

V Praze a okolí vyhynula nejstarší Citara

18.05 2022 18:18, Matěj Stach, Autobusy

Na začátku dubna 2022 zažilo v Pražské integrované dopravě derniéru představení autobusů Mercedes-Benz O 530 Citaro v jejich nejstarší podobě, v níž byly vozy vyráběny mezi lety 1997 a 2006 až do nástupu emisní normy EURO IV, s níž přišla i modifikovaná verze se zakulacenými hranami, u níž už výrobce typové označení O 530 vypustil. Provoz těchto strojů s typickým hranatým designem v rámci Pražské integrované dopravy otevřel už v létě roku 2004 mníšecký dopravce Martin Uher, tečku za ním letos udělal Jaroslav Štěpánek.

Krátce před začátkem nového tisíciletí se v menších městech napříč celou Českou republikou začaly v provozu objevovat nízkopodlažní autobusy s trojcípou hvězdou na čele. Prvních bezbariérových spojů ve veřejné dopravě se díky nim cestující dočkali ještě v prosinci roku 2000 ve Žďáru nad Sázavou, v Kolíně a Pelhřimově, které záhy doplnil Písek, Jindřichův Hradec nebo Třebíč. Stejnou roli přitom odehrály vozy Mercedes-Benz O 530 Citaro i u několika soukromých dopravců působících v Pražské integrované dopravě, vůbec poprvé se ovšem autobus tohoto typu dostal do systému pod hlavičkou DPP. Dopravní podnik hlavního města Prahy nízkopodlažního „Němce“ testoval v červnu 2002, přičemž se jednalo o jeden z vozů s domovem v Kolíně. Již předtím se u pražského vnitřního dopravce představil na sklonku roku 1993 i Mercedes-Benz O 405 N, o tři léta později poté také autobus v kloubové příměstské modifikaci O 405 GNÜ.



Na přelomu let 2005 a 2006 zařadil dopravce HOTLINER do PID hned čtyřlístek povětšinou dříve předváděcích autobusů O 530 Citaro. K vozu ev. č. 1171 (později 1179 a 9533) dobová tisková zpráva říká, že „je zajímavý svým stojatým uložením motoru, díky kterému je autobus nízkopodlažní po celé délce vozidla. Díky tomuto provedení Citaro umožňuje bezstupňový nástup a také optimalizaci míst ke stání u třetích dveří. (…) Cestování v tomto voze zpříjemňuje kromě vzdušného a světlého interiéru dále klimatizace Webasto v prostoru řidiče i cestujících.“ (foto: Evobus Bohemia)

Celkem se linkách Pražské integrované dopravy od roku 2004 vystřídalo 15 autobusů Mercedes-Benz O 530 Citaro třech délkových variant v rozličných provedeních určených pro provoz v rámci města i za jeho hranice. Jen menšinu strojů přitom dopravci nakoupili jako novou, část autobusů původně sloužila jako předváděcí, další se do provozu v PID dostaly v pokročilém věku jako ojeté z Hamburku nebo vybraných tuzemských měst.

Úplně prvním Citarem provozovaným v systému trvale se stal v červenci roku 2004 15metrový vůz ev. č. 1140 Martina Uhera z Mníšku pod Brdy. Ten byl zakoupen v městském provedení s trojicí dveří, což se sice může z dnešního pohledu zdát poněkud zvláštní, je ale důležité se na celou věc dívat optikou zohledňující fakt, že první opravdu příměstské nízkopodlažní autobusy z pohledu dnešních Standardů kvality se v Pražské integrované dopravě objevily až na přelomu let 2011 a 2012. Linky zajišťující spojení Mníšku pod Brdy a okolního regionu s Prahou posílily další autobusy s trojcípou hvězdou na čele 24. července 2006, kdy Martin Uher do provozu zařadil dva stroje Mercedes-Benz O 530 Citaro MÜ (13metrová příměstská varianta). Zatímco první zmíněný vůz nesl pouze bílý lak s typickým červeným pruhem na čele, nové autobusy ev. č. 1145 a 1146 společnost zařadila na linky 317, 318, 321 a 449 jako první v laku červeném, který následně používala až do příchodu systémové trikolory v roce 2010.



Byly to právě autobusy Citaro, na nichž se u Martina Uhera poprvé objevilo známé heslo: „BEZBARIÉROVÉ AUTOBUSY – NÁŠ CÍL“. Na přiložené fotografii z 31. 12. 2021 stojí při svém posledním vypravení na linky PID v zastávce Zbraslavské náměstí jeho bývalý vůz ev. č. 1146, který poslední dva roky jezdil v PID pod Janem Kuklou a číslem 1382. V pozadí z temnoty vystupuje silueta pivovaru, jehož činnost byla ukončena v roce 1950. (foto: Jiří Mejstřík)

Ústup Citar z mníšeckých linek započal na konci prosince 2017 s odstavením vozu ev. č. 1162, pod nímž Mercedes-Benz O 530 Citaro L původního ev. č. 1140 jezdil od roku 2016. Naposledy autobus obsloužil dne 27. 12. pořadí 317/10. Martin Uher každopádně svůj první nízkopodlažní stroj vlastní dodnes a má jej uchovaný ve svojí rozsáhlé muzejní sbírce, pro níž dlouhodobě v obci Zvole, místní části Černíky, připravuje muzeum. Jako další z provozu zmizelo během září 2018 Citaro ev. č. 1145. To dopravce přeprodal na konci roku společnosti Baronetto, která se dlouhodobě zabývá subdodávkami v rámci PID a vůz obratem v lednu 2019 zařadila na linky pod ev. č. 1987. Jeho kariéra ovšem nebyla dlouhá, neboť tento exemplář postihla v červnu stejného roku porucha motoru. Jako poslední z provozu firma odstavila vůz ev. č. 1146, což se stalo v prvním měsíci roku 2020. Na podzim byl poté autobus odprodán Janu Kuklovi (Kukabus), který dlouhodobě zajišťuje pro Martina Uhera subdodávku. Z okolí Mníšku pod Brdy tak tento autobus pod ev. č. 1382 zmizel až s koncem roku 2021, neboť by od 1. 1. 2022 neplnil povinné stáří, jež se skokově snížilo ze 16 let na let 15.



Oranžovookrový Mercedes-Benz O 530 Citaro ev. č. 1982 náležící společnosti Baronetto vypomáhal Arrivě City na lince 333 také 6. března 2019. Při této příležitosti byl zvěčněn na Kačerově. (foto: Honza Tran)

Razantní nárůst autobusů Mercedes-Benz O 530 Citaro působících v pražské aglomeraci způsobila na přelomu roku 2005 a 2006 akvizice firmy HOTLINER, která tehdy zařadila do provozu hned čtyři zcela rozdílné stroje, z nichž trojice původně zastávala roli předváděcích vozidel. Tři 12metrové vozy ev. č. 1074, 1084 a 1171 tehdy vyjely na svazek černomosteckých příměstských linek směřujících přes Horní Počernice dále do Šestajovic, Jiren nebo Horoušan, objevovaly se ale také třeba na městských linkách 240 Černý Most – Háje a vlakovém napaječi 251 (dnes 211) trasovaném od klánovického nádraží do Újezdu nad Lesy. 15metrové Citaro L ev. č. 1091, jež od roku 2004 projelo v rámci turné celou Českou republiku, se usadilo na lince 223 tehdy vedené ve stejné trase jako dnes – z Černého Mostu na Ratibořickou (ponovu Sídliště Horní Počernice). Dobová tisková zpráva prodejce EvoBus Bohemia připomíná, že „jedno z vozidel je prvním městským autobusem jezdícím na českých silnicích, který byl homologován dle požadavků směrnice EU 2001 / 85 / EG. Tento předpis obsahuje nařízení pro vozidla k přepravě osob a harmonizuje v celoevropském měřítku požadavky na autobusy s cílem zohlednit zejména osoby omezené ve své pohyblivosti.“



Nabrat pasažéry cestující z terminálu Zličín do nedalekého Globusu přijíždí 9. 8. 2011 Mercedes-Benz O 530 Citaro ev. č. 9533 společnosti HOTLINER, který jsme v jeho nejranější podobě představili již na obrázku výše. (foto: Matěj Stach)

Flotila pestrá barvami i provedením jednotlivých vozů se však rozdělila již na konci roku 2006. Od 1. 1. 2007 totiž vozbu linek PID v okolí Černého Mostu a Újezdu nad Lesy převzal pražský Connex, jenž zároveň přebral také vozy ev. č. 1084 a 1091. Zbylý tandem Citar společnost HOTLINER nejprve nasadila na linku jezdící k OC Letňany, načež se oba vozy pod ev. č. 1176 (ex-1074) a 1179 (ex-1171) objevily na náhradních autobusových linkách za tramvaje, které subjekt až do roku 2012 pro Dopravní podnik externě zajišťoval. V roce 2009 dostaly vozy postupně ev. č. 9528 a 9533, přičemž se až do roku 2013 objevovaly nejprve občasně a poté už trvale také na smluvních linkách na Černém Mostě (IKEA 2) a Zličíně (Globus a IKEA).



Pohled do čerstvě odstaveného vozu ev. č. 9225 Arrivy City. (foto: Matěj Stach)

Neméně divoký byl osud vozů, které připadly Connexu Praha (později Veolia Transport Praha, Arriva Praha a konečně Arriva City) a provozovně Černý Most (později přesunuté do Satalic). Patnáctimetrový autobus ev. č. 1091 se od prosince 2010 přesunul do Teplic, kde jej o rok později doplnil i okrovooranžový vůz ev. č. 1084. Už spolu se autobusy do hlavního města vrátily v souvislosti se zelenou revolucí na severu Čech v prosinci 2014. Mercedes-Benz O 530 Citaro L do ulic Prahy vyjel znovu pod ev. č. 1091, které obratem v dubnu 2015 vystřídal za 9516 a v červnu 2017 za 9901. Objevoval se přitom standardně na lince 220 a výjimečně i na své bývalé domovské 223, která ale tehdy byla provozována ve vozech klasické délky okolo 12 m. Kariéra autobusu skončila hned v červnu 2017. Okrovooranžový „medvěd“ se do Prahy vrátil pod ev. č. 1098, jež v roce 2015 vyměnil za 9225. V pražské odnoži Arrivy pak jezdil až do září 2020, načež o dva měsíce později vyjel u společnosti Baronetto, kde většinu času strávil pod ev. č. 1982 na lince 333 jezdící skrz obec Zvole (okolo místa, kde Martin Uher deponuje vůz ev. č. 1162) do Březové-Oleška. Vyřazen byl letos v lednu.



Původně předváděcí Mercedes-Benz O 530 Citaro L ev. č. 9516 byl dne 28. března 2017 zachycen při mimořádném vypravení na pořadí 240/45 za zastávkou Nové Petrovice. Nasazení patnáctimetrových autobusů na přímou spojnici jihovýchodních konečných metra B a C se svého času opravdu plánovalo, reálně se na lince 240 ale 15metrový autobus zatím objevil pouze jednou. (foto: Matěj Stach)

Jako další se do systému PID se „starým“ Citarem v únoru 2008 zapojil ještě jako soukromá osoba Stanislav Jirásek, který v prosinci stejného roku založil společnost STENBUS. Žluto-červený vůz s trojicí dveří a zároveň příměstskými sedadly měl původ u firmy JASPER v německém Hamburku, přičemž do České republiky se původně dostal v souvislosti s krizí v Ústeckém kraji po pádu DPÚK. Nejprve vůz sloužil pod ev. č. 1316 a posléze i 1079 v rámci poddodávek pro Connex Praha (později Veolii) na linkách výchozích z Černého Mostu směrem na východ, o kterých tu již ostatně byla řeč, od 1. 5. 2009 poté v zeleno-modrých barvách pod ev. č. 1766 vyjel na linku 263 ke štěrboholskému EUROPARKu, jež dopravce STENBUS tehdy získal jako vlastní.



Ve štěrboholském nákupním centru Europark bylo mezi lety 2009 a 2013 možné sehnat i kousek Hamburku. Zde vůz odpočívá ve společnosti Karosy B 732 ev. č. 1765 z Plzně v manipulační zastávce u obchodního centra. (foto: Matěj Stach)

Autobus s rokem výroby 1998 byl odstaven v prosinci 2013 a až na jaře 2018 na něj navázalo Mercedes-Benz O 530 Citaro ev. č. 1761 (od prosince 2019 ev. č. 1729), které STENBUS zakoupil od společnosti TRADO-BUS z holdingu ICOM. Vůz pocházející z posledního roku produkce přitom již v hlavním městě jezdil, a to pod hlavičkou Connexu v létě 2006. Druhý konec nejstarších Citar se v provozovně v Bystré ulici odehrál 29. 12. 2021, kdy stroj ev. č. 1729 odjel poslední směnu na nám již dobře známé lince 240.



Na konec své cesty v systému Pražské integrované dopravy dojel na konci roku 2021 i Mercedes-Benz Citaro ev. č. 1729 dopravce STENBUS. Stalo se tak na prázdninovém ranním zatáhováku 240/15. Důvodem je jeho stáří, které by po 1. 1. 2022 nedovolilo jeho nesankcionované nasazení na linku. 3,5 roku jeho poctivé služby na východě Prahy přibližuje snímek z dubna 2021, který vůz vyobrazuje při průjezdu ulicí Mladých Běchovic na lince 221. V pozadí se tyčí 64 metrů vysoký komín bývalé teplárny a elektrárny běchovických výzkumných ústavů, jenž předloni vykoukl po další vlně prořezu náletových dřevin. (foto: Matěj Stach)

Dalším dopravcem Pražské integrované dopravy vlastnícím autobus Mercedes-Benz O 530 Citaro se v roce 2010 stal i pražský soukromník Jaroslav Štěpánek. Ten zakoupil vůz od společnosti Letiště Praha, který do provozu uvedl 15. 2. 2011 na lince 110 pod číslem 1030. Autobus u něj jezdil v bílém laku s typickými červenými „hokejkami“. Další dva exempláře přikoupil v březnu 2018 z holdingu ICOM, přičemž se jednalo původem o vozy z Třebíče (ev. č. 1035 a později 1523) a Vlašimi (ev. č. 1525). První jmenovaný byl v klasické pražské trikoloře zařazen do provozu v září 2018, druhý vůz ve stejném laku si na pražskou premiéru počkal až do června 2020. Krátce předtím dopravce stihl první ze svých Citar i vyřadit – původem letištní vůz ev. č. 1030 z ulic zmizel krátce po začátku pandemie koronaviru na jaře 2020. Vůz ev. č. 1523 Jaroslav Štěpánek následně odstavil v lednu 2021.



Původem třebíčské Citaro se u Jaroslava Štěpánka téměř nehnulo z linky 110. To potvrzuje i fotka ze 3. 10. 2020 pořízená před zastávkou Vajgarská v Kyjích. (foto: Matěj Stach)

Posledními vozy O 530 Citaro zařazenými do systému se stala dvě vozidla působící v regionu spolu s jedním autobusem dislokovaným na lince 117 a 203. V této pasáži jediný vůz v klasickém „českém“ městském provedení původně sloužil od roku 2005 v Mělníku, kde svou kariéru začal ještě u fyzické osoby Bohumila Černého na MHD. Od podzimu 2006 vůz přešel do vlastnictví ČSAD Střední Čechy, které jej do Pražské integrované dopravy zařadilo pod ev. č. 8064 v březnu 2015, kdy jej zároveň převelelo do Kralup nad Vltavou. Od roku 2018 do května 2021 se autobus vyskytoval také na ryze příměstských linkách, zlikvidován v kovošrotu byl v listopadu 2021.



Poslední provozní etapu svého života trávil jediný Mercedes v řadách ČSAD Střední Čechy na výkonech na regionálních linkách kolem Kralup nad Vltavou. Nejinak tomu bylo i v pondělí 15. února 2021, kdy autobus s číslem 8064 zajistil turnus 370/56. To dokazuje i fotografie pořízená krátce po obsloužení zastávky Dřínov, Stavadla ve stejnojmenné obci. (foto: Vojtěch Mařík)

Od října 2018 na výpomoc ABOUT ME na midibusové lince 203 a od 1. 12. 2019 i 117 vyrazil dopravce GUMDROP se svým dvoudveřovým Citarem původem z Postupimi. V prosinci 2018 jej na subdodávkách směrem na Kladno následoval Mercedes-Benz O 530 Citaro MÜ dopravce Majaagency, který měl původ u již také zmíněné firmy JASPER ze Svobodného a hanzovního města Hamburk. Na linkách Pražské integrované dopravy se vůz objevoval až do dubna 2020, přičemž v poslední etapě jeho působení se vyskytoval také na poddodávkách pro Arrivu City na pořadí 303/6. Z provozu autobus zmizel v souvislosti s koronavirovým útlumem výkonů zajišťovaných externími subjekty, kdy kmenovým dopravcům odezněly v souvislosti s uzavřením hranic problémy s nedostatkem jízdního personálu. Dříve zmíněné postupimské Citaro skončilo v provozu v únoru 2020.



Také linka 110 si v hlavním městě místy hraje na „tunýlekbus“. Na snímku z 26. 4. 2021 je po podjetí železniční spojky z Prahy-Běchovic do Malešic vyobrazený Mercedes-Benz O 530 Citaro ev. č. 1525, jenž nakonec uzavřel provoz těchto vozů v PID. (foto: Martin Burda)

Do letošního roku vstoupily v provozním stavu dva autobusy O 530 Citaro, které ovšem fabriku v Mannheimu opustily již v roce 2005, a tedy se nejpozději v prosinci 2021 dostaly do nevyhovujícího věku. Autobus ev. č. 1982 od Baronetta dojezdil záhy po Novém roce, přičemž naposledy obsloužil dne 13. 1. 2022 odpolední část túráku 333/8 (celodenní směna pro dva řidiče). Štěpánkův Mercedes-Benz O 530 Citaro ev. č. 1525 v té době dále sloužil na subdodávkách pro ČSAD Střední Čechy, a sice na pořadí 171/9 i Štěpánkově „baště“ v podobě linky 110. Poslední výkon odjel autobus v neděli 3. 4. 2022, přičemž se jednalo o odpolední pořadí 110/42 s koncem v 00:26 následujícího dne na zastávce Obchodní centrum Čakovice.

Jeho zátahem skončila i zajímavá kapitola provozu autobusů Mercedes-Benz O 530 Citaro v rámci systému Pražské integrované dopravy, které se pro některé dopravce a relace staly v polovině nultých let prvními nízkopodlažními autobusy. Pouze dva z nich přitom byly shodné, jinak se jednalo o vozy rozličně vybavené, různě barevné, nadto často se zajímavým životním příběhem. Z celkem patnáctky autobusů O 530 Citaro, jež skrz systém prošly, bylo celkem 10 strojů zástupcem klasické 12metrové varianty (délka 11 950 mm), 3 vozy s přídomkem M (všechny ve v meziměstské verzi s přídomkem „Ü“ z německého Überlandbus) disponovaly délkou 13 m a zbylá dvě Citara verze L byla poté dlouhá 14 995 mm. Vůbec nejvíce nejstarších Citar jezdilo najednou v Praze a okolí v letech 2011-2013, kdy bylo možné narazit hned na 9 vozů. Na závěr textu dodejme, že v PID nadále působí ještě 7 jejich mladších sourozenců v provedení po faceliftu, jež jsou soustředění na jihovýchodě hlavního města.

Url: V Praze a okolí vyhynula nejstarší Citara