

Poslední kloubová Karosa dojezdila. Dožila na svozech zaměstnanců

12.05 2026 20:48, Lukáš Hrubý, Autobusy

Začátkem března letošního roku se v ulicích Plzně dopsala přes 40 let trvající kapitola pravidelného provozu článkových autobusů Karosa s motorem vzadu. Po vypršení platnosti technické kontroly byl totiž odstaven poslední autobus Karosa B 961E z flotily někdejší plzeňské ČSAD. V posledních šesti letech byly jeho primárním útočištěm linky svážející zaměstnance do štěnovických výrobních závodů SONY, resp. National Pen.

Inženýři z Vysokého Mýta si s myšlenkou kloubového autobusu pohrávali mnoho desetiletí. První takové vozidlo vzniklo již před šestašedesáti lety – tehdy spatřil světlo světa prototyp kloubové varianty slavného autobusu 706 RTO. Zastaralá koncepce s motorem vpředu, nízký zájem dopravců a nedostatečný výkon samotné pohonné jednotky jej však odsoudily k upadnutí do zapomnění.



Charakteristické zadní čelo autobusů Karosa řady 950/960. (foto: Ing. Zděnek Kresa)

Na prototyp RTO-K o několik let později navázal prototyp a posléze ověřovací série autobusů ŠM 16,5. Oproti kloubovému RTO-K se ve své době (na poměry zemí sdružených v Radě vzájemné hospodářské pomoci) jednalo o poměrně moderní vozidlo – mohlo se chlubit samonosnou karoserií či motorem umístěným uprostřed pod podlahou. Do sériové výroby ale kloubové „ešemky“ nakonec nezamířily a později byl preferován nákup o poznání modernějších vozů Ikarus 280.

Počátkem osmdesátých let přišel třetí pokus zavést do výroby článkové vozidlo – opět na základě nové modelové řady, která již měla motor vzadu (tedy tak, jak je obvyklé dodnes). I když se funkční vzorek podařilo sestavit již v roce 1983, prototypy následovaly až v roce 1986 a sériová výroba se rozeběhla ještě o něco později – v roce 1988. Na meziměstské provedení C 744 v roce 1991 navázala městská varianta B 741.



Vlivem dopravních uzavírek se dočasně změnila trasa linky SO směřující do Prologis Parku ve Štěnovicích. Mezi červencem a říjnem 2024 tak bylo možné spatřit poslední plzeňskou článkovou „devítistovku“ i v zastávce Pařížská, kde se článkové autobusy již několik let neobjevují. (foto: Ondřej Čechura)

Základ „sedmistovkové“ řady pak v polovině devadesátých let posloužil při vzniku inovované řady 900, která klientům nabízela městský typ B 941 a meziměstský C 943. Zatímco první jmenované provedení se dočkalo vylepšené varianty B 941E, meziměstská verze přestala být s modernizací celé modelové řady nabízena. Další velká modernizace pak přišla začátkem nového tisíciletí a přinesla více míst k sezení, nové motory Iveco a v neposlední řadě také nové modelové označení B 961. Poslední omlazení tou dobou již přes dvacet let starého základu přišlo v roce 2003, kdy bylo na trh uvedeno provedení B 961E. Právě tomu odpovídá i vůz, který až do letoška brázdil ulice Plzně a přiléhajících obcí.

Plzeňská ČSAD pořídila autobusy B 961E celkem tři – po jednom kusu v letech 2004, 2005 a 2006. V začátcích provozu se objevovaly na širokém spektru regionálních linek, postupem času však jejich nasazení vykrystalizovalo zejména na linky z Plzně do Kralovic a Přeštic. Ty zůstaly jejich primární doménou až do letní změny jízdních řádů v roce 2020, která Plzeňskému kraji přinesla i nového dopravce v regionální dopravě – Arrivu Střední Čechy.



Píše se 12. červen 2020, hodinky ukazují čas 18:34 a vůz 2P6 8681 právě odbavuje cestující ve výchozí zastávce svého úplně posledního spoje v sytému IDP (Integrovaná doprava Plzeňska). (foto: Ing. Zdeněk Kresa)

Trojice kloubových Karos se tak přesunula na vytížené linky smluvní přepravy zaměstnanců mířící do štěnovického Prologis Parku. Výjimku tvořilo vzácné nasazování nejmladšího vozu na nákupní linku T1 a později také krátká epizoda provozu vozu registrační značky 2P6 8681 z roku 2005 na lince 55 spojující Plzeň s Vejprnicemi a Tlučnou.

Jako první ukončil svůj provozní život prostřední vůz z trojice (2P6 8681). Jeho osud byl zpečetěn v polovině února 2022, kdy byl silně poškozen během požáru v areálu dopravce v plzeňské čtvrti Doubravka. V červnu 2023 ho následoval nejstarší kus (2P4 3303), který byl z provozu odstaven pro již nevyhovující technický stav a po vyřazení sloužil jako zdroj tolik potřebných dílů pro nejmladší a zároveň poslední provozní exemplář (2P9 2153).



Setkání zástupců příměstské autobusové dopravy v Plzeňském kraji z éry dopravce ČSAD autobusy Plzeň. Snímek dokumentuje poslední den provozu této společnosti na krajských linkách v sobotu 13. června 2020. (foto: Ing. Zdeněk Kresa)

Ten byl na neveřejné svozové linky vesměs pravidelně vypravován až do začátku března 2026, kdy 10. března ve večerních hodinách naposledy zasáhl do provozu na svém tradičním výkonu – svozu zaměstnanců do Prologis Parku ve Štěnovicích. Od následujícího dne byl vůz z důvodu konce platnosti technické kontroly odstaven, načež došlo k demontáži odbavovacího systému. Vzhledem k tomu, že by nezbytné investice do oprav vozidla byly pro dopravce již nerentabilní, padlo rozhodnutí autobus k další technické kontrole nepřistavovat. Tím se definitivně uzavřela nejen historie tohoto konkrétního vozu, ale symbolicky i celá provozní kapitola autobusů Karosa B 961(E) v České republice, která trvala šestadvacet let.

Připomeňme, že prototyp Karosy B 961 byl postaven v roce 2000 (výrobce jej interně označoval jako BK4) a sériová výroba začala o dva roky později, přičemž hned v následujícím roce již naběhla produkce oné inovované verze B 961E. Celkem bylo vyrobeno 150 vozů (+ 1 podvozek), z toho 67 v „ne-éčkové“ variantě a 83 v provedení B 961E. Poslední vyrobený vůz byl převzat dopravcem Martin Uher dne 22. 12. 2006. Kromě České republiky byly autobusy dodávány také na Slovensko a několik kusů se dostalo i do Polska.



V samém závěru svého provozního života opouští poslední kloubová Karosa plzeňský CAN, aby odvezla pracovníky do štěnovického Prologis parku. Právě Centrální autobusové nádraží bylo ve finále jejího provozu jejím stálým parkovacím stanovištěm. (foto: Lukáš Hrubý)

Autor článku by rád poděkoval panu Ondřeji Čechurovi za doplňující informace a zajištění ilustračních fotografií.

Url: [Poslední kloubová Karosa dojezdila. Dožila na svozech zaměstnanců]