

Pulapromet daroval do chorvatského Beli Manastiru další EuroPolisy

13.04 2024 19:13, Matěj Stach, Autobusy

Osmitísové městečko Beli Manastir ležící na severovýchodě Chorvatské republiky na železničním tahu mezi maďarskou Pécsí a Osijekem opravdu nepatří mezi známá letoviska. Pravděpodobně jste o něm dokonce nikdy neslyšeli, anebo jste do sídla za hranicí obehnanou ostnatým drátem dojeli stejně jako autor tohoto textu spíše omylem v rámci projíždění maďarských lokálek. Městská doprava v Beli Manastiru si ale pozornost jednoznačně zaslouží. Přinejmenším kvůli flotile midibusů Irisbus EuroPolis 203E, která se na konci března 2024 rozrostla už na čtyři vozy.

EuroPolis je jedním z modelů někdejšího Irisbusu (dnes Iveco Bus), který se k zákazníkům v České republice nikdy nedostal, byť formálně zde byl (stejně jako celá řada dalších typů italsko-francouzského autobusového gigantu) propagován a nabízen. Nejedná se přitom o původní produkt Iveca, potažmo Irisbusu, ale italské společnosti Cacciamali, jež byla založena v roce 1974 a plnila roli nástavbáře karoserií midibusů na různé typy podvozků, od 80. let však využívala výhradně chassis od Iveca. V 90. letech, kdy heslem moderní veřejné dopravy byla nízkopodlažnost, přispěchala firma s dvěma typy částečně nízkopodlažních vozů (TCM 890 a TCC 635), které posloužily jako základ pro vývoj prodloužených modifikací Cacciamali TCM920 a TCN105 představenými v roce 1996, přičemž čísla v názvu udávají délkovou variantu, tedy 9,20 m a 10,5 m.

Koncept malého nízkopodlažního autobusu se zalíbil Irisbusu, který v té době disponoval mimořádným akvizičním apetitem a který s Cacciamali uzavřel na první pohled výhodnou dohodu spočívající v odkoupení práv na výrobu nového modelu, který měl být napříště nabízen v síti Irisbusu

coby jeho produkt. Současně však Cacciamali zůstalo v roli výrobce karoserií. Tak se v roce 1999 zrodil Irisbus EuroPolis, který byl později doplněn o délkové modifikace 7,8 m a 10 m a kromě dieselového pohonu (původně se používaly motory FIAT 8060.45, později Iveco Tecotr 4 nebo Tector 6) byl prodáván i v plynové a v hybridní verzi, a dokonce i jako ryzí elektrobus (ještě s olověnými bateriemi, vyvinutý ve spolupráci s firmou ALTRA). Právě skutečnost, že u EuroPolisu byly využívány i alternativní zdroje pohonu, stála ve své době za relativní popularitou vozidla, neboť tiskové zprávy Irisbusu tento fakt zřídkakdy opomněly zmínit (ve snaze vykreslit firmu coby spolutvůrce moderní veřejné dopravy). Těžištěm prodejů ale zůstávala Itálie, a třebaže se EuroPolis dostal i do Francie, do Řecka či – jak si právě dokazujeme v našem článku – do Chorvatska, šlo v obrovských prodejích Irisbusu o ryze doplňkový produkt, který se zužováním výrobního programu z nabídky v roce 2007 vypadl. Společnost Cacciamali přežila svůj nejslavnější model jen o tři roky a v roce 2010 vyhlásila úpadek, oficiální konec výroby byl oznámen 30. 11. 2011.



Náčrtek lokalit obsluhovaných v rámci systému Gradske autostaze. (zdroj: město Beli Manastir)

Vraťme se zpátky do země červeno-bílé šachovnice a městečka Beli Manastir. Reálné obrysy začal místní projekt městské dopravy s názvem Gradske autostaze (volně přeloženo jako Městské cesty) nabírat v roce 2021. Město tehdy v rámci spolupráce navázané s přímořským letoviskem Pulou získalo v březnu darem od dopravce Pulapromet dvojici vyřazených autobusů Irisbus EuroPolis 203E o délce 9,2 metru. K předání vozů ev . č. 209 a 213 došlo konkrétně 30. 3. 2021. Zkušební provoz dopravy spojující všechny čtyři městské osady Beli Manastir, Branjin Vrh, Šećerana a Šumarina byl zahájen na začátku srpna 2021 na dvou linkách, jejichž výchozím i konečným bodem se stala

železniční stanice. Provozovatelem městské dopravy byla stanovena společnost Baranjska čistoća, která je obdobou tuzemských technických služeb. Plný provoz bezplatné městské dopravy v Beli Manastiru byl spuštěn od září, a to pouze v ranních, dopoledních a raně odpoledních hodinách pracovních dní. Ze začátku byl na linky nasazován pouze jeden EuroPolis (BM 146-CM, ex-213) oděný do reklamy na městský bazén, jemuž v podobě záložního vozidla sekundoval Mercedes-Benz Sprinter. Druhý EuroPolis z Puly se svého prvního vypravení dočkal až v roce 2022 (BM 305-CM, ex-209).

Rozsah provozu v polovině února 2024 byl nadále skromný – každý den od pondělí do pátku bylo vypraveno pouze pět spojů. Provoz začínal v 6:25 a končil úderem druhé hodiny odpolední. Všechny spoje byly řešeny jako (polo)okružní s tím, že trojice ranních měla zkrácenou trasu. Zbylé spoje poté obsluhovaly více cílů v rámci samotného Beli Manastiru. Denní výprava se od spuštění provozu nezměnila a činila jeden vůz, druhý byl u nádraží odstavován jako záložní. To by se nyní mělo změnit.

VOZNI RED JAVNOG AUTOBUSNOG PRIJEVOZA OD PONEDJELJKA DO PETKA

STAJALIŠTE	*VRIJEME POLASKA*		
Autobusni kolodvor	06:25	07:25	09:25
Šumarina (središte naselja)	06:30	07:30	09:30
Šećerana (kod osnovne škole)	06:32	07:32	09:32
Branjin Vrh (kod Doma kulture)	06:37	07:37	09:37
Branjin Vrh (ulaz iz smjera Mađarske)	06:39	07:39	09:39
Osječka ulica (Trg Svetog Trojstva - ‘crvene zgrade’)	06:43	07:43	09:43
Osječka ulica (kod Belje remont)	06:46	07:46	09:46
Ulica kralja Petra Svačića (Park grada Mohača)	06:47	07:47	09:47
Ulica kralja Petra Svačića (kod Doma zdravlja)	06:50	07:50	09:50
Autobusni kolodvor			

Autobusni kolodvor	11:25	13:25
Ulica kralja Petra Svačića (kod semafora)	11:26	13:26
Ulica bana Jelačića (kod Doma za starije i nemoćne osobe)	11:28	13:28
Ulica kralja Petra Svačića (kod trgovačkog centra NTL)	11:29	13:29
Osječka ulica (kod crkve sv. Martina biskupa)	11:31	13:31
Branjin Vrh (kod Doma kulture)	11:35	13:35
Branjin Vrh (ulaz iz smjera Mađarske)	11:36	13:36
Šećerana (ulaz iz smjera Branjinog Vrha)	11:41	13:41
Šumarina (središte naselja)	11:43	13:43
Osječka ulica (Trg Svetog Trojstva - ‘crvene zgrade')	11:48	13:48
Osječka ulica (kod Belje remont)	11:51	13:51
Ulica kralja Petra Svačića (Park grada Mohača)	11:52	13:52
Ulica kralja Petra Svačića (kod Doma zdravlja)	11:55	13:55
Autobusni kolodvor		

Jízdní řád městské dopravy platný na začátku roku 2024. (zdroj: Baranjska čistoća)

Beli Manastir požádal právě v únoru 2024 Pulu o darování dalších dvou autobusů. Pulapromet v uplynulých letech zcela obnovil svůj vozový park novými autobusy Iveco Crossway LE CITY a Urbanway, díky čemuž mohl odstavit celou původní devíti flotilu vozů Irisbus EuroPolis ev. č. 206–214 vyrobených v roce 2007. K tomu mělo dojít postupně do roku 2021. I přesto ale dopravce dva EuroPolisy neznámých evidenčních čísel ještě na dvoře našel a 28. března 2024 – téměř přesně tři roky od darování první dvojice vozů – svému partnerovi midibusy také předal.



Snímek z předávání druhé dvojice vozů. (zdroj: město Pula)

Starosta Beli Manastiru Tomislav Rob za darované autobusy náležitě poděkoval a nastínil i plány, které s městskou dopravou Gradske autostaze místní samospráva má: *„První dva darované autobusy nám v roce 2021 pomohly rozjet městskou dopravu, ale především pomohly místním, zejména příměstským osadám, ve snadnější dopravě po městě. V tuto chvíli další dva autobusy, které přijedou do Beli Manastiru, výrazně zvýší rozsah a stabilitu provozu. Na tento dar se nejvíce těší děti základních škol, které mají vstup do městského bazénu zdarma po celé léto, kdy budou mít i více volna.“*

Zařazení dalších autobusů společně s navýšením rozsahu provozu má městu pomoci se splněním podmínek pro žádost z fondů Evropské unie. Cílem Beli Manastiru je podle vyjádření starosty flotila autobusů a minibusů poháněná elektřinou v kombinaci se stlačeným zemním plynem. *„Cílem města Beli Manastir je obrátit se k zeleným, ekologickým strategiím a politikám a pořídit ekologické autobusy, které minimálně zatěžují přírodu. Rád bych proto ještě jednou poděkoval městu Pula za tuto velkou pomoc, která nám pomáhá naplnit formální předpoklady pro organizaci udržitelné a kvalitní městské dopravy v Beli Manastir,“* zakončil své vyjádření starosta města. Konkrétní datum rozšíření provozu zatím známé není, snahám o rozvoj městské dopravy ale můžeme jedině fandit.

Url: [Pulapromet daroval do chorvatského Beli Manastiru další EuroPolisy]