

Návrat článkových autobusů? Maribor křižuje kloubový Streetway

23.07 2023 18:57, Matěj Stach, Autobusy

Po dlouhých patnácti letech se do ulic druhého největšího slovinského města vrátil alespoň v epizodní roli kloubový autobus. Tamní dopravce Marprom testuje na nejvytíženější lince č. 1 Iveco Streetway 18M s pohonem na stlačený zemní plyn od počátku června, přičemž zmiňuje plány na pořízení vlastních článkových vozů. Ty se ve městě ležícím na řece Dráve staly v létě 1991 symbolem slovinské války za nezávislost.

Autobusy v Mariboru poprvé vyjely pod hlavičkou městské společnosti Avtobusni promet Maribor 26. prosince 1926. Na začátku měl dopravce k dispozici celkem 3 vozy, kterými obsluhoval regionální relace do Celje, Sevnice a také Dravogradu. Až v roce 1927 byla společně s příchodem dalších devíti vozů spuštěna městská doprava sestávající z dvojice linek. Těsně před druhou světovou válkou už podnik rozkročený mezi městskou a regionální vozbu provozoval na šedesát autobusů, jejichž počet se ale po konci tohoto krvavého konfliktu dlouhodobě snížil na polovinu. Fúze autobusové dopravy se sektorem pohostinství a hotelnictví a zároveň také provozem lyžařského areálu Pohorje přinesla v roce 1972 nový název Certus a předznamenala zlatá osmdesátá léta. Autobusy se začaly převlékat do nového schématu s převládající oranžovou barvou a ještě roku 1979 vyjely do ulic první článkové vozy. Roku 1986 podnik Certus AP Maribor provozoval už 475 autobusů a za 12 měsíců převezl přes 20 milionů cestujících (jedná se o údaje zahrnující i příměstské autobusy).



Barikáda z autobusů Ikarus-Zemun na Titově mostě v Mariboru. (foto: Boris Vugrinec, Večer; převzato z kamra.si)

Slavnými se mariborské autobusy staly v létě roku 1991 při slovinské „desetidenní“ válce za nezávislost. Té předcházelo referendum z prosince 1990, ve kterém se Slovinci jednoznačně vyslovili pro osamostatnění a na jehož základě 25. června 1991 vyhlásili nezávislost na Socialistické federativní republice Jugoslávii. To Bělehradu pochopitelně nebylo po chuti a tak do rodící se republiky o dva dny později poslal tanky. Aby se Jugoslávské lidové armádě zabránilo v postupu do města, byly zřízeny barikády, jejichž součástí bylo 79 mariborských autobusů. A byly to také jejich záběry, které obletěly svět a poskytly důležité svědectví o dění v alpské zemi. Celý konflikt skončil 7. července uzavřením Brionské deklarace a ukončením bojů, takže se po deseti dnech autobusy mohly vrátit do garáží.

Po návratu z barikád se ovšem Certus dostal do svízelné situace dané změnou modal-splitu a úbytkem cestujících, kteří se navíc po osamostatnění Slovinska často octili bez práce. Pád nekonkurenceschopného průmyslu orientovaného na jugoslávské republiky postihl v roce 1996 také největšího zaměstnavatele TAM spojeného mimo jiné s produkcí autobusů TAM-BUS. Na konci 90. let sice situace doznala zlepšení, na počátku nového tisíciletí ale Certus málem skončil v konkursu. Rok 2002 přinesl převzetí podniku Connexem (později Veolia Transport Slovenija), což přispělo ke stabilizaci situace. Po vypršení koncese na provozování městské dopravy byl v létě 2011 založen dopravce Marprom, jenž MHD převzal. Úbytek cestujících ale pokračoval, přičemž jich podle dostupných dat ve veřejné dopravě v Mariboru a jeho okolí měla zůstat osmina (!) oproti roku 1986 (25 milonů versus 3 miliony v roce 2013). Důvodem byl bezesporu i přestárlý vozový park, toho času jeden z nejstarších v celém Slovinsku.



Dvojice elektrobusů Iveco E-way 12M určených pro opportunitní (rychlé) nabíjení jezdí od loňského roku na lince č. 6 trasované z autobusového nádraží na jih ke konečné Vzpenjača, kde začíná kabinková lanová dráha do Pohorje, jíž rovněž provozuje Marprom. (foto: Matěj Stach)

Dnes vypadá provoz v Mariboru značně odlišně. Městské ulice křižují vozy vesměs vyrobené po roce 2013. Vedle autobusů Scania Citywide LF v dieselovém provedení i verzi na CNG jde o vysokomýtské Crosswaye LE CITY, plynové Urbanwaye nebo domácí minibusy od Feniksbusu. Loni došlo ke zprovoznění dvojice elektrobusů Iveco E-way 12M, které jsou nasazovány na linku č. 6 (ev. č. 156 a 157), a na podzim 2022 přibyly do autoparku Marpromu také dieselové Streetwaye v počtu 7 kusů (ev. č. 158-164). Průměrné stáří vozidel kleslo na asi 7,5 roku a do veřejné dopravy se vrací také cestující, kterých má ve všední dny být přepravováno asi 14 000. A právě s ohledem na růst počtu pasažérů se o návratu článkových autobusů mluví.



Zapůjčený Iveco Streetway 18M CNG vjíždí na hlavní autobusové nádraží otevřené v roce 1989. (foto: Matěj Stach)

Testování autobusu Iveco Streetway 18M CNG v bílém laku započalo 5. června 2023 na lince č. 1 trasované od autobusového nádraží přes centrum města a Starý most na jih do zastávky Tezenska Dobrava (na panelech se uvádí čtvrť, tedy Tezno). Vůz v. č. 173 je ve vlastnictví Iveco Czech Republic a nosí tedy tuzemské registrační značky. Společně s jeho souputníkem standardní délky v. č. 168 byl vyroben v roce 2022, k registraci obou vozů však došlo až letos v květnu. Zatímco 12metrový vůz podle dostupných zdrojů zatím do provozu nezasáhl, článkový si svou premiéru odbyl právě v Mariboru, kde měl podle původních vyjádření strávit měsíc. Zatím však ve městě ležícím v podhůří nejvýchodnější části Alp zůstává v provozu i nadále, a to v souvislosti s konáním Evropského olympijského festivalu mládeže, ale zároveň patrně také jako náhradní vozidlo.

Připomeňme, že představení Streetwaye poháněného CNG se odehrálo na Busworld Turkey v květnu 2022. Zmíněné předváděcí vozy tak patří mezi vůbec první vyrobené plynové zástupce tohoto modelu vyráběného v kooperaci s tureckým Otokarem od roku 2021.

Url: Návrat článkových autobusů? Maribor křižuje kloubový Streetway