

Konec jihlavských trolejbusů Škoda 24 Tr

03.11 2024 19:01, Libor Hinčica, Trolejbusy

Dne 15. 10. 2024 opustilo Jihlavu na silničních trajlerech všech šest trolejbusů typu Škoda 24 Tr, které místní Dopravní podnik provozoval. Využijeme proto příležitosti, abychom provozní éru těchto trolejbusů na pomezí Čech a Moravy připomněli krátkým ohlédnutím.

Dopravní podnik města Jihlavy se snažil obnovovat vozový park trolejbusů novými nízkopodlažními vozy již od roku 1998, kdy si pořídil první dva trolejbusy typu Škoda 21 Tr. S ohledem na to, že jejich nákup byl kryt státní podporou ve výši 50 % pořizovací ceny, byla obě vozidla formálně zanesena do účetní uzávěrky již za rok 1998, ačkoli ve skutečnosti byly trolejbusy uvedeny do provozu až v roce 1999 (druhý z nich dokonce až na podzim uvedeného roku). Škoda Ostrov se v té době potýkala s vleklými problémy, a tak řada českých měst, která si objednala nové vozy, přistupovala k účetním trikům, které jim zajišťovaly, že nedošlo ke ztrátě dříve přiklepnutých finančních prostředků, jež se musely správně vyčerpat do konce kalendářního roku. Uvedený model vykazování nákupů ještě nepředaných vozidel byl pak charakteristický také pro nadcházející období. Ze čtyř trolejbusů 21 Tr, které Jihlava uvedla do provozu v průběhu roku 2000, byly první dva pořízeny papírově v roce 1999. Teprve v dalších letech se situace stabilizovala a do konce roku 2004 pořídila metropole Vysočiny celkem 10 vozů 21 Tr.



Jediný jihlavský trolejbus Škoda 24 Tr s karoserií Citybus zachycený dne 21. 1. 2018 během výkonu na noční lince N u Hlavního nádraží. Noční doprava v Jihlavě zanikla v rámci covidových omezení a již nebyla obnovena. (foto: Marek Juránek)

Pozvolné tempo obnovy flotily jedním až dvěma vozy ročně nepostačovalo ve své době na prostou reprodukci, a tak si Jihlava vypomáhala i generálními opravami starších vozů Škoda 14 Tr či dokonce nákupem ojetých vozů. Svižnějšímu omlazování bránil nedostatek finančních prostředků. Stát sice už poskytoval dotace na nákup nízkopodlažních vozů, zájemců o ně však bylo více než disponibilních prostředků. Navíc přiklepnutá suma pokrývala jen polovinu pořizovací hodnoty, a tak bylo nutno zajistit vždy ještě financování druhé poloviny kupní ceny, kterou přitom výrobce každoročně šponoval.

Po ukončení výroby ve Škodě Ostrov přešla montáž trolejbusů pod plzeňskou Škodu Electric, která společně s Karosou Vysoké Mýto nabízela již od roku 2003 model Škoda 24 Tr (někdy uváděný ještě s přídomkem „Irisbus“). Ten využíval upravené karoserie autobusů Citybus (Agora), které byly záhy s ohledem na inovační vlnu nahrazeny modelem Citelis, aniž by došlo ke změně typového označení trolejbusů.



Trolejbusy Škoda 24 Tr byly objednány bez dieselagregátu. I přetah do areálu Škody Electric tak musel probíhat na tyči, jak dokumentuje tento snímek s vozem ev. č. 66 vracejícím se ze zkoušek v ulicích Plzně. (foto: Petr Prokop)

Jihlavský DP hodlal vzhledem k útlému rozpočtu nejprve pokračovat cestou průběžné obnovy stejným tempem jako v dobách, kdy nakupoval vozy Škoda 21 Tr. Na rok 2005 se mu podařilo zajistit opět dotaci z ministerstva dopravy a k tomu mimořádnou injekci i z rozpočtu města, díky čemuž si mohl zakoupit svůj první vůz 24 Tr, jenž měl vyjít na zhruba 8,8 mil. Kč. Do Jihlavy byl trolejbus, který následně obdržel ev. č. 62, dopraven nezvykle po silnici (vlečen na tyči) dne 3. 10. 2005 a již 17. 10. 2005 vyjel poprvé do provozu s pasažéry.

Vstup České republiky do Evropské unie ovšem otevřel také další cesty financování obnovy vozového parku, konkrétně prostřednictvím peněz z bruselské pokladnice. DPMJ tak připravil projekt s názvem *„Žijeme společně – zavedení bezbariérové dopravy v krajském městě Jihlava“*, v němž se pokusil získat prostředky na 12 nových nízkopodlažních autobusů, tři trolejbusy a dovybavení ručně výklopných plošin do všech deseti dříve dodaných vozů Škoda 21 Tr. Tento projekt byl již v lednu 2005 schválen s tím, že termín realizace byl stanoven na polovinu roku 2006. Celkové náklady byly vyčísleny na 102,840 mil. Kč, přičemž EU uhradila sice menší část (cca 46 %; přesněji 47 619 385 Kč), ale byla ochotna a schopna poskytnout najednou vysokou sumu. Zbylé prostředky ve výši přes 55 mil. Kč uhradil DPMJ z úvěru sjednaného s ČSOB, který byl splácen do konce dubna 2008.



Vykládka trolejbusu Škoda 24 Tr ev. č. 65 na jihlavském městském nádraží. Odtah trolejbusů zajišťoval služební těžký kolový traktor ŠT 180 z roku 1983, který má jihlavský DP k dispozici dodnes. Jako pomocné vozidlo si pracovníci DPMJ vzali k vykládce Karosu B 732 ev. č. 292 z roku 1990. (foto: Petr Prokop)

První dva trolejbusy – již s karoserií Citelis – budoucích ev. č. 63 a 64 byly dopraveny do Jihlavy dne 8. 3. 2006, tentokrát po železnici. S ohledem na zimní počasí, které v té době v Jihlavě panovalo, bylo možné provést vykládku na nádraží Jihlava-město až dne 10. 3. 2006, neboť výhybka směřující k vykládací rampě zamrzla. Třetí „dotační“ vůz ev. č. 65 byl stejným způsobem dopraven do Jihlavy dne 18. 3. 2006. Také on si musel na odtah do vozovny dva dny počkat, nikoli však kvůli vrtochům počasí, ale kvůli skutečnosti, že se do Jihlavy dostal v sobotu, přičemž personálně bylo možné zajistit vykládku až v pracovní den, tj. v pondělí 20. 3. 2006. Slavnostní prezentace nových trolejbusů na Masarykově náměstí se konala dne 27. 3. 2006 a kromě trojice „čtyřiadvacítek“ se jí účastnilo také sedm v té době již dodaných autobusů Irisbus Citelis.

Nad rámec evropského projektu si Jihlava přikoupila v identické konfiguraci ještě čtvrtý vůz téhož typu (ev. č. 66), jenž byl do provozu uveden v říjnu 2006, přičemž část sumy opět uhradilo ministerstvo dopravy. Stejným způsobem byl o rok později zakoupen i úplně poslední jihlavský vůz 24 Tr ev. č. 67, který byl do provozu zařazen v září 2007 a jako jediný byl vybaven ochlazovací jednotkou stanoviště řidiče. Celkem tedy Jihlava zakoupila v letech 2005 až 2007 šest trolejbusů Škoda 24 Tr, z toho jeden s karoserií Agora/Citybus a zbylých pět v první generaci karoserie Citelisu.



Trolejbusy Škoda 24 Tr v Jihlavě byly populárními nosiči reklamních polepů. Na snímku ze závěru srpna 2009 vidíme nejmladší vůz ev. č. 67, kterému na lince B sekunduje trolejbus Škoda 14 Tr ev. č. 59 z roku 1990. (foto: Libor Hinčica)

Trolejbusům Škoda 24 Tr se v jihlavském provozu vyhýbaly větší závady, a to kupodivu včetně poruch zadních (hnacích) náprav. „Slabším kusem“ byl v tomto směru pouze vůz ev. č. 64, u nějž musela být náprava měněna dvakrát, většina trolejbusů ale dojezdila s nápravou původní. Největší opravy se dočkaly vozy ev. č. 67 a „citybusový“ vůz ev. č. 62, oba po dopravních nehodách. Trolejbus ev. č. 67 si vybral svůj díl smůly hned na začátku svého provozního nasazení. Dne 25. 10. 2007 přejel trolejbus přes poklop kanalizace, který se pod vozem vzpříčil a poškodil podlahu v oblasti prostředních dveří. Oprava proběhla u Dopravní společnosti Zlín–Otrokovice (DSZO), kam byl vůz dne 10. 11. 2007 odtažen a již 4. 12. 2007 se vrátil zpět.

V případě vozu ev. č. 62 došlo k nehodě naopak v závěru jeho působení u DPMJ. Dne 17. 5. 2019 řidič trolejbusu najel do automobilu před ním, který přibrzdil před odbočením. S ohledem na atypičnost vozu se zvažovala možnost vyřazení trolejbusu, avšak díky nadstandardním vztahům panujícím dlouhodobě mezi jihlavským DP a DSZO se podařilo nakonec domluvit za symbolickou cenu odkup vyřazeného zlínského autobusu Citybus 12M ev. č. 651, který pak v Jihlavě posloužil k vytěžení náhradních dílů, především čela vozidla. Opravený trolejbus se pak vrátil do provozu od 10. 8. 2019, avšak jeho nasazení už nemělo dlouhého trvání.



Trolejbus ev. č. 67 byl jako jediný dodán s ochlazovací jednotkou stanoviště řidiče. Jeho dodáním v roce 2007 se nákup trolejbusů 24 Tr v Jihlavě uzavřel. (foto: Libor Hinčica)

Přestože se očekávalo vyřazení všech šesti trolejbusů 24 Tr po dodání nových parciálních trolejbusů, proces odstavování vozidel byl urychlen v souvislosti s příchodem restrikcí po rozšíření viru Covid-19. S ohledem na sníženou výpravu po zavedení prvního z tzv. lockdownů bylo rozhodnuto, že se trolejbusy 24 Tr odstaví, čímž se podařilo docílit i snížení počtu vozidel, která byla určena pro každodenní zvýšenou očistu. Od počátku dubna 2020 tak šestice „čtyřiadvacítek“ zůstávala ve vozovně. Po uvolnění opatření a zahušťování jízdního řádu se trolejbusy (i vzhledem k tomu, že sloužily jako nosiče celovozových reklam) na linky vrátily, nikoli však všechny. Trolejbusy ev. č. 63 (naposledy vypraven 3. 4. 2020) a 66 (naposledy nasazen 2. 4. 2020) už s cestujícími nevyjely, přičemž vůz ev. č. 63 začal být vytěžován jako zdroj náhradních dílů, takže jeho návrat mezi provozní vozy už nebyl ani možný. Trolejbus ev. č. 66 se ještě do ulic Jihlavy vydal, ale jen ve služební roli, když byl od podzimu používán k tzv. protahování trolejí (strhávání námrazy), přičemž naposledy se měl v této roli objevit v prosinci 2020.

Jako další přestal sloužit cestujícím vůz ev. č. 62, který svezl poslední pasažéry na lince dne 8. 6. 2020, načež byl odstaven pro závadu na komunikační sběrnici vozidla. Později se Jihlavou projel už jen dvakrát. Jednou v rámci fotojízdy objednanou fanoušky MHD (19. 7. 2021), podruhé pak na zvláštní lince R1 v rámci jízd historických vozidel v Jihlavě dne 19. 9. 2021. V září 2023 vozil návštěvníky dne otevřených dveří po areálu trolejbusové vozovny, ovšem tento výkon již pro závadu nedokončil.



Poslední zátah z Hlavního nádraží do vozovny dne 25. 10. 2021 s vozem ev. č. 65 uzavřel éru pravidelného provozu trolejbusů Škoda 24 Tr v Jihlavě. (foto: Marek Juránek)

Na počátku roku 2021 (konkrétně 19. 1.) byl naposledy vypraven i vůz ev. č. 64, který se ale ještě do února objevoval v ulicích opět v úloze strhávače námrazy. Používání vozů 24 Tr pro tento účel bylo v jihlavských podmínkách zcela běžné, protože nastavení proudových ochran nebylo u této generace vozidel tak přísné jako u mladších vozů Škoda 26 Tr, takže vozidla zvládala jízdu po troleji i na opravdu silné námraze. Někdy ale byla očekávání od schopností vozů nad jejich síly, což se pak projevovalo závadami v elektrické výzbroji. Jakmile došlo k instalaci zařízení na nanášení nemrznoucí směsi na jeden z trolejbusů 26 Tr (ev. č. 72), pozbyly vozy 24 Tr v roli ledoborců smysl a přestaly být k tomuto účelu dále využívány.

Do podzimu 2021 zůstaly v provozu už jen dva vozy ev. č. 65 a 67, přičemž druhý jmenovaný se objevoval v ulicích intenzivně i během letních školních prázdnin, a to vzhledem k celovozové reklamě propagující jihlavský Havířský průvod (byť ten se konal již v závěru června). Pravidelná provozní éra vozů 24 Tr se uzavřela v říjnu 2021, kdy nejprve dojezdil vůz ev. č. 67 (14. 10. 2021) a po něm i vůz ev. č. 65 nesoucí reklamu na jihlavský Mezinárodní festival dokumentárních filmů (i když na ročník 2019), který tak dne 24. 10. 2021 bez jakýchkoli ceremonií kapitolu provozu jihlavských vozů 24 Tr po 16 letech zátahem okolo půl desáté večer z kurzu 20224 (linky B) uzavřel.



Po ukončení provozu s cestujícími byla dvojice trolejbusů 24 Tr využívána na zimní protah namrzlého trolejového vedení. Na snímku vidíme vůz ev. č. 64 na jeho „pohotovostní“ pozici připravený na výjezd. (foto: Marek Juránek)

DP města Jihlavy, jako prakticky pokaždé, když se blížil konec některého z provozovaných typů, zvažoval, že by si mohl ponechat některý z trolejbusů 24 Tr jako historický. V úvahu připadaly především vozy ev. č. 62, který byl s karoserií Agory/Citybusu přece jen neobvyklý a do nějž v roce 2019 byly investovány prostředky v souvislosti s opravou po dopravní nehodě, a vůz ev. č. 66, který se ještě v roce 2018 dočkal opravy trakčního motoru (čímž vzrostla jeho účetní hodnota) a vykazoval i nízký kilometrický nájezd. Ambice mít vlastní historický trolejbus ale opět opadla.

Již v červnu 2022 informovala ukrajinská a po nich i česká média o tom, že všech šest trolejbusů by mělo zamířit na Ukrajinu, konkrétně do města Ivano-Frankivsk na západě země. Jihlava tak chtěla udělat gesto vstříc zemi, která se v té době už čtyři měsíce potýkala s neukojenými choutkami imperialistického Ruska. Předání vozů bylo vázáno na možnost jejich vyřazení, které bylo propojeno s dotací na nákup šesti nových parciálních trolejbusů. Ty mělo do Jihlavy dodat původně česko-ukrajinské sdružení, s ohledem na blížící se riziko válečného konfliktu (jež se záhy ukázalo reálným) ale došlo k výměně dodavatele mechanické části vozidla (nově SOR Libchavy) a k přepracování původního konceptu řešení elektrické části. To ve výsledku vedlo k obřímu zpoždění na straně dodavatele, které ovlivňovalo i termín možného předání trolejbusů 24 Tr na Ukrajinu. Zástupci z Ivano-Frankivsku se tak na Vysočinu dostali až na jaře 2024.



Trolejbusy Škoda 24 Tr připravené na odvoz na Ukrajinu. Původně avizovaný termín (9. 10. 2024) nebyl ze strany odběratele dodržen, a tak muely být trolejbusy ještě dodatečně odtaženy do jiných částí areálu jihlavské vozovny. (foto: Marek Juránek)

Z šestice trolejbusů byly některé již nepojízdné, nejvíce kanibalizován byl vůz ev. č. 63. V případě zájmu zprovoznit vozidla před předáním by bylo nutno do trolejbusů investovat větší sumu, což však DPMJ nemohl pokrýt ze svých prostředků. Ani ukrajinská strana ale nehodlala do vozů ještě v ČR financovat, a tak nakonec převzala vozidla ve stavu po dlouhodobém odstavení. Nakládka se měla původně uskutečnit dne 9. 10. 2024, následně však došlo k přesunu na 15. 10. 2024. Pomocí tahače DPMJ byly trolejbusy natlačeny na podvalníky a vydaly se na silničních trajlerech směrem na Ukrajinu, kam dorazily dne 20. 10. 2024. Se zprovozněním se zde počítá pouze u třech vozů, zbylé by měly posloužit jako donoři součástek.



Trolejbusy Škoda 24 Tr naložené na ukrajinských podvalnících, na nichž ještě před půlnocí dne 15. 10. 2024 Jihlavu opustily. (foto: Marek Juránek)

Url: Konec jihlavských trolejbusů Škoda 24 Tr