

Druhý a definitivní konec pražských Citybusů

28.04 2021 07:38, Matěj Stach, Autobusy

Když se na konci srpna odehrálo na západě Prahy velkolepé rozloučení DP s revolučními autobusy Citybus, zbýval na opačném konci města stále ještě jeden provozní pár těchto vozů v majetku soukromých dopravců. Tyto autobusy nakonec natáhly život pražských Citybusů až do ledna 2021 a když pomineme jeden z retrovozů určených na linku 213, tak také podruhé a definitivně ukončily provoz prvních masově rozšířených pražských nízkopodlažních autobusů.

Kromě Dopravního podniku hlavního města Prahy provozovaly na pražských městských linkách autobusy Renault a potažmo také Irisbus Citybus historicky tři subjekty, a to primárně na pravém břehu Vltavy. Konkrétně se jednalo o společnost Veolia Transport Praha (dnes Arriva City), STENBUS a fyzickou osobu Jaroslava Štěpánka. V jejich flotilách se mezi lety 2009 a 2021 vystřídalo celkem 21 exemplářů těchto autobusů s rozličnými původy, jejichž pražské působení si obratem osvěžíme. Mimoto pronikly Citybusy i na pražské letiště a jako ojeté poté i na fragmenty obchodních linek či subdodavatelské výkony v rámci regionálních linek PID. Tyto zjevy ovšem dnes ponecháme bez hlubšího přezkumu.



Píše se červenec 2011 a ex-teplický Renault Citybus 12M 2070 ev. č. 1252 dopravce Veolia Transport Praha objíždí v rámci manipulačního přejezdu terminál na pražském Černém Mostě. (foto: Matěj Stach)

Jako první soukromá společnost vstoupila s autobusy Citybus do pražského provozu tamní odnož Veolie Transport. První vlaštovkou se stal v tomto ohledu bílo-žluto-modrý Renault Citybus 12M 2070 původem z Teplic (ev. č. 410), jenž v Praze začal jezdit pod číslem 1252 na začátku roku 2009. V podkrušnohorském lázeňském městě šlo ve své době o první nízkopodlažní autobus zařazený v listopadu 1998. V provozovně Vršovice, pod kterou byl vůz přiřazen, jej obratem v únoru 2009 doplnil pod číslem 1328 druhý exemplář autobusu Citybus, tentokráte ze středočeského Berouna.

Další a rovnou poslední posilou v řadách Citybusů pražské Veolie se na začátku roku 2010 stala později hojně medializovaná čtveřice vozů od Veolie Transport Morava, původem spjatá se středně velkými provozy MHD v Třinci a Přerově. Tyto autobusy obdržely ev. č. 1240-1243, kdy sudé vozy byly přiděleny do Vršovic, vůz 1243 provozovně Černý Most a konečně ev. č. 1241 postupně oběma jmenovaným. Stejně jako byla Veolia Transport Praha průkopníkem v provozu těchto vozů po Praze, byla také první, kdo jejich provoz ukončil. Stalo se tak v dubnu 2012, kdy byly všechny autobusy mimo teplický kousek odstavený po zahoření předány do slovenské Nitry. Některé jako prodané, vozy 1240 a 1242 ale pouze v režimu zápůjčky, po jejímž skončení v roce 2013 byly prodány dále do polské Arrivy.



Vybrané Citybusy dopravce STENBUS byly po většinu svého pražského života záložními stroji. To platí i pro vůz ev. č. 1768 (budoucí č. 1724) zachycený při záložním vypravení na pořadí 209/5 v lokalitě stavební zóny v Horních Počernicích. (foto: Matěj Stach)

Vůbec největší flotily Citybusů dosáhl postupně hornopočernický dopravce STENBUS, přes nějž prošlo celkem 9 na městských linkách provozovaných vozů (další 3 na náhradní díly), které dokonce jezdily mezi podzimem 2015 a jarem 2016 najednou. Jako první nalezly domov v Horních Počernicích původem tři letištní vozy vyrobené v letech 1999 a 2001. Ty společnost zakoupila v prosinci 2010 a do provozu zařadila pod čísly 1778-1780. Prostřední z autobusů byl od začátku spjatý s provozem na lince 263 (později 208), přičemž v této souvislosti byl od poloviny roku 2011 opatřen požadovaným modro-zeleným reklamním polepem EUROPARK. Renault Citybus 12M 2070 ev. č. 1780 ve stejné době obdržel trikolorní schéma PID, zato poslední z vozů byl dlouhodobě bílý a teprve od konce roku 2012 se honosil polepem OC Šestka, jehož pozůstatek v podobě červeného pruhu pod okny na voze zůstal až do jeho vyřazení.

Kromě již popsané trojice vozů zařadil dopravce v lednu 2013 do provozu žluto-modrý vůz ev. č. 1790 původem ze Zlína, který dále doplnil v dubnu 2015 o dva ex-karlovarské vozy ev. č. 1766 a 1767. Mezitím ještě na náhradní díly získal trojici vozů z Ostravy, které předtím dožívaly na jedněch z posledních obchodních linek postavených mimo systém PID. V srpnu 2015 STENBUS zakoupil v Brně své první vozy Irisbus Citybus 12M 2071. Ty obdržely ev. č. 1768-1770 a byly zařazeny s výjimkou posledního vozu v říjnu, autobus ev. č. 1770 byl uveden do provozu již v září 2015.



Výluka v Dolních Počernicích z jara 2017 výrazně zahýbala linkovým vedením v oblasti a linku 263 (dnes 208) vyhnala na trasu přes zastávku Svatoňovická, kterou linka běžně neobsluhuje. Při té příležitosti byla v těchto místech zvěčněna i největší stálice z řad Citybusů od soukromých dopravců, vůz ev. č. 1779 jezdící na městských linkách od prosince 2010 až do února 2019. (foto: Honza Tran)

Jak již bylo řečeno výše, vyřazování pestré palety Citybusů začalo u dopravce na jaře roku 2016. Postupně se poroučely z provozu vozy 1766, 1767, 1778 a 1790. Zbývající zástupci značky Renault byli odstaveni až v září 2018 v případě vozu 1780, resp. v únoru 2019 v případě ev. č. 1779. Ve stejném roce se pak dostalo i na ex-brněnský vůz ev. č. 1770, jenž byl odstaven z provozu v červnu a v lednu 2020 sešrotován. Zbylá dvojice autobusů byla v první polovině roku 2020 vypravována s výjimkou měsíce ledna pouze velmi sporadicky. Oba autobusy se ale ještě dočkaly nových evidenčních čísel, kdy z vozu 1769 se stalo ev. č. 1722 a z ev. č. 1768 vyrobeného až v roce 2005 autobus č. 1724. Citybus ev. č 1722 odjezdil pod novým číslem přesně 5 provozních dní, přičemž poslední směnu si odbyl 18. června 2020 na běžně midibusové lince 210 jezdící po Újezdu nad Lesy, načež byl odstaven z provozu a následně vyřazen.

Pro předposlední pasáž článku se přesuneme v rámci městské části Horní Počernice pouze přes ulici a popíšeme si historii provozu Citybusů u soukromníka Jaroslava Štěpánka. Ten těchto autobusů vystřídal postupně 6 (plus jednu originální Agoru) a poslední kousek zařadil teprve před rokem. Citybusový sen u něj odstartoval jako u posledního soukromníka v září 2012 zařazením původem královéhradeckého vozu ev. č. 101 pod č. 1026. Jako další následoval v roce 2013 vůz 1024 pocházející ze Zlína, oba jmenované vozy ale do PID zasahovaly na rozdíl od dříve jmenovaných souputníků pouze v červeno-bílo-modrém schématu systému. Dalším městem původu později pražských Citybusů se stal v roce 2015 severočeský Děčín, který dal hlavnímu městu sněhobílé vozy pozdějších ev. č. 1022 a 1023.



V minulých letech vypomáhal dopravce Jaroslav Štěpánek dlouhodobě pražské Arrivě na lince 223. V rámci těchto výpomocí byly nasazovány i ex-děčínské Citybusy, na obrázku je konkrétně ex-190 v Praze jezdící pod č. 1022. Snímek pochází od zastávky Jeřická. (foto: Honza Tran)

V závěru téhož roku dojezdil na linkách vůz 1026 a počet Citybusů u Jaroslava Štěpánka se tak dlouhodobě ustálil na hodnotě 3 plus jedna Agora. V říjnu 2017 byl do provozu uveden vůbec poslední Renault Citybus 12M 2070, a to vůz ev. č. 1032 s kořeny v Plzni. Následně Jaroslav Štěpánek přeřadil na „delfínové" provedení a ve druhé polovině roku 2019 postupně odkoupil po jednom vozu z Karlových Varů a Tábora. Ještě předtím ale stihl v letech 2018 a 2019 vyřadit všechny ostatní Citybusy s výjimkou Agory ev. č. 1025, která navzdory svému nevyhovujícímu stáří skončila v provozu až v květnu 2020 (s jedním mimořádným vypravením v červnu). Do provozu se nakonec rovněž v květnu 2020 dostal alespoň vůz z Karlových Varů nalakovaný do bílo-červeného městského schématu a schovávající se pod č. 1522 z tehdy nové Štěpánkovy číselné řady.

Jak je patrné z celého elaborátu, Citybusy pražského DP přežily v běžném provozu pouze dva vozy dvou soukromých subjektů sídlících v jedné městské části téměř naproti sobě. Irisbus Citybus 12M 2071 ev. č. 1724 (ex-1768) společnosti STENBUS a před malou chvílí jmenovaný vůz ev. č. 1522 Jaroslava Štěpánka. Nakonec dojezdily týden po sobě.



Posledními slunečními paprsky roku 2020 ozářený Irisbus Citybus 12M 2071 ev. č. 1522 Jaroslava Štěpánka se žene na lince 110 mezi zastávkami Trutnovská a Fryčovická. (foto: Matěj Stach)

Když jsme pražské Citybusy tehdy ještě s „ale“ pohřbívali poprvé, byl pravidelně nasazován do provozu pouze ex-karlovarský vůz 1522, a to vždy v rámci subdodavatelského výkonu na ranním pořadí 110/6 (Dolní Počernice – Kyjský hřbitov – Letňany – OC Čakovice – (Třeboradice)). Od 1. září se ale v plné parádě začal opět ukazovat na linkách na úplném východě Prahy i vůz 1724, přičemž v září a v první polovině října se tak dělo pouze záložně. Následně se ovšem rozjela malá „Citybusová renesance“ a stroj č. 1724 dopravce STENBUS se v pracovních dnech začal střídavě vyskytovat na obou šejdrových pořadích dělnické linky 222 (Černý Most – VÚ Běchovice). Mezitím začal druhý dopravce nasazovat vůz ev. č. 1522 i na odpolední část šejdrové směny na lince 110, takže v pracovní dny bylo možné potkávat oba autobusy v ulicích vždy ráno a odpoledne.

Popsaný stav ve stejné podobě vydržel do začátku ledna, kdy k 6. 1. 2021 skončil na pravidelných výkonech na lince 222 Irisbus Citybus ev. č. 1724. Ten nakonec vyjel pod hlavičkou firmy STENBUS ještě jednou, a to ve čtvrtek 21. ledna na ranní část 222/8, kterou se rozloučil s pražským provozem. Vůz ev. č. 1522 Jaroslava Štěpánka už od přelomu roku přesahoval maximální povolené stáří (tehdy čerstvě snížené na 16 let) a svého kolegu „odnaproti“ nakonec přežil jen o něco více jak o týden. Jeho posledním vypravením se stala část víkendového ranního výkonu 110/31 dne 30. ledna 2021. Vzhledem k reálné hrozbě opětovného navrácení do provozu ovšem článek s touto tématikou vychází až nyní, kdy poslední pražský Citybus skončil v kovošrotu a existuje tak jistota, že už se na linky nevrátí.

Url: Druhý a definitivní konec pražských Citybusů