



Foto: Petr Hejna

Z HISTORIE PROVOZU PRAŽSKÝCH CITY BUSŮ

DOPRAVNÍ PODNIK HL. M. PRAHY
SE SPOLEČNĚ S MILOVNÍKY DOPRAVY
29. SRPNA 2020 ROZLOUČIL S AUTOBUSY
TYPU CITY BUS. PŘIPOMEŇME SI TÍMTO
ČLÁNKEM JEJICH PROVOZNÍ HISTORII
V HLAVNÍM MĚSTĚ.



PROTOTYP CITY BUSU EV. Č. 3004 S KAROSÉRII BEULAS PÓZUJE 7. 11. 1995 V OBRATIŠTI ROZTYLY. V TÉ DOBĚ JEŠTĚ V MAJETKU VÝROBCE FOTO: ROMAN VANKA

U stanice metra Českomoravská byly 24. října 1995 prezentovány pro zástupce médií i veřejnost hned dva městské autobusy nových typů. Vysokomýtský výrobce zde představil výsledek spolupráce s francouzským Renaultem. Jednalo se o typ B 931, který představoval modernizaci známé řady 700, vyráběné od počátku 80. let, a především horkou novinku, nízkopodlažní autobus Karosa – Renault City Bus 12M.

3004: PREMIÉRA V PRAZE

Oba autobusy, prozatím v majetku výrobce, začaly být v tomto období zkoušeny na pravidelných linkách. Nízkopodlažní prototyp City Busu, který obdržel ev. č. 3004, byl přidělen garáži Kačerov a již **od 20. října 1995 byl zkoušen v ostrém provozu s cestujícími na lince č. 121**. Ta byla záměrně vybrána přede-

vším vzhledem k náročnosti stoupání a průjezdním profilům.

Od listopadu do dubna následujícího roku zamířil tento vůz na „turné“ po některých českých i slovenských městech, aby se i v nich představil. **Pražský DP prototyp odkoupil do svého majetku 24. září 1996**, čímž doplnil flotilu pouhých tří nízkopodlažních autobusů zn. Neoplan typu N 4014 ev. č. 3001–3003, které byly pořízeny v letech 1994 a 95.

3005 až 3009: KNEELING

V době převzetí prvního City Busu byla již od vysokomýtské Karosy objednána pětikusová série nových vozidel tohoto typu, která do provozu stihla zasáhnout ještě do konce roku 1996. **V listopadu byl převzat první z nich ev. č. 3005**, který zamířil na Kačerov. O zbylé vozy se v prosinci podělily i některé z ostatních garáží, ev. č. 3007 a 3008 byly přiděleny na Klíčov, ev. č. 3009 do Vršovic a ev. č. 3006 do Řep.

Od prototypu se sériové vozy v mnohém odlišovaly. Především šlo o odlišné provedení předního panelu a dalších dílů vozové skříň včetně interiéru, ale i některých agregátů. Vozy byly také navíc vybaveny regulací výšky pravé strany vozu pro snazší výstup a nástup cestujících (tzv. kneeling). Autobusy poháněné motory Renault MIDR 062045 I/41 splňující emisní normu Euro II byly dodány ve dvou modifikacích označených podtypovými řadami 2070.23 s třístupňovou převodovkou Voith D 851.3 a 2070.24 s čtyřstupňovou ZF 4 HP 500.



NA JIŽ SÉRIOVÉM CITY BUSU EV. Č. 3006 VE STROUPEŽNICKÉHO ULICI NA SMÍCHOVĚ ZAUJME TEXT NA ORIENTAČNÍCH PANELECH ČI TEHDEJŠÍ OZNAČENÍ DPP NEBO EV. ČÍSLA. V TÉ DOBĚ SE U OBOJÍHO STÁLE HLEDALA NEJVHODNĚJŠÍ VARIANTA (23. 9. 1998) FOTO: ROBERT MARA

3010 až 3019: POPTÁVKA U DVEŘÍ

V následujícím období provozu ještě nebyly pevně stanoveny konkrétní služby, na které by nízkopodlažní autobusy byly povinně nasazovány, a tak se mohly vyskytovat na různých linkách. Na rozšíření vozového parku nízkopodlažních autobusů si Pražané museli počkat dalších 12 měsíců.

V závěru roku 1997 DPP převzal 10 nových City Busů 12M a označil je ev. č. 3010 až 3019. Tyto vozy byly jako první vybaveny možností poptávkového otevírání dveří. Vnější zelená tlačítka doplňovaly typické prosvětlené ovladače v interiéru. Poptávkou pak byly vybaveny City Busy až do roku 2000, avšak v praxi se tento systém téměř nevyužíval. Hromadně pak byla poptávka odpojována na podzim 2000 včetně demontáže vnějších tlačítek.

Pro bližší nastín tehdejších nákupů nových autobusů připomínáme, že množství pořizovaných nízkopodlažních vozidel představovalo pouze malý zlomek z celkového počtu obdržených nových autobusů. Důvodem tohoto kroku byla vysoká pořizovací cena nízkopodlažního vozu, která byla téměř dvojnásobná oproti autobusům standardního provedení. Například v letech 1996 a 1997 bylo pořízeno 169 nových Karos B 931 a pouhých 16 City Busů 12M (včetně převzatých zkušebních autobusů). Dodávky nových kloubových autobusů byly zastoupeny pouze vysokopodlažními Karosami B 741 a B 941.

GARANTOVANÁ POŘADÍ

Do počátku roku 1998 tedy pražský DP vstupoval s devatenácti nízkopodlažními autobusy standardní délky. Tento počet již umožnil jejich nasazení na předem stanovená, tzv. garantovaná nízkopodlažní pořadí zvolených linek, jejichž výběr vznikl na základě dohody se Sdružením pro životní prostředí zdravotně postižených v České republice a konzultací s dalšími zainteresovanými organizacemi. K realizaci tohoto záměru došlo dne **30. března 1998**, kdy byla na vybraných sedmi autobusových linkách (č. 130, 135, 136, 166, 167, 193 a 239), čítajících celkem 13 pořadí, **spuštěna tzv. zkušební garance nízkopodlažních spojů v pracovní dny**. Tyto spoje byly v zastávkových jízdách řádech vyznačeny symbolem invalidního vozíku.

Pro zainteresované pracovníky začaly na základě příkazu vedení platit **nové instrukce pro provozování nízkopodlažních autobusů**. Kromě zajištění povinného obsazení garantovaných pořadí těmito vozy zahrnovaly

například povinnost výpraven jednotlivých garáží hlásit na centrální dispečink všechny směny skutečně vypravených autobusů. Řidiči museli při poruše autobusu na garantovaném spoji nejpozději do dvou minut od jejího vzniku nahlásit závadu pracovníkům dispečinku a současně podat případnou informaci o počtu přepravovaných cestujících na invalidních vozících a cíli jejich cesty. Instrukce rovněž zakazovaly kompetentním pracovníkům DPP použít tato pořadí na případné výkony neplánovaných linek náhradní dopravy, posily linek, atp.

Pro budoucí zlepšení nabízených služeb na linkách MHD byl brzy po zahájení zkušebního provozu garantovaných nízkopodlažních autobusů proveden ve dnech **6. až 10. dubna a 11. až 15. května 1998 přepravní průzkum** zaměřený na četnost přepravy cestujících na invalidním vozíku, kteří byli daným spojením přepraveni. Průzkum prováděli přímo řidiči autobusů, kteří měli do zvlášť vyhotoveného vozového jízdního řádu označeného příslušným dnem průzkumu zaznamenávat počet vozíčkářů přepravených daným spojením.

3020 až 3049 resp. 3080 až 3058: MEZERY V ČÍSLOVÁNÍ

V červnu a červenci 1998 byla nízkopodlažní flotila rozšířena o dalších 25 City Busů 12M totožných typů 2070.23 a 2070.24,

kteří obdržely ev. č. 3020 až 3027, 3029, 3030, 3032 až 3034, 3036 až 3038 a 3041 až 3049. Některé z nich byly vybaveny sklopnými sedáčkami umístěnými na plošině proti středním dveřím. Počínaje touto sérií byly City Busy dodávány nově se sedáčkami Vogelsitze.

Mezery v číselné řadě patřily evidenčním číslům dosud provozovaným autobusům typu C 734 v dvoudveřovém provedení. V rámci evidence majetku však brzy nastal nečekaný problém, způsobený tehdejší SW vybavením a kolizí s nedávno vyřazenými vozy právě zmíněného typu C 734, jejichž evidenční čísla nové City Busy nesly. Sedm nových autobusů tak muselo být velmi záhy po dodání přečíslováno. Vozy ev. č. 3020, 3030, 3032, 3036, 3038, 3042 a 3048 byly opatřeny novými čísly 3080, 3070, 3072, 3086, 3079, 3052 a 3058 v uvedeném pořadí.

3050: ELEKTRICKÁ PLOŠINA

Počátkem prosince 1998 byl od vysokomýtského výrobce převzat i předváděcí City Bus 12M opatřený žlutým lakem karoserie doplněným líbivou barevnou grafikou. Jako první vůz tohoto typu byl přidělen garáži Hostivař, kde obdržel ev. č. 3050. Autobus se kromě laku odlišoval například i tím, že byl z výroby vybaven elektrickou plošinou pro invalidní vozíky, která však byla v rámci sjednocení nahrazena za mechanickou výklopnou.



SLUŠIVÝ ŽLUTÝ LAK DOPLNĚNÝ PESTROU GRAFIKOU VYDRŽEL „PROSPEKTOVÉMU“ VOZU EV. Č. 3050 PO CELOU DOBU PROVOZU, BEZMÁLA 18 LET. DNE 17. 4. 2010 VYJÍŽDÍ OD STANICE METRA HÁJE FOTO: PETR BECHYNĚ



POBLÍŽ VINOHRADSKÝCH HRBITOVŮ BYL ZACHYCEN 29. 7. 1999 CITY BUS EV. Č. 3215 JEŠTĚ BEZ NOVÉHO LOGA DPP
FOTO: ROBERT MARA

Zajímavostí je, že s tímto atraktivním atypickým vzhledem autobus jezdil až do vyřazení v roce 2016 (viz aktualita v DP kontaktu č. 3/2016).

3200 až 3249: SERIÁL INOVACÍ

Rok 1999 přinesl první podstatné navýšení vypravení nízkopodlažních autobusů z jednotlivých garáží, a tím i rozšíření garance díky dodávce padesátikusové série City Busů typu 2070.23 a 2070.24 ev. č. 3200 až 3249, která probíhala od července až do závěru roku. **Počínaje touto sérií se objevila řada inovací, které vydržely až do konce dodávek modelové řady City Bus.**

Jednalo se o mechanickou výklopnou nájezdovou plošinu pro vozíčkáře, která nahradila dodatečně instalovanou a provozně problematickou výsuvnou. Vozy již nebyly vybaveny kneelingem. Prostor pro kočárky a invalidní vozíky byl podstatně zvětšen díky novému uspořádání sedadel, z nichž 4 byly sklopné. Tento prostor byl doplněn tlačítky s přiřazeným určením, prostřednictvím kterých bylo možno řidiči signalizovat výstup s kočárkem či s invalidním vozíkem. V prostoru nad dveřmi pak přibyla tlačítka nouze.

V rámci výrobní inovace byly tyto vozy dodány s nově řešeným stropním obložením (pod-

hledy) se zvýšeným počtem integrovaných zářivkových svítidel. Vozidla ev. č. 3219 a 3236 výrobce dodal s vzájemně odlišnou kabinou řidiče. Tato série byla typická látkovým čalouněním sedadel oranžové barvy.

3250 až 3329: MEZINÁRODNÍ MĚNOVÝ FOND A PREMIÉRA PREČLÍKU

V roce 2000 se počet City Busů rozrostl o dalších 80 kusů. Velký podíl na jejich zakoupení mělo 55. zasedání Mezinárodního měnového fondu a Světové banky, které se konalo v Praze během září. Pro hromadnou přepravu účastníků summitu byl vybrán pražský DP. Od února do srpna tak DPP obdržel nové autobusy ev. č. 3250–3329 v modifikacích 2070.24, 25 a 201–206, které se od minulých dodávek na první pohled lišily zejména modrým čalouněním sedadel z mikroplyše s líbivým motivem Hradčan. Tónování všech oken se změnilo z bronzové na zelenou, byly použity modernější elektronické orientace s LED podsvícením a na zadní plošinu byla nově montována dvojice sklopných sedadel (následně hromadně odstraněny v roce 2006).

Vozy této série byly také první, na které se už od počátku aplikovalo nové logo DP Praha, tzv. prečlík, včetně nového jednotného vizuálního stylu. Nově řešené uzamy-

katelné dveře kabiny řidiče, zkušební na voze ev. č. 3236, umožňovaly oddělit prostor prvních dveří od prostoru cestujících. Autobus ev. č. 3283 byl zkušebně dovybaven ochlazením vzduchu prostoru řidiče a dalším novým, tzv. protiteroristickým typem kabiny, která se stala konečnou variantou, sériově montovanou od roku 2001.

Vzhledem k charakteru a důležitosti akce bylo rozhodnuto o vyčlenění všech nízkopodlažních City Busů (s výjimkou ev. č. 3004, 3013 a 3050), jejich stažení z pravidelných linek MHD a využití při zajištění přeprav finančníků. V této souvislosti nedocházelo v DPP od počátku roku téměř k žádnému vyřazení starších autobusů, aby bylo během MMF zajištěno vypravení na běžných linkách PID. Dokonce bylo znovuzprovozněno 21 již odstavených autobusů Karosa. Dodejme, že v letních měsících, před MMF, se City Busy stihly ještě v menší míře podílet na přepravě cestujících na XII. Vsesokolský slet konaný na Strahově a na Abilympiádu 2000 pořádanou na Výstavišti.

V souvislosti s MMF přestávaly po první zářijové dekádě City Busy obsluhovat pravidelné linky, postupně byly v garážích odstavovány na oddělených plochách ohraničených páskou. Procházely bezpečnostními kontrolami, po nichž k nim měly přístup pouze vybrané



DEPONACE ČÁSTI CITY BUSŮ VYČLENĚNÝCH PRO PŘEPRÁVU ÚČASTNÍKŮ ZASEDÁNÍ MMF A SB V MILEVSKÉ ULICI 26. 9. 2000
FOTO: PETR BECHYNĚ

osoby vybavené potřebnou akreditací. Totéž platilo i pro jejich následný smluvní provoz. Bez této akreditace do nich nebylo možné vstupovat, čili je řídit ani s nimi cestovat.

Autobusy se účastnily přepravy osob na mnoha linkách smluvní dopravy, z nichž největší skupinu tvořily speciální linky č. 601–613, 615 a 616, pro které platily od 18. do 29. září 2000 neveřejné jízdní řády. Jejich pevně stanovené trasy spojovaly místo hlavních jednání summitu v KCP na Vyšehradě (bývalý Palác kultury) s mnoha hotely, ve kterých byli účastníci zasedání ubytováni. Mnoho jízdy také směřovalo na letiště Ruzyně a na místa různých společenských akcí konaných v centru Prahy.

Bezproblémové zabezpečení této akce tak kladlo vysoké nároky kromě řidičů zejména na pracovníky dispečinku. Není bez zajímavosti, že během demonstrací, spojených s odpůrci zasedání, bylo několik autobusů poškozeno. S tímto však Praha počítala a v garážích bylo předem připraveno např. mnoho náhradních skel i celých křidel dveří pro rychlé a bezproblémové výměny.

3330 až 3379: IRISBUS

Ve 4. čtvrtletí roku 2001 byl vozový park nízkopodlažních vozidel postupně rozšířen o 50 nových autobusů Irisbus City Bus

12M 2071.20 ev. č. 3330–3379, které představovaly novinku vzešlou ze spolupráce společností Renault V. I. a Iveco v rámci společného koncernu Irisbus. Tato série se ještě pyšnila „diamantem“ na své masce, ačkoliv v době jejich dodání již probíhal proces nuceného odchodu R.V.I. z holdingu, formou prodeje podílu společnosti Iveco.

Do nových diesellových City Busů začal být montován výhradně **hnací agregát Iveco Cursor F2B splňující emisní normu Euro III.** Jeho odlišně řešená zástavba umožnila zjednotit kinematický řetězec a přinesla také změny v uspořádání zadní části interiéru. Ty spočívaly především v odstranění schodu v prostoru třetích dveří, čímž vzniklo vozidlo



PRVNÍ KLOUBOVÝ CITY BUS EV. Č. 6500 A JEHO PREMIÉROVÉ NASAZENÍ DO PROVOZU (SÍDLIŠTĚ BOHNICE, 7. 1. 2002)
FOTO: ROMAN VANKA



NOVÉ CITY BUSY Z POSLEDNÍ SÉRIE PŘIPRAVENÉ VE VYSOKOMÝTSKÉ KAROSE K EXPEDICI DO PRAHY (18. 10. 2004)
FOTO: JAN ČÍZEK

s plně bezbariérovým nástupem. Tato konstrukční změna se však projevila značně negativně na tuhosti karosérie a později přinesla řadu problémů, které byly etapovitě odstraňovány v provozu ve spolupráci s výrobcem vozu (viz DP kontakt č. 4/2013, 9/2014 a 7/2015).

Vozy dále měly nově řešenou elektroinstalaci s využitím datové sběrnice CAN. Rovněž byl inovován odbavovací a informační systém (OIS) a objevily se oboustranné informační panely v interiéru (tzv. teploměry). Mírně odlišným byl vůz ev. č. 3330, což bylo dáno skutečností, že se jednalo o jeden z prvních vyrobených vozů této motorizace.

6500: PRVNÍ NÍZKOPODLAŽNÍ KLOUB

Ke konci roku 2001 byl rovněž dodán i článkový Irisbus City Bus 18M 2081.01 ev. č. 6500, který si zapsal hned několik prvenství. Stal se vůbec prvním nízkopodlažním článkovým autobusem v majetku pražského DP. Jeho uvedení do ostrého provozu předcházela řada zkoušek, např. průjezdnosti ve všech tehdejších garážích a 21. prosince také oficiální prezentace v Libeňském zámečku spojená s předváděcími jízdami v přílehlé oblasti. Do provozu s cestujícími byl klíčovskou garáží poprvé nasazen 7. ledna 2002 na kapacitní linku č. 200 vedenou od stanice metra Nádraží Holešovice do bohnického sídliště.

Pražský DP se stal prvním zákazníkem, který obdržel nové článkové vozidlo této inovované řady autobusů Agora / City Bus. Není bez zajímavosti, že kloubovou variantu Renaultu

Agora, tehdy ještě v provedení Euro II, DPP krátce testoval již v polovině roku 1998.

3380 až 3398: 213 kW

Na přelomu jara léta a také na podzim 2002 bylo pořízeno dalších 29 City Busů 12M ev. č. 3380 až 3398. Čtyři z nich, ev. č. 3385–3388, byly určeny pro provoz na nové lince č. 100, která zajistila expresní spojení ruzyňského letiště s konečnou stanicí metra Zličín. Na základě předchozího požadavku byly tyto vozy osazeny silnějšími motory (výkon 213 kW oproti 180 kW), čtyřstupňovou převodkou Voith a jiným stálým převodem zadní nápravy pro dosažení vyšší rychlosti při jízdě po Pražském okruhu.

Pro usnadnění přepravy většího množství zavazadel byly vozy naproti druhým a třetím dveřím vybaveny úložnými policemi namísto sedadel. Autobusy ev. č. 3393–94 a 3396–98 měly nově řešené pracoviště řidiče použitím přístrojové desky VDO. Počínaje touto dodávkou byly všechny vozy vybaveny ochlazovačem pracoviště řidiče.

6501 až 6512: KLÍČOV I KAČEROV

V červnu 2002 byly do garáže Klíčov dodány další dva článkové vozy City Bus 18M 2081.30 ev. č. 6501 a 6502, které v září následovaly tožné vozy ev. č. 6503–6509. V témže měsíci se prvních nízkopodlažních kloubovů dočkala i garáž Kačerov, která na své linky začala upravovat autobusy ev. č. 6510–6512.

Mnozí z nás si jistě vybaví ničivé povodně, které hlavní město zasáhly v srpnu, a s nimi související velké množství rozsáhlých změn

dočasného charakteru ve vedení linek povrchové dopravy. Zejména v prvních týdnech po povodních tak nízkopodlažní City Buses často musely na základě pozměněných jízdních řádů opustit své stanovené „garantované“ trasy a v některých případech byly využívány i na linkách náhradní dopravy za metro, tramvaje atp.

6513 až 6532 + 3399 až 3428: DOBA PRVNÍ PREFERENCE

V květnu a červnu roku 2003 DPP převzal dalších 20 kloubových City Busů ev. č. 6513–6532 podtypové řady 2081.20, které opět dislokoval do garáží Klíčov a Kačerov. V listopadu a prosinci byly následovány krátkými vozy ev. č. 3399–3428. Vyjma dvou odlišných autobusů ev. č. 3419 a 3425, jejichž motory zkušebně doplněné filtry SCR splňovaly emisní normu Euro IV, byly zbylé vozy dodány vzhledově ve standardním provedení, avšak tentokrát s pětistupňovou převodkou ZF.

V roce 2003 byl v rámci mezinárodního projektu Trendsetter zahájen zkušební provoz preference městské hromadné dopravy před automobilovým provozem na světelně řízené křižovatce Holečkova – Zapova na trase linky č. 176 **systémem tzv. aktivní detekce**. Potřebnými komponenty byly osazeny dejvické City Buses 12M ev. č. 3274–3277. Později byly shodným mechanismem vybaveny i další křižovatky a autobusy. Dnes je aktivní preference standardním vybavením pražských autobusů.



KLOUBOVÝ CITY BUS EV. Č. 6552 VYUŽITÝ PŘI PRAŽSKÉ MUZEJNÍ NOCI 12. 6. 2010, V POZADÍ HOTEL CORINTHIA NA PANKRÁCI
FOTO: PETR BECHYNĚ



STANDARDNÍ A KLOUBOVÝ CITY BUS V BĚŽNÉM PROVOZU U STANICE METRA HÁJE, 7. 8. 2005
FOTO: PETR BECHYNĚ



SPECIÁLNĚ UPRAVENÝ „LETIŠTNÍ“ CITY BUS EV. Č. 3431 SLOUŽIL NEJPRVE NA LINCĚ Č. 100 A POTÉ NA AIRPORT EXPRESU. V ATRAKTIVNÍM REKLAMNÍM POLEPU BYL ZACHYCN V ULICI K LETIŠTI 6. 5. 2015
FOTO: PETR BECHYNĚ

3249: PRVNÍ VYŘAZENÝ CITY BUS

Tento rok došlo také k předčasnému vyřazení prvního City Busu. Tím prvním zlikvidovaným nízkopodlažním autobusem se stal **řepský vůz ev. č. 3249, který byl dne 5. července 2003 vážně poškozen při těžké dopravní nehodě na lince č. 130.** Vlivem mikro spánku řidiče narazil vůz ve značné rychlosti do betonového ohrazení u odbočení z ul. Bucharova do terminálu Nové Butovice. Teprve čtyřletý autobus byl natolik poškozen, že i po konzultaci s výrobcem byl označen za neopravitelný pro deformaci nosných částí.

V červenci roku 2004 byl jeden z nejstarších City Busů ev. č. 3005 převeden do podnikové autoškoly. V praxi to znamenalo, že již nebyl nasazován do běžného provozu s cestujícími, ale byl určen pouze pro výcvik a školení řidičů. V říjnu roku 2008 byl však pro malé využití navrácen zpět do běžného provozu.

3429 až 3478 + 6533 až 6552: KDYŽ KONČILY DEJVICE

Podzim 2004 přinesl mnoho změn ve složení vozového parku autobusů všech garáží, a to ze dvou hlavních důvodů, předsta-

vujících rozsáhlou dodávkou nových autobusů a zrušením provozu v jedné z garáží. V průběhu podzimu došlo k převzetí posledních 70 zástupců vozidel popisovaného typu. V rámci standardních autobusů se jednalo o City Busy 12M 2071.40 ev. č. 3429 až 3478, s nimiž byly souběžně dodávány i kloubové vozy podtypové řady 18M 2081.40 ev. č. 6533–6552. Pro obsluhu linek na území Prahy 5 a 6 získala **prvních 13 nízkopodlažních kloubovů i garáž Řepy.**

U těchto nově dodaných vozidel byl designově i barevně inovován interiér odlišně řešenými stropními podhledy, přídržnými tyčemi či sedadly cestujících od firmy Ster. V kabině řidiče byla standardně použita přístrojová deska VDO zohledňující nové poznatky z oblasti ergonomie a unifikace pracoviště řidiče.

Počínaje 1. zářím 2004 došlo k posílení provozu linky č. 100 o jedno pořadí. Pro jeho zajištění byl v prosinci rozšířen vozový park upravených autobusů prostřednictvím vozů ev. č. 3429–3431, tentokrát ale s běžným slabším motorem. Jejich počet se však vzhledem k maximálně možnému současnému nasazení čtyř ze sedmi těchto autobusů ukázal jako nadbytečný, a tak byly v roce 2005 ze dvou

starších vozů ev. č. 3386 a 3388 demontovány police a na jejich místo doplněny sedačky pro jejich další využití na běžných linkách.

V sobotu dne 4. prosince 2004 nastala avizovaná delimitace provozu dejvické garáže. V souvislosti s předchozím etapovitým omezováním počtu vozidel v Dejvicích, došlo počátkem listopadu k převodu všech tamějších nízkopodlažních autobusů do ostatních garáží.

3501: CITELIS

City Busy byly i po roce 2000 nadále dodávány společně s vysokopodlažními Karosami, které byly nově primárně určené pro zajištění provozu příměstských linek řady 300, na nichž se nízkopodlažní autobusy nevyskytovaly. Celkových 374 City Busů (321 standardních a 53 kloubových) pořízených v letech 1996–2004 doplnil už jen menší počet nízkopodlažních autobusů inovovaného typu označeného obchodním názvem Citelis. **V roce 2005 byl v DPP pod ev. č. 3501 testován jejich první dvanáctimetrový zástupce.**

V září roku 2006 byl následován jedinou sériovou dodávkou deseti vozů ev. č. 3502–3511.

Od července následujícího roku byly výrobem pronajaty poslední dva vozy typu Citelis 12M ev. č. 3599 a Citelis 18M ev. č. 6599 (oba Euro IV). Druhý v pořadí se stal jediným článkovým Citelisem provozovaným na linkách Dopravního podniku. Do majetku DPP byly zařazeny v říjnu roku 2009, přičemž autobus ev. č. 3599 byl označen novým evidenčním číslem 3512.

V souvislosti se zahájením pravidelného provozu vlaků SuperCity Pendolino na trati Praha – Ostrava byla od 11. prosince 2005 zavedena nová speciální autobusová linka v rámci společného projektu DPP a Českých drah. Expresní městská linka označená písmeny AE (Airport Express) začala zajišťovat rychlé spojení v celotýdenním půlhodinovém intervalu mezi letištěm Ruzyně a nádražím Českých drah Praha-Holešovice. Na rozdíl od expresní linky č. 100 zde byl zaveden odlišný tarif, který nabízel přepravu cestujících na základě speciálního jízdného PID nebo jízdného ČD.

Jelikož byly na tuto linku požadovány nízkopodlažní autobusy, musel DPP vybit i tento druh vozidel pokladnami pro tisk jízdenek stejného typu jako na příměstských linkách.

Provoz nové linky začalo zajišťovat 5 pořadí z klíčové a řepské garáže s patřičně upravenými City Busy. Později se na některých vozidlech objevily celoplošné reklamy propagující toto atraktivní spojení.

NEHODY A POŽÁRY

V provozu City Busů došlo k několika vážným dopravním nehodám s větší hmotnou škodou a jejich předčasnou likvidací. Kromě již zmíněné fatální nehody vozu č. 3249 potkal **předčasný konec vůz ev. č. 3045 (nehoda s TRAM 27. 11. 2006).** **Ke kuriózní nehodě došlo 26. dubna 2008. Pro účely natáčení amerického filmu byl filmařům pronajat City Bus ev. č. 3241 z garáže Řepy,** jehož karosérie byla v předstihu přeměněna polepem na typický pařížský městský autobus (dopravce RATP).

Hned v první den natáčení však došlo k řetězové, dramaticky vyhlížející nehodě hned několika aut na scéně vč. terénního vozidla Hummer. Autobus č. 3241 byl nehodou natolik silně poškozen, že po posouzení náročnosti a výhodnosti opravy byl zlikvidován i v pařížských barvách. Další autobusy vyřazené v předstihu po vážných dopravních nehodách

byly např. 6504, 3026, 6533 nebo 3240. S postupem času se pochopitelně odstavovaly do likvidace autobusy i po menších nehodách.

Provoz tohoto typu autobusu poznamenalo, bohužel, i několik požárů spojených s úplnou destrukcí vozidla. Za zmínku stojí fakt, že se vždy jednalo o autobusy s motory Euro III. **První obětí požáru se stal 30. září 2007 klíčový vůz 3436 na lince č. 162 v Hornátecké ulici v Praze 8.** V dalším roce se požáry nevyhnuly ani dvěma kloubovým autobusům ev. č. 6502 a 6546. K prvnímu z nich došlo 17. června 2008 na lince č. 177 v zastávce Malesické náměstí, druhý shořel o necelé dva měsíce později, dne 14. srpna, přímo v areálu garáže Řepy.

V roce 2015 byly požárem zničeny hned 3 vozy. Kloubový City Bus č. 6550 shořel na lince 167 v říjnu, v prosinci pak byly zcela zničeny vozy čísel 6532 a 6508 v Letňanech jen dva dny po sobě. Několik shodných prvků těchto požárů vyvolalo podezření na spáchání trestného činu, záležitostí se tak začala zabývat Policie ČR. Po těchto událostech byly všechny zbývající kloubové City Busy dočasně odstaveny z provozu a podrobeny mimořádně přísným kontrolám zaměřeným



CITY BUS EV. Č. 3241 SI V PAŘÍŽSKÝCH BARVÁCH ZAHŘÁL V AMERICKÉM TRHÁKU. NEŠASTNOU NÁHODOU TO VŠAK BYLO JEHO VŮBEC POSLEDNÍ ÚČINKOVÁNÍ (ROHANSKÉ NÁBŘEŽÍ, 26. 4. 2008)
FOTO: ARCHIV DPP - JPA



CITY BUS EV. Č. 3437 JIŽ PO OPRAVĚ SLOUPKŮ „T8“ PROJÍZDÍ 28. 8. 2012 TOUŽIMSKOU ULICÍ VE KBELÍCH
FOTO: ONDŘEJ VOLF

především na motorový prostor a požárně nebezpečná místa. V roce 2016 byly požárem zničeny vozy č. 6514 (20. 4.) a 3421 (2. 7.) o rok později pak ještě č. 3420 (27. 10.).

DERNIÉRA NA OBZORU

V roce 2009 začal pražský DP pořizovat odlišné nízkopodlažní autobusy od výrobce SOR Libchavy, a. s. Vzhledem k zařazení většiny prvních vozů nového typu do garáže Hostivař musely být desítky starších autobusů postupně převedeny do ostatních garáží. Dostatečný počet nových nízkopodlažních SORů tak zapříčinil, že Hostivař se tak stala první garáží bez City Busů.

Početná dodávka nových nízkopodlažních autobusů umožnila od 24. listopadu 2009 nově zřídit garantované nízkopodlažní spoje i na vybraných příměstských linkách řady 300 zajišťované DPP. Jejich obsluhu tak začaly zajišťovat vybrané City Busy, které dříve působily na expresní lince č. AE a byly vybaveny nezbytnými pokladnami pro odbavení cestujících. V následujících letech došlo k vybavení i několika dalších City Busů pro tzv. provoz „s kasou“.

Autobusy typu City Bus začaly být masivněji odstavovány do likvidace od roku 2013, a to především vzhledem ke svému stáří, opotřebení i vysokému kilometrickému nájezdu. Na linkách byly postupně nahrazovány nově pořízovanými autobusy typu SOR NB 12 a NB 18. Z provozně-technických důvodů byly v případě potřeby i nadále převáděny mezi jednotlivými garážemi.

V listopadu 2019 jsme se rozloučili v rámci akce „Konec emisní normy Euro II“ se City Busy s motory Renault (viz DP kontakt č. 12/19). Na zbývající „Citáky“ došla řada v roce 2020 (viz DP kontakt č. 9/20). **Definitivní rozloučení s tímto typem se uskutečnilo v sobotu dne 29. srpna 2020**, kdy obsluhu linky č. 149 mimořádně zajistily čtyři standardní City Busy z garáží Klíčová a Kačerov a na linku č. 180 byl vypraven klíčový kloubový City Bus.

V odpoledních hodinách toho dne byly formou statických exponátů v Muzeu MHD prezentovány další 2 provozní autobusy, navíc doplněné muzejním vozem. Tři vystavené autobusy se po krátkých proslovech zástupců DPP vydaly odpoledne okružní jízdou na

Strahov. Těsně před 18.30 hod. se konvoj City Busů vydal ze Strahova na svoji úplně poslední jízdu s cestujícími po trase linky č. 176 na Karlovo náměstí a dále na I. P. Pavlova. Tím byl pravidelný provoz City Busů u DPP ukončen.

CITY BUSY V PRAZE: KILOMETROVÍ REKORDMANI

City Bus „citák“, „siták“ apod. se za 24 let provozu v Praze zapsal významně do dějin historie městské hromadné dopravy. Byl prvním opravdu sériovým nízkopodlažním autobusem na pražských linkách a stál u zrodu garantovaných bezbariérových spojů. Představil novou dimenzi cestování především pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace nebo například pro maminky s kočárky. Přinesl mnoho nových prvků, které jsme v 90. letech z Karos neznali.

V roce 1996 mnozí hanlivě tvrdili, že „tenhle francouzský žabožrout“ v Praze nemůže přežít víc jak 5 let. A dnes konstatujeme, že mnoho vozů se dožilo bez větších problémů 17 i 19 let. A co víc, City Busy najezdily nejvíce kilometrů v historii pražských autobusů.

PŘEHLED VŠECH DODANÝCH CITY BUSŮ PODLE MODIFIKACÍ A ROKU DODÁNÍ

Modifikace	Evidenční čísla	Počet	Rok výroby
Karosa – Renault City Bus 12M EURO II			
2070.23	3004, 3007-3013, 3021-3027, 3029, 3030, 3032-3034, 3041, 3049, 3050, 3202-3219, 3223, 3227, 3228, 3233-3236	48	1995-1999
2070.24	3005, 3006, 3014-3020, 3036-3038, 3042-3048, 3200, 3201, 3220-3222, 3224-3226, 3229-3232, 3237-3259, 3271, 3305, 3306	57	1996-2000
2070.25	3272, 3273, 3284-3287, 3320, 3321	8	2000
2070.201	3278-3281, 3288-3291, 3322-3324, 3326	12	2000
2070.202	3260-3264, 3266, 3307-3315, 3325	16	2000
2070.203	3274-3277, 3282, 3292-3299	13	2000
2070.204	3265, 3267, 3268, 3316-3319, 3327, 3328	9	2000
2070.205	3269, 3270	2	2000
2070.206	3283, 3300-3304, 3329	7	2000
Irisbus City Bus 12M EURO III			
2071.20	3330-3379	50	2001
2071.30	3380-3398	19	2002
2071.40	3429-3478	50	2004
2071.363	3399-3418, 3420-3424, 3426-3428	28	2003
2071.364	3419, 3425	2	2003
Irisbus City Bus 18M EURO III			
2081.01	6500	1	2001
2081.20	6513-6532	20	2003
2081.30	6501-6512	12	2002
2081.40	6533-6552	20	2004



I TAKTO SKONČILY NĚKTERÉ PRAŽSKÉ CITY BUSY. PRO DOBRŮU VĚC, TEDY CVIČENÍ HZS, POSLOUŽIL VŮZ EV. Č. 3007 (HASIČSKÁ STANICE STRAŠNICE 14. 9. 2014)
FOTO: ONDŘEJ VOLF

Jeden mil. km měla najeta většina těchto autobusů, výjimkou ale nebyly vozy s 1,2 mil. km v době vyřazení. Rekordmanem pak byl vůz č. 3387 s 1,4 mil. najetých km (viz aktualita DP kontakt č. 2/19). Určitě je také vhodné zmínit, že mnoho City Busů bylo pořízeno tzv. se státní účastí, to znamená, že část jejich kupní ceny byla hrazena z dotace.

Pražský DP si je vědom významnosti tohoto typu ve své historii a tak již začátkem roku 2014 vybral jednoho zástupce do Muzea MHD ve Střešovicích. Tím se stal vůz ev. č. 3251, o jehož výběru a renovaci jsme psali v DP kontaktu č. 7-8 a 9/17. Zachovaný vůz je po náročné opravě typickým představitelem této typové řady. Na závěr roku

2020 jej v režimu retro provozu doplní ještě autobus ev.č. 3468, tedy model z poslední dodané série.


O vývoji City Busu resp. o francouzském „originálu“ Renault Agora připravujeme materiál do některého z budoucích čísel DP kontaktu.



Z ROZLUČKOVÉ JÍZDY VOZŮ CITY BUS (PRAŠNÝ MOST, 29. 8. 2020)
FOTO: PETR HEJNA

Autor: Petr Bechyně
Spolupráce: Ondřej Volf a Zdeněk Jelínek
Odpovědný redaktor: Petr Ludvíček

Vyšlo jako příloha časopisu DP kontakt č. 11/2020

 Dopravní podnik
hlavního města Prahy

DP 25
kontakt let