位无锡籍大咖在央视开展“碳中和”对话,到远景科技集团和杉杉中国共同成立100亿元碳中和技术基金、携手新吴区共建零碳科技产业园,再到国网无锡供电公司联合新吴区出台全省首个电力能源“碳达峰、碳中和”方案,在能源向绿色低碳化转型升级方面,有着丰富的新能源资源的无锡,蓄势待发,一马当先!



全市首批氢能源公交车投入运营 “氢”装上阵,减碳驶入“将来时”



首批氢能公交上线 应用高铁设计理念

首批投入实际运营的氢能源公交车,由新区公交于去年底购入,即将投入760线路(空港-火车站)进行示范运营。该车型是中通全新开发的第四代氢燃料客车,整车应用高铁设计理念,在外观造型、舒适性、安全性等方面进行了大幅提升。车内共设30个座位,因加装了软底坐垫,舒适感十足。车身相较于一般电动公交而言要略宽一些,车内空间更显宽敞。

司机潘师傅表示,氢能源公交车起步平稳,加速快,制动性能好,“希望能一直开这个车”。记者乘坐体验发现,氢燃料电池运作过程中不存在机械传动部件,最明显的优点就是噪音小,车辆起步和刹车也要平稳许多。

据了解,氢能加注所需时间比电池缩短了许多,此次购入的氢能源公交在车顶搭载6个35MPa的储氢瓶,只需加氢5-10分钟,就能续航500公里以

上。新区公交安全机务部陈炳龙介绍,氢能源公交车内有“电堆”,可以让氢气变得活跃,与氧结合形成电流,进而驱动车辆行驶。在保证最大限度车身刚度和强度的同时,这批氢能源公交还采用了多位一体的系统安全技术,通过整车氢电隔离、氢气泄漏预警及防护等一系列措施,大幅提高安全性能。在环保方面,氢能作为一种清洁能源,产物是水,真正实现无污染、零排放。

与此同时,由新区公交和华润燃气共同出资建设的全市首个加氢站也配套投入使用。加氢站位于新区公交硕放站场内,分两期建设,一期日供氢设计能力为500公斤/天,可满足20-30辆氢燃料电池公交车加注需求。

新吴区住建局局长黄海清介绍,下一步会考虑购入更多氢能源车辆,除了用于公共交通外,希望可以将这种清洁新兴能源推广到城市配送车辆、渣土车辆等方面。

新闻背景

无锡氢能产业 建成“全链条”

2019年7月,无锡市首条氢燃料电池汽车示范线路正式启动,该示范线路为硕放机场往返江阴客运站定制班线,由4辆上汽大通无锡基地生产的FCV80氢燃料电池汽车组成。今年4月12日,上汽大通无锡工厂生产的MAXUS EUNIQ7商务车现身市民中心,其技术比FCV80更先进,电动机最大功率可达150kW(204马力),可实现-30℃冷启动,综合续航里程为605km。

根据国际氢能委员会预计,到2050年,氢能将成为与汽油、柴油并列的终端能源体系消费主体。虽说氢能源汽车在近两年才陆续面世,但无锡在氢能及燃料电池方面早就开始了布局。2006年,中国第一家致力于燃料电池产业化的新源动力股份公司在宜兴成立全资子公司——江苏新源动力有限公司,从事燃料电池堆、燃料电池发动机、核心动力总成的产业化制造和氢源技术产品的开发。2019年底,博世宣布在无锡设立氢燃料电池中心,主要用于研发、试制氢燃料电池动力总成相关产品,具备从关键零部件到电堆乃至燃料电池系统全部测试设备以及电堆样件试制线。

目前全市有上汽大通、新源动力、一汽解放、威孚高科、博世汽车、贝斯特、先导股份、华润燃气等13家涉及氢能及燃料电池产业链的企业,初步覆盖了制氢和加氢、燃料电池关键零部件研发和制造、燃料电池系统及整车生产、燃料电池生产装备制造等产业链各环节。此外,一汽解放发动机事业部正在制定相关产业规划,将燃料电池发动机中试和产业化基地设在无锡,计划总投资27亿余元。

乘定制公交上下班 员工通勤不再烦恼

在碳达峰、碳中和目标推动下,未来城市公共交通将得到进一步大力发展,智慧化程度越来越高。新吴区采用的穿梭巴士+微循环公交+企业定制公交的全新模式成为一种有益探索。

去年10月,伴随着地铁3号线的正式开通,作为当时全市首批与地铁3号线快速接驳的巴士,新吴区三条穿梭巴士线进入忙碌状态。新区公交相关负责人张坚介绍,新吴区范围内园区企业多,公共交通出行在早晚高峰时段比较集中,这批穿梭巴士的行车安排进行了综合考虑。以791路为例,该线路可实现吴都路、新华路、新梅路三条区内主

干道路沿线企业与地铁3号线和城市主干公交线路的快速接驳,运行时间从06:40到19:10,早晚高峰班次控制在5-8分钟以内,低峰时段班次在15分钟左右,空余出来的一部分公交则会重复投入到传统线路的运行中。

此外,新吴区还开设了7条微循环公交线路,每个街道各一条,梅村街道因人流量较大故有两条。与穿梭巴士不同的是,微循环只在镇区运行,连接各居民小区和学校、医院、商业中心、主干公交站。企业定制公交也在逐步增多。2019年9月,新吴区

内首条园区定制公交——中关村定制公交线路开通,实现中关村软件园与公交换乘站点“新安花苑一区”的快速接驳。今年4月,深南电路开通了三条定制公交线路。“虽然每天早上只要坐一站公交,但下车后还要走1.5公里才能到公司。”深南电路的员工小高说,而这是大部分住在公司宿舍的员工的上下班现状。深南电路在大业公寓园、香楠佳苑、新锦园有三个员工宿舍,通过公交上下班的员工多达1800人,且对部分夜班员工而言,出行更加困难。新区公交根据企业实际需求,投入12辆公交车,每日24个班次,营运时间为7:05-8:25和19:05-20:25,不仅能解决企业员工“最后一公里”的通勤问题,还能通过公交绿色出行缓解园区、厂区内私家车位不足、车辆乱停等难题。

(晚报记者 吴雨琪/文、摄)

