

Autobusy PID se převlékají do „pyžama“. Důvodem jsou nové smlouvy

06.06 2023 18:28, Matěj Stach, Autobusy

Jednotné, šedo-červené barvy Pražské integrované dopravy na sobě nosí stále více vozidel. Důvodem přitom není jen kontinuální obnova autoparků dopravních společností, nýbrž také postupně uzavírané nové desetileté smlouvy na provoz příměstských linek, jež mají v platnost vstoupit v prosinci 2024 a obsahují požadavek na uvedení autobusů do stavu odpovídajícímu Manuálu jednotného vzhledu vozidel PID. A to navzdory původním proklamacím, že k přelakovávání dopravních prostředků bude docházet pouze při velkých rekonstrukcích a opravách.

Středočeský kraj ve spolupráci s Prahou započal se soutěžením nových autobusových dopravců v polovině července loňského roku, kdy byla vyhlášena vlna A zahrnující osm největších oblastí. S dvouměsíčním odstupem došlo ke spuštění výběru v rámci vlny B rozdělené rovněž na osm částí, na níž v listopadu 2022 postupně navázaly vlny C (10 částí) a D (9 částí). Celkem bylo soutěženo 35 oblastí s tím, že zbytek tvořený budoucími výkony Dopravního podniku hl. m. Prahy a malých soukromých dopravců bude zadán napřímo.

Jediným hodnoticím kritériem byla nabídková cena, neboť povaha tendru v podstatě jiná kritéria vylučuje. Požadovanou jakost vozového parku a poskytovaných služeb zadavatelé neošetřili v rámci zadávacích podmínek, nýbrž prostřednictvím osvědčených standardů kvality. Na počátku kontraktu musí být v rámci soutěžené oblasti minimálně polovina výkonů zajištěna bezbariérovými autobusy, přičemž se celkem logicky počítá s nárůstem tohoto podílu v průběhu plnění smlouvy. Přinejmenším 25 % vozidel poté musí být na začátku kontraktu mladší 3 let. Další hodnoty dotýkající se věku autobusů už jsou notoricky známé – jedná o se požadované průměrné stáří stanovené na nejvýše 9 let a maximální stáří vozu od první registrace činící 15 let. Do systému je vedle nových autobusů do

dvou let věku možné zařadit také starší vozidlo odkoupené od jiného dopravce, které je v systému zaregistrováno.



Šedý polep doplněný o červené pruhy už pohltil také Iveco Crossway LE LINE 12M ev. č. 9831 z dobříšské provozovny Arrivy Střední Čechy. Vůz z roku 2017 musí projít ještě úpravou interiéru. (foto: Jiří Mejstřík)

Podle článku XVI smlouvy o přechodných a zvláštních ujednáních ke standardům kvality ve vztahu k dopravním prostředkům musí všechna vozidla dopravce bez ohledu na věk vyhovovat podmínkám kapitoly 4.2, která původně stanovovala vzhled a vybavení pouze nových vozidel či vozidel mladších 3 let. Povinností tak je vybavení autobusů barevně rozrůzněnými polstrovanými sedadly s vysokými opěradly, nerezovými madly nebo funkční klimatizací. Jednotné řešení salonu autobusů závazné od roku 2019 se dotýká také barevného řešení podlahy a nařizuje rovněž vybavení části flotily sčítacími rámy ve dveřích. Pro pětileté a starší autobusy znamená tato podmínka kompletní omlazení interiéru a případné doplnění vozů třeba o klimatizaci, která by měla být v roce 2023 samozřejmostí.

Vedle salonů vozidel má projít změnou také jejich vnější olakování, což je požadavek zcela vyvracející dobové sliby týkající se projektu #RebrandPID. Připoměňme, že někdejší pražský náměstek pro dopravu, pan Adam Scheinherr, při představení nové identity integrovaného systému v roce 2020 pronesl líbivá slova o tom, že *„(…) U stávajících dopravních prostředků bude lak nahrazován při velkých rekonstrukcích a hlavně při doplňování vozového parku – nákupu nových dopravních prostředků, kde by stejně k polepům a lakováním docházelo. (…) Náklady na soutěž a vytvoření grafického manuálu byly 1.940 000 Kč, další realizace nebude stát nic navíc.“*



Flotila 15 autobusů Setra S 419 UL společnosti Arriva Střední Čechy se do „pyžama“ z fólie převlékla už téměř z poloviny. Klimatizace vozidel se naopak lakují, a to až dodatečně, tudíž je možné v provozu potkávat autobusy kombinující oba jednotné nátěry. (foto: Vojtěch Mařík)

Nové autobusy v šedém laku doplněném o svislé červené pruhy začaly do provozu proudit na podzim 2021. Vozidel, u nichž musí ke změně vzhledu dojít, budou stovky, přičemž se nesmí zapomínat ani na autobusy z povinných odkupů, které jinak kapitole 4.2 beze zbytku vyhovují. Vozidla z povinných odkupů musí noví dopravci uvést do souladu s Manuálem jednotného vzhledu vozidel PID nejpozději do 9 měsíců od zahájení provozu. Náklady na jejich uvedení do odpovídajícího stavu museli zahrnout do nabídkové ceny dopravního výkonu.

Do přebarvování vozového parku se v souvislosti s postupným uzavíráním smluv jako první pustil Transdev Střední Čechy, na který doposud navázali dopravci ČSAD Střední Čechy, ČSAD POLKOST a subjekty ze skupiny Arriva Transport Česká republika. Převlékání autobusů do nového kabátu (či spíše „pyžama“) se věnoval také text v posledním čísle časopisu Arrevue: *„V plánu máme takto převléknout až tři stovky autobusů v různých původních barvách i různých velikostí a značek. (…) „Do konce roku bychom mohli mít stovku přebarvených autobusů,“* v něm uvedl Dominik Škach zodpovědný za marketing. Zatímco středočeská odnož Transdevu autobusy do nového schématu lakuje, Arriva se vydala především cestou polepů a podle vyjádření v Arrevue se jí zvolená cesta osvědčila. Vedle systémové trikolory tak z novějších vozidel skupiny postupně mizí také tyrkysové a modré schéma.



Zatímco většina dopravců vozidla lakuje, Arriva přistoupila k jejich polepení. To ale nepřináší vždy stoprocentní výsledky. (foto: Jiří Mejstřík)

Url: [Autobusy PID se převlékají do „pyžama“. Důvodem jsou nové smlouvy]