

Pardubice si připomněly 25 let Citybusů

20.08 2023 20:18, Libor Hinčica, Autobusy

Dopravní podnik města Pardubic si dne 20. 8. 2023 připomněl 25. výročí od zařazení prvních nízkopodlažních autobusů do svého vozového parku. Podobně jako v řadě dalších českých měst se jimi staly francouzské autobusy Agora, jež byly u nás prodávány pod značkou Karosa-Renault Citybus, později Irisbus Citybus. Ve městě s půlkou koně ve znaku se prostřídalo celkem 36 Citybusů, jež byly pořizovány v letech 1998 až 2005. Dnes jich je ve stavu dopravce stále ještě osm, jež doplňuje jeden vůz historický.

Ve druhé polovině 90. let stály Pardubice stejně jako většina ostatních měst České republiky před otázkou obnovy svého vozového parku městské dopravy. Heslem doby byla bezbariérovost, která byla spojována s nákupem nízkopodlažních vozidel, jež měla umožnit v každém větším městě ČR zřídit alespoň jednu linku, na níž by byla nasazována výhradně nízkopodlažní vozidla, a tím usnadnit cestování handicapovaným či jinak pohybově omezeným pasažérům. Vadou na kráse ušlechtilé myšlenky byla vysoká pořizovací cena vozidel. Nejrůznější pokusy o kooperační výrobu autobusů (ale i tramvají či trolejbusů) západních značek na našem území skončily nezdarem, vývoj tuzemských vozidel se oproti tomu natahoval a právem panovaly pochybnosti o jejich výsledné užitné hodnotě.



Pětice odstavených autobusů Karosa-Renault Citybus v areálu pardubické vozovny v létě roku 2018. (foto: Libor Hinčica)

Vysokomýtské Karose, která na počátku devadesátých let poněkud přešlapovala na místě, pomohl s expanzí Renault, jenž se stal od roku 1993 jedním z akcionářů (nejprve s 34% podílem) a do České republiky přivezl krátce po premiéře svou novinku v nabídce v podobě modelu Agora. Kvůli snížení nákladů bylo rozhodnuto, že výroba bude částečně probíhat v České republice, navíc došlo k přejmenování pro tuzemské zákazníky na jméno Citybus (především v počátcích dodávek se používalo i označení City Bus) a jako výrobce byla vedle Renaultu uváděna vždy i Karosa, přestože až do zhruba poloviny 1999 byl její podíl na výrobě zanedbatelný.

Autobusy totiž putovaly z Francie takřka kompletní (a tedy vlastní silou) a v někdejším Sodomkově království probíhala jen instalace sedadel, informačních systémů, zádržných tyčí a dalších drobných (zákaznicky specifických) prvků. Tímto způsobem bylo do ČR převezeno 112 autobusů, přičemž s ohledem na popsaný rozsah činností realizovaných v České republice je zřejmé, že snížení ceny pro tuzemský trh bylo spíše kosmetické. V roce 1996 například vycházel jeden Citybus na částku přibližně 5 mil. Kč, zatímco standardní Karosu B 732 si šlo pořídit za méně než polovinu (!). Teprve od května 1999 se přešlo na metodu výroby PKD (*Partialy Knock Down*), kdy se do Vysokého Mýta začaly dovážet na podvalnících jen částečně vyhotovené skelety zasklené jen v oblasti čel, pro jejichž dokončení bylo zapotřebí obstarat ještě zhruba 1 200 položek materiálu. To pomohlo udržet cenu vozidel na „snesitelné“ úrovni.



Prozatím posledním odstaveným pardubickým vozem Citybus se stal vůz ev. č. 167, jenž byl v provozu naposledy dne 16. 6. 2023. (foto: Jiří Mejstřík)

S propastným rozdílem cen mezi „konvenčními“ vozidly a nízkopodlažními měl dopomoci stát, který však od roku 1995 poskytoval v případě nízkopodlažních autobusů jen symbolický příspěvek ve výši 10 % jejich pořizovací ceny. Teprve s účinností od roku 1998 došlo k navýšení dotace na 40 %, ne všichni zájemci ale na ni mohli dosáhnout, protože výše alokovaných prostředků byla zastropována, a navíc došlo k seškrtání původně zamýšlené částky 4,5 mld. Kč (v době, kdy průměrná mzda činila 11 693 Kč), jež měla být uvolněna na rozvoj bezbariérové hromadné dopravy z fondu tzv. „Malé privatizace“. K realokaci těchto prostředků ale nedošlo kvůli nutnosti sanovat škody po ničivých povodních na Moravě a ve Slezsku z léta 1997.

Alespoň jedna linka, na níž by mohly být nasazeny nízkopodlažní vozy, měla vzniknout coby zárodek moderní dopravy také v Pardubicích. Počítalo se s tím, že by se mělo jednat o linku autobusovou, pro jejíž obsluhu by byla zapotřebí čtyři vozidla. Autobusy byly upřednostněny před trolejbusy i přesto, že jejich cena byla tehdy s trolejbusy ze Škody Ostrov naprosto srovnatelná, přičemž státní příspěvek na trolejbus byl vyšší (50 %). Svou roli hrála patrně skutečnost, že budoucnost trolejbusové dopravy v Pardubicích byla v daném období nevyjasněná – od léta 1996 se totiž vedení DP muselo z pověření Rady města zabývat tím, jak postupně trolejbusovou dopravu ve městě utlumit, a i když se nakonec podařilo prosadit její zachování, výkladní skříní se stávala autobusová divize podniku, která se mohla dne 19. 8. 1998 pochlubit zařazením hned osmi vozů Karosa-Renault Citybus (ev. č. 147–154), k nimž v závěru roku přibyl ještě vůz devátý (ev. č. 155). Autobusy byly již dodány v novém barevném provedení, které se začalo právě od roku 1998 na prostředcích pardubické MHD prosazovat, a které je dnes známé pod přezdívkou „rychlé pruhy“, vůz ev. č. 155 byl ale dodán v červeno-bílém provedení, které ale bylo ještě před zařazením změněno na pardubické schéma.



Ex-pardubický vůz ev. č. 163 je dnes v majetku soukromé osoby. Dne 20. 8. 2023 se vrátil do služby u DPmP, aby mohl být nasazen na nostalgické pořadí linky č. 6. (foto: Michal Křivánek)

Další dodávky autobusů Citybus do Pardubic probíhaly následovně:

1999: 4 ks ev. č. 156–159;
2000: 4 ks ev. č. 160–163;
2001: 4 ks ev. č. 164–167;
2002: *bez dodávky;*
2003: 6 ks ev. č. 168–173; počínaje rokem 2003 verze Iribus Citybus 12M 2071 s motorem Iveco;
2004: 4 ks ev. č. 174–177; inovovaný interiér a nová palubní deska řidiče; vůz ev. č. 177 byl původně vyroben již o rok dříve a sloužil jako předváděcí;
2005: 5 ks ev. č. 178–182; zvětšená kabina řidiče

Celkem tedy Dopravní podnik města Pardubic (DPmP) převzal do své flotily 36 autobusů, z toho 15 odpovídající inovované verzi „2071“, jež se vyznačovala užitím nového motoru Iveco plnícím emisní normu EURO III, přičemž v interiéru již chyběl schůdek u posledních dveří (až tyto vozy tedy byly 100% nízkopodlažní).



Vůz ev. č. 171 z roku 2003 zachycený na Masarykově náměstí, jež bylo původně zamýšleno coby nové centrální náměstí Pardubic. Jeho vznik je datován až v 50. letech (původně neslo název náměstí Budovatelů). S ohledem na plánovanou funkci byla zástavbě v oblasti věnována pozornost z hlediska volby tehdy kvalitní architektury. Mezi vystavěnými budovami dominovala ta, v níž bylo situováno Generální ředitelství Unichemu (dokončena v roce 1967). Ta byla v roce 2000 necitlivě přestavěna, přičemž výslednou podobu dokumentuje tento snímek (budova ČSOB v pozadí). Bohužel se nejedná o jediný brutální zásah do podoby někdejšího náměstí, které bylo dostavbou architektonicky podprůměrného obchodního centra naproti někdejšího sídla Unichemu fakticky zlikvidováno a je novodobou jizvou na tváři města. (foto: Jiří Mejstřík)

Kromě uvedených vozů sloužily na linkách pardubické MHD ještě tři autobusy z roku 1996 zapůjčené v prosinci 2014 na pouhé dva dny z Hradce Králové (šlo o tamější vozy ev. č. 103, 104 a 106). Důvodem pro jejich zapůjčení bylo mimořádně nepříznivě počasí, které přineslo námrazu na trolejovém vedení ve velké části Čech a ochromilo především elektrickou veřejnou dopravu (včetně železnic). V Pardubicích byl pozastaven provoz trolejbusů, nicméně královéhradecké vozy byly v „Perníkově“ jen 2. 12. a 3. 12. 2014, načež se vrátily zpět do oblíbené sousední krajské metropole.

Prvním vyřazeným pardubickým Citybusem se stal paradoxně nejmladší vůz ev. č. 182, který dne 19. 11. 2014 shořel v Doubravicích a o rok později byl zlikvidován. Také za dalším odstaveným vozem stála mimořádná událost – vůz ev. č. 157 odstavila dopravní nehoda z 5. 5. 2015, po níž už nebyl opravován. K účetnímu vyřazení a likvidaci došlo po vytěžení náhradních dílů o rok později. Další autobusy už v průběhu let 2016 a 2017 odstavily technické závady, pro něž nemělo smysl do vozidel investovat. Největší vlna vyřazování přišla v letech 2018 a 2019, kdy bylo odstaveno hned 13 vozů.



Historický Citybus 12M ev. č. 149 z první dodávky z roku 1998 již vizuálně připomíná počátky provozu prvních nízkopodlažních autobusů v Pardubicích. (foto: Michal Křivánek)

V současné době zůstávají v provozu autobusy ev. č. 160 (jediný zástupce původního provedení „2070“ z roku 2000), 168, 171 a 173 z roku 2003 a čtveřice ev. č. 178–181 ze závěrečné dodávky z roku 2005. Už v březnu 2021 byl do podnikové sbírky historických vozidel převeden autobus ev. č. 149, který se letos před symbolickým 25. výročím dočkal i úpravy exteriéru, kdy se na autobus vrátily legendární „rychlé pruhy“ (jde však jen o aplikaci polepu, autobus prozatím neprodělal žádnou opravu), jež přestaly být aplikovány v roce 2004 a s příchodem trolejbusů Škoda 24 Tr byly nahrazeny novým barevným řešením s červenými polepy (navíc se pardubické Citybusy staly během let provozu nosiči celé řady nejrůznějších reklam).

Akce k 25. výročí byla naplánována na nedělní odpoledne 20. 8. 2023, tedy skutečně takřka přesně na den 25 let poté, co Citybusy vyrazily do ulic Pardubic poprvé. Akce se účastnila trojice vozů – vedle zmíněného historického autobusu ev. č. 149 šlo o původně pardubický vůz ev. č. 163, jenž se nachází v majetku soukromé osoby, a dále o vůz ev. č. 180 novější verze. Vozidla byla nasazena na zvláštní pořadí linky č. 6, a to v půlhodinovém intervalu na trase Rosice, točna – Dukla, náměstí s vedením přes ulici Svobody, což je trasování, jímž je linka 6 vedena standardně mimo otevírací dobu pardubického krematoria. Na spojích platil zvláštní tarif pro nostalgické jízdy, přestože z pohledu běžného cestujícího šlo o vozidla, která se běžně vyskytují na linkách. První odjezd byl ve 12:54 z Dukly, poslední pak v 18:21 z Rosic. Citybusy by se měly v Pardubicích udržet ještě nejméně rok. Jejich vyřazení lze očekávat až s příchodem dalších desíti parciálních trolejbusů, které má do města dodat na základě nedávného vítězství v tendru Škoda Electric.



Vůz ev. č. 176 dojezdil v květnu letošního roku. Snímek dokumentuje alespoň jednu z mnoha celovozových reklam, které se na pardubických Citybusech prostřídaly. (foto: Jiří Mejstřík)

Url: Pardubice si připomněly 25 let Citybusů