

STENBUS, ZDAR a jejich prodloužené autobusy SOR ICN 10,5

25.12 2024 18:15, Matěj Stach, Autobusy

Společně se spuštěním provozu příměstských linek Pražské integrované dopravy podle nových desetiletých smluv platných od 1. 12. 2024 vyjelo na linky i všech 23 autobusů SOR ICN 10,5 ve speciálním provedení s vypouklým zadním nárazníkem. Vozidla prodloužená tímto trikem o 40 mm zakoupil dopravce ZDAR společně s firmou STENBUS, která odebrala většinu autobusů původně objednaných Lutanem. Jaký má ale zanedbatelné prodloužení vlastně význam?

Úvodem připomeňme, že k „nafouknutí“ autobusů nedošlo v rámci nabídky SORu poprvé, neboť již v roce 2013 si obdobným způsobem zajistil výrobce z Libchav vítězství v rámci soutěže Arrivy Morava na deset nových autobusů určených pro provoz v Olomouckém kraji. Zde v rámci nové smlouvy na dopravní obslužnost již nebylo vyžadováno, aby vybrané linky zajišťovaly autobusy délky 15 m (dříve se zde v této úloze objevovaly autobusy Irisbus Ares 15M a Solaris Urbino 15) či dokonce článkové vozy (naposledy typu Karosa B 961), jako tomu bylo v minulosti. S ohledem na pokles přepravených cestujících se zdálo, že dostatečnou náhradou by mohly být prodloužené dvounápravové autobusy, tj. o délce do 13 m. Vzhledem k omezené nabídce takových vozidel na trhu však došlo k poněkud nešťastné formulaci zadávacích podmínek, která připustila vozy v délkovém rozpětí od 12,0 m do 13,0 m, přičemž vyšší přepravní kapacita, jíž chtěl zjevně zadavatel dosáhnout, nebyla předmětem hodnocení. SOR se svým modelem CN 12 by se standardně do uvedeného rozpětí nevešel, neboť délka tohoto typu činí obvykle jen 11 790 mm. Výrobce ale podmínku zvládl obejít tím, že nabídl variantu s prodlouženými nárazníky, čímž délka vzrostla na 12 010 mm. Pro nepříliš vzhledné provedení dané úpravy se někdy vyboulenému nárazníku přezdívalo přiléhavě „nádor“. Takto upravené autobusy následně nesly nezvyklé typové označení SOR ICN 12, kde písmeno „I“

prozrazovalo, že jde o vozidla s individuálním schválením. Každý z autobusů s danou úpravou byl tedy formálně samostatně schválen, protože změna délky typu byla zásadní odchylkou od homologovaného provedení.



Autobus SOR (I)CN 12 s vypouklým nárazníkem, kterým se podařilo nahnat chybějící centimetry pro překročení mety 12,0 m. (foto: Martin Šmíd)

Po jedenácti letech je možné prodloužené autobusy – mezitím přebarvené z tyrkysové do bílé – potkávat i mimo původní působiště. V Olomouckém kraji dnes zbývá v provozu šest vozů, z nichž dva jsou navíc určeny pro provoz na smluvní lince do olomoucké Olympie. Další dva autobusy se v rámci ARRIVA autobusy přesunuly v rolích záložních vozidel do Pardubického kraje a na Vysočinu, zatímco zbylá dvojice vozů se dostala k dopravcům MENCL GROUP, resp. ACRISLINES – HOLDING, kteří zajišťují především náhradní autobusovou dopravu během výluk na železnici.

Vraťme se ale zpět k nosnému tématu. SOR Libchavy se tentokrát ve spolupráci s dopravci uchýlil k nafouknutí vozu ICN 10,5, který má už v základu délku 11 000 mm. Znovu tak přišel ke slovu fígl s vypouklým nárazníkem (odlišné konstrukce a pouze na zadním čele), díky kterému narostla tato hodnota na 11 040 mm, čímž se vůz v rámci kategorií stanovených v tzv. standardech kvality Pražské integrované dopravy přehoupl z kategorie midibus+ (Md+) do kolonky standard (Sd). V případě plnění ostatních parametrů „Sd“ je to už poněkud složitější, což je jistě i důvodem, proč zbylí dopravci jako např. AKV bus, ARRIVA autobusy nebo Transdev Střední Čechy sáhli po klasickém modelu SOR ICN 12.



První vypravení prodlouženého SOR ICN 10,5 u společnosti STENBUS proběhlo 27. 9. 2024 na subdodávce pro dopravce AUTOBUSY VALENTA na pořadí 620/5. Vůz 1721 byl při této příležitosti zvěčněn na Nádraží Veleslavín. (foto: Matěj Stach)

V případě počtu dveří a jejich provedení pochybnosti panovat nemohou, jinak je tomu ale v případě stanoveného počtu míst, neboť současné znění standardů kvality PID je jazykově poněkud nejasné. Na jedné straně totiž standardy stanovují, že pro autobusy uvedené kategorie platí podmínka minimálně 40 míst k sezení, z nichž max. 10 % (tj. při daném minimu čtyři místa) může být tvořeno sklopnými sedadly. Dále pak standardy kvality definují, že ve voze musí být minimálně jedno místo pro odstavení invalidního vozíku či dětského kočárku. Při čtení dokumentu nelze dojít k jednoznačnému závěru, zda platí obě podmínky současně (tj. zda je nutné umožnit najednou přepravu 40 sedících cestujících a jednoho vozíčkáře/kočárku), anebo zda je možné při přepravě vozíčkáře/kočárku počet přepravených sedících cestujících snížit o sklopná sedadla. V případě SORu ICN 10,5 platí, že disponuje jen 37 pevnými sedadly plus až čtyřmi sklopnými, která ale zabírají prostor v onom jediném místě určeném pro přepravu vozíku či kočárku, takže 40 sedících pasažérů se ve voze v případě využití daného prostoru vozíkem či kočárkem už neposadí. ROPID jakožto subjekt zodpovědný za finální autorizaci vozidel se přiklonil ke druhému výkladu, když posuzoval splnění obou podmínek odděleně.

Podobně jako jiné typy autobusů se začaly i vozy SOR ICN 10,5 s vypouklým zadním nárazníkem prosazovat na linkách Pražské integrované dopravy s předstihem před začátkem platnosti nových desetiletých smluv od 1. 12. 2024. Vůbec první vlaštovku do provozu vypustil Lutan, jenž měl původně odebrat hned 13 vozidel, z nichž většina měla vyjet v rámci subdodávky na linky ČSAD POLKOST v souboru D4 – Říčansko. Lutan ovšem z toho kontraktu vycouval, aby nakonec odebral jen jediný vůz (v. č. 219), který pod ev. č. 1844 zařadil do provozu 12. 8. 2024. Premiéru si stroj odbyl na 3. pořadí linky 431, kmenově je poté nasazován na linku 442 spojující Lysou nad Labem s Mladou

Boleslaví.



Prodloužení zadního nárazníku není na první pohled vůbec patrné, jak odhaluje i snímek vozu ev. č. 1726 z Opatova. (foto: Matěj Stach)

Osud zbylých 12 vozů už jsme prozradili na začátku textu – nakonec je po provedení dílčích úprav odebral dopravce STENBUS (přičemž vlastníkem je přímo majitel společnosti Stanislav Jirásek), který sice od 1. 12. 2024 přišel o všechny vlastní příměstské linky, nabyté autobusy ale nasadil na zmíněné subdodávky pro ČSAD POLKOST. V rámci oblasti D4 – Říčansko jsou vozy k vidění na „opatovských" linkách č. 328, 357, 363 a 385 společně s mimoměstskou 489, na které STENBUS v pracovní dny vypravuje v součtu 10 autobusů. Vozy v. č. 220–231 jsou stejně jako osamocený Lutanův stroj vybaveny 6stupňovou automatizovanou převodovkou ZF AS Tronic spřaženou se standardním agregátem FPT Industrial o výkonu 184 kW. Zajímavostí je také osazení autobusů klimatizací Konvekta namísto běžně používaných jednotek od Eberspächeru.

Nejen Lutan, ale také STENBUS začal přifouknuté ICN 10,5 nasazovat do provozu už s předstihem. První dva autobusy ev. č. 1721 a 1722 si svou premiéru odbyly 27. 9., resp. 11. 10. v rámci subdodávky na linkách 323 a 620, jejichž provoz do konce listopadu zajišťovala společnost AUTOBUSY VALENTA. Pro Stanislava Jiráska a jeho firmu se mimochodem jednalo o návrat do lokality, kde mezi listopadem 2010 a dubnem 2015 provozoval nákupní linku č. 206 (později 218). Zbylou desítku autobusů ev. č. 1723–1732 STENBUS začal vypravovat až po 1. 12. 2024 na subdodávky za ČSAD POLKOST, kam se přesunuly také vozy ev. č. 1721 a 1722.

Posledním dopravcem autobusů SOR ICN 10,5 s prodlouženým zadním nárazníkem se stal ZDAR, který získal desetiletý kontrakt v oblasti D2 – Sedlčansko. Jeho deset vozů v. č. 209–218 je na rozdíl od již popsaných strojů vybaveno 6stupňovou manuální převodovkou z dílny ZF a standardní klimatizací Eberspächer. Pod ev. č. 7213–7222 ZDAR autobusy zodpovědně nasazuje především na mimopražské linky, kde o něco menší kapacita vozidel často vůbec nevadí.

Url: STENBUS, ZDAR a jejich prodloužené autobusy SOR ICN 10,5