

Konec autobusů Citelis v Ostravě

02.05 2021 13:38, Libor Hinčica, Ostatní

Nákup nových plynových nízkopodlažních autobusů z produkce Solarisu z počátku letošního roku postupně umožnil odstavit ostravskému DP z provozu další starší dieselové autobusy. Ačkoli navzdory ne úplně pochopitelné kampani dopravce nedošlo ještě k vyřazení všech dieselových autobusů (těch má DPO nadále ještě 64 pro pravidelný provoz), jeden typ se přece jen z ulic odporoučel definitivně. „Dieselová genocida“ si došlápla na poslední zástupce značky Irisbus ve flotile DPO v podobě vozů Citelis 12M, na jejichž historii se zaměříme v dnešním článku.



Nově dodané autobusy Iveco Citelis 12M pózují v areálu garáží Poruba ještě bez evidenčních čísel (s výjimkou jednoho vozu). (foto: Dušan Kuchař)

Dopravní podnik Ostrava vypsal dne 7. 3. 2008 výběrové řízení na dodávku 12 nových nízkopodlažních autobusů o délce 12 m, přičemž jedním z parametrů byla požadovaná šířka vozidel

maximálně 2,50 m s odůvodněním potřeby těchto vozů pro obsluhu linky číslo 34, kde údajně úzká komunikace neumožňovala míjení vozů se – v té době již standardní – šířkou 2,55 m. Tím byl z tendru prakticky vyloučen Solaris, již tehdy dvorní dodavatel ostravského DP. S ohledem na to, že později byly na linku (aniž by zde byly provedeny jakékoli úpravy komunikací) vozy Urbino 12 standardně nasazovány (ostatně jezdí zde kmenově i nyní), je otázkou, na kolik byly tehdejší podmínky zadávacího řízení skutečně vyvolány specifickými potřebami dané linky a na kolik byly reakcí na dohody (ne)tržního prostředí.

Soutěž, která počítala s hodnotou zakázky až 70 mil. Kč (5,83 mil. Kč/vůz) byla uzavřena v červenci 2008, kdy byl podle očekávání oznámen vítěz v podobě společnosti Iveco Czech Republic, která nabídla autobusy za částku 58,8 mil. Kč (4,9 mil. Kč/vůz). Výroba vozidel podle přání ostravského DP pak proběhla v rekordně krátkém čase – vítěz byl oznámen 22. 7. 2008 a již 13. 11. 2008 byly v areálu porubských garáží k vidění první čtyři vozy, jež obdržely ev. č. 7014 až 7017, čímž navázaly na původní autobusy Karosa Renault Citybus (v Ostravě pod ev. č. 7001–7013). V průběhu listopadu a prosince pak byly dodány a zařazeny zbylé vozy až po evidenční číslo 7025. Z 12 dodaných autobusů bylo 10 předáno do garáží Poruba, a pouze 2 (ev. č. 7024 a 7025) do garáží Hranečník (byť i ty byly zprovozňovány v areálu garáží Poruba). Následně ale docházelo k přesunům vozů mezi provozovnami, takže poměr Citelisů mezi dvojicí ostravských garáží se v průběhu let měnil, navíc docházelo i k vyřazování vozů zničených v důsledku požárů (ev. č. 7014 a 7015) a k zařazování nových náhradních vozů (ev. č. 7026 a 7027), o čemž si blíže povíme v další části textu.



Zkušební autobus Citelis 12M CNG na konečné ÚAN v říjnu 2009. V pozadí je možné vidět další z testovaných vozů typu Tedom C12G. (foto: Marek Beneš)

Nyní pro úplnost shrňme, jak se Citelisy v letech 2008 až 2016 (následně již byly všechny vozy pod jednou provozovnou) přesouvaly. První přesun mezi garážemi se odehrál dne 1. 3. 2009, kdy byl do garáží Hranečník převeden z provozovny Poruba vůz ev. č. 7014. Další přesun se odehrál 15. 7. 2010, kdy byl z garáží Poruba převeden na východ Ostravy vůz ev. č. 7023, opačným směrem pak putoval o dva roky později (dne 2. 7. 2012) vůz ev. č. 7025. V říjnu 2015 byly z porubských garáží převedeny na Hranečník všechny Citelisy s výjimkou vozů ev. č. 7025 a 7027, které následovaly až od 1. 4. 2016, čímž byla v garážích Hranečník dislokována celá flotila těchto vozů v modro-bílých barvách DPO a tento stav vydržel až do roku 2021.

Z hlediska provozního nasazení je milníkem datum 30. 11. 2008, kdy se novými vozy Citelis 12M mohli svézt první cestující. Další vozy byly zařazovány postupně v průběhu prosince 2008, ty poslední byly zařazeny k 31. 12. 2008. Zajímavý byl mezi dodanými autobusy vůz ev. č. 7024 určený původně pro linku číslo 33 spojující Ostravu s letištěm v Mošnově. Autobus byl vybaven policemi pro přepravu zavazadel. V důsledku toho nedisponoval dvojicí sklopných sedadel v prostoru pro odstavení dětského kočárku a chyběla u něj i jedna pevná sedačka (nad předním levým podběhem). Již od 14. 6. 2009 byl ale provoz linky k letišti ukončen (resp. došlo k jejímu přeznačení na 333 a předání linky pod Veolii Transport Morava), čímž upravený interiér pozbyl smyslu, takže došlo k jeho úpravě s cílem sjednocení do provedení obvyklého u zbylých vozů.



Vše na snímku je historie. Původní konečná Svinov mosty, dolní zastávka s tzv. platem – obchodním centrem, jež mělo spojovat suchou nohou nové (nikdy nepostavené) nádraží Ostrava-Poruba (dnes Svinov) se Svinovskými mosty a přímou vazbou na tramvaje a autobusy. Likvidace „plata“ začala v roce 2010. Autobus ev. č. 7015 na snímku jej přežil jen o dva roky. V roce 2012 shořel u zastávky Janová v Polance. (foto: Dušan Kuchař)

Přestože si Ostrava objednala jen 12 Citelisů, nakonec se jich ve službách DPO prostřídalo 14, resp. budeme-li počítat i předváděcí vůz Citelis 12M CNG, tak 15. Na přelomu října a listopadu 2009 totiž

ostravský DP testoval bíle lakovaný plynový vůz, jenž byl následně předán do ČSAD Havířov, kde dodnes jezdí pod ev. č. 181. Ostrava autobus zkoušela od 24. 10. 2009 po dobu zhruba jednoho týdne na lince č. 28 v rámci porovnávacích zkoušek různých typů plynových autobusů (mezi zářím a listopadem 2009 se na lince vedle vzpomínaného Citelisu 12M CNG prostřídaly ještě vozy Solaris Urbino 12 CNG, SOR NBG 12 a Tedom C12G; na lince č. 30 byl navíc testován i kloubový vůz SOR NBG 18). V té době přitom metropole Moravskoslezského kraje nebyla myšlence nákupu plynových autobusů nijak zvlášť otevřena a zkoušky ještě nebyly přípravou na vypsání výběrového řízení na nové CNG autobusy. K jejich nákupu se dopravce odhodlal až poté, co se otevřela bruselská peněženka, z níž byla následně financována prakticky celá obnova flotily autobusů DPO od roku 2015 až doposud.

Citelisy v plynové verzi do Ostravy nakonec nezavítaly, zato však byly pořízeny další 2 dieselové vozy, jež musel výrobce dodat jako náhradu za autobusy, které spolykaly plameny v důsledku technických závad vozidel. Prvním smolařem byl vůz ev. č. 7014. Ten stihl mít první nehodu dokonce ještě před svým zařazením do provozu s cestujícími (14. 11. 2008), takže když 30. 11. 2008 vyjížděly ostravské Citelisy poprvé na linky, vůz ev. č. 7014 mezi nimi chyběl. Následně byl vůz nasazován do provozu jen do května 2010, kdy u něj došlo dne 14. 5. u zastávky Žleby v Hošťálkovicích k požáru, v jehož důsledku vůz lehl popelem. V Ostravě se tak ze všech dodaných Citelisů ohřál vůz ev. č. 7014 nejméně (pomineme-li tedy ohřívání v důsledku samotného hoření). Jako náhrada za autobus byl ze strany výrobce dodán nový vůz v identické výbavě jako předešlá série, přičemž tento autobus neobdržel původní evidenční číslo shořelého vozu, ale nové číslo 7026. Dodávka autobusu však proběhla až v roce 2011 (do provozu byl vůz zařazen k 26. 3. 2011). Jako jediný z ostravských Citelisů měl být vůz ev. č. 7026 kompletně vyroben v závodě Iveca (potažmo Irisbusu) ve Vysokém Mýtě, zatímco ostatní vozy byly vyrobeny z větší části v závodě Valle Ufita v Itálii a v Česku se pouze dokončovaly.



Pohled do interiéru „letištního speciálu“ ev. č. 7024. (foto: Dušan Kuchař)



A ještě jeden pohled na detail zavazadlové police ve voze ev. č. 7024. (foto: Dušan Kuchař)

Další vůz, jenž planul ke své službě cestujícím více, než bylo žádoucí, nesl evidenční číslo 7015. Dne 22. 6. 2012 shořel u zastávky Janová v Polance, přičemž také tentokrát došlo k dohodě, že výrobce za autobus dodá náhradní vůz. Tím se stal autobus ev. č. 7027, který byl zařazen do provozu dne 9. 10. 2013. Zatímco v březnu téhož roku dodaný vůz byl výbavou identický s ostatními ostravskými Citelisy, vůz ev. č. 7027 se zásadně lišil. U vozidla bylo po dohodě mezi dopravcem a výrobcem respektováno dodání v odlišném provedení, neboť šlo o vůz z neodebrané zakázky do Řecka, pročež si vysloužil i svou ostravskou přezdívku „Řek“. Podle některých zdrojů se zároveň jednalo o jediný vůz Irisbus Citelis, který prošel všemi výrobnímu závody, v nichž se tento typ autobusů montoval. Jeho výrobu měl zajistit závod v italském městě Valle Ufita, který ale začal být postupně v průběhu roku 2011 (kdy byl „Řek“ vyroben) utlumován. Vozidla, která nebyla odebrána, měla putovat do závodu ve Francii (Annonay), což se mělo týkat i vozu, který nakonec skončil v Ostravě, nicméně po cestě na pomezí Moravy a Slezska to vzal ještě přes závod ve Vysokém Mýtě, kde došlo k přelakování vozu a provedení nezbytných úprav pro provoz v Ostravě (přizpůsobení pro informační a odbavovací systém).



Pohled do interiéru vozu ev. č. 7022 s koženkovým potahem sedadel. (foto: Libor Hinčica)



A pro srovnání „Řek“ ev. č. 7027. (foto: Libor Hinčica)

Netradiční původ ale autobus zapřít nemohl. Odlišné bylo provedení kabiny řidiče, zasklení, i interiéru, a to i z hlediska uspořádání sedadel (namísto dvojice sklopných sedadel byla užita sedadla pevná, jedna pevná sedačka naopak chyběla). Navíc byl autobus jako první v Ostravě vybaven i klimatizací salónu cestujících.

Po říjnu 2013 tedy platilo, že flotila ostravských vozů Citelis čítala opět 12 vozů. Tento stav se změnil až v červnu 2019, přičemž roli v tom opět hrál živel v podobě ohně. Tentokrát však nebyla na vině technická závada samotného vozidla, ale skutečnost, že se jeden z Citelisů objevil ve špatný čas na špatném místě, tedy v areálu garáží Hranečník, v němž došlo 15. 6. 2019 k požáru od elektrobusu Rošero, který se následně začal šířit na další odstavené vozy. Mezi nimi stál i jeden z plynových autobusů, u nějž v důsledku nárůstu okolní teploty došlo k natlakování plynových lahví, které správně zareagovaly postupným vypuštěním plynu. Ten však ihned vzplál a zajistil, že plameny začaly polykat další okolo stojící autobusy, a to včetně jednoho Citelisu, který se ocitl mezi 7 vozy, jež musel později dopravce zlikvidovat. Nešťastníkem byl přitom autobus ev. č. 7026, tedy vůz, který byl sám v březnu 2011 dodán coby náhrada za shořelý vůz ev. č. 7014.



Autobus ev. č. 7014 byl prvním, který byl spolykán plameny. Nakonec shořely 4 ze 14 ostravských Citelisů. (foto: Dušan Kuchař)

Zbylých 11 vozů sloužilo až do února 2021. S postupnými dodávkami nových autobusů Urbino 12 CNG začaly být autobusy od 11. 2. 2021 v rychlém sledu stahovány z provozu. Do konce února byly odstaveny vozy ev. č. 7016 (19. 2.), 7017 (12. 2.), 7018 (11. 2.), 7019 (17. 2.), 7020 (16. 2.), 7023 (17. 2.) a 7024 (26. 2.). Nadále tak byly ponechány ve stavu ještě vozy ev. č. 7022, 7025 a „Řek“ 7027. Vůz ev. č. 7025 byl naposledy vypraven na linku dne 8. 3. 2021. Ráno však u něj došlo k technické závadě, pro kterou byl z provozu autobus stažen a dále již nevypraven. Vůz ev. č. 7022 se v provozu udržel jen o pár hodin déle. Poslední směnu absolvoval na ranní části kurzu 424, z nějž zatáhl do garáží Hranečník a na odpolední část již nevyjel.

Posledním ostravským Citelisem se tak stal vůz ev. č. 7027, který díky pozdějšímu dodání měl účetně vyšší zůstatkovou hodnotu, a tak nemohl být prozatím vyřazen z provozu. „Řek“, který nikdy v Řecku nebyl, se tak stal posledním vozem ve flotile ostravského DP a zdálo se, že přežije až do nákupu dalších nových autobusů a parciálních trolejbusů, které by měly umožnit odstavit z provozu (tentokrát již skutečně) všechny dieselové autobusy. Poslední ostravský Citelis ovšem nakonec své vyřazení uspíšil, a to tak, jak byl pro daný typ v Ostravě stylové – dne 8. 4. 2021 u něj došlo k požáru motorového prostoru, který vůz i přes rychlý zásah zničil. Shodou okolností, tak nakonec shořely oba autobusy (ev. č. 7026 a 7027), které byly samy dodány jako náhrada za jiné shořelé kusy (ev. č. 7014 a 7015).



Záběr ukazující rozdílné provedení kabin u „řeckého“ Citelisu (v popředí) a typického ostravského vozu (na snímku vozy ev. č. 7027 a 7022). (foto: Libor Hinčica)

Historie autobusů Irisbus Citelis 12M ve službách DPO se tak dne 8. 4. 2021 uzavřela. Během povozu nebyly na autobusech prováděny výraznější změny, s výjimkou změn potahů v interiéru za koženkové čalounění namísto původně textilního a náhradě původně sklopné dvojice sedadel za pevnou.
S žádným z vozidel se nepočítá jako s historickým v rámci sbírkového fondu DPO, zájemci si však mohou autobusy od ostravského DP koupit. Ten nabízí Citelisy ev. č. 7016 až 7025 na svých webových stránkách za minimální částku 93 900 Kč/kus.



Poslední trojice vozů Irisbus Citelis ve službách DPO. Vozy ev. č. 7022 a 7025 dojezdily dne 8. 3. 2021, vůz ev. č. 7027 je neplánovaně přežil pouze o měsíc. (foto: Libor Hinčica)

Url: [Konec autobusů Citelis v Ostravě]