

Patrové autobusy vyjedou poprvé v Ostravě 2. listopadu

09.10 2020 13:56, Libor Hinčica, Autobusy

Ostravský DP oznámil, kdy se poprvé v provozu s cestujícími objeví nové patrové autobusy, které si dopravce objednal u Scanie a které pro něj vyrobil španělský nástavbář UNVI. Vozidla, jež byla bývalým náměstkem primátora pro dopravu nazvána „takovou legráckou“, by se měla objevit poprvé na lince č. 78 dne 2. 11. 2020.

Dopravní podnik Ostrava se rozhodl, že pořídí patrové autobusy pro zvláštní linku spojující Dolní oblast Vítkovice se zoologickou zahradou. V současné době v této relaci žádná linka nejezdí, nicméně trasa byla navržena s tím, že by veřejnost měla mít možnost navštívit během jednoho dne oba areály, které patří k turistickým lákadlům Ostravy. Autobusy měly odlehčit zejména zoologické zahradě, resp. jejímu okolí, kde v letní sezóně panují značné problémy s parkováním a slíbený velkokapacitní parkovací dům má prozatím stále jen podobu slibu. Auta měla být ponechána na záchytném parkovišti v blízkosti průmyslového areálu ve Vítkovicích, které bylo zřízeno již v předstihu v roce 2018 a upoutalo pozornost především bizarním marketingem, kdy se zdarma k zaparkování podával přechodnou dobu párek v rohlíku (P+R).



Jeden autobus vyšel na částku přesahující 14 mil. Kč. (foto: Scania)

Vadou na kráse je, že parkoviště v mezičase přestalo sloužit svému účelu a že o jeho využití nebyl příliš velký zájem. Patrové autobusy se ale podařilo ve veřejné zakázce vybrat. Tedy až na počtvrté. DPO musel soutěž několikrát opakovat, a to nikoli proto, že by se snažil blokovat některého z potenciálních účastníků, ale proto, že jím stanovené požadavky bylo technicky nemožné splnit. Přes oficiální proklamace o tom, že autobusy byly přizpůsobeny Ostravě na míru, musel nakonec vyhrát zdravý rozum a Ostrava se přizpůsobila nabízeným produktům, což je s ohledem na specifický trh s těmito vozidly pochopitelné. Přesto jeden ze dvou potenciálních dodavatelů nabídku s ohledem na rizika projektu ani nepodal a v soutěži, která už probíhala formou jednacího řízení s uveřejněním, zůstala pouze Scania. Ta se tak stala vítězem na dodávku dvou vozů s pohonem na CNG, z nichž každý vyjde na cenu 14,3 mil. Kč. Oba autobusy tak vyšly o 10,6 mil. Kč dráž, než bylo původně počítáno, avšak politický úkol byl jasně stanoven, takže se na nějakou tu korunu navíc příliš nehledělo.

Vozidla byla vyráběna ve Španělsku u nástavbáře UNVI (Unidad de Vehículos Industriales, S.A.), Scania dodala kompletně osazený podvozek. S ohledem na pandemii čínského viru se výrobě oproti původním předpokladům poněkud protáhla a vozy dorazily do ČR až 9. 8. 2020, kdy byly přepraveny do areálu společnosti Scania v Paskově, kde následně probíhaly dokončovací práce.



Vzhledově podobné autobusy, avšak na podvozcích Volvo, bylo možné střetávat od roku 2018 v Praze na linkách Hop on Hop off dopravce Vega Tour. (foto: Duncan Payne)

Kromě nasazení na plánovanou linku č. 88, která by měla jezdit pouze o víkendech a státních svátcích (a to i těch polských), se nabízela otázka, co s autobusy podniknout v mezičase. Vytipovány proto byly varianty nasazení také na jiné spoje, přičemž bylo nutné brát ohled na to, že autobusy i přes délku 12,3 m mají kapacitu odpovídající zhruba 10,5m autobusu. Vůz pojme jen 80 osob, z toho 12 stojících, kteří mohou být pouze ve spodním patře, kde je jinak 13 sedadel. Zbylých 55 sedaček se nachází v horním podlaží, kde však není možné i s ohledem na nízkou průchozí výšku stát. Ohledně obsaditelnosti ovšem panují nejasnosti. Výrobce uvádí, že kapacita je pouze 75 míst, DPO ve své aktuální tiskové zprávě poté uvádí u počtu míst k stání 0 a uvádí jen místa k sezení.

Jednou z linek, na níž mají patrové autobusy jezdit, je i linka číslo 78, u níž větší počet míst k sezení přijde vhod. Jedná se o expresní linku spojující sídlištní zástavbu na západě města (Poruba) s průmyslovou zónu v Hrabové na samotném jižním konci města, která po opuštění Poruby jede deset minut bez zastávek po rychlostní komunikaci. Jedná se však o linku pouze špičkovou, na níž dnes provoz zajišťují autobusy přejíždějící z autobusových linek č. 40 a 48, přičemž zde se jedná o vozy Urbino 18, Urbino 15 a Urbino 12 s vyšší přepravní kapacitou (vyšší počet míst k sezení patrových autobusů by ale mohl tento fakt částečně vykompenzovat). Podle tiskové zprávy a původního oznámení DPO měl doubledecker vyjet na tuto linku od 1. 11. 2020, což je ovšem neděle, kdy linka 78 nejezdí (jde o linku jezdící pouze v pracovní dny). Následně proto DPO v některých informačních materiálech zprávu upravil (avšak nové datum neuvedl, lze ale předpokládat, že to bude následující pracovní den).

Ostrava se tak stane prvním českým městem, kde budou patrové autobusy nasazeny v rámci městské dopravy, přičemž je zřejmé, že je snahou vytvořit z obou autobusů především atrakci, u níž je ale otázkou, na kolik má potenciál opravdu přilákat v delší perspektivě širokou veřejnost. Obdobné typy vozidel totiž nejsou v Evropě v rámci utváření spojení památek či významných turistických bodů (zpravidla více než dvou) vůbec neobvyklé a nejčastěji je možné je vidět na tzv. Hop on Hop off linkách, u nichž však provoz obvykle zajišťují soukromé subjekty. Takové vozy bychom nalezli i v Praze, kde dvojice autobusů – vzhledově prakticky identická s ostravskými vozy – byla předána do provozu už v dubnu 2018. Zde však šlo o vozidla na podvozcích Volvo, nikoli Scanie. Funkci standardního dopravního prostředku mají patrové autobusy především v německém Berlíně a v řadě měst Velké Británie.

Url: Patrové autobusy vyjedou poprvé v Ostravě 2. listopadu