Výměna dopravců v Pardubickém kraji aneb konec skanzenu ve východních Čechách

11.06 2022 17:03, Vojtěch Mařík, Autobusy

Právě dnes (v sobotu 11. června 2022) vyjeli naposledy v Pardubickém kraji na linky zdejší „tradiční“ dopravci. Od zítřka je nahradí společnosti vzešlé z výběrového řízení na zajištění autobusové dopravy v regionu na další desetiletí. Cestující se mohou těšit na možnost platby kartou nebo novější flotily autobusů. Cesta kraje k nim však byla, jak už to ostatně u tak velkých soutěží bývá, trnitá.

O výběrovém řízení na zajištění autobusové dopravy na následujících 10 let se poprvé začalo mluvit v roce 2018. V roce následujícím byla poprvé vypsána soutěž, v níž byl kraj rozdělen do osmi oblastí, přičemž předpokládaným termínem vstupu nových smluv v platnost se stalo léto 2020. Vítězem této soutěže se stala dvojice firem ČSAD Ústí nad Orlicí a Arriva Východní Čechy (dnes Arriva autobusy), jež si kraj rozdělila v poměru 6:2. Chrudimsko a Přeloučsko by připadlo Arrivě, zbytek kraje by shráblo orlickoústecké ČSAD z koncernu ICOM Transport. S průběhem soutěže tehdy u Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže vyjádřily nespokojenost společnosti Arriva Morava a Toms Transport z koncernu BusLine, které si stěžovaly na údajně diskriminující zadávací podmínky. Například na požadavek předložení bankovní záruky vydané výhradně bankou se sídlem v České republice nebo na vyžadované délkové kategorie vozidel, které měly znemožňovat nakupovat autobusy od některých výrobců. V průběhu jara 2020 ÚOHS námitky uznal jako validní, vyhověl Arrivě a BusLinu a soutěž vrátil na začátek. Pardubický kraj tak dopravu od léta 2020 neobjednal u dopravců vzešlých z VŘ, ale u těch stávajících, a to na dobu nezbytně nutnou, tedy do zahájení plnění smluv vzešlých z výběrového řízení.

Domovská obec dopravce Jaroslava Hnáta nese jméno Radiměř a rozhodně nepatří k nejkratším. Z jednoho konce na druhý to je přes 7 kilometrů nebo 8 zastávek, Hnátově lince 680822 je trvalo překonat 12 minut. Předposlední den provozu linky se tohoto úkolu zhostila poslední Karosa, jež dopravce provozuje, 2E1 5456. (foto: Vojtěch Mařík)

Soutěž mezitím proběhla podruhé, ale s o mnoho pestřejší skladbou vítězů. Kraj si podle ní měly rozdělit společnosti Arriva Východní Čechy, BusLine LK ve sdružení se sesterskou společností BL14, Car-Tour, Umbrella Coach & Buses a ZDAR. Z kola ven naopak zcela vypadlo ČSAD Ústí nad Orlicí. I tentokrát byl výsledek podstoupen ke kontrole ÚOHS, námitky společností ABOUT ME a ČSAD Slaný, sestry orlickoústeckého ČSAD z holdingu ICOM, byly tentokrát smeteny ze stolu a Pardubickému kraji se tak konečně otevřela cesta k podpisu nových smluv. Původní tendence stihnout vše zprocesovat do celostátní změny jízdních řádů loni v prosinci se vlivem průtahů z různých důvodů stala nereálnou, a tak noví dopravci vyjedou právě zítra, tedy téměř 2 roky po plánovaném termínu.

Dodejme, že v tendrech nehrála roli pouze cena, jež měla rozhodující váhu 90 %, ale také podpůrná technická kritéria, jako je například poměr nízkopodlažních vozidel ku nenízkopodlažním, počet autobusů s alternativním pohonem či těch s klimatizací, USB nabíječkami pro drobnou elektroniku nebo Wi-Fi připojením.

Dopravce Zlatovánek během své existence nikdy neoblékal autobusy do jednotného nátěru. Různé varianty vlnek a proužků vystřídala s postupem času variace barev, poličští pořizovali autobusy růžové, žluté, modré, bílé nebo třeba, jak dokládá snímek, také hráškově zelené. Touto barvou se honosil jeden z prvních vyrobených Arwayů, 2E0 3500, který od roku 2006 v Poličce sloužil až do letošního jara, kdy byl pro špatný technický stav a nerentabilitu dalšího provozu odstaven a nyní již čeká jen na šrotaci.
Na snímku z 1. listopadu 2019 klesá na jednom ze spojů linky 680832 ze Sněžného do Poličky do údolí říčky Fryšávky, jejíž tok ho bude provázet po většinu spoje. (foto: Vojtěch Mařík)

Jak jsme již uvedli výše, zakázku v celkové hodnotě atakující 7 miliard korun, si rozdělí pětice dopravců.

Největší porci výkonů získal koncern BusLine prostřednictvím sdružení svých dceřiných podniků BusLine LK a BL14. Od zítřejšího rána tak vyrazí na linky v oblastech Litomyšlska, Orlickoústecka, Lanškrounska a Jevíčska. Pro nově získané výkony dopravce pořídil přes 130 autobusů různých délkových kategorií z Dolních Libchav, dominantní postavení bude mít typová řada CN, v menším počtu 10 kusů vyrazí na linky také nejnovější přírůstky portfolia výrobce SOR, 10,5metrové autobusy řady ICN. BusLine se tak stane prvním dopravcem na světě, který vyšle na linky sériové kusy této typové řady.

Po jedné oblasti získali ostatní čtyři dopravci. Na Poličsku vystřídá nynější společnost Zlatovánek dopravce ZDAR ze Žďáru nad Sázavou. Ten se nechystá nasadit primárně nové vozy, ale starší nízkopodlažní vozy SOR a Iveco, které dosud provozuje na linkách v kraji Vysočina. Stavy na Vysočině pak doplní ojetými autobusy z jižní Moravy, především od dopravce ADOSA a BORS BUS.

Holicko v soutěži připadlo místním dobře známé společnosti Car-Tour, která doplnila svůj již tak kvalitní autopark, složený především z autobusů koncernu Evobus, o téměř dvě desítky dalších

nových vozů Setra S 415 LE business. Mimo těchto vozů přikoupila i dva částečně nízkopodlažní Crosswaye LE ve dvanáctimetrové variantě a dva vozy téhož typu v prodloužené modifikaci o délce 14,5 m. Crosswaye ve službách Car-Touru mají jedno pro Česko netypické prvenství – jedná se o premiéru typové řady Crossway, dopravce se dosud autobusům z Vysokého Mýta, nepočítáme-li ojeté Karosy, vyhýbal.

Na obdobné vozy jako na Holicku se mohou těšit cestující také na Přeloučsku. To ovládne společnost Umbrella Coach & Buses. Po vítězství v tendru na zajištění MHD v Jablonci nad Nisou si tak dopravce našel pevné místo i na trhu s regionální linkovou dopravou.

Výrobce autobusů SOR byl průkopníkem na poli nízkopodlažních autobusů v ČR. Vždyť to byl právě on, kdo vyslal již v roce 2004 na regionální linky autobus koncepce Low Entry a udělal tak první krok k bezbariérovému spojení mimo město. Celkem bylo vozů v tomto provedení dodnes vyrobeno téměř 800, vůz 2E9 6567 je 32. z nich. Celý svůj provozní život sepjal s chrudimskou provozovnou Connexu, Veolie a konečně Arrivy Východní Čechy.
Zachycen byl na konci své provozní éry na autobusovém nádraží v Chrudimi před jedním ze spojů linky 620700. Ta připadá od zítřka dopravci Umbrella Coach & Buses. (foto: Vojtěch Mařík)

Poslední oblastí, které byla ve hře, je Chrudimsko. Tam uhájila své postavení Arriva prostřednictvím své divize Arriva autobusy. Přestože by se mohlo zdát, že nebude muset pořizovat nové autobusy a že bude stačit přesunout autobusy mezi jednotlivými provozovnami, opak je pravdou. Arriva autobusy má na nadcházejících deset let na Chrudimsku připravené zhruba čtyři desítky různě dlouhých autobusů SOR CN.

Již nyní je jasné, že výměna dopravců nebude zcela bezproblémová. Někteří noví dopravci nabídli řidičům pracovní místo již od prvního červnového dne, přičemž prvních jedenáct dní jim dala placené volno. Zejména Arriva se tak dostala do velice nepříjemné personální situace, kterou nezachránily ani četné subdodávky a docházelo tak k výpadkům v řádu až desítek spojů denně. S potížemi se ale

potýkalo i ČSAD Ústí nad Orlicí nebo Zlatovánek, na jejichž linkách jste se mohli setkat s autobusy ZDARu (linky ČSAD Ústí n.O. v okolí Letohradu) a Jaroslava Hnáta (linky Zlatovánku v okolí Svitav).

Jako problematické se jeví také využívání některých autobusových terminálů a informačních kanceláří, které jsou v majetku ČSAD Ústí nad Orlicí. Za jeden vjezd do terminálu si chtěl dopravce účtovat bezmála 100 korun, informační kanceláře uzavřel a odmítá je dále provozovat. Zatímco vjezdné na terminály se povedlo kraji novým dopravcům snížit, na otevření či pronajmutí informačních kanceláří a čekáren nemá ani kraj, ani dopravci žádnou páku, a tak zůstanou napříč krajem téměř jistě zavřené. Společnost BusLine se dle vyjádření holdingu ICOM o pronájem kanceláří na autobusových nádražích však nepokusila ani jednat a rovnou informovala o přesunu informačních okének do městských turistických informačních center. Nedá se vyloučit, že se BusLine tímto tahem snaží vymanit ze zodpovědnosti za personální obsazení infokanceláří.

Poslední den provozu jediné linky dopravce Martin Transport 700817 z Vysokého Mýta do Nových Hradů obsloužil všechny její spoje kmenový vůz SOR BN 12 v červenobílém kabátě, který jasně ukazuje na původ vozu v polské Vratislavi. Autobus v tomto zbarvení nebyl v regionu výsadou choceňského autodopravce, celkem 4 jezdily také u dopravce Zlatovánek v okolí Poličky. (foto: Vojtěch Mařík)

Časem pravděpodobně dojde i k nesrovnalostem na straně finanční. Vítězné nabídky se pohybovaly v rozmezí 33–38 korun za odjetý kilometr, kvůli zdražování pohonných hmot a inflaci obecně můžeme očekávat, že dopravci budou požadovat navýšení plateb za vozokilometr. S tímto scénářem počítá i vedoucí odboru dopravy Pardubického kraje Ladislav Umbraun. *„Neumíme tuto situaci vyřešit ve stávajících smlouvách. Budeme muset najít cestu, jak to vyřešit. Nabízí se forma zálohových faktur,“* vyjádřil se před časem pro týdeník Náš region.

Pardubický kraj nepožaduje na rozdíl od jiných krajů po dopravcích zcela nové autobusy. I tak jsou ale kritéria přísná, zejména s přihlédnutím k faktu, že dosud zde žádné standardy kvality a

požadavky na průměrné stáří vozového parku neexistovaly. To nyní nesmí být vyšší než devět let, zároveň žádný z autobusů nesmí být starší 12 let. Od třetího roku plnění smlouvy musí navíc být polovina autobusů nízkopodlažních a s klimatizací.

Zmíněná neexistence jakýchkoliv pravidel a standardů dosud dělala z Pardubického kraje společně s tím Karlovarským jakýsi dopravní skanzen, ze kterého průměrným stářím autobusů vybočovalo prakticky jenom ČSAD Ústí nad Orlicí. Co všechno se tedy vypařilo, anebo dnes ještě zmizí ze silnic?

Autobusů Crossway nakoupilo orlickoústecké ČSAD v roce 2013 celkem 13 a nasadilo je přirozeně na linky kolem Vysokého Mýta. Tam se autobusy udržely až dodnes, což dokládá i snímek z 13. 4. 2022, na kterém je vyobrazený vůz 5E1 3375 na spoji linky 700924 z Vysokého Mýta do Luží. (foto: Vojtěch Mařík)

Východní část kraje se definitivně rozloučí s dopravcem, který zde dosud zaujímal dominantní postavení a byl přímým pokračovatelem státního podniku ČSAD. Modrobílé Setry a Mercedesy, poznávací znak koncernu ICOM Transport, se z krajských linek zcela ztratí. Vyřazeny také nejspíš budou veškeré autobusy Irisbus Crossway, které dopravci výrobce nabídl za výhodných podmínek pro provoz okolo domovského závodu ve Vysokém Mýtě v roce 2013 a které jsou v ICOMu raritou. Po květnovém vyřazení jihlavských nízkopodlažních Crosswayů v deset a půl metru dlouhé variantě tak již koncern ICOM nebude provozovat žádné autobusy s delfínem na masce.

Naposledy se cestující tento týden také svezli nespočtem vozů SOR C a také CN, které v kraji provozovala Arriva autobusy. S postupujícími výběrovými řízeními v ostatních krajích se starší vozy SOR z let 2006–2009, které již nenašly v koncernu uplatnění ve zbytku republiky, postupně stahovaly právě do provozovny Chrudim. Ze silnic také nadobro zmizel jeden unikát – poslední kloubový autobus, který na linkách v Pardubickém kraji operoval. Žádný z pěti nových dopravců ani pardubický městský Dopravní podnik kloubová vozidla nemají a nechystají se tento stav měnit.

Opomenout nesmíme ani dopravce Vladimíra Růžičku, který formou subdodávky zajišťoval pro chrudimského dopravce některé turnusy. Právě on totiž provozoval úplně poslední autobus Karosa, se který se na linkách Arrivy v celé České republice pohyboval.

Snímek z poličského autobusového nádraží z prvního srpnového dne léta páně 2019 zobrazuje tehdy běžný provozní jev. Od Hradce nad Svitavou na lince 680822 dorazila Karosa C 935 5E0 5667 Jaroslava Hnáta, vedle ní oddychuje mezi spoji na lince Polička – Litomyšl SOR CN 12 1E9 8742 dopravce Zlatovánek. Třetím odpočívajícím mušketýrem je původně hodonínský SOR C 10.5 5E0 8909 společnosti ZDAR. Dnešního dne se dožil pouze poslední jmenovaný, a to pouze v roli záložního. (foto: Vojtěch Mařík)

Neprojedete se už ani pětadvacetiletou Karosou C 935, natož zcela unikátním mikrobusem Renault Master s nástavbou OmniNova MaxiRider, který na svou jedinou linku 680806 ze Svitav do Anenské Studánky a Lanškrouna vypravoval dopravce Pavel Prchal z Boršova u Moravské Třebové. Nelze předpokládat, že subjekt bude v činnosti pokračovat, v posledních měsících za něj pravidelně zaskakoval Jaroslav Hnát. Bylo tomu tak i v poslední den provozu linky, kdy místo Karosy nebo Renaultu Master pro poslední cestující přijela Setra S 415 GT-HD. Paradoxem je, že ačkoliv Prchal disponoval v průměru nejstarším autoparkem, vstoupil do vod linkové dopravy v Pardubickém kraji jako jeden z posledních až kolem roku 2008.

Jistou paralelu s Pavlem Prchalem by šlo najít ve společnosti M-Tour Miroslava Matochy z Městečka Trnávka. I on mikrobusem zajišťoval od září 2012 provoz pouhé jedné linky nevelkého významu, konkrétně 680865, která spojuje Městečko Trnávka s Vranovou Lhotou přes osady a vesničky ve stráních nad tokem řeky Třebůvky. Tuto etapu uzavřel Matocha s mikrobusem Mercedes-Benz Sprinter, který teprve loni pořídil z náchodského CDS.

V posledních letech jediným a posledním kloubovým autobusem na linkách v Pardubickém kraji byl jeden z pěti vyrobených autobusů SOR NC 18. Pořízen byl na podzim 2009, aby nahradil na lince Pardubice – Horní Jelení dosluhující autobusy Karosa C744. Doba postoupila, a tak po třinácti letech strávených ve svém jediném působišti ustupuje i on novějším. Od pondělí na jeho oběhu naleznete autobus Setra opatovického Car-Touru.
Přiložená fotografie byla pořízena v rámci neveřejné rozlučkové fotojízdy v zastávce Osiřetín, Vysoká u Holic, křiž. v sobotu 4. 6. 2022. (foto: Vojtěch Mařík)

Na linky už se pravděpodobně nepodívají ani autobusy Jaroslava Hnáta z Radiměře, který zajišťoval pětici linek kolem Březové a Hradce nad Svitavou. Na různých trasách se zde vyskytoval již pravděpodobně od roku 2000, kdy převzal první pravidelné výkony od krachujícího LUMITOURu. Hnátovy autobusy mohli cestující potkávat také na linkách ČSAD Ústí nad Orlicí, Zlatovánku nebo Pavla Prchala, neboť pro ně Jaroslav Hnát zajišťoval množství výkonů formou subdodávek. To nejzajímavější, co jeho vozový park nabízel, je však minulostí již od zimy, kdy si pořídil čtveřici nízkopodlažních Crosswayů z let 2010 a 2011 původem z ČSAD Hodonín. Vypravování těchto autobusů na subdodávky pro nové dopravce se dá téměř s jistotou vyloučit, věkovou hranici pro provoz v Pardubickém kraji splňuje pouze jeden z nich. V provozu však zcela jistě zůstane flotila mikrobusů Mercedes-Benz Sprinter, které jsou nasazovány na zaměstnanecké svozy do závodů společnosti Schaeffler ve Svitavách a Lanškrouně.

O svou jedinou linku 700817 z Vysokého Mýta do Nových Hradů přijde i firma Martin Transport. Ačkoliv samotná linka 700817, označovaná též jako IREDO 819, je záležitostí relativně novou, samotná pravidelná osobní doprava Arnošta Martina sahá až do konce minulého milénia.
V posledním provozním období se stal kmenovým autobusem linkové vozby červenobílý SOR BN 12 6E3 8015, který pochází z vratislavského Sevibusu, odkud se do ČR dostal přes překupníka JIHA-Trade. Příležitostně za něj ještě během roku 2022 zaskakovala Karosa C 935 Recréo 5E5 9070

původem z Francie. Jelikož hlavním posláním společnosti je nákladní doprava, pravděpodobně jí ukončení provozu jediné krajské linky nikterak zvlášť neotřese. Osud autobusů na ni určených už je ale téměř jistě zpečetěn.

Pro fotografy byl autobus Vladimíra Růžičky 6E0 6850 jakousi jen těžko dosažitelnou metou. Jeho výkon se sestával z jednoho páru spojů Hlinsko – Trhová Kamenice – Chrudim – Pardubice v ranních hodinách a jednoho páru spojů Hlinsko – Trhová Kamenice v hodinách odpoledních, což nějakému velkému focení příliš nepřálo. O to vzácnější je snímek z obce Rváčov mezi Trhovou Kamenicí a Hlinskem, pořízený 14. dubna letošního roku. (foto: Vojtěch Mařík)

Skupinu dopravců jedné linky doplňoval ještě Josef Matějka – M + H Slatiňany. Zatímco pro nepravidelnou dopravu má vyhrazené zánovní zájezdové autokary Setra, na svůj jediný krajský výkon, linku 620705 z Šiškovic do Chrudimi, na které jezdil od konce 90. let minulého století, nasazoval poslední rok a čtvrt dožívající SOR C 9.5, původem, celkem nepřekvapivě, z Arrivy Východní Čechy. Příležitostně se s notnou dávkou štěstí dalo narazit také na Axer, který si Matějka dovezl v roce 2018 rovněž ze země galského kohouta. A tak, jako odebral Matějka autobus od Arrivy, odebere si od příštího týdne Arriva linku od něj.

Dvojici linek v systému IREDO provozoval také letohradský BD Trans, který se do krajských vod vydal společně s M-Tourem až na podzim roku 2012, kdy spustil provoz dvou linek 700143 a 700144 po okolí Jablonného nad Orlicí. Provoz na nich dle dostupných zdrojů měl zajišťovat až do úplného konce svým Midwayem, nicméně nelze vyloučit, že se na linkách objevovaly i další vozy, kterými dopravce zajišťuje primárně náhradní dopravu za vlaky Českých drah. Pravidelnou linkovou dopravu neopouští dopravce úplně, zůstat by mu měly linka 700150, což je sezónní turistický vláček, provozovaný na komerční riziko a linka 665101, kterou si objednává skiareál v Říčkách v Orlických horách a která plní funkci skibusu. I nadále pak lze počítat s provozem autobusů bílo-oranžového

dopravce právě namísto železničních spojů.

K tradičním dopravcům, kteří svou činnost na linkách v Pardubickém kraji po více než třech dekádách ukončí, patří také Zlatovánek z Poličky. Na rozdíl od výše uvedených soukromníků byla denní výprava ve Zlatovánku podstatně vyšší, v pracovní dny dosahovala třech desítek autobusů. Na trasy kolem Poličky ještě tento týden vyjížděly mimo jiné třeba Karosy C 934E a C 935E. Kromě Karos a pestré škály SORů nejen z různých koutů Česka, ale také třeba z polského Sevibusu, dopravce jezdil na linkách také pro pravidelnou regionální dopravu nepříliš obvyklý Berkhofem Axial 70 nebo prvním do ČR dodaným VDL Futura2. Zlatovánek se i nadále udrží na MHD v Poličce, Bystřici nad Pernštejnem a Litomyšli, na dvou linkách v kraji Vysočina a svozu do diskotéky v Sádku u Poličky.

Dostat oba dva autobusy Pavla Prchala pravidelně se vyskytující na jeho lince 680806 na jednu fotku by se mohlo, s přihlédnutím k faktu, že jezdil pouze jeden oběh jedné linky, na který byla navíc přibližně v polovině případů vypravována subdodávka od Jaroslava Hnáta, zdát téměř jako nadlidský úkol. Avšak v zastávce Anenská Studánka, křižovatka obvykle docházelo uprostřed méně vytížených spojů k přesedání mezi autobusem standardní délky a minibusem, který obsluhoval méně exponovaný úsek trasy do Lukové, od čehož si dopravce sliboval úsporu pohonných hmot. Právě při této běžné rutině mohla fotografie vzniknout. (foto: Matyáš Kopecký)

Jako úplnou tečku za článkem jsme si pak nechali posledního z malých dopravců, Josefa Pinkase z Králíků. V roce 1994 vstoupil na trh s autobusy Chavdar LC-51 stavěnými na podvozku Avia, v posledních letech pak byl věrný už výhradně starším autobusům SOR řady C v devíti a desetimetrovém provedení, se kterými zajišťoval obsluhu nejbližšího okolí svých domovských Králíků. Ani tento dopravce nezaniká úplně, zůstane mu několik smluvních výkonů do výrobních závodů v okolí Králíků, přežití nejstarších provozních linkových autobusů z Libchav na našem území se však

předpokládat nedá.

Url: Výměna dopravců v Pardubickém kraji aneb konec skanzenu ve východních Čechách