

# Ekobusy odcházejí do věčných lovišť

10.12 2021 18:18, Matěj Stach, Autobusy

Ke svému konci spěje po dvaceti letech éra linkového provozu českých autobusů Ekobus produkovaných mezi lety 2001 a 2007 stejnojmennou společností ve spolupráci s výrobcem SOR Libchavy. První sériově produkované tuzemské autobusy s pohonem na CNG se v tomto týdnu postupně rozloučí s regionem okolo České Lípy a Nového Boru, na konci letošního roku poté vozy charakteristické svou lichoběžníkovou střešní nástavbou skončí také ve slovenské Nitře.

## *Předmluva*

Píší se první porevoluční léta a s nimi do české kotliny stále intenzivněji začíná pronikat téma ochrany životního prostředí. V roce 1990 je založeno samostatné Ministerstvo životního prostředí, souběžně k tomu se připravuje nejrůznější ekologická legislativa nebo se pracuje na odsiřování elektrárenských zdrojů a průmyslových podniků. Zelená témata logicky rezonují především v regionech, na něž ekologická zátěž dopadá nejvíce a jsou pověstné nejen špatnou kvalitou ovzduší. Mezi ně patří i severní Čechy s Krušnými horami, které byly v předchozích desetiletích velmocí kyselých dešťů.




Na autobusovém nádraží v severočeské Bílině byl 2. 3.2008 zvěčněn jeden z Ekobusů postavených na základech vozu SOR B 10,5. (foto: Petr Nevyhoštěný)

V linkové autobusové dopravě se v souvislosti s ekologizací prosazuje především zemní plyn ve zkapalněné (LNG) či dnes převažující stlačené (CNG) podobě. Za tahouna ve druhém jmenovaném segmentu se mimo jiných dá označit společnost ČSAD BUS Ústí nad Labem, jež od počátku sází jako jediná také na stavbu nových vozů. Roku 1996 představuje firma ŠKODA LIAZ na veletrhu AUTOTEC v Brně prototyp středněpodlažního autobusového podvozku 18.24 OB/01, připravuje se rovněž nová řada motorů M 1.2 C ML 637 NG (EURO II). Na těchto aktivitách má přitom svůj právě výše jmenovaný dopravce ČSAD BUS Ústí nad Labem, jež obě novinky obratem užije při stavbě autobusů s finskou karoserií Lahti Autokori 402.

Byť pozdější porodnice autobusů Ekobus v České Lípě leží poněkud stranou srdce Podkrušnohorské konurbace, obě lokality spojuje příslušnost k jednomu kraji – Severočeskému. Podnik ČSAD BUS Ústí nad Labem mezitím majetkově ovládne firmu PČR-služby, kterou v červnu 1998 přejmenovává na ČSAD zásobování a služby a na počátku roku 2001 dále na NORDlogistic. Pod tímto názvem společnost později vyprodukuje i první autobusy Ekobus.




Pod tvrzí Divice a okolo shodně se jmenující obce projíždí dne 3. května 2009 vůz INTERCITY LC 4A7 2090 dopravce DPÚK nasazený na spoj z Loun do Řevničova. (foto: Petr Nevyhoštěný)

Ještě předtím se ale vraťme k vozům s karoserií Lahti, které ve verzi s pohonem na CNG vznikly hned ve třech exemplářích. Jako první byl během let 1997–1998 zkonstruován částečně nízkopodlažní městský vůz 402/CZ-B, jehož zkušební provoz byl zahájen 8. 4. 1998. Po odstranění závad v podobě úpravy vůle stabilizátoru či vylepšení nastavení vzduchového pérování ECAS byl vůz zařazen na linky mateřské ČSAD BUS Ústí nad Labem v okrese Česká Lípa. Absolvoval ovšem také předváděcí jízdy, přičemž na spotřebu CNG během turné po jižní Moravě vzpomíná materiál Ministerstva životního prostředí následovně: *„Měřená provozní spotřeba plynu je na trase Brno – město, kopcovitý terén 58 m3/100 km, Uherský Brod – město 45 m3/100 km, Brno – město, noční provoz 30 m3/100 km.“*
V témže roce 1998 vyjely na české silnice ještě dva další vozy, tentokrát v linkovém provedení CZ-L s jedněmi dvoukřídlými dveřmi.

Sledovaný projekt s finskými karoseriemi ovšem neměl další následovníky a pozornost se přeorientovala na úpravu vozidel pocházejících zcela z české produkce, přičemž důvodem byla patrně nižší cenová hladina v porovnání s vozidly s finskou karoserií, byť tomu za oběť padlo užití liazáckého středněpodlažního podvozku 18.24 OB/01 i nového plynového motoru české produkce. Novým partnerem pro výrobu plynových autobusů se stala tehdy mladičká, avšak velmi ambiciózní společnost SOR Libchavy. Pro úplnost dodejme, že trojice autobusů 402/CZ-B a CZ-L nakonec hromadně skončila u ČSAD Česká Lípa, přičemž zatímco k vyřazení městského vozu došlo v roce 2008, oba linkové autobusy dojezdily na linkách až v letech 2010, resp. 2011.




Ještě v září bylo českolipské autobusové nádraží Ekobusů plné. Zezadu na něm byl vyfocen i vůz 5A5 3474 dopravce ČSAD Česká Lípa, který je zástupcem vozů vycházejících z modelu CN 12. (foto: Matěj Stach)

## *První Ekobus a představení modelů*

Když zcela pomineme překlenovací období naplněné plynofikací starších autobusů Karosa, můžeme skočit rovnou veletrh Autosalon konaný v září 2001 v Nitře. Zde podnik NORDlogistic poprvé představuje svůj Ekobus CITY midi postavený na základu vozu SOR B 9,5, jenž propůjčil finálnímu výrobku podvozek i karoserii s interiérem. Pod podlahou se skrývá americký motor Cummins Westport B 5.9 230 CNG plus o výkonu 172 kW v souhře s manuální převodovkou z dílny ZF. Ve střešní nástavbě s lichoběžníkovým půdorysem jsou poté uloženy celokompozitové lahve na CNG od francouzské firmy Ullit, plynová soustava je ovšem vlastní provenience Ekobusu. Výrobce původně uvažoval o zástavbě lahví pod podlahu, od tohoto řešení ovšem za účelem zachování zavazadlového prostoru ustoupil. A rovněž z pohledu částečně nízkopodlažních modelů představených v dalších letech šlo o krok zcela logický. Co však je na právě představeném výrobku nejvíce fascinující? Již nyní – v roce 2001 – plní emisní normu EURO V, která se stane všeobecně (i pro dieselové vozy) závaznou až od roku 2009.




Na autobusovém nádraží ve Cvikově odbavuje dne 28. 12. 2020 své cestující Ekobus INTERCITY 4A4 4794, který se za pár chvil vydá jako linka 440 do vzdáleného Liberce. (foto: Matěj Stach)

O rok později – v červnu 2002 – vstupuje NORDlogistic na trh s prodlouženými modely CITY a INTERCITY vycházejícími z řady SOR B 10,5, resp. SOR C 10,5. Druhá jmenovaná řada se posléze stala dostupnou i ve verzi „LC“ s vysokými sedadly. První čtveřice vozů přitom neputovala k nikomu jinému, jak k domovskému ČSAD BUS Ústí nad Labem. Další nový model představil výrobce čerstvě po svém přejmenování na Ekobus, jež se událo v březnu 2004. Hned třetí vyrobený SOR délky 12 metrů mu totiž posloužil pro zástavbu plynových lahví. Na květnovém veletrhu AUTOTEC v Brně tak mohl Ekobus představit svůj nový model INTERCITY plus postavený na platformě částečně nízkopodlažního vozu SOR CN 12. Městská varianta následovala vzápětí, naopak prodloužený model středněpodlažní verze INTERCITY plus FL (SOR C 12) zakoupili první dopravci až na podzim roku 2005. Tehdy také do provozu vyjel plynový minibus na bázi Iveco Daily, který byl ve své době označovaný jako Biobus mini. Od léta 2006 byl na nějakou dobu spjatý s turistickou linkou 500300 do Českého Švýcarska, jinak sloužil až do roku 2018 na okrajových výkonech kolem České Lípy.
Na konci tohoto odstavce je vhodné si říct, že se názvy jednotlivých vyráběných typů Ekobusů v průběhu času měnily, a to například přidáním délky v metrech. Pro přehlednost si tedy budeme ve zbytku textu nadále pomáhat klasickým libchavským označením vozů.

Poslední nový model představil českolipský výrobce Ekobus v roce 2006. Šlo opět o adaptaci výrobku společnosti SOR na CNG pohon, přičemž tentokrát posloužil jako základ mladý vůz BN 10,5. Stejně jako vůbec první na trh uvedený model pod vlajkou Ekobusu – CITY midi o délce 9,5 metru – však ani tento autobus své následovníky nezískal. Poslední produkční rok 2007 poté přinesl už jen jednu kosmetickou změnu, spíše vyvolanou výrobcem SOR. Všechny tři vozy INTERCITY zhotovené v tomto období již představují zástupce řady C po faceliftu se zaobleným nárazníkem.

Zde si ještě ve zkratce vyjasněme, jak výroba Ekobusů vůbec probíhala. SOR Libchavy dodal kompletní karoserii, do níž v České Lípě namontovali plynový pohon a opět vůz poslali zpět k výrobci,

který jej odzkoušel a zprovoznil. Ekobus následně autobusy pod svou značkou prodával.




V jediném exempláři vznikl roku 2006 Ekobus založený na autobusu SOR BN 10,5. Na snímku z 10. září letošního roku právě tento vůz patřící ČSAD Česká Lípa vjíždí do obce Dubnice, a to při svém výkonu na lince 272 ze Stráže pod Ralskem do Jablonného v Podještědí. (foto: Matěj Stach)

V závěru této pasáže si ještě rozebereme marketingový a ekonomický rámec CNG autobusů z České Lípy. K původní, notoricky známé značce Ekobus si majitel společnosti (zde již BUS.COM, jeden z následníků ČSAD BUS ÚnL) nechal v průběhu roku 2005 zapsat také ochrannou známku Biobus (v podobě grafické i kombinované). Ta postupem času rapidně nabyla na svém významu (začala se objevovat fyzicky na vozech), a to patrně především v období mezi lety 2006 a 2009, kdy se o značku Ekobus vedly u Úřadu průmyslového vlastnictví boje s německým EvoBusem. Situace ohledně zavádění značky Biobus je každopádně nepřehledná a v tomto bodě určitě oceníme jakákoliv doplnění od našich čtenářů.

Marketingově byly vozy Ekobus od počátku uchopeny zcela jednoznačně a nutno uznat, že velmi obratně. Jako nadstavba postupně posloužilo mnoho vzletných hesel a plakátů – „Chceme dýchat čistý vzduch“, „Ekobus – více života“ nebo slavné „Jak dlouho vydržíte… nejíst? nepít? nedýchat?“ s barevnými ptáčky, z nichž ten poslední byl vyobrazený jako mrtvý. Všudypřítomný akcent kladený na ekologii byl ještě podpořen např. partnerstvím Ekobusu na festivalu Ekofilm nebo jeho účastí na všech myslitelných veletrzích těžících z tématu životního prostředí.




Velký nápis €KOBUS přes celou bočnici a v něm žlutý usměvavý smajlík. Typický doplněk plynových autobusů z České Lípy nám na snímku z února 2009 představuje vůz Ekobus INTERCITY 4A6 0354 vyfocený při stání na lounském autobusovém nádraží. (foto: Petr Nevyhoštěný)

Po cenové stránce uvádí Ekobus v dobové prezentaci datované do roku 2004 následující čísla: k Ekobusu za 4 800 000 Kč měl mít dopravce možnost dosáhnout na celkem 2 200 000 Kč v dotacích (dotace na obnovu, na pohon na CNG, dotace z Operačního programu infrastruktura a marketingová podpora výrobce a dodavatele plynu), soudobá Karosa řady 900 s dieselovým pohonem měla vycházet na 3 200 000 Kč, od čehož bylo možné odečíst dotaci na obnovu ve výši 600 000 Kč. Při zohlednění oblíbených dotací, jež nás provázejí až do dnešních dnů, tak měla začínat startovací čára pro oba typy vozů ve stejném místě. Náklady na 1 ujetý km plynového autobusu přitom prezentace slibovala jako poloviční oproti konvenčnímu dieselovému vozu. Výrobce obecně uváděl, že spotřeba jeho vozů začínala na 21 m3 plynu na 100 km (pro vozy INTERCITY v dálkové dopravě), v případě příměstských autobusů na 25 m3/100 km a v městském provozu na 28 m3/100 km. Deklarovaný dojezd měl být 450-700 km v závislosti na konfiguraci.

## *Dodávky*

Během šesti let sériové produkce stihl závod v České Lípě vychrlit celkem 116 plynových vozů Ekobus. Vůbec nejvíce bylo zhotoveno vozů vycházejících z modelu SOR C 10,5, a sice 35. V těsném závěsu následuje plynová varianta založená na typu CN 12 (31 kusů), další příčky zabírá model CITY (B 10,5) v počtu 23 vozů a městské „hrbáče“ BN 12 vyhotovené v 17 exemplářích. Výčet uzavírá CNG odvozenina autobusů SOR C 12 o 8 kusech a konečně již vzpomínaný model CITY midi (SOR B 9,5) spolu s Ekobusem založeným na bázi typu SOR BN 10,5, jež byly vyrobeny po jednom stroji.




Ekobusem vyrobeným v nejvíce exemplářích se stala klasická modifikace INTERCITY (LC), postavená na bázi autobusu SOR C 10,5. Místní částí Juliovka obce Krompach projíždí na snímku vůz 4A5 3273 dopravce ČSAD Česká Lípa, který dne 10. září 2021 obsloužil jeden ze spojů linky 441 vedené mezí Krompachem a Novým Borem. (foto: Matěj Stach)

Zatímco první vozy měly místo svého budoucího působiště jasné – byl jím vždy severočeský region a podnik ČSAD BUS Ústí nad Labem – od roku 2003 začali Ekobusy nakupovat i dopravci jiní, především již ověnčení zkušenostmi s tímto typem pohonu. V uvedeném období obdržely své první Ekobusy podniky FTL – First Transport Lines z Prostějova a ČSAD Havířov. První uvedený postupně zakoupil 13 vozů různých modifikací, druhý z nich naopak jen čtyři městské vozy. Na přelomu let 2004 a 2005 se mezi provozovatele plynových autobusů z České Lípy přidaly subjekty ČSAD Liberec (postupně 3 vozy) a slovenská SAD Nitra (dnes Arriva Nitra) se čtyřmi kusy městských „hrbáčů“. Ještě předtím to byla ČSAD Semily (dnes BusLine) se třemi exempláři.




Se čtyřdveřovými „hrbatými“ autobusy CITY plus se svého času bylo možné setkat v Prostějově, Havířově nebo Liberci. Nadále jsou pak vozy tohoto typu v provozu ve slovenské Nitře. Na obrázku z 30. 5. 2008 projíždí jeden z lounských vozů Dopravního podniku Ústeckého kraje kolem brány opevněného předbraní zbořené Žatecké brány. (foto: Petr Nevyhoštěný)

V roce 2005 se do klubu firem nakupujících nové Ekobusy přidává ještě OSNADO (dnes Arriva Východní Čechy) se sedmi vozy a Connex Morava (dnes Arriva Morava) spolu s ČSAD autobusy Plzeň provozující po 3 kusech těchto autobusů. Subjekty majetkově nepropojené s někdejším ČSAD BUS Ústí nad Labem tak v součtu odebraly z výroby 40 Ekobusů, ke kterým různě přikupovaly jednotky ojetých vozů. Tento migrační proud ovšem fungoval i směrem opačným, díky čemuž se mnohé Ekobusy naopak vrátily zpět do svého „království“ okolo České Lípy. Podrobnější popis by vydal na stovky řádků textu, vhodnější tedy bude uchýlit se k jedinému číslu. Vůbec nejvíce Ekobusů historicky prošlo přes ČSAD Česká Lípa – bylo to 68 vozů, z nichž i 60 zasahovalo do provozu najednou.



Poslední městský Ekobus vycházející z modelu B 10,5 dojezdil v linkovém provozu před měsícem. A to samozřejmě u ČSAD Česká Lípa. Na fotografii z 10. září 2021 projíždí v podvečer zvlněnou krajinou okolo Nového Boru. (foto: Honza Tran)

## *Tečka*

Proč skončila výroba vozů Ekobus zrovna v roce 2007? Jako vhodné uvedení do děje může posloužit text dodnes visící na stránkách stejnojmenné firmy: *„V důsledku nekalého jednání společnosti SOR Libchavy spol. s r.o. je výroba ekologických autobusů s pohonem na stlačený zemní plyn (CNG) ve společnosti EKOBUS a.s. v současné době přerušena. Na obranu svých oprávněných zájmů společnost EKOBUS a.s. podala příslušné žaloby.“* Spolupráce mezi výrobcem SOR a společností Ekobus probíhala od roku 2000, resp. 2002, kdy byl tento vztah podepřen i smluvně. Libchavský výrobce ovšem tuto smlouvu v prosinci 2006 vypověděl a následně sám započal s výrobou autobusů s pohonem na CNG, čímž navázal na dřívější (byť ve formě prototypu nedokončený) vývoj z období před navázáním spolupráce s firmou Ekobus. První čistokrevný plynový exemplář z Libchav spatřil světlo světa v polovině roku 2007, tedy nedlouho předtím, než jsme uzavřeli předchozí pasáž. A s tím se Ekobus vcelku logicky nehodlal smířit.

Vleklý spor o užitné vzory nakonec dospěl přes Vrchní soud v Praze a Nejvyšší soud až k brněnskému Ústavnímu soudu, jenž za celým příběhem udělal dne 18. září 2018 nesmazatelnou tečku a nárok společnosti Ekobus na odškodnění definitivně zamítl.




Mezi jeden z posledních vyrobených autobusů Ekobus patří i stroj 8A3 0833 příslušící od listopadu 2007 společnosti ČSAD Česká Lípa. Na fotce z 10. září 2021 autobus opouští náměstí T. G. Masaryka v Kamenickém Šenově a míří jako linka 462 do České Lípy. (foto: Matěj Stach)

## *Epilog*

Jak už bylo nastíněno na úplném začátku, tento článek vychází v období, kdy se se svým provozním životem rozloučí drtivá většina přeživších vozů značky Ekobus. Na konci roku 2021 dojezdí ve slovenské Nitře všechny 4 „hrbaté“ vozy CITY plus, jež byly historicky jedinými autobusy značky vyexportovanými do zahraničí. Připomeňme, že v rámci zkušebního provozu se sice jeden z havířovských vozů představil v hlavním městě Podkarpatského vojvodství Rzeszówě, žádné dodávky na jeho cestu ovšem nenavázaly. Poněkud pozoruhodnější výlet si pak svého času udělal jeden z Ekobusů, který po vlastní ose dojel na ekologickou konferenci až do portugalského Porta. Ani to avšak k exportnímu úspěchu nevedlo.

Nejpočetnější flotilu vozů nevlastní v tuto chvíli nikdo jiný než firma ČSAD Česká Lípa. Ta ze svých provozoven v Novém Boru, Dubé a samozřejmě České Lípě stále vypravuje na tři desítky Ekobusů. Od roku 2017 proběhla redukce flotily těchto autobusů na polovinu – vyřazeno od té doby bylo celkem 35 vozů. Ve stejném časovém okně ovšem ČSAD Česká Lípa zařadila 7 ojetých vozů značky, z nichž 4 pocházely z prostějovského FTL – First Transport Lines, 2 od sesterského DPÚK (předtím byly do České Lípy dlouhodobě pronajaty) a poslední Ekobus konečně od ČSAD Liberec.




Po ploše autobusového nádraží v České Lípě, jež by šlo nazvat „ekobusovým královstvím“, manipuluje jeden z pouhých osmi vyrobených vozů Ekobus založených na modelu SOR C 12. (foto: Matěj Stach)

Část ze zbylých vozidel je od 1. listopadu 2021 pronajata právě krajskému dopravci ČSAD Liberec, který provoz ve zmíněných oblastech od 12. prosince převezme, resp. již částečně přebral v podobě subdodávky pro stávající společnost. V této lokalitě a rovnou celé České republice by tedy k ukončení provozu vozů Ekobus v linkové dopravě mělo dojít v sobotu 11. 12. 2021. Tím bude zahájena i poslední etapa definitivního ústupu Ekobusů do věčných lovišť, jenž vyvrcholí poslední prosincový den.

Url: Ekobusy odcházejí do věčných lovišť