

Pražský Dopravní podnik se v sobotu rozloučí s Citybusy

24.08 2020 21:18, Libor Hinčica, Autobusy

Další kapitola historie pražské autobusové dopravy se uzavírá. V sobotu 29. 8. 2020 dojde k symbolickému ukončení provozu autobusů Citybus, které se staly svého času prvními rozšířenými nízkopodlažními autobusy v České republice, čímž se zároveň staly nejvýraznějším symbolem zkvalitňování veřejné dopravy v řadě českých měst.

Výroba moderního nízkopodlažního autobusu francouzského Renaultu byla zahájena v roce 1995. Karosa Vysoké Mýto v té době ještě stále produkovala autobusy řady 700 a v první polovině 90. let se marně snažila přijít s nějakou výraznější inovací svého portfolia. Od roku 1993 podíl v Karose vlastnil právě francouzský Renault (nejprve pouze 34 %), který předtím neuspěl v klání o koupi automobilky Škoda a utřel i v boji o Avii. V rámci porevolučního výprodeje československých firem tak vzal nakonec zavděk Karosou a rozhodně se pro něj nejednalo o špatnou akvizici.



Irisbus Citybus 12M 2071.40 ev. č. 3442 z vršovických garáží sjíždí na apríla roku 2019 ulicí Ke Kříži v Uhříněvsi ke stejnojmenné zastávce. Z provozu byl autobus odstaven na podzim téhož roku, sešrotován pak v květnu 2020. (foto: Matěj Stach)

Spojení Renaultu a Karosy dalo možnost vpustit na český trh také naprostou novinku v podobě nízkopodlažního vozu, který sice nesl ve Francii obchodní jméno Agora, u nás se však pro něj používalo obchodní jméno Citybus. Ten úplně první dorazil do České republiky ještě v roce 1995, přičemž šlo o prezentační vůz, který si mohli prohlédnout v Praze, Brně, Ústí nad Labem, Bratislavě či Košicích. Oproti pozdějším Citybusům se vůz odlišoval tvarově odlišně řešenou karoserií, jež byla produktem španělské společnosti Beulas. Sériové dodávky pro ČR, které odstartovaly hned v následujícím roce (1996), ovšem nebyly řešeny za využití španělské karoserie, ale formou kooperační výroby mezi francouzským závodem, jenž dodával částečně zasklenou karoserii s motorem, a Karosou, která řešila finální montáž.

Touto cestou se mělo dospět ke snížení vysoké pořizovací ceny, kterou by byly autobusy ověnčeny v případě nákupu kompletního vozu z Francie či Španělska (nezapomínejme, že v té době Česká republika mohla o volném obchodu jenom snít, takže na kompletní autobusy by se mj. vztahovalo vysoké dovozní clo). I když kompletací ve Vysokém Mýtě se jistě podařilo část nákladů srazit, byla pořizovací cena i nadále vysoká – oproti autobusům Karosa B 931, u nichž se ve stejné době spouštěla výroba – zhruba dvojnásobně. Stát sice na nízkopodlažní vozy poskytoval dotaci, ta ale nemohla cenový rozdíl v žádném případě pokrýt. I tak se česká města, lačná po jakémkoli výdobytku západní techniky, poměrně mohutně do nákupu nových vozů Karosa-Renault Citybus pustila. Kromě velkých sídelních celků se nezřídka staly také prvními nízkopodlažními vozy v menších českých městech.



Dříve nedílná součást pražských ulic se v posledních letech stala i typickou součástí „klece“ v garážích Hostivař. Na snímku z loňského DOD v hlavní roli figuruje vůz 3304, který si poslední provozní etapu odbyl na Klíčově. (foto: Matěj Stach)

V Praze byl první vůz Citybus zařazen do provozu dne 24. 9. 1996, tedy před 24 lety. Šlo o onen předváděcí autobus z roku 1995 s karoserií Beulas, který obdržel ev. č. 3004. Jak napovídá evidenční číslo vozidla, nešlo v té době o první nízkopodlažní autobus v Praze. Tuto historickou roli pro sebe uzmula trojice autobusů Neoplan N 4014/3 dodaná mezi lety 1994 a 1995 (ev. č. 3001–3003), na které však žádné další vozy nenavázaly. To se nedá říct o ex-předváděcím Citybusu, který byl ještě do konce roku 1996 doplněn dalšími 5 vozy. Do konce roku 2000 bylo zařazeno do provozu celkem 172 vozů Citybus různých výrobních sérií, na něž navázalo do konce roku 2004 ještě 149 vozů označovaných s ohledem na vlastnické změny jako Irisbus Citybus. V letech 2001–2004 bylo navíc zakoupeno 53 autobusů Citybus 18M (ve Francii jako typ Agora L) ve článkovém provedení.

Celkem bychom tak v Praze ve službách DPP napočítali 374 autobusů Citybus, z toho 321 v sólo provedení. K tomu lze připočíst ještě jeden trolejbus (ev. č. 9508), který si Praha pořídila letos jako ojetý od Plzeňských městských dopravních podniků (jako typ Škoda 24 Tr). Další Citybusy poté sloužily ve službách jiných dopravců v rámci Pražské integrované dopravy.

Dne 30. 6. 2020 se bez jakýchkoli oslavných fanfár vytratil z ulic Prahy model Citybus 18M, když byl na šejdrové pořadí linky číslo 140 naposledy vypraven vůz ev. č. 6551. Vyřazené článkové Citybusy zůstaly ještě odstaveny ve svých garážích, přičemž s ohledem na rozhodnutí uspořádat s autobusy Citybus v Praze rozlučkovou jízdu, byly opět zprovozněny vozy ev. č. 6529 a 6530, které se tak budou účastnit sobotní akce.



Článkových vozů Citybus 18M jezdilo v ulicích Prahy 53. Na snímku vidíme vůz ev. č. 6539 na konečné Sídliště Čimice. (foto: Honza Tran)

Ta má udělat tečku i za nasazením sólo vozů, které byly postupně vytlačeny autobusy SOR NB 12. V současné době je jako provozní vykazováno pouze 6 vozů (+ 1 historický ev. č. 3251, který je součástí sbírek pražského muzea MHD od roku 2014), z nichž poslední se prozatím objevily na lince dne 19. 8. 2020.

Rozlučková akce je naplánována na čas od 14 do 17 hodin, přičemž středobodem se stane areál střešovického muzea MHD. Zde budou na nádvoří vozovny vystaveny autobusy ev. č. 3408, 3251 (onen historický vůz) a článkový vůz ev. č. 6530. Autobusy se následně mají po 17. hodině rozjet směrem na Stadion Strahov, přičemž kromě zmíněné trojice se má kolony účastnit dalších 5 autobusů, které jinak budou nasazeny na linky č. 149 a 180. V 18:15 by se mělo všech osm autobusů vydat od strahovského stadionu k obratišti Na Knížecí a odtud již do jednotlivých garáží. Konkrétně by měly tento den tvořit osmivozový průvod vozy ev. č. 3251, 3408, 3437, 3438, 3454, 3456, 6529 a 6530. Na rozloučení tak bude z dosud provozních vozů (alespoň tedy papírově provozních) chybět pouze vůz ev. č. 3468, který by se měl i v budoucnu objevovat v provozu v rámci plánované autobusové retrolinky.

Pomineme-li onu plánovanou retrolinku, měly by se autobusy Citybus objevovat v rámci Pražské integrované dopravy ještě u dvou dopravců. Ve formě subdodávky pro ČSAD Střední Čechy vyjíždí zpravidla na ranní pořadí linky 110 ex-karlovarský vůz Citybus 12M dopravce Jaroslava Štěpánka (ev. č. 1522), jeden záložní vůz má k dispozici dopravce STENBUS z Horních Počernic (ev. č. 1724, ex-1769), který pochází původem z Brna.

Url: [Pražský Dopravní podnik se v sobotu rozloučí s Citybusy]