



Retropátky s poslední vyrobenou článkovou Karosou

17.02 2022 14:47, Matěj Stach, Autobusy

Od zítřejšího pátku (tj. 18. 2. 2022) se po více než roce rozšíří počet pražských autobusových linek s „retroprovozem“. Na vzniku pátečního „retropořadí“ na lince 354 do Jíren a Nehvizd se v uplynulém měsíci dohodl s organizátorem dopravy dopravce STENBUS. Nasazovat na něj bude rudě zbarvenou Karosu B 961E.1970 ev. č. 1781 z roku 2006. Tato expanze přitom bude mít hned několik primů – poprvé se bude jednat o linku soukromého dopravce a zároveň tento koncept premiérově opustí hranice hlavního města Prahy.

Kořeny pražských historických tramvajových linek sahají až do počátku 90. let, existence nostalgického vlakového spojení Pražský motoráček vedeného po tzv. Pražském semmeringu je zase tradicí od roku 2010. Autobusový „retroprovoz“ v hlavním městě je však záležitostí o poznání novodobější – ve své prvotní podobě se objevil teprve v květnu 2020. Od pondělí 11. 5. vypravoval Dopravní podnik hl. m. Prahy celotýdenně vždy jednu ze svých zbývajících Karos B 961.1970 dislokovaných v garážích Řepy na pořadí 180/14. Jednalo se o vozy ev. č. 6379 a 6380 po SO (v rozsahu blížím se GO) z poslední 9kusové várky dodané v květnu roku 2003, které měly 28. 5. 2020 překročit tehdy maximální povolené stáří 17 let (od první registrace autobusu). Doplňme, že z celotýdenního provozu se postupně přešlo na vypravování vozů pouze ve středy, o víkendech a státních svátcích.



Karosa B 961E.1970 ev. č. 1781 zapózovala v poslední den roku 2021 v zastávce Jirny, rozcestí ležící na lince 354. (foto: Matěj Stach)

Úplně jiný rozměr dostal „retroprovoz“ pražských autobusů po ukončení běžného vypravování vozů Karosa B 951E.1713 v pátek 4. prosince 2020. Od navazujícího víkendu vyrazily „retroautobusy“ také na linku 213, na níž mají o víkendech vyhrazená dvě pořadí – 31. s provozem vysokopodlažního autobusu a 32. určené pro vůz nízkopodlažní. V prvním uvedeném případě jsou k dispozici Karosy B 951E ev. č. 4998 (ex-4068) a 4999 (ex-4087), v tom druhém Irisbus Citybus 12M 2071 ev. č. 3468 a nově také Irisbus Citelis 12M ev. č. 3510, který povolené stáří překročil na přelomu let 2021 a 2022 při příležitosti jeho dalšího snížení ze 16 let na 15. Naopak původně uschovaný Citelis ev. č. 3512 byl odstaven již v únoru 2021 pro závadu na motoru a s jeho návratem se nepočítá. Novou formu při zachování stejného okruhu nasazovaných vozidel dostalo také „retrořadí“ na lince 180, nově přejmenované na 33.



Pod 64 metrů vysokým komínem bývalé teplárny a elektrárny v běchovickém Areálu výzkumných ústavů projíždí Karosa B 961E.1970 ev. č. 1781 převlečená na linku 222. (foto: Matěj Stach)

Nyní rozsah „retrolinek“ překročí dokonce hranice hlavního města Prahy. Aktuální představa počítá s tím, že bude v duchu tohoto konceptu provozováno každý pátek 18. pořadí na příměstské lince 354 spojující Černý Most s Horními Počernicemi a dále mimopražskými Jirny a Nehvizdy. Nasazován na něj bude autobus Karosa B 961E.1970 výrobního čísla 512, jenž je vůbec poslední vyrobenou článkovou Karosou s datem expedice z vysokomýtského závodu k 22. 12. 2006. Kromě této skutečnosti je tento městský vůz určený na příměstské linky zajímavý např. instalovanými policemi na zavazadla.



Salon vozu s osazenými policemi na zavazadla. (foto: Matěj Stach)

Rudý kloubový vůz do svého autoparku pořídila společnost Martin Uher, pod kterou vyjel v průběhu ledna 2007 do provozu s ev. č. 1147. S datem první registrace 19. 1. 2007 se přitom jedná o jednu z nejmladších Karos provozovaných v Pražské integrované dopravě vůbec. Provozně spjata byla až do ledna roku 2016 s linkami 317, 318, 320 nebo 321 zajišťujících spojení Mníšku pod Brdy a okolí s hlavním městem. Po ujetí téměř 960 000 km byla u svého prvního majitele odstavena, načež byla v měsíci květnu odprodána dopravci STENBUS z Horních Počernic. Ten ji zpět do linkové vozby vrátil dne 6. 10. 2016, kdy byla pod číslem 1786 poprvé vypravena na odpolední část šejdrového pořadí 354/17 (dnes /18). V říjnu 2019 byla vzpomínaná Karosa B 961E.1970 odsunuta do role záložního vozu a ve větší míře se začala vyskytovat rovněž na nezaintegrovaných svozích k jirenským skladům DHL. Na jaře roku 2020, konkrétně v dubnu, byl vůz přecíslován na ev. č. 1781, od května do srpna 2021 se poté podrobil menší opravě spojené s výměnou některých prvků konstrukce a opravou zkorodovaných částí karoserie.

Po naplnění aktuálně stanoveného maximálního stáří 15 let v lednu letošního roku se vůz i nadále vzácně objevoval jakožto záložní na lince 354, na níž jsou jinak turnusově určeny vozy [MAN Lion's City ev. č. 1784 a 1782](#). Od pátku 18. února 2022 se pak k těmto občasným záskokům přidá oficiální páteční „retroprovoz“ na šejdrovém výkonu 354/18. Vypravování vozu na inkriminovanou linku 354 v jiných dnech nebude díky výjimce sankcionováno. Na závěr zmiňme, že na příměstských a regionálních linkách PID nadále i přes překročené stáří v případě jednotlivých vozů jezdí necelá desítky autobusů Karosa. K vidění jsou u dopravce OAD Kolín v okolí Městce Králové nebo u Kateřiny Kulhánkové na lince 399 jezdící do Kladna.



Interiér vozu zabraný ze zadního článku. (foto: Matěj Stach)

Ačkoliv je zpestření denního provozu nasazením retro vozidel pro fanouškovskou veřejnost jistě zajímavé, je poněkud škoda, jak je s jejich nasazením v rámci autobusové dopravy nakládáno. Zatímco zmíněný Pražský motoráček zajišťovaný společností KŽC Doprava je veden atraktivní lokalitou kolem Prokopského údolí (a cestující jej využívají primárně právě pro zahájení/ukončení pěší túry) a tramvajová linka číslo 23 (sic stále neprovozovaná) spojuje nejvýznamnější pražské pamětihodnosti, autobusy vlastní retro linku nemají a jsou pouze nasazovány na vybraná pořadí výše uvedených linek (tedy 180, 213 a nyní nově i 354). Ty ale samy o sobě nesměřují do lokalit, které by byly turisticky jakkoli atraktivní (při vši úctě k Uhříněvsi, Nehvizdům i obchodnímu centru Zličín). V případě linky č. 213 navíc nelze přehlížet fakt, že až na nádraží do Uhříněvsi jezdí o víkendu jen každý druhý spoj, takže interval zde činí 30 minut a nasazení nenízkopodlažního autobusu znamená pro imobilní cestující potřebu obrnit se opravdu notnou dávkou trpělivosti při čekání na další spoj. V případě v článku zmiňovaného autobusu B 961E nasazovaného na linku č. 354 do Jiren a Nehvizd je zase poněkud nezvykle vybrán pro „retropořadí“ pátek. Karosy roztroušené po Praze bezpochyby udělají radost zapáleným fanouškům těchto vozů (a je to tak jistě správně), nicméně potenciál „retrolinek“ v matičce Praze a jejím okolí je i s ohledem na pestrou skladbu nejrůznějších dalších historických autobusů rozhodně větší.

Url: [Retropátky s poslední vyrobenou článkovou Karosou](#)