

Pražský vodíkový elektrobus Škoda 36 BB H'CITY už od ledna nevyjel

20.11 2026 18:04, Libor Hinčica, Autobusy

Nepřesvědčivé vystoupení jediného pražského vodíkového elektrobusu Škoda 36 BB H'CITY z produkce Škody Electric pokračuje i v letošním roce. Ačkoli se vozidlo vrátilo v listopadu 2025 do provozu po půlročním odstavení, došlo u něj na počátku ledna k závadě, která jej opět vyřadila z provozu. Opravu přitom výrobce, který Praze vozidlo pronajímá, doposud nedokončil.

„Praha není pokusná laboratoř," uvedl v dubnu 2026 v článku na webové stránce ECHO24 dnes již bývalý zastupitel Prahy 1 Vojtěch Ryvola (GEN), když se přidal mezi politiky, kteří (zjevně na objednávku) kritizovali nákup trolejbusů Bozankaya SNG 12T. *„Když máme doma Škoda Group, firmu s desítkami let zkušeností a ověřeným provozem v Česku, tak opravdu nepotřebujeme riskovat miliardové zakázky u výrobce, jehož hlavní reference jsou z Rumunska a Turecka,"* uvedl mj. v difamačním článku.

Nicméně Praha pokusnou laboratoří je, a nutno dodat, že je tomu tak správně. Většina velkých evropských měst se věnuje i ověřování nejrůznějších technologií a je dobře, že Praha v tomto ohledu není výjimkou, byť je zjevné, že při volbě testovaných vozidel postupuje poněkud selektivně, patrně proto, aby neohrozila „nechtěnými výsledky" vlastní strategii elektrifikace autobusové dopravy. Všeobecně se v Evropě těší velkému zájmu v oblasti technologií „vodík", který má i po desítkách let stále punc jakési mimořádně slibné technologie budoucnosti.

Praha se dohodla se Škodou Electric na pronájmu vodíkového vozu Škoda 36 BB H'CITY, který hodlala nasazovat na linku č. 170 (Pražská čtvrť – Jižní Město), jež projíždí kolem jediné pražské plnicí vodíkové stanice od Orlenu (právě Orlen, resp. jím vlastněný Unipetrol, je dalším partnerem projektu). Doba pronájmu byla stanovena původně na 24 měsíců s možností prodloužení o stejnou dobu, přičemž DPP platí pouze za projeté kilometry paušál (54 Kč/km; později při prodloužení

projektu snížený dodatkem na 51 Kč/km), navíc pak pokrývá náklady na plnění vodíku a případně na elektrickou energii.

Pro Škodu Electric se jednalo o mimořádně výhodně nastavené podmínky – pokud by vozidlo skutečně ujelo předpokládaný počet kilometrů, mohla si během čtyř let přijít na celkem 10,8 mil. Kč bez DPH, což by pokrylo většinu (tržní) ceny takového typu vozidla. V zahraničí přitom bývá obvyklé, že pokud chce některý z výrobců testovat svou novou technologii, jsou vozidla poskytnuta bezplatně, doložené jsou dokonce i případy, kdy naopak výrobce platí provozovateli za to, že u něj může svůj nový výrobek otestovat.

Ve skutečnosti ale Škoda Electric na testování svého vodíkového vozu (postaveného na platformě tureckého vozu TEMSA Avenue) příliš nezbohatla, protože vůz za více než tři roky od svého slavnostního představení (14. 7. 2023) mnoho nenajezdil. Za prvních 12 měsíců zvládl ujet jen 6 233 fakturovaných kilometrů (za 336 594,90 Kč), mezi květnem a zářím 2024 se navíc podrobil opravě ve výrobním závodě v Plzni. Za měsíce září a říjen 2024 v registru smluv pražský DP sumy za pronájem nezveřejnil, patrně proto, že částka ani v jednom případě nepřesáhla minimum 50 000 Kč (zákonnou hranici pro zveřejnění). V dalších měsících – až do května 2025 – pak vůz najezdil 10 944 km, za což DPP zaplatil Škodě Electric 590 933,10 Kč.

Následně byl vůz dlouhodobě odstaven, a to až do 6. 11. 2025, kdy poprvé vyjel na linku po opravě plnicí stanice Orlenu na Barrandově. Právě ta měla být hlavní příčinou dalšího dlouhodobého odstavení vozidla. Do konce listopadu 2025 zvládl vodíkový autobus už jen osm vypravení na „své“ 15. pořadí linky č. 170, z toho v některých případech šlo navíc o vypravení jen na ranní či naopak jen na odpolední část.

Po 24. 11. 2025 se objevil znovu na lince až 3. 12. 2025. Následovala ještě pauza mezi 9. 12. a 22. 12. 2025, poté se vozidlo označené pražským ev. č. 3000 zvládlo ještě jednou na několik dnů vrátit. Celkem byl vůz během prosince vypraven 8x, a to buďto na 15. či 11. pořadí linky č. 170, přičemž kromě jednoho dne (30. 12. 2025) byl vždy nasazen pouze na ranní, anebo pouze na odpolední část.

V lednu 2026 se vodíkový elektrobus objevil v provozu dne 2. 1. 2026 na odpolední části 11. pořadí, poté mezi 5. a 7. 1. 2026 následovalo vypravení na 15. pořadí s nasazením na obě části dělené směny. Pak už ale došlo k závadě na palivovém článku, pro niž byl vůz odstaven.

Fakturace a počet najetých kilometrů jsou zveřejněny pouze za měsíc listopad 2025 (1 135 km, fakturováno: 57 879,90 Kč), za prosinec 2025 a leden 2026 byl opět nájezd příliš malý na to, aby byla překročena meta 50 000 Kč nutná pro zveřejnění v registru smluv. Za 40 (z 48 smluvených) měsíců tak bylo doposud ze strany Škody fakturováno necelých 1,1 mil. Kč bez DPH.

Závada na palivovém článku, jež se projevila na počátku ledna, nebyla ani po deseti měsících odstraněna. Náklady a odpovědnost za její eliminaci jdou za pronajímatelem, tedy za Škodou Electric. S ohledem na to, že DPP využil možnosti prodloužení testování, uplyne smluvní vztah mezi ním a výrobcem dne 4. 7. 2027, tedy za necelých osm měsíců. Vypovídat dohodu pražský DP podle sdělení poskytnutého naší redakci nehodlá s tím, že výrobce pracuje na řešení odstranění vady, kterou měl označit za opravitelnou, takže se předpokládá návrat vozidla do provozu a dokončení zkušebního provozu v nastavených mantinelech.

S ohledem na to, že je projekt vnímán jako společný (testovací), není výrobci účtován žádný poplatek za dlouhodobé odstavení vozidla v kačerovských garážích, ani jiné smluvní sankce.

Doložené nájezdy a fakturace testovacího vodíkového elektrobusu Škoda 36 BB H’CITY

Červenec 2023: nájezd 1 288 km, fakturováno: 69 546 Kč

Srpen 2023: bez fakturace
Září: 2023: bez fakturace
Říjen 2023: bez fakturace
Listopad 2023: nájezd 1 391 km, fakturováno: 75 135,60 Kč
Prosinec 2023: bez fakturace
Leden 2024: bez fakturace
Únor 2024: nájezd 1 043 km, fakturováno: 56 295 Kč
Březen 2024: nájezd 1 258 km, fakturováno: 67 956,30 Kč
Duben 2024: bez fakturace
Květen 2024: nájezd 1 253 km, fakturováno: 67 662 Kč
Červen 2024: bez fakturace
Červenec 2024: bez fakturace
Srpen 2024: bez fakturace
Září 2024: *vozidlo uvedeno do provozu, doloženo vypravení 6x v měsíci, faktura nezveřejněna v registru smluv*
Říjen 2024: *vozidlo v provozu, doloženo vypravení 8x v měsíci, faktura nezveřejněna v registru smluv*
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
Červen 2025: bez fakturace
Červenec 2025: bez fakturace
Srpen 2025: bez fakturace
Září 2025: bez fakturace
Říjen 2025: bez fakturace
Listopad 2025: nájezd: 1 135 km, fakturováno: 57 879,90 Kč
Prosinec 2025: *vozidlo v provozu, doloženo vypravení 8x v měsíci, faktura nezveřejněna v registru smluv*
Leden 2025: *vozidlo v provozu, doloženo vypravení 4x v měsíci, faktura nezveřejněna v registru smluv*

Celkem bez září a října 2024, prosince 2025 a ledna 2026: nájezd 18 312 km, fakturováno: 985 407,90 Kč

Autor článku děkuje tiskovému oddělení Dopravního podniku hl. m. Prahy za transparentnost při poskytování informací pro sepsání tohoto příspěvku.

Url: Pražský vodíkový elektrobus Škoda 36 BB H'CITY už od ledna nevyjel