



## Je konec aneb poslední SOR NB CITY pro Prahu

20.03 2021 08:30, Matěj Stach, Autobusy

Datum 19. března 2021 se tučným písmem zapsalo do historie MHD v hlavním městě jako den, kdy pražský DP převzal do svého stavu vůbec poslední autobusy NB CITY z produkce SOR Libchavy. A nejde jen o završení jedné kapitoly týkající se vozového parku, ale především o konec celé etapy téměř výhradního nákupu konvenčních dieselových autobusů. Skoro 12 let trvající odysea se symbolicky uzavřela dodáním vozu standardní dvanáctimetrové délky výrobního čísla 1000.

Jak jsme připomínali již téměř před rokem v bilančním článku „[Fenomén SOR. V barvách pražského Dopravního podniku jich jezdí 1.000](#)“, po hubených rocích druhé poloviny nultých let byla smlouva na dodání 620 nových autobusů kým spásou provozu v hlavním městě. Po vyřešení jak otázky financování, tak vypořádání námitek Iveca Czech Republic byl až 18. února 2009 slavnostně vyhlášen vítězem výběrového řízení libchavský SOR. O více než 8 let později pak stejný výrobce ovládl i tendr na dodání dalších 450 vozů (plus dalších 50 částečně nízkopodlažních autobusů, které nespádají do tématu), a to konečně vybavených i celovozovou klimatizací.



Jako poslední garáže DPP se autobusů SOR NB CITY dočkaly ty vršovické v roce 2016, tedy na úplný závěr dodávek z prvního tendru. Na pozdně odpoledním snímku letí na výlukové lince 281 z Křeslic směrem na Jižní Město vůz ev. č. 3752, který je shodou okolností držitelem v. č. 500. (foto: Matěj Stach)

Postupně dopravní podnik zařadil pozoruhodných 1 040 mnohodveřových autobusů modelové řady NB CITY, což z něj dělá nejenže největšího provozovatele těchto vozů, ale především vlastníka nadpoloviční většiny všech vyrobených autobusů tohoto modelu. Další desítky autobusů této řady v rámci čistě pražských linek provozují soukromí dopravci, především Arriva City, dále pak ABOUT ME či STENBUS. Co je rovněž zajímavé, je skutečnost, že téměř všechna „enbėčka“ dodnes zasahují do běžného provozu, konkrétně jich bude po oživení čerstvě dodaných kusů 1 038. Zatím jediným vyřazeným vozem vůbec se stal SOR NB 18 CITY ev. č. 6727, který byl odstaven a posléze sešrotován po srážce s tramvají v Modřanech v dubnu 2015. Úpravami na autoškolní vozidlo pak prochází rovněž kloubový vůz ev. č. 6604. Díky tomu řada NB CITY v historickém přehledu ještě vyčnívá nad masově dodávané městské vozy Karosa ŠM 11 a B 700. Ať chceme, nebo ne, zařadila se už navždy po jejich bok jako výrazná tvář pražských autobusů, čtyřdveřová součást koloritu hlavního města pro 1. a 2. dekádu 21. století.



Prosluněná fotografie z výrobního závodu ilustruje podobu vozu v. č. 16 (ev. č. 6604) před dokončením. Shodou okolností se jedná o autobus, který v běžném provozu skončil před rokem a nyní probíhá jeho úprava na vozidlo autoškoly. (foto: Libor Hinčica)

Jako vůbec první vozy z tendru na 620 autobusů byly v srpnu 2009 do provozu pod Hostivař zařazeny NB 12 CITY ev. č. 3521-3540, po kterých kromě dalších standardních vozů následovaly v říjnu stejného roku i první kloubové stroje o délce 18,75 m. Ještě před nimi se ale v Praze odprezentoval od března do května 2009 pod ev. č. 3000 předváděcí vůz standardní délky a v červenci poté jeho celočervený kloubový bratr ev. č. 6600. Původně smlouva počítala s dodáním 365 autobusů SOR NB 12 CITY a 255 kloubových NB 18 CITY (včetně 20 hybridních vozů neúspěšné řady NBH). Vzhledem k postupně vzrůstající potřebě kloubových autobusů na úkor vozů standardní délky se nakonec rozložení sil výrazně proměnilo a zatímco v 12m provedení (ev. č. 3521-3758 bez 3687 a 3688) přišlo do jara 2016 pouze 236 vozů, v kloubové variantě dorazilo autobusů hned 348 (ev. č. 6601-6948).



2. vyrobený kloubový SOR (první s klasickými čely NB) pózuje v roce 2009 ve výrobním závodě s nenápadnou památkou na Prahu v podobě evidenčního čísla na levém boku. Po skončení předváděcího provozu jezdil autobus nejprve pod číslem 521 v Teplicích a po tamní „zelené“ revoluci v příměstské dopravě na konci roku 2014 následně přesídlil k Arrivě City (dříve Praha). Aktuálně je přiřazen pod ev. č. 9917 provozovně Satalice a je k vidění především na linkách 220 a 223. (foto: Libor Hinčica)

Jak je z přehledu patrné, z dodávek zcela vypadly hybridní autobusy značené jako NBH, které byly historicky dodány pouze 2 (ev. č. 6401–6402) a pro nevalné provozní výsledky v roce 2016 přestavěny na konvenční „kloubáky“. Stroj ev. č. 6401 je od přestavby dlouhodobě zapůjčen DPP jako náhrada za správkové vozy pod číslem 5996 (ex-6996). Druhý exemplář nahradil v majetku podniku těžce poškozený vůz ev. č. 6727. Mimo tyto autobusy NB 18 CITY má pražský DP půjčený ve stejném režimu jako ev. č. 5996 ještě vůz 5997 (ex-6997), jenž je prvním podnikovým „enbéčkem“ splňujícím emisní normu EURO VI. Od prosince 2016 pak celou flotilu z první várky doplňuje navíc další kloubový exemplář ev. č. 6949.



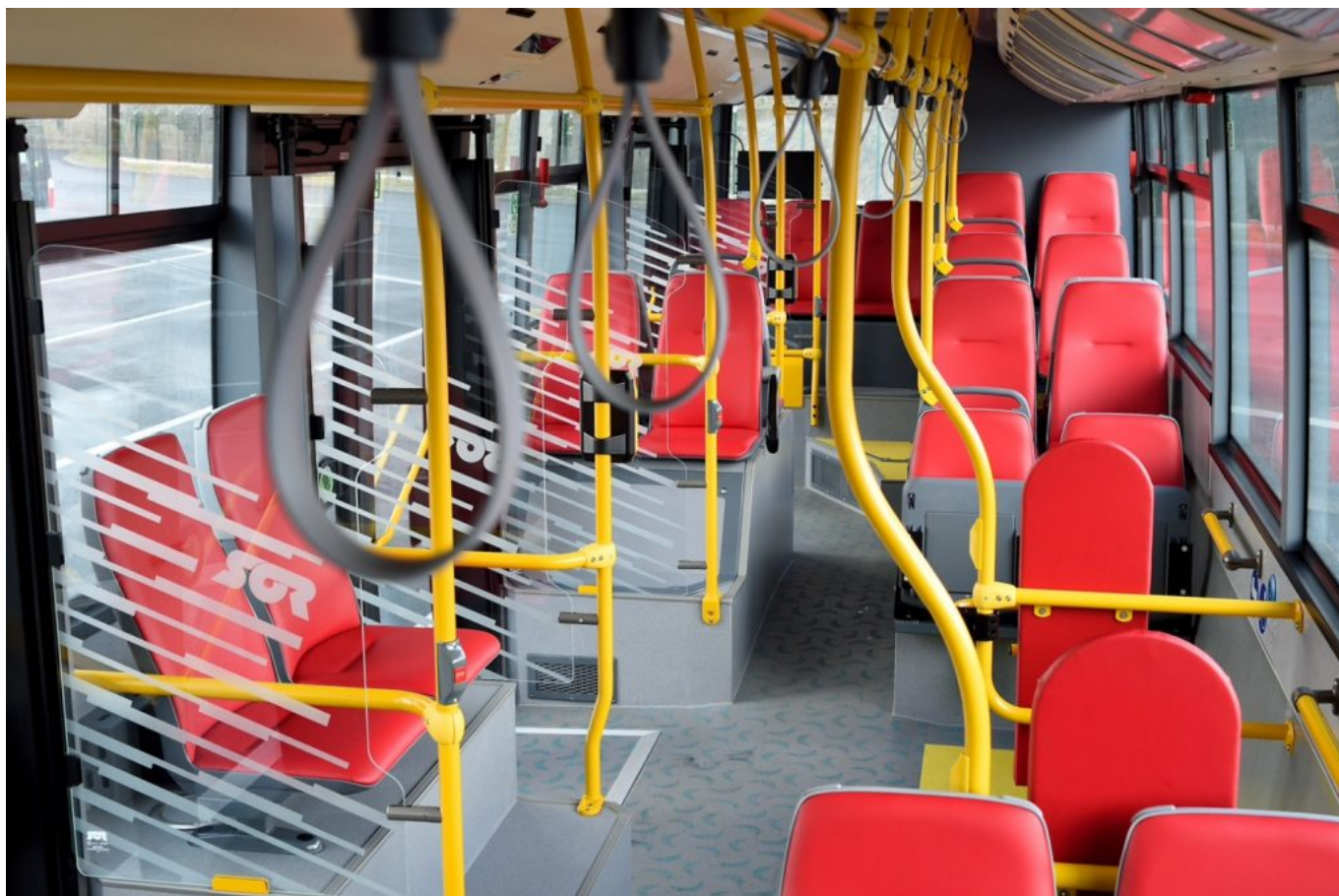
Jako první SOR NB 18 CITY plnící normu EURO VI obdržel DPP už na sklonku roku 2013 zkušební vůz ev. č. 6997 (nyní 5997). Ten na fotografii z března 2020 míjí zastávku Bašteckého. (foto: Honza Tran)

V rámci přehledu NB 12 CITY jsme schválně vynechali vozy ev. č. 3687 a 3688, tedy tzv. „modré střechy“, jediná NB dopravního podniku ve trikolorním provedení PID. Ty byly s pomocí dotace pořízeny v roce 2013 pro příměstskou linku 340 do Roztok a jako první (a na nějakou dobu i poslední) byly vybaveny klimatizací salonu cestujících. Dalším vozem s odlišným lakováním exteriéru je SOR NB 12 CITY ev. č. 3694, který je od loňského září zkušebně oděn do nového schématu PID. Když pomíneme požehnané množství postupně zaváděných změn v konstrukci vozidel, interiéru, na pracovišti řidiče či v oblasti dveří, které by v souhrnu vydaly možná i na epos, stojí za vyzdvižení ještě autobusy ev. č. 3665 a 6655 osazené atypicky převodovkou Allison namísto běžné ZF.



1. června 2020 se SOR NB 12 CITY ev. č. 3687 podíval netradičně na 6. pořadí linky 131. Zvětšněn byl v zastávce Špitálka. (foto: Honza Tran)

V rámci druhého velkého rámcového tendru byla nejprve uzavřena smlouva na stovku kloubových vozů a teprve v dubnu 2018 na 150 standardních NB CITY. V návaznosti na ně byl nejprve v listopadu 2017 poslán do hostivařských garáží předváděcí SOR NB 18 CITY ev. č. 6950, načež se od prosince stejného roku rozeběhly dodávky nasmlouvaných sériových autobusů ev. č. 6951–6999 a 5001–5050. V červenci byl konečně do hlavního města zapůjčen i „sólo“ předváděcí vůz ev. č. 3801, na nějž navázaly sériové dodávky až do č. 3950. V srpnu 2019 DPP uzavřel dodatky smluv na zbylé autobusy obou délkových kategorií, přičemž jejichž zařazování do provozu se rozeběhlo po krátké pauze od prosince 2019.



Na mnoho stránek textu by vydalo sepsání úprav, kterými autobusy SOR NB v průběhu realizace dodávek do Prahy prošly. Nejvýraznějším rozdílem poslední série autobusů proti předchozím dodávkám je nejen přepažený prostor pro kočárky a invalidní spoluobčany či nové znehodnocovače, ale především celovozová klimatizace. (foto: Petr Hejna, DPP)



SOR NB 18 CITY ev. č. 5094 překonává na snímku z 20. února 2021 mezizastávkový úsek Kundratka - Palmovka na lince 140. Autobus byl do provozu zařazen v říjnu 2020, ovšem zdaleka ne jako jeden z posledních, jak by mohlo číslo napovídat. U várky vozů dodávaných od roku 2017 je uplatňován systém přidělování ev. č. takový, že jednotlivé garáže napřed dostanou číselný interval, který se následně postupně zaplňuje vozy. (foto: Matěj Stach)

Poslední kloubové vozy ev. č. 5099 a 5100 dorazily do klíčovských garáží DPP v prosinci 2020 a vyjely obratem v měsíci lednu. V souladu se smlouvou pak v březnu 2021 završil výrobce SOR Libchavy i dodávky posledních vozů výběhové řady NB 12 CITY, které zamířily rovněž na Klíčov. Dodejme, že odprezentovaný vůz s výrobním číslem 1000 ve skutečnosti není 1000. vyrobeným autobusem tohoto modelu ve standardním provedení. V řadě výrobních čísel vozů NB 12 CITY totiž chybí prototypový vůz s charakteristickým lomeným předním čelem, jenž se pod v. č. 252 „schovává“ v řadě ostatních dvanáctimetrových výrobků značky SOR (vyjma řady NS a samozřejmě NB). Zároveň je v číselné řadě vynecháno 15 výrobních čísel, která nikdy nebyla přidělena žádnému z vyrobených autobusů.



Slavnostně polepený SOR NB 12 CITY výrobního čísla 1000. (foto: Petr Hejna, DPP)

Společně s dodáním „jubilejního“ autobusu skončila v Praze éra téměř výhradních nákupů konvenčních diesellových autobusů. Nová kapitola bude zaměřena na alternativní pohony a v souvislosti s aktuálním průměrným nízkým stářím vozového parku (5,39 roku) a plánem na pořizování např. trolejbusů s delší životností logicky obměna vozového parku zvolní. Kromě již vysoutěžených čtrnácti elektrobusů je aktuálně na pořadu dne tendr na 20 tříčlánkových trolejbusů a od příštího týdne i na dalších 15 dvoučlánkových trolejbusů, v obou případech v parciálním provedení. Další kroky povedou také směrem hybridních autobusů. Pomalu se uzavírá rovněž kapitola autobusů modelové řady SOR NB CITY, přičemž zatím poslední vozy si objednal slovenský



Prešov.

Url: [Je konec aneb poslední SOR NB CITY pro Prahu](#)