

Po půl roce se vrátil do ulic Prahy vodíkový elektrobus

06.11 2025 21:07, Libor Hinčica, Autobusy

Takřka přesně půl roku trvalo, než se mohl na linku č. 170 v Praze (Pražská čtvrť – Jižní Město) vrátit elektrobus Škoda 36 BB H'CITY, který si Dopravní podnik hl. m. Prahy pronajímá od Škody Electric. Důvodem šestiměsíční odstávky tentokrát nebyly provozní problémy vodíkového elektrobusu, ale porucha plnicí vodíkové stanice na Barrandově provozované společností Orlen.

Připomeňme, že pražský DP si pronajal vodíkový autobus původně na období 24 měsíců a možností prodloužení o stejně dlouhou dobu s tím, že hradit měl pouze ujeté kilometry vozidla (původní sjednaná cena činila 54 Kč/km). Náklady na vodík (a případně elektřinu pro trakční baterie) si pak DP musel platit separátně. Smlouva přitom byla postavena tak, že pokud by vozidlo bylo plně funkční, najelo celý předpokládaný objem kilometrů a dopravce by využil pronájem na celou dobu čtyř let, obdržela by Škoda Electric za tuto dobu částku 10,8 mil. Kč bez DPH, což by byla suma, která odpovídá zhruba 2/3 pořizovací ceny celého vozu. Realita ale vypadala diametrálně odlišně.

Slavnostní první vypravení vozidla využívajícího karoserii modelu TEMSA Avenue se uskutečnilo 14. 7. 2023 a za první rok provozu zvládl vůz najezdit jen 6 233 fakturovaných kilometrů. Od května 2024 až do září 2024 byl mimo provoz a měl se podrobit opravě ve výrobním závodě. Znovu se v provozu s pasažéry objevil až 13. 9. 2024, do konce září ale zvládl už jen šest směn. Doložené nájezdy vozidla v dalších měsících vyplývající z registru smluv jsou pak následující:

Listopad 2024: nájezd 1 024 km, fakturováno: 55 269 Kč

Prosinec 2024: nájezd 1 888 km, fakturováno: 101 949,30 Kč
Leden + únor 2025: nájezd 1 886 km, fakturováno: 101 833,20 Kč
Březen 2025: nájezd 1 846 km, fakturováno: 99 678,60 Kč
Duben 2025: nájezd 2 660 km, fakturováno: 143 627 Kč
Květen 2025: nájezd 1 640 km, fakturováno: 88 576 Kč

Celkem: 10 944 km, fakturováno: 590 933,10 Kč

Fakturace za období září a říjen 2024 nebyla ze strany DPP v registru smluv uveřejněna. Vodíkový elektrobus měl být za tu dobu vypraven na linku v součtu pouze 14x, takže lze předpokládat, že se nájezd pohyboval za uvedené dva měsíce okolo 755 km a že fakturovaná částka nepřesáhla sumu 50 000 Kč bez DPH, tudíž se povinnost zveřejnění na předmětné období nevztahovala (patrně šlo o sumu okolo 41 000 Kč).

Za druhý rok provozu tedy zvládl vodíkový elektrobus najezdit okolo 11 700 fakturovaných kilometrů. Výrazné zlepšení nastalo na jaře, nicméně trend se nemohl kvůli výpadku plnicí stanice projevit v dlouhodobém horizontu, neboť již 15. 5. 2025 vyjel vůz naposledy. Společnost Orlen později oznámila, že se oprava plničky protáhne kvůli dlouhým dodacím lhůtám specifických náhradních dílů. Vůz, jenž nese v Praze evidenční číslo 3000, si mezitím v létě odskočil opět do výrobního závodu v Plzni. Znovu pak mohl obsloužit „své“ šejdrové (dělené) 15. pořadí linky č. 170 až 6. 11. 2025.

Navzdory tomu, že se prozatím zkušební provoz vodíkového vozu nejeví právě úspěšně, přistoupil pražský DP dne 2. 7. 2025 k podpisu dodatku smlouvy, na jejímž základě využil možnosti prodloužení testovacího období o zbylé dva roky. Oproti dříve sjednané ceně se nicméně podařilo docílit mírného zlevnění – namísto 54 Kč bez DPH bude DPP napříště hradit pouze 51 Kč.

Url: Po půl roce se vrátil do ulic Prahy vodíkový elektrobus