

Situaci v Praze zachraňují historické autobusy Karosa

07.09 2022 18:03, Matěj Stach, Autobusy

Zatímco ještě v sobotu 3. září 2022 dělaly parádu na každoročním srazu autobusů Karosa na letišti v Hradčanech v Ralsku, dnes – tj. 7. 9. – na nich stojí část spojů linek 171, 367 a 368 Pražské integrované dopravy. Na ty byly sedmý zářijový den nasazeny autobusy Karosa B 732, B 931 a C 943 (z toho B 931 dvakrát) z různých soukromých sbírek, jejichž majitelé nabídli pomocnou ruku při řešení nedostatku jízdního personálu – pod podmínkou, že neobsazené směny odjezdí právě se svými historickými vozidly.

Problémy s nedostatkem řidičů se v hlavním městě naplno ozvaly v první polovině srpna 2022, kdy poprvé od podzimu 2019 vystoupaly počty nedojetých spojů na desítky denně. Prvenství v této neolympijské disciplíně si také v letošním vydání udržela Arriva City, jíž chybí řidiči v podstatě nepřetržitě už od roku 2016. Přechodnou vzpruhou pro ni byla mezi 10. a 31. 8. 2022 výpomoc od DP hl. m. Prahy, který Arrivě poskytl nejprve 4 řidiče a později za ni obsazoval až 8 směn. Ani pražský Dopravní podnik ale nemá jízdního personálu na rozdávání a tak tato výpomoc, o níž jsme psali na sklonku srpna v podrobném textu, od počátku září nepokračuje.

V předchozích pracovních dnech Arriva City pravidelně nebyla schopna obsadit něco okolo osmi řidičských směn. To už by se od dnešního dne (7. 9. 2022) stávat nemělo, neboť organizátor ROPID přistoupil za účelem stabilizace situace k redukci provozu midibusových linek 204 (Stavební zóna Horní Počernice – Sídliště Petrovice) a 224 (Ve Žlíbku – Dolnopočernický hřbitov). Ty budou místo intervalu 30 minut přechodně jezdit stejně jako o víkendu, tedy po hodině. Dojde tím k úspoře 4 a 4 řidičů, což by v ideálním případě mělo vést k úplně eliminaci výpadků (dnes např. zůstaly neodjeté pouze některé večerní spoje linek 303 a 344). Omezený je také provoz smluvních linek BB1 a BB2

z Budějovické (zrušeno je pravidelně jedno pořadí ze tří). Tyto linky každopádně nenáleží do sítě PID a ve výčtu jsou uvedeny pro úplnost.



Karosa C 943.1944 ev. č. 1516 se v provozuschopném stavu ukázala po tříleté odmlce teprve v minulém týdnu na srazu Karos v Ralsku a dnes vzápětí také na linkách ČSAD Střední Čechy. Po krátkém představení na lince 367 byla dopoledne k vidění na lince 368 z Ládví do Bašti a Předboje. (foto: Matěj Stach)

Nepříznivá situace mění i rétoriku dopravců. Zatímco minulý týden mluvčí Arrivy Jan Holub pro server zdopravy.cz uvedl, že společnosti kvůli nedobré situaci na trhu práce a vyšší nemocnosti chybí pět řidičů, avšak na obzoru jsou posily, včera pro stejný portál hovořil o 10 řidičích nutných pro okamžité pokrytí výpadků (což odpovídá zhoršení situace) a k tomu jen tak mimochodem o celkem 150 řidičích, kteří chybí pro komfortní plánování směn a omezení přesčasů. Arrivou City i Střední Čechy ale problémy jenom začínají. Během srpna výpadky několikrát postihly i ČSAD Benešov, mníšeckému dopravci Martin Uher zase netradičně vypomáhal dopravce Autodoprava Lamer a v posledních dnech rovněž podnikatel Alexander Bastl, jehož autobusy je možné v Praze a okolí vídat pod značkou ABAS. Mimo Arrivu je situace vážná také u ČSAD Střední Čechy, za níž dnes vyjely do provozu vzpomínané historické vozy.

Za účelem eliminace výpadků přistoupila organizace ROPID už dříve k „přechodnému“ uvolnění standardů kvality v oblasti certifikace vozidel a podmínek jejich provozování. Od 1. 9. 2022 mohou být na linkách PID provozovány také autobusy, které byly autorizovány pouze pro provoz na linkách náhradní autobusové dopravy (dále NAD) v systému Pražské integrované dopravy, resp. splňují pro certifikaci dané podmínky. Jedná se o autobusy s pětimístnými ev. č. v řadě 33000. Před nasazením takových vozidel do provozu je nutné o celé situaci dopředu informovat ROPID a zároveň splnit další požadavky, které se prolínají s pravidly pro zajišťování NAD. Jestliže provozovatel autobusů není

držitelem licence na linku v systému PID, může do něj za účelem poskytování subdodávek zaregistrovat neomezený počet vozidel. Kmenoví dopravci si takové autobusy mohou opatřit 3 (měly by být využívány především na subdodávkách pro jiné subjekty), přičemž tak už učinila např. firma ABOUT ME nebo OAD Kolín. Z čistě subdodávkařských subjektů zatím situace využila ARANEA.



Karosa C 943.1944 ev. č. 1516 se po šesti letech vrátila na linky PID. Přiložená fotografie ji vyobrazuje v Předboji. (foto: Matěj Stach)

Většina čtenářů si jistě momentálně klade otázku, jak může s problémem týkajícím se řidičů pomoci otevření možnosti zařazení dalších autobusů, když by kmenový dopravce vozidla na odjetí svých spojů teoreticky mít měl. Vysvětlení je poměrně jednoduché – poskytnutí řidiče včetně autobusu je zkrátka výhodné, neboť za něj daný dopravce obdrží za každý odjetý kilometr smluvenou taxu v řádu desítek korun, jejíž nedílnou součástí je zisk, který by byl v případě „zapůjčení“ pouze řidiče zanedbatelný. Benefity má toto řešení také pro jízdní personál, který jezdí s jemu dobře známými vozy v určité kondici a nikoliv s autobusy jiné společnosti, které jsou např. v odlišném technickém stavu. Dnešní situace je poněkud jiného charakteru, ale vazba řidič-vozidlo v ní rovněž hraje svou již popsanou roli.

Po pondělním experimentu na linkách 163 a 223, kdy se různé vozy objevily na vybraných spojích čistě ve „fanouškovkém“ módu bez nároku na finanční kompenzace za odjeté kilometry, dnes vyjely už oficiálně historické autobusy na výkony za ČSAD Střední Čechy, jíž trápí výpadky v rozsahu blížícím se Arrivě. Jde o doposud největší rozvolnění standardů kvality, k nimž ROPID v otázce vozidel kdy přistoupil. Konkrétně se jedná o vypravení Karosy B 732.1654 s přiděleným ev. č. 5732 (ex-420, PMDP) z roku 1992, Karosy B 931.1675 ev. č. 7353 (vůz stejného ev. č. ex-DPP) z roku 1996, Karosy B 931.1679 ev. č. 7443 z roku 1997 a o stejně starý vůz C 943.1944 pocházející shodou okolností od ČSAD Střední Čechy, kde jezdil pod ev. č. 1516 a později 8201 do roku 2016. Nasazení historických autobusů nepodléhá žádné výjimce a lze očekávat sankce pro kmenové dopravce např. za nebezbariérovost vozidel nebo jejich vysoké stáří. Autobusy samozřejmě nejsou vybaveny

palubním počítačem a soudobými funkčními znehodnocovači jízdenek, obecně v nich tak neprobíhá ani odbavení cestujících. Jejich poloha se také nepropisuje do aplikací či mapy PID. Spoje, které vozidla odjela anebo dnes ještě obslouží tak nabízíme v tomto výčtu:

Karosa B 732.1654 ev. č. 5732

pořadí 171/12

Ve Žlíbku 06:17 – Depo Hostivař 06:52
Depo Hostivař 06:58 – Ve Žlíbku 07:32
Ve Žlíbku 07:41 – Depo Hostivař 08:16
Depo Hostivař 08:22 – Ve Žlíbku 08:56

Ve Žlíbku 13:16 – Depo Hostivař 13:51
Depo Hostivař 14:09 – Ve Žlíbku 14:42
Ve Žlíbku 14:49 – Depo Hostivař 15:24
Depo Hostivař 15:45 – Ve Žlíbku 16:19
Ve Žlíbku 16:34 – Depo Hostivař 17:09
Depo Hostivař 17:30 – Ve Žlíbku 18:04
Ve Žlíbku 18:19 – Depo Hostivař 18:54
Depo Hostivař 19:20 – Ve Žlíbku 19:53



Na pořadí 171/14 byla původně nasazena Karosa B 931.1675 ev. č. 7353, jíž musel kvůli technické závadě vystřídat vůz B 931.1679 ev. č. 7443. Jeho obrázek vznikl při příležitosti letošního Autobusového dne PID, a to v ulici Beranových v Letňanech. (foto: Matěj Stach)

Karosa B 931.1675 ev. č. 7353, později nahrazen vozem Karosa B 931.1679 ev. č. 7443

pořadí 171/14 (ranní část)

Ve Žlíbku 04:20 – Depo Hostivař 04:49
Depo Hostivař 05:04 – Ve Žlíbku 05:35
Ve Žlíbku 05:48 – Depo Hostivař 06:22
Depo Hostivař 06:34 – Ve Žlíbku 07:07
Ve Žlíbku 07:17 – Depo Hostivař 07:52
Depo Hostivař 07:58 – Ve Žlíbku 08:32
Ve Žlíbku 08:50 – Depo Hostivař 09:25

Karosa C 943.1944 ev. č. 1516

pořadí 367/16 (jen vybrané spoje)

Brandýs n.L.-St.Bol., aut.st. 06:18 – Praha, Černý Most 06:50
Praha, Černý Most 07:05 – Brandýs n.L.-St.Bol., aut.st. 07:32
Brandýs n.L.-St.Bol., aut.st. 07:50 – Praha, Černý Most 08:23

pořadí 368/35 (jen vybrané spoje)

Praha, Ládví 09:55 – Předboj 10:23
Předboj 10:44 – Praha, Ládví 11:11
Praha, Ládví 11:55 – Předboj 12:23
Předboj 12:29 – Praha, Ládví 12:56

pořadí 171/14 (odpolední část)

Depo Hostivař 13:10 – Ve Žlíbku 13:43
Ve Žlíbku 13:49 – Depo Hostivař 14:24
Depo Hostivař 14:45 – Ve Žlíbku 15:18
Ve Žlíbku 15:34 – Depo Hostivař 16:09
Depo Hostivař 16:30 – Ve Žlíbku 17:04
Ve Žlíbku 17:19 – Depo Hostivař 17:54
Depo Hostivař 18:15 – Ve Žlíbku 18:49
Ve Žlíbku 19:17 – Depo Hostivař 19:52



Karosa C 943.1944 ev. č. 1516 se zhostila také odpolední části pořadí 171/14. Zvěčněna byla při výjezdu z manipulačních stání na přestavěném terminálu Depo Hostivař. (foto: Matěj Stach)

Vzhledem ke skutečnosti, že nelze očekávat náhlé zlepšení situace, bude i tato forma pomoci dále pokračovat. V přístích dnech konkrétně s vozy ev. č. 5732 (8. 9. jede opět pořadí 171/12) a 7443 (8. 9. jede pořadí 171/14), které na linkách ČSAD Střední Čechy v těchto dnech doplňují běžné subdodávkařské Karosy B 952E.1716 ev. č. 1399 a C 954E.1360 ev. č. 1189. Ty od přelomu roku, kdy se snížilo maximální stáří vozidel na 15 let, sice také překročily stanovenou věkovou hranici, jsou ale pravidelně k vidění třeba na výkonech firmy OAD Kolín. Ta samotná provozuje ještě dvě svoje C 954E ev. č. 8593 a 8600, Kateřina Kulhánková – EXPRESCAR poté na linku 399 nasazuje rovněž dvě C 954E (ev. č. 1004 a 1006) a zároveň jeden Axer 12M ev. č. 1002.

Zatímco cestující se i přes nutnost překonat pár schodů dostanou ve stanoveném čase do škol či zaměstnání a večer zase do svých domovů, dopravním fanouškům se naskýtá unikátní možnost projet se s vyjmenovanými vozy opět v běžném provozu.

Url: Situaci v Praze zachraňují historické autobusy Karosa