



Ústí nad Labem potichu opustily Citybusy

22.02 2024 19:26, Jiří Mejstřík, Autobusy

V pátek dne 12. 1. 2024 se nečekaně uzavřela provozní kapitola autobusů Karosa-Renault Citybus v Ústí nad Labem. Poslední vůz ev. č. 39 byl odstaven po nehodě ve vozovně Předlice, což do pozice posledních tuzemských provozovatelů svého času průkopnických „Citáků“ odsunulo Pardubice společně se Zlínem.

Devadesátá léta patří s ohledem na přechod od plánovaného k tržnímu hospodářství, rozpad republiky a změnu politické i bezpečnostní orientace země mezi jedny z nejzajímavějších etap dějinného vývoje českého státu z pohledu prakticky libovolné společenskovední disciplíny. Překotné změny zasáhly také oblast veřejné dopravy, v níž se museli dopravci vypořádávat s nedostatkem finančních prostředků, odlivem cestujících, s prioritizací investic, ale i s návalem novinek a nutností přijmou strategická rozhodnutí stran dalšího směřování.



Končící Citybusy se staly terčem zvýšené pozornosti nenasytých fotografů. Na objednané jízdě byl takto zachycen vůz ev. č. 39 v Dobčičích pod hradbou místních panelových domů. (foto: Jiří Mejstřík)

Ústí nad Labem se v roce 1988 konečně dočkalo zprovoznění své trolejbusové dopravy, přičemž se i po sametové revoluci podařilo uhájit trend rozvoje dalších tratí i nákupu nových vozidel, což vedlo papírově k oslabování dosud dominantních pozic autobusové dopravy. Přesto nebyl program rozvoje trolejbusových tratí realizován v celém původním rozsahu, případně se některé etapy oproti předpokladům opožďovaly, navíc na počátku 90. let byly autobusy uvolněné z páteřních relací převedeny na některé nově zřízené linky, takže výměna autobusů za trolejbusy neprobíhala poměrem 1:1. Zatímco na konci roku 1988, kdy byla v provozu jediná trolejbusová trať, měl ústecký DP k dispozici 152 autobusů (z toho 45 článkových) a 5 trolejbusů (všechny typu 14 Tr), v roce 1993 bylo ve stavu už 55 trolejbusů (z toho 50 kloubových typu 15 Tr), avšak autobusů nadále zůstávalo ve stavu 122 (z toho 37 článkových).

Tento nepoměr se nepříznivě projevoval na ekonomice celého podniku, protože v provozu zůstávaly autobusy, s nimiž se v dřívějších úvahách nepočítalo, takže nebyly alokovány ani prostředky na jejich obnovu. Poslední dodávka nových autobusů se uskutečnila v roce 1991 a zahrnovala jen pět vozů Karosa B 741. Zbylá rychle zastarávající vozidla vyžadovala stále více oprav, takže ani po otevření neštěmické trolejbusové trati v roce 1995 nebylo možné provést redukci vozového parku autobusů v takovém rozsahu, jak by odpovídalo nastalému poklesu reálné vypravenosti. Krize ve flotile autobusů byla řešena externími generálními opravami ve Zlineru a nákupem sedmi ojetých autobusů Karosa B 732 od brněnského DP. Ačkoli ústecký DP přistoupil kvůli nedostatku financí od poloviny 90. let k dalšímu snižování výpravy autobusů, nebylo možné pokračovat ve škrtech do nekonečna, a tak byla otevřena diskuze o budoucí podobě flotily autobusů. Město, které od 1. 1. 1997 převzalo DP pod svá křídla v rámci nově vytvořené akciové společnosti, se rozhodlo jít cestou nákupu větší flotily

nízkopodlažních vozidel.



Ústecký Citybus ev. č. 39 během sněhové přeháňky. (foto: Jiří Mejstřík)

Ohmatat si první nízkopodlažní autobus s obchodním jménem Citybus mohl ústecký DP již v roce 1995, kdy se zde objevil předváděcí vůz (později u DP Praha pod ev. č. 3004), který si mohli cestující prohlédnout také v řadě dalších českých a slovenských městech v rámci turné výrobce. Formálně byl nový autobus nabízen jako model Karosa-Renault Citybus, samotná Karosa ale na výrobě těchto autobusů v prvních letech dodávek do ČR vůbec neparticipovala, a i později zajišťovala jen finální kompletaci vozů. Na západních trzích byl model znám jako Renault Agora, případně zpočátku i jako Renault 312 Agora (dle typu, z něž nový nízkopodlažní vůz konstrukčně vycházel).

Na českém trhu byl autobusu v duchu tehdejší doby dán anglický obchodní název Citybus (psaný někdy též jako City Bus, CityBus či City bus) a Karosa jim měla zaplnit díru ve vlastní nabídce, neboť do doby převzetí kontrolního balíku akcií Renaultem (34 %) a Evropskou bankou pro obnovu a rozvoj (17 %) v oblasti dalšího vývoje vlastních autobusů poněkud tápala a hrozilo, že její pozice v oblasti dodávek městských nízkopodlažních autobusů převezme některý z konkurentů (vážné se jevily především ambice Škody Ostrov). Citybus s nadčasovými designovými křivkami představoval pomyslnou revoluci v nabídce městských autobusů pro česká města, jeho plošnému zavádění ale bránila vysoká cenovka. Jeden 12m Citybus vycházel v roce 1996 na částku zhruba 5 mil. Kč, což byl více než dvojnásobek v porovnání s novou „sedmistovkovou“ Karosou (byť ta neměla slíbenou tak dlouhou životnost). I tak Ústí nad Labem po Citybusech sáhlo.

Nákup se měl odehrát na základě „řádného výběrového řízení mezi tuzemskými dopravci“, což si lze v ústeckých reáliích vynaložit různým způsobem. Hodnocení nejvýhodnější nabídky bylo nastaveno tak, že byla v úvahu brána deklarovaná životnost a obsaditelnost, k níž byly vztahovány náklady na pořízení a provoz. Za nesplnění podmínek ovšem zjevně neexistovala žádná vymahatelná penále,

takže s čísly šlo kreativně pracovat.



Dne 22. 4. 2011 zachytil fotograf vůz ev. č. 35 na ulici Sebužínské v Brně na lince číslo 27. Ta tvoří svazek s linkou číslo 17, na níž se Citybuses objevovaly až do svého úplného vyřazení. (foto: Petr Nevyhoštěný)

Celkem hodlal DP zakoupit hned 30 nových nízkopodlažních autobusů délky 12 m, což bylo vskutku bezprecedentní - vždyť mimo Ústí bylo na počátku roku 1998 ve zbytku republiky v provozu jen 64 nízkopodlažních autobusů, jinými slovy: po dokončení dodávky mělo Ústí nad Labem ve své flotile 32 % všech autobusů s nízkou podlahou v ČR. Nabízí se pochopitelně otázka, jak Ústí nad Labem, zatížené v uplynulých letech velkými investicemi do trolejbusové dopravy, mohlo takto rozsáhlý nákup uskutečnit. Odpovědí je, že si DP pořídil autobusy na úvěr. Celkem bylo osloveno 22 peněžních ústavů, uspokojivou odpověď na profinancování autobusové revoluce ale poskytly pouze tři. Z předložených nabídek byla vybrána ta od Živnobanky a. s., s níž DP podepsal smlouvu. Později však došlo k úpravám podmínek (které se tak staly pro DP méně výhodné), což bylo obhájeno ekonomickou situací ČR (nepříznivým vývojem kurzu koruny) i k navýšení úvěru až na 140 mil. Kč. Do doby splacení úvěru byly autobusy opatřeny na zadním čele žlutou nálepkou, která uváděla, že vozidla jsou v zástavě Živnobanky. Ekonomická návratnost měla být díky úsporám na údržbě spočtena na 6 až 8 let, životnost byla deklarována min. 15 let.

Jeden Citybus vyšel ústecký DP na sumu 5 254 920 Kč, celá třicítka tak měla stát 157 647 600 Kč. To bylo více, než za autobusy téhož typu vynakládal v stejné době například ostravský DP, který přitom kupoval vozidla po jednotlivých kusech. Ostatně i ústecký DP původně počítal s částkou nižší a rezervováno bylo původně jen 5 mil. Kč/vůz. Kromě zmíněné půjčky participoval na nákupu vozidel částečně také stát v rámci podpory nákup nízkopodlažních vozidel, který měl přispět dotací ve výši 5,26 mil. Kč. Mimořádnou dotaci ve výši 1 mil. Kč poté poskytl ústeckému DP také magistrát, zbytek

už musel hradit DP ze svých prostředků.

Prvních pět autobusů bylo dodáno dne 12. 12. 1997 (ev. č. 11-15). Premiéra s cestujícími se odehrála v úterý den 16. 12. 1997 na linkách čísel 8 a 11. Další dodávky následovaly vždy po pěti kusech a už 9. 2. 1998 byla v provozu celá třicítka (po ev. č. 40). Některá z vozidel si krátce po dodání odskočila k prezentacím do dalších severočeských měst, prokazatelně do Teplic a Jablonce nad Nisou.



Celkem Ústí nad Labem zakoupilo 35 Citybusů standardní délky. Přestože první třicítka vozů představovala největší zakázku na nízkopodlažní autobusy v ČR, na ceně vozidel se to neprojevalo. Naopak. Srovnáním s jinými městy totiž zjistíme, že Ústí nad Labem kupovalo autobusy vzešlé „z řádného výběrového řízení“ o zhruba čtvrt milionu korun draž. (14. 4. 2007; foto: Petr Nevyhoštěný)

Nasazení nízkopodlažních autobusů bylo prezentováno jako kvalitativní skok, který navíc přinese v dlouhodobém horizontu finanční úspory. Ve skutečnosti se od cestujících ozývali zpočátku především kritické hlasy, neboť autobusy nabízely menší počet míst k sezení a jejich vnitřní uspořádání bylo považováno za stísněné, navíc s komplikacemi pro stojící cestující v důsledku nízkého počtu záchytných poutek. Přeplněnost ale nevycházela ani tak z faktu, že by bylo řešení interiéru Citybusů tak nevhodné, ale ze skutečnosti, že DPMÚL začal nasazovat 12m vozy (bez úprav intervalů) na spoje, které dříve zajišťovaly článkové vozy. Už od 1. 1. 1998 nechal odstavit všech deset zbývajících Ikarusů 280, po nichž následovala i dvojice vozů Karosa C 744. Teprve poté prořídily řady vozů standardní délky typů B 731/B 732.

Ačkoli byly Citybusy prezentovány jako nízkopodlažní, nebyla první třicítka vozů zcela bezbariérová. Pomineme-li, že směrem k zadním dveřím se výška podlahy navyšovala (a u dveří se tak nacházel jeden malý schůdek), objednal ústecký DP autobusy bez plošiny pro vozíčkáře. Ti se tak museli spoléhat na řidičský um řidičů při zastavení u hrany nástupiště, anebo na pomoc doprovodu či spolucestujících. Aby se však potenciál nízkopodlažní části vozidla využil naplno, byl u Citybusů

umožněn nástup předními dveřmi. Ten byl v Ústí nad Labem minulostí od 1. 8. 1983, kdy byl zaveden mechanický systém odbavování cestujících a přetrvával až do roku 2008, kdy byl zaveden plošně na všech vozidlech MHD nejprve zkušebně a od roku 2009 již standardně. Nízkopodlažní autobusy (počínaje Citybusy) ale měly nástup předními dveřmi umožněn již od uvedení do provozu v prosinci 1997.



Dne 7. 3. 2011 vjel před objektiv fotografa tento reklamní Citybus lákající na služby Hypoteční banky. (foto: Petr Nevyhoštěný)

Po třicítce vozů ev. č. 11-40 si ústecký DP dokoupil v roce 1999 dalších pět vozů, jež byly dodány na podzim 1999 a do provozu zařazeny od 7. 10. 1999. Tato vozidla již byla vybavena ručně výklopnou plošinou pro vozíčkáře u druhých dveří. Cena jednoho vozu se vyšplhala už na 5 614 600 Kč (bez DPH), přičemž část ve výši 1 850 400 Kč byla hrazena z dotací (30 % tehdy na nízkopodlažní autobusy přispíval stát, zbytek patrně poskytlo město). Autobusy navázaly na dřívější dodávku a obdržely ev. č. 41-45.

Na autobusy označené oficiálně jako model Renault Citybus 12M 2070 navázaly v roce 2002 tři kloubové vozy Irisbus Citybus 18M 2071, jež obdržely ev. č. 701 až 703. Pořizovací cena jednoho vozu činila 8,235 mil. Kč bez DPH a nákup byl celý hrazen z magistrátní pokladny s přispěním ve výši 2 mil. Kč/vůz od ministerstva dopravy. Do provozu byly autobusy zařazeny od 4. 9. 2002. Poslední 18m Citybus (ev. č. 704) přibyl do flotily ústeckého DP v listopadu 2004, jeho pořizovací cena přitom činila 7,881 mil. Kč a na nákupu opět participoval magistrát společně s dotací ministerstva dopravy.



Posledními Citybusy, které byly do Ústí dodány, byly ty článkové. Dopravce je koupil v letech 2002 a 2004 celkem čtyři. Přesto, že šlo o nejmladší „Agory“, v provozu se přece jen déle udržely starší standardní autobusy. (foto: Petr Nevyhoštěný)

Přestože šlo v porovnání s vozy standardní délky o mladší vozidla, svého vyřazení se dočkala dříve. Už v roce 2013 – po 11 letech provozu – byl odstaven vůz ev. č. 702, který se nedařilo pro technické problémy zprovoznit a velká investice byla zavrhnuta. Byť vůz formálně dále figuroval ve stavu, sloužil už jen jako zdroj náhradních dílů pro zbylé tři vozy. V dubnu 2018 došlo k požáru motoru u vozu ev. č. 703, přičemž se nejprve nepočítalo s tím, že bude autobus vyřazen. Namísto likvidace byla v dílně předlických garáží zahájena oprava, při níž měly posloužit ve větší míře komponenty ze stále existujícího vozu ev. č. 702. Jak se však ukázalo, zásobník náhradních dílů získaný z tohoto autobusu nebyl dostatečný. Na dokončení opravy bylo rezignováno a autobus ev. č. 703 se tak stál sám donorem náhradních dílů, když z něj byla ještě v roce 2020 demontována hnací náprava, jež našla následně uplatnění na voze ev. č. 701. Provoz s náhradní nápravou ale neměl dlouhého trvání. Po odstavení vozu 704 (16. 9. 2020) se udržela „sedmsetjednička“ v provozu už jen měsíc a jako poslední z 18m Citybusů byla vypravena dne 21. 10. 2020 na linku číslo 17.

Vyřazování Citybusů standardní délky odstartoval vůz ev. č. 38 v roce 2011, autobus ev. č. 43 ho následoval o dva roky později. V roce 2015 obdržel Dopravní podnik města Ústí nad Labem dodávku 30 autobusů Iveco Urbanway 12M CNG, přičemž tato dodávka umožnila odstavení většiny dvanáctimetrových Citybusů (odstavení a vyřazení bylo v rámci podmínky dotace „kus za kus“). V roce 2017 tak křižovalo město na soutoku Labe a Bíliny posledních 12 vozů.



Na ústeckých Citybusech se objevilo také několik celovozových reklam. Na snímku z 18. 2. 2007 je historii prakticky vše. Lokalita se s výstavbou obchodního centra změnila k nepoznání, Citybus skončil v kovošrotu a teplická firma PETROS v likvidaci. (foto: Petr Nevyhoštěný)

Na jaře 2017 si od ústeckého DP pronajala tři Citybusey (ev. č. 18, 22, 23) společnost BusLine. Ty u firmy s kontroverzní pověstí sloužily coby záložní vozy a cestující se s těmito ryze městskými autobusy mohli setkávat v širokém okolí Ústí nad Labem. Pronajaté autobusy se do DPMÚL vracely postupně, poslední z nich byl vrácen až v květnu 2018. V ten samý měsíc ale začal pronájem jiných dvou vozů (ev. č. 32 a 33) do sousedních Teplic ke společnosti Arriva City, která vozy používala během výluk v trolejbusové síti. Zpět pod vrcholek Větruše se vrátily k 3. 7. 2018.

V letech 2019 a 2020 bylo do provozu uvedeno dalších devět nových Urbanwayů, takže se v roce 2021 počet provozních Citybusů ustálil jen na posledních dvou vozech (ev. č. 36 a 39). Ty se po vyřazení českobudějovické Karosy B 741 z roky 1995 staly nejstaršími autobusy provozovanými městskými dopravními podniky v ČR. Vypravování oné dvojice na linky ale nebylo příliš pravidelné, autobusy byly využívány především při náhradní dopravě za trolejbusy. Během zimních víkendů pro ně byla typická linka 10, která spojuje coby skibus Ústí nad Labem s lyžařským areálem v Zadní Telnici. Výprava staříčkových autobusů se pak stala jistým standardem po určité období roku 2022, kdy po napadení Ukrajiny Ruskem skokově vzrostly ceny zemního plynu, jenž ústecký DP u části své flotily využívá coby palivo. Podobně jako v některých dalších českých městech proto bylo upřednostňováno nasazování (byť starších) dieselových autobusů namísto provozně nákladných plynových vozů.



Článekový Citybus ev. č. 703 zajíždí na lince 17 do zastávkového zálivu zastávky Na Nivách při cestě do Předlic. (foto: Petr Nevyhoštěný)

Potřeba Citybusů se zvedla po uzavření mostu Dr. Edvarda Beneše pro MHD od 28. října 2022. Linky na Střekov byly odkloněny přes sousední Mariánský most, na němž ale není trolejové vedení. Na linky 60 a 62 musel DPMÚL nasadit parciální trolejbusy, kterých ale v tu dobu neměl dostatek. Na linku 62 tak byly často nasazovány autobusy. Na jaře 2023 byla také realizována rekonstrukce Mezní ulice na Severní Terasě, počas které byly trolejbusy nahrazeny autobusy také na sídlišti Severní Terasa. S koncem této výluky byl 9. 6. 2023 vyrazen vůz ev. č. 36. Citybus ev. č. 39 zůstal nadále v provozu až do nehody v předlické garáži, která se stala 12. 1. 2024 při vypravení vozu na linku 9. Řidič při této nehodě zajistil autobus pouze zastávkovou brzdou, nikoliv ruční brzdou, což mělo za následek po snížení tlaku vzduchu odbrzdění vozidla a jeho samovolné rozjetí s následným nárazem do budovy, při kterém byla poškozena zadní část autobusu. S ohledem na stáří vozidla bylo od případné opravy ustoupeno, a tak se poslední Citybus s Ústí nad Labem ani nezvládl symbolicky rozloučit.

Citybusy se nakonec udržely v provozu povětšinou déle, než byla jejich původně proklamovaná životnost 15 let. Celkem šlo o 26 let a jeden měsíc, přičemž na žádném z vozů nebyly během provozu prováděny velké opravy (s jedinou výjimkou; viz další odstavec), byť tedy účinnost původní antikorozi ochrany vzala časem za své a vozy dojížděly už značně zkorodované (měly na to ale vzhledem k věku svatosvaté právo). V provozu se autobusy i v náročných ústeckých podmínkách osvědčily – s ohledem na velký počet najednou porízených vozů ostatně neměli pracovníci údržby ani moc na výběr a museli se s vozidly rychle sžít.



V posledních letech se Citybusy vyskytovaly často na lince 13, která spojuje odlehlou městskou část Olešnice s centrem města. (foto: Jiří Mejstřík)

Ze všech ústeckých Citybusů se dochoval – pomineme-li vraky v předlické garáži – pouze jediný. Autobus ev. č. 27 byl již po svém odstavení v červnu 2019 vytipován jako budoucí historické vozidlo. Tato volba nebyla náhodná – šlo totiž o onen jediný z ústeckých „Citáků“, který prošel větší opravou, jež byla realizována v roce 2011 ve společnosti Zliner. Mimo tento vůz se uskutečnila externí oprava už jen u jednoho z ústeckých Citybusů, nikoli však standardní délky, ale článkového provedení. Konkrétně se jednalo o vůz ev. č. 701, který prošel v letech 2014–15 opravou v Hořicích u společnosti BusLine.

Adept na historické vůz ev. č. 27 byl po odstavení převezen do haly oprav předlické garáže s tím, že se zde podrobí další větší prohlídce. Práce na vozidle ale byly krátce na to pozastaveny a zůstává otázkou, zda kdy budou v lokálních podmínkách obnoveny, tj. zda se opravdu z vozidla bude moci někdy radovat fanouškovská veřejnost a občané města.

Url: [Ústí nad Labem potichu opustily Citybusy](#)