

Bratislava se rozloučí s trolejbusy Škoda 25 Tr

24.06 2024 18:56, Libor Hinčica, Trolejbusy

Slovenská metropole po loňské rozlučce s trolejbusy Škoda 14/15 Tr dá sbohem dalšímu typu z produkce Škodovky, tentokrát té plzeňské (Škody Electric). Po 28. 6. 2024 již nebudou dále do provozu nasazovány trolejbusy Škoda 25 Tr Irisbus, které ve městě sloužily od roku 2006, fanoušci dopravy se budou moci svézt ještě 6. 7. 2024 během zvláštní akce, jejíž program ovšem bratislavský DP prozatím nezveřejnil. Znám je pouze čas zpřístupnění vozovny Hroboňova, a sice od 10:00 do 14:00.

Trolejbusy 25 Tr nepatřily mezi typické reprezentanty vozového parku bratislavských trolejbusů. V ulicích města se jich objevilo pouze šest, přičemž jejich nákup byl úzce provázán s nově vybudovanou trolejbusovou tratí na sídliště Dlhé diely. Za jeden trolejbus dal bratislavský Dopravní podnik 17 493 932 slovenských korun, což v roce 2006 odpovídalo cca 13,166 mil. Kč.



Trolejbus budoucího bratislavského ev. č. 6702 namačkaný „nefotitelně“ mezi ostatní exponáty Irisbusu na veletrhu Autotec v Brně v červnu 2006. (foto: Libor Hinčica)



Trolejbusy 25 Tr byly po celou dobu svého provozního nasazení v Bratislavě spojeny se sídlištěm Dlhé diely. Na jiných linkách se objevovaly vzácně. Vozidla nicméně začala Bratislavanům sloužit ještě před dokončením trati, a tak bylo možné během léta 2006 nafotit trolejbusy i na jiných spojích. Bratislavský vůz ev. č. 6701 byl dne 10. 6. 2006 zachycen na lince č. 204 ve smyčce Valašská ještě během zkušebního provozu s cestujícími. (foto: Ing. Mário Kováč)

První z „pětadvacítek“ (ev. č. 6701) byla dodána již 27. 2. 2006 a sloužila nejprve k homologačním zkouškám dle podmínek slovenské legislativy. Ty byly zahájeny na konci března 2006 a od 1. 6. 2006 přešly z fáze testovacího provozu bez cestujících do fáze najíždění kilometrů s pasažéry. V průběhu června a července pak pod Bratislavský hrad dorazilo i zbylých pět vozů ev. č. 6702–6706. Všechna vozidla byla dodána ještě za využití železnice, kdy vykládka probíhala ve stanici Bratislava-Filiálka. Dva z trolejbusů (budoucích ev. č. 6703 a 6706) se staly během přepravy terčem vandalů, kteří nové trolejbusy zvládli před vyložením posprejovat.

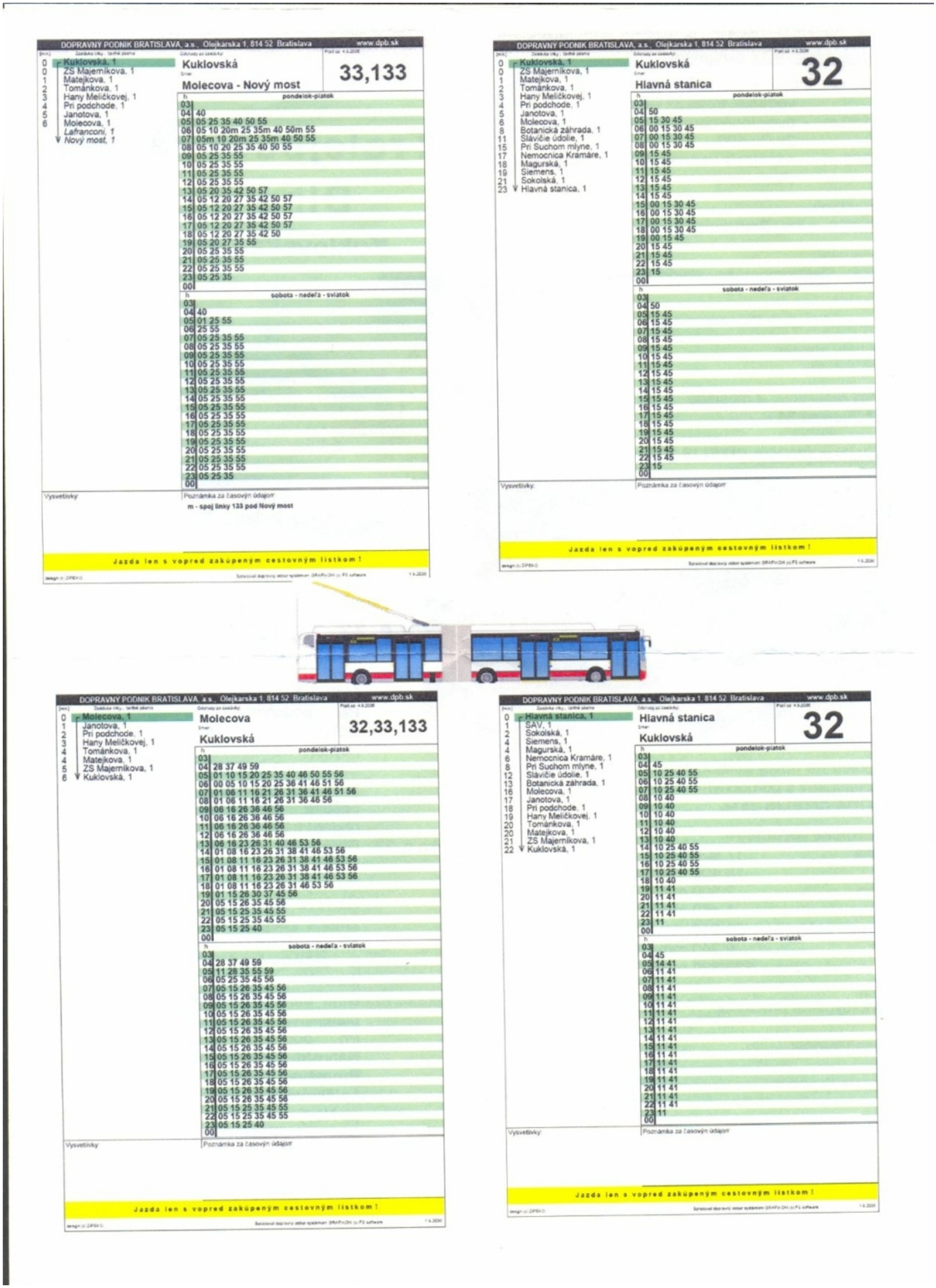
První nasazení do provozu s cestujícími již po schválení typu je datováno 7. červencem 2006, přičemž krátce po voze ev. č. 6701 byl zařazen i v polovině června dodaný druhý vůz ev. č. 6702, jenž se předtím stal centrem pozornosti návštěvníků brněnského veletrhu Autotec. Zbylé čtyři trolejbusy ev. č. 6703 –6706 byly do provozu uvedeny v srpnu 2006. Vozy tehdy jezdily na vybraných páteřních trolejbusových linkách, objevily se však také na několika linkách ryze autobusových (mj. čísel 28, 37, 88, 92), a to v rámci ověřování spotřeby naftového agregátu, jímž byly trolejbusy vybaveny. Výsledky přitom nebyly příliš uspokojivé – spotřeba dieselového agregátu se pohybovala okolo 100 litrů na 100 km, tedy na přibližně dvojnásobku oproti dieselovému autobusu. Přesto se trvalo na tom, aby byl dieselagregát v běžném provozu využíván, ostatně zpočátku provozní éry vozů 25 Tr na trati

na sídliště Dlhé diely v Karlovej Vsi to ani nebylo jinak možné.



Od září 2006 do prosince 2008 se objevovaly trolejbusy Škoda 25 Tr také na vybraných spojích linky číslo 133, která pokračovala od smyčky Molecova (dnes Riviéra) k Mostu SNP (tehdy Nový most) v režimu jízdy na diesel. Provozována byla pouze ve špičkách pracovních dnů. (foto: Ing. Mário Kováč)

Trať totiž byla řešena jako oddělená od zbytku sítě (což pro ni zůstalo navzdory dřívějším slibům charakteristické i dnes – takřka po dvaceti letech). Bylo tedy nutné používat agregát pro nájezdy z/do vozovny. Především ale novostavba neměla původně ve spodní části zatrolejovanou smyčku Molecova (dnes Riviéra), což znamená, že trolejbusy musely až do září 2008 (kdy byla smyčka konečně dobudována) objíždět spodní obratiště pokaždé v režimu na diesel. Nad rámec provozu na lince č. 33 byla původně část spojů z kopcovitého sídliště vedena od Molecovy (potažmo Riviéry) v režimu na diesel až pod Nový most (po roce 2012 přejmenovaný zpět na Most Slovenského národního povstání) jako linka číslo 133. Linka byla provozována pouze v ranní špice pracovních dnů, přičemž na úseku mezi Molecevou a Novým mostem převážela cestující pouze v uvedeném směru (v opačném se vracela režijně). Ve své době představovala první využití trolejbusu pro jízdu mimo trolejové vedení s pasažéry na území Slovenska. Mimoto se „pětadvacítky“ objevovaly i na autobusové lince č. 32, avšak pouze na vybraných víkendových spojích. Provoz „duobusů“ byl na linkách č. 133 a 32 ukončen až v prosinci 2008, kdy zůstala jako trolejbusová už jen linka číslo 33.



Jízdní řád linek čísel 32, 33 a 133 platný od zahájení provozu na trolejbusové trati na sídliště Dlhé diely. Na lince č. 32 se trolejbusy 25 Tr objevovaly pouze o víkendech na vybraných spojích. (sbírka:

Ing. Mário Kováč)

Díky dokončení smyčky mohly být již od září 2008 nasazovány na linku i jiné vozy než jen typu 25 Tr, byť za cenu nutného přetahu za využití podnikového automobilu Tatra z areálu vozovny a zpět. Takové přetahy se přitom staly běžnou praxí. Trolejbusy Škoda 25 Tr totiž byly značně poruchové a v kombinaci s dlouhými čekáními na servis výrobce se běžně v letech 2006 až 2008 stávalo, že místo trolejbusů musely zaskakovat autobusy. Jednou z hlavní příčin vysoké poruchovosti bylo i zcela nevhodné využívání agregátu, který byl výrobcem (společností Kirsch) zamýšlen jako pomocný pohon, nikoli jako plnohodnotná náhrada elektromotoru. Označení vozů 25 Tr coby „duobusů“, s nímž tehdy operovali zástupci DPB i slovenská média, bylo jen laciným marketingem, když využití dieselagregátu na delší úseky postrádalo jakýkoli ekonomický i ekologický smysl. Jakmile bylo nasazení trolejbusů 25 Tr na linky 32 a 133 ukončeno, počet závad na agregátech výrazně klesl, byť šlo i nadále o problematický uzel.



Na lince číslo 32 se trolejbusy 25 Tr objevovaly pouze o víkendech. Snímek pochází ze zastávky SAV ze dne 29. 10. 2006. (foto: Ing. Mário Kováč)



Od září 2008 bylo možné začít nasazovat na linku číslo 33 i další typy trolejbusů, byť za cenu nutného přetahu mezi vozovnou a tratí za využití tahače. Na ostrovní lince se tak objevovaly i trolejbusy Škoda 15 Tr(M)a později běžně i vozy Škoda 31 Tr. (foto: Libor Hinčica)

Nejzávažnější problémy u vozů 25 Tr se projevily u diferenciálů zadní nápravy, která byla poddimenzovaná pro výkony elektromotoru. To se řešilo nejprve úpravou řídicího softwaru (v roce 2015), později se muselo tak jako tak přistoupit na výměny celé hnací nápravy na jednotlivých vozidlech. Rozpadající se nápravy přitom spolehlivě zvládaly odstavit některé z trolejbusů i na několik měsíců. Ve druhé polovině roku 2015 je například doloženo, že z šesti trolejbusů 25 Tr byl v provozu jen jediný, a to navíc na děleném (šejdrovém) pořadí. Ačkoli se následně podařilo vozidla opravovat a navracet do provozu, situace, kdy většina trolejbusů trpělivě postávala na dvoře vozovny Hroboňova, se ještě několikrát opakovala. Nutno říci, že významnou měrou se na délce odstavení vozidel podílel sám výrobce, který nebyl schopen opakovaně zajišťovat včasné dodávky i banálních náhradních dílů.

Není divu, že trolejbusy nebyly u provozního ani dílenského personálu příliš oblíbené, přes vleklé problémy se nicméně k vyřazení prvního (a dosud jediného) vozu přistoupilo až v lednu 2023, kdy bylo rozhodnuto neinvestovat do opravy vozu ev. č. 6706, u nějž došlo k prasknutí hlavního rámu vleku. Zbylých pět trolejbusů bylo nadále papírově provozních, byť trolejbus ev. č. 6704 je již od zimy 2022/23 využíván kvůli závadám na sběrnici CAN spíše jako služební vozidlo (např. pro potřeby autoškoly, strhávání námrazy atp.). Vůz ev. č. 6703 byl odstaven až v dubnu letošního roku z důvodu propadlých revizí. Ani v posledním provozním období ovšem nebylo nikterak výjimečné, že se v některé dny na lince číslo 33, s níž byla po celé své bratislavské působení vozidla až na pár výjimek (například v roce 2020 během rekonstrukce tramvajové trati do Karlovej Vsi, jež přerušila i provoz trolejbus) spjatá, neobjevil ani jeden vůz Škoda 25 Tr.



Trolejbus ev. č. 6706 (dál od fotografa) v areálu vozovny Hroboňova byl jako jediný i papírově vyřazen. Vedle něj stojící vůz ev. č. 6704 se používal od prosince 2022 pouze sporadicky výhradně ke služebním účelům. (foto: Libor Hinčica)

Jelikož jsou trolejbusy věkově už na kraji své deklarované životnosti a nejsou vybaveny klimatizací salónu cestujících, rozhodl se je bratislavský DP s ohledem na vysoké správkové procento a definitivně vyřadit a po 1. 7. 2024 je již nevypravovat. Posledním provozním dnem by měl být pátek 28. 6. 2024. Náhradou za ně se stanou na lince číslo 33 opět trolejbusy s dieselagregátem, tentokrát typu Škoda 30 Tr (resp. na Slovensku správně v uvedeném provedení 30 TrDG). Ty původně sloužily na lince číslo 40, odkud byly uvolněny poté, co na předmětnou linku začaly být nasazovány článkové parciální trolejbusy Škoda 27 Tr (resp. 27 TrA). Vzhledem k tomu, že vozy 30 TrDG mají pouze standardní délku 12 m, avizoval DPB, že na lince číslo 33 dojde ke zkrácení stávajícího intervalu tak, aby nedošlo k neúnosnému snížení komfortu pro pasažéry.

Doplňme, že trolejbusy Škoda 25 Tr během svého 18letého působení u bratislavského DP neprošly žádným vysokým stupněm opravy, což se v kombinaci s nepříliš kvalitním lakováním odráželo i na jejich poněkud omšelém vzhledu v poslední etapě provozu. Pomineme-li opravy vyvolané vysokou nespolehlivostí vozidel, dočkaly se vozy jen drobných úprav, došlo například k výměně prvního bočního okna za řidičem za otevíratelné (původně bylo plné), což proběhlo zhruba v letech 2014 až 2018, anebo k demontáži samohasicího zařízení v prostoru agregátu. Vozidla najezdila pouze mezi 400 až 600 tisíci kilometry, což je zhruba poloviční hodnota, než jaká je za uvedenou dobu provozu v bratislavských podmínkách běžná. Kromě mizerné spolehlivosti se na nižším nájezdu podepsal nicméně i charakter trasy linky č. 33, která je sama o sobě poměrně krátká.



Setkání trolejbusu Škoda 25 Tr ev. č. 6705 s tramvají K2S ev. č. 7132 v přestavěné přestupní zastávce Riviéra. (foto: Matěj Stach)

Url: [Bratislava se rozloučí s trolejbusy Škoda 25 Tr]