Smutný první rok pražského vodíkového elektrobusu

14.07 2024 18:51, Matěj Stach, Autobusy

Loňský 14. červenec nebyl spojen pouze s tradiční oslavou pádu pařížské Bastily. V českém hlavním městě došlo ke spojení tohoto data s prezentací zkušebního vodíkového autobusu (přesněji spíše vodíkového elektrobusu) Škoda 36 BB H'CITY ev. č. 3000 a zároveň i startem jeho testovacího provozu na lince 170 vedené mezi Pražskou čtvrtí a Jižním Městem. Prozatím největší tuzemský pokus o využití vodíku v prostředcích veřejné dopravy se ovšem po roce nachází ve stejných troskách jako proslulá francouzská pevnost. Vítězem je Dopravní podnik hl. m. Prahy, který díky tomu výrazně ušetřil za nájem.

Vodíkový elektrobus Škoda 36 BB H'CITY není třeba podrobněji představovat, jelikož jsme o něm referovali již z veletrhu InnoTrans před dvěma lety, kde došlo k jeho představení. V krátkosti alespoň připomeňme, že pilotní nasazení vodíkového vozu schválila Rada hl. m. Prahy v únoru 2022 s tím, že k zahájení provozu mělo dojít ve druhé polovině téhož roku. Nakonec byl start s ohledem na chybějící plnicí stanici i vodíkové vozidlo posunut až na loňský červenec.

Po slavnostní prezentaci na vodíkové „benzince" společnosti ORLEN Unipetrol v ulici K Barrandovu se 14. 7. 2023 odehrálo premiérové vypravení vozu na vložené pořadí 170/20. Po avizované víkendové přestávce měl od pondělí 17. 7. začít v pracovní dny sloužit na šejdrovém (děleném) pořadí 170/11, které měl po konci prvotního ověřovacího provozu vyměnit na začátku srpna za „túrové" (ranní + odpolední) kurzy téže linky. K tomu ovšem nedošlo ani v srpnu 2023, ani v září a ani po roce od zahájení provozu. Místo toho byl vůz při jeho šestém regulérním vypravení na šejdr 170/11 v pondělí 24. 7. stažen a vrátil se až 8. 9. 2023 na odpolední části pořadí 170/15, kterou ovšem nedojezdil. Zpět do sporadického provozu s cestujícími se naplno vrhl až na začátku října.

Celkový pohled na zářezy vozu Škoda 36 BB H'CITY ev. č. 3000 do vypravení je poněkud tristní a

v lecčems připomíná jeho čistě bateriové sourozence ev. č. 3001–3014, byť na rozdíl od nich neměly být hlavní příčinou opakovaných odstavení nedostatky karoserie, ale samotná technologie vodíkového pohonu. Na linku se vůz podíval za období uplynulých 366 dní pouze v 55 případech, z toho minimálně ve 12 provozních dnech odjel pouze část šejdrového pořadí. K vypravení na slibovanou celodenní směnu došlo za uplynulý rok pouze dvakrát (7. a 8. 3. 2024, 170/3), jinak se vůz v případě, že vyjel do provozu, držel šejdrového pořadí 170/15, resp. 170/11 v období platnosti prázdninových jízdních řádů. Když už to letos v březnu vypadalo, že se vůz „rozjezdil“, zastavila jeho rozlet porucha ventilu na barrandovské plnicí stanici, která ji na několik týdnu vyřadila z provozu. Ke comebacku vozu došlo 3. května, aby po odjetí osmi směn vodíkový průkopník z ulic opět zmizel. Jeho zatím poslední vypravení se odehrálo konkrétně 15. 5. 2024, tedy před dvěma měsíci. Podle některých zpráv se měl autobus vrátit zpět do závodu Škody Electric v Plzni.

Nastalá situace ale přece jenom může sloužit jako zdroj radosti. Jak je našim čtenářům jistě známo, vodíková mobilita nepatří mezi zrovna levné hračky. DPP má podle smlouvy se Škodou Electric platit za každý ujetý kilometr 54 Kč bez DPH, což při četnosti vypravení zhruba jednou za týden zdaleka nepředstavuje takový účet jako při původně plánovaném ročním nájezdu cca 50 000 km. Nutno říci, že jde i přesto o cenovku nezvykle vysokou, vezmeme-li v úvahu, že pokud by vozidlo plnilo predikce nájezdu a pražský DP by využil i opční část pronájmu (ten byl sjednán základně na dobu 24 měsíců s opcí na dalších 24 měsíců), zaplatil by za pouhý pronájem během čtyř let 10,8 mil. Kč, což by představovalo už zhruba 3/4 obvyklé kupní ceny vodíkového autobusu dané délkové kategorie (v zemích s tržním prostředím). S ohledem na mizivou provozní spolehlivost však pražský DP dosud uhradil za pronájem vozidla jen 336 596,90 Kč, neboť vůz měl najezdit pouze 6 233 km (mírný rozdíl v ceně obsahující i haléřové položky ve vztahu k danému nájezdu kilometrů a kilometrické sazbě 54 Kč/km je dán zaokrouhlováním kilometrů v rámci fakturací).

Vodíkový elektrobus v ulicích Prahy dnes připomíná pouze výstražná cedule v terminálu Háje, jež upozorňuje na sníženou podjezdnou výšku zastřešení a nutnost zastavení vozu 3000 ještě před ním. (foto: Matěj Stach)

Přehled nájezdu vodíkového elektrobusu Škoda 36 BB H’CITY dle fakturace DPP

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
Července 2024: bez fakturace *(autobus do doby uzávěrky článku nezasáhl do provozu)*

Celkem: 6 233 km, fakturováno: 336 596,90 Kč

Kalendářní měsíc, za nějž je fakturace vystavena, může zahrnovat i provozní dny předchozího měsíce.

Url: Smutný první rok pražského vodíkového elektrobusu