



Premiéra Urbanwayů po faceliftu v režii ČSAD Střední Čechy

01.12 2024 17:29, Matěj Stach, Autobusy

I když sociální sítě v tomto týdnu oběhly fotografie nových mild-hybridních Urbanwayů určených Dopravnímu podniku města Hradce Králové, stala se vůbec prvním tuzemským dopravcem, který tyto vozy francouzské výroby ve verzi po faceliftu uvedl do provozu, společnost ČSAD Střední Čechy. Ta nakoupila celkem deset 12metrových autobusů, z toho polovinu v neobvyklém příměstském provedení pouze s dvojicí dveří. Právě vozidla určená pro oblast D6 - Úvalsko vyjela do provozu poprvé 1. 12. 2024 se začátkem platnosti nových desetiletých smluv na příměstské linky Pražské integrované dopravy. Impulsem k pořízení Urbanwayů je snížená podjezdová výška železničního mostu v Čertousech, pod nímž projíždí linka 353.

Dvoudveřové Urbanwaye nejsou v okolí hlavního města Prahy žádnou novinkou, doteď ovšem šlo až na dvě výjimky výhradně o autobusy s plynovým pohonem jezdící na linkách dopravců ČSAD MHD Kladno a ČSAD Střední Čechy. Vůbec poprvé se do provozu vozy v této konfiguraci dostaly u první jmenované společnosti v květnu 2015, a to v počtu pěti kusů. Bílo-červené autobusy jezdící pod ev. č. 8853-8857 se mimochodem měly na konci listopadu 2024 rozloučit s linkami Pražské integrované dopravy, je ale možné, že do provozu s ohledem na nedostatek vozů plnicích aktuální standardy PID ještě zasáhnou. Jako další si Urbanwaye bez zadních dveří zakoupil dopravce ČSAD Střední Čechy. Firma už s předstihem otestovala v létě 2016 dvoudveřový Iveco Urbanway 10,5M CNG (pod ev. č. 9999) a na jaře 2018 poté do provozu zařadila pod ev. č. 8186-8195 hned 10 trikolorních vozů standardní délky. Pouze dva z nich byly v uplynulých dvou letech upraveny podle podmínek nových desetiletých smluv, zbylá osmička našla uplatnění na lince 377 zadané napřímo spříněnému

subjektu AD STŘEDNÍ ČECHY, kde mohou vozy s ohledem na plánovanou elektrifikaci linky ve střednědobém horizontu dožít v původním stavu.



Mezi Újezdem nad Lesy a Kolodějemi probíhá v současné době archeologický průzkum, který předchází stavbě dlouhodobě připravované přeložky silnice I/12 navazující na úsek 511 Pražského okruhu. 1. prosince 2024 místem začaly jezdit dvoudveřové Urbanwaye ČSAD Střední Čechy. (foto: Matěj Stach)

Poslední se k této partě v roce 2020 přidal dopravce Majaagency jezdící subdodávky pro ČSAD MHD Kladno, když v měsíci březnu zakoupil dva dvoudveřové naftové Urbanwaye od německého dopravce WERNGroup. Sílicí pandemie Covidu-19 a zavřené hranice ovšem změnily poměry na trhu s řidiči autobusů a přechodně eliminovaly jejich nedostatek, což na kolena srazilo mnohé subdodavatele včetně Majaagency. Na linky PID se tak pod jeho hlavičkou krátkodobě podíval pouze vůz ev. č. 1199. Druhý Urbanway ev. č. 1194 na linky Pražské integrované dopravy vyjel až poté, co oba vozy v roce 2022 zakoupil dopravce JAMI BUS. Ten autobusy pod novými ev. č. 1791 a 1792 a s přidáním sedadly z jiných vozidel vypravoval od října 2022 do letošního června na subdodávky pro ČSAD Střední Čechy.

Deset nových autobusů Iveco Urbanway 12M dodal ČSAD Střední Čechy TEZAS, v jehož satalickém areálu má dopravce nově také odstavnou plochu. Vozidla jsou v souladu s nařízením GSR (*General Safety Regulation*) platným pro autobusy vyrobené po 1. 7. 2024 vybavena sadou pokročilých asistenčních systémů ADAS, jejichž integraci do vozidel výrobce Iveco Bus spojil s faceliftem celého výrobního portfolia včetně Urbanwayů. Jak už bylo řečeno, polovina vozidel představuje třídvěřové Urbanwaye v městské konfiguraci, které se do provozu chystají pod ev. č. 8136–8140. My si teď ale blíže představíme pět vozů v příměstském provedení, které obdržely ev. č. 8131–8135.



Zadní partie Urbanwaye se výrazně změnila už s příchodem emisní normy EURO VI-E, nyní došlo pouze ke kosmetickým úpravám souvisejícím především s implementací upraveného loga Iveca. (foto: Matěj Stach)

Autobusy oděné do schématu Pražské integrované dopravy s vertikálními červenými pruhy pohání motor Iveco Cursor 9 o výkonu 228 kW zkombinovaný s automatickou čtyřstupňovou převodovkou Voith. Jeden vůz pojme celkem 89 cestujících, pro které je připraveno 38 skořepinových sedadel s podhlavníkem a nadstandardním polstrováním a dva sklopné sedáky v prostoru pro kočárky naproti druhým dveřím. Výbava odpovídá standardům organizátora dopravy, navíc pak obsahuje USB nabíječky.

Pětice vozidel je určena především pro obsluhu linky 353 spojující Černý Most s Čertousy, Zelenčí a Svěmyslicemi. Důvodem vedoucím k jejímu pořízení je nízká podjezdná výška železničního mostu v Čertousech, kam je zakázán vjezd vozidel s výškou přesahující 3,1 metru (Urbanway s klimatizací je vysoký 3 071 mm). Autobusy Iveco Crossway LE s klimatizací (3 205 mm) místem ještě projedou a doteď ostatně i normálně jezdily, zatímco středněpodlažní Crossway s klimatizací (3 455 mm) zpod mostu vyjede bez klimatizace, což bylo empiricky zjištěno už před mnoha lety při vypravení takového vozu na školní linku 562. Od té doby železniční trať z Prahy do Čelákovic a Lysé nad Labem prošla rekonstrukcí, která ovšem zásadní omezení podjezdné výšky neodstranila.



A na konec pohled do salonu, který ukrývá 38 skořepinových sedadel s podhlavníky. (foto: Matěj Stach)

Hned v první den provozu podle nové smlouvy na linky vyjely čtyři autobusy z pěti, které se vystřídaly na třech pořadích obsluhujících kromě kmenové linky 303 (Černý Most - Koloděje - Křenice) také 344 z Černého Mostu do Horoušan a již zmíněnou 353. Vůz ev. č. 8133 konkrétně vyjel na ranní část 303/78, 8135 na 303/79 a na 303/80 se konečně vystřídaly vozy ev. č. 8132 a 8131. Zatímco o víkendu jednotlivá pořadí obsluhují všechny tři jmenované linky výchozí z Černého Mostu, v pracovní den je pro linku 353 vyhrazeno hned pět autobusů. Navíc na ni přejíždí pouze pořadí 303/9, naopak jeden kurz 353 problematickým místem nejezdí, takže se opět dostáváme na pět autobusů. Jako záložní mají sloužit Urbanwaye v městské konfiguraci.

Url: [Premiéra Urbanwayů po faceliftu v režii ČSAD Střední Čechy](#)