


# V neděli skončí v Brně provoz trolejbusů Škoda 25 Tr

04.02 2022 20:49, Libor Hinčica, Trolejbusy

Brněnský DP dne 6. 2. 2022 odstaví definitivně z provozu poslední z kloubových trolejbusů Škoda 25 Tr. Trolejbus ev. č. 3613 bude mimořádně nasazen podle speciálního jízdního řádu tak, že obslouží postupně všechny brněnské trolejbusové linky.

Trolejbusy Škoda 25 Tr končí v Brně po necelých 13–14 letech služby, což je výrazně méně než obvyklá předpokládaná životnost trolejbusů. Není však tajemstvím, že trolejbusy postavené na platformě vozů Citelis 18M nepatří mezi právě nejspolehlivější výrobky, které plzeňský závod na výrobu trolejbusů opustily. S problémy se dlouhodobě potýkala především hnací náprava, jež musela být opakovaně repasována, případně byly používány náhradní kusy vytěžené z vyřazených autobusů. Pro trolejbusové provedení se neukázala jako zcela vhodná ani kataforéza coby ochrana skeletu. S postupujícími léty se i na brněnských vozech 25 Tr začala objevovat koroze, která by si vynutila provedení generální opravy, která však byla u tohoto typu vyhodnocena jako nerentabilní. Díky nákupu 40 nových trolejbusů Škoda 27 Tr, jejichž dodávky začaly na podzim roku 2021, bylo možné přistoupit k postupnému odstavení všech „pětadvacítek“, pro které se navíc našel kupec v podobě Dopravního podniku města Ústí nad Labem.




Do Brna bylo v průběhu let 2006 až 2009 dodáno celkem devět trolejbusů 25 Tr. Dopravce mohl pořídit ještě dalších 12 vozů, opci však nevyužil. Na snímku vidíme vůz ev. č. 3615 na ulici Provazníkova v květnu 2016. (foto: Lukáš Tuček)

Přestože smlouva mezi brněnským a ústeckým DP prozatím nebyla zveřejněna v registru smluv, byl zájem Ústí nad Labem avizován již v rámci představení nové generace trolejbusů v závěru roku 2021 a na období od 14. do 18. 2. 2022 má již ústecký DP objednanou i přepravu trolejbusů z Brna. Část těchto trolejbusů by měla na severu Čech zřejmě zasáhnout do provozu s cestujícími, některá vozidla mají být využita jen jako zásobník náhradních dílů pro ústecké trolejbusy 25 Tr, kterých bychom ve městě pod Větruší napočítali celkem šest. Kanibalizace se bude týkat především mechanických dílů, elektrická část je totiž u brněnských vozů (jež už odpovídají provedení karoserie Citelis 1B, která již měla přední výkyvnou polonápravu a 100% nízkopodlažní provedení) oproti šestici ústeckých vozů odlišná (pochopitelně se však nabízí využití náhradních dílů elektrické výzbroje pro ty z brněnských trolejbusů, které budou v Ústí nad Labem domestikovány pro provoz).

Ohlédneme-li se za provozem trolejbusů Škoda 25 Tr v Brně, musíme se vrátit až do roku 2004, kdy si brněnský Dopravní podnik převzal ještě od Škody Ostrov poslední čtyři trolejbusu Škoda 22 Tr. Jejich počet se zastavil pouze na osmi kusech (ev. č. 3601–3608), ačkoli objednávka předpokládala dodání 12 trolejbusů. Firma však s ohledem na zastavení produkce informovala zákazníka, že zbylé čtyři trolejbusy, jejichž dodávka měla proběhnout v roce 2005, již nebudou vyrobeny. Některé informační zdroje hovoří o tom, že již tehdy měla být jako náhrada za nedodané vozy 22 Tr nabídnuta dodávka čtyř trolejbusů 25 Tr, nicméně výrazné odlišnosti obou typů (v porovnání s původní zadáním vozidel) měly vést k tomu, že se tato „výměna“ na zákazníka přenést nemohla. Jelikož se nepodařilo tuto historku do doby uzavření tohoto článku spolehlivě ověřit (anebo zcela vyvrátit), přivítá redakce od případných pamětníků jakékoli upřesnění popisované situace.




Velkým nedostatkem trolejbusů 25 Tr byly (a jsou) závady hnacích náprav. V létě 2013 bylo v komínské trolejbusové vozovně odstaveno pro závady na nápravě 5 z 9 brněnských vozů 25 Tr. (foto: Lukáš Tuček)

První vůz 25 Tr se sice v Brně objevil již v roce 2005, nešlo ale o dodání trolejbusu, ale pouze jeho prezentaci. Konkrétně byl pod číslem 3609 (navazujícím na dříve dodané vozy 22 Tr) zkoušen v provozu s cestujícími od 25. 1. 2005 do 8. 2. 2005 o rok dříve vyrobený prototyp „pětadvacítky“, jenž byl nakonec jediným, který byl vyhotoven ještě v provedení s karoserií Citybus. Tento vůz absolvoval v rámci České republiky menší předváděcí turné a již na jaře 2005 zakotvil na trvalo u Dopravní společnosti Zlín–Otrokovice (DSZO), která vůz využívala v provozu až do podzimu 2019, než došlo pro závadu mechanické části k odstavení trolejbusu a rok později i k vyřazení a následné likvidaci.

Vlastní vozy 25 Tr si na jihu Moravy objednali na podzim 2006. Škoda Electric se tehdy účastnila jako jediná soutěže, v níž nabídla jeden trolejbus za částku 13,09 mil. Kč. Tendr předpokládal možnost dodání až 21 vozidel (v celkové hodnotě 275 mil. Kč), ovšem realita byla nakonec jiná a do Brna během let 2007 až 2009 zamířilo jen devět nových trolejbusů, každý rok tři kusy. Ty úplně první, budoucích ev. č. 3610 a 3611, byly expedovány z Plzně ve dnech 22. 11. a 23. 11. 2007, třetí (ev. č. 3609) následoval o pár dnů později. V Brně byly po krátkém zaškolení, doplnění výsostných znaků a dalších potřebných úkonech zařazeny do provozu od 10. 12. (ev. č. 3609 a 3611) a 12. 12. 2007 (ev. č. 3610). Jejich bydlištěm se stala vozovna Komín. Oproti tomu trojice vozů z roku 2008 (ev. č. 3612–3614), jež byla do provozu uvedena na počátku září (8. 9. 2008, s výjimkou vozu ev. č. 3613, jenž vyjel už 5. 9. 2008), našla útočiště ve vozovně Husovice, odkud se do Komína přesunula až během roku 2012. Vzhledem k tomu, že komínská vozovna se stala domovem i pro trolejbusy ev. č. 3615 až 3617 (ty byly zařazeny 24. 8. v případě vozu ev. č. 3615 a 25. 8. 2009 v případě vozů ev. č. 3616 a 3617), platilo, že od roku 2012 byly všechny brněnské „pětadvacítky“ deponovány v komínské

vozovně.




Trolejbus Škoda 25 Tr ev. č. 3616 z poslední dodávky z roku 2009 zachycený na Pálavského náměstí v srpnu 2014. (foto: Lukáš Tuček)

Trolejbusy bylo možné potkávat nejčastěji na nejvytíženějších linkách brněnské trolejbusové dopravy, tedy zejména na linkách čísel 25, 26 a 37. Zajímavou kapitolu představovalo zapůjčení pětice trolejbusů (ev. č. 3609, 3611–3614) do vozovny Slatina v létě 2019, kdy se trolejbusy objevovaly na lince číslo 33 do Slatiny s přejezdy na linku číslo 31 vedoucí do sousedního města Šlapanice. Současně se trolejbus objevovaly i na linkách čísel 34 a 36, což souviselo s potřebou posílit kapacitu linek v době konání tramvajové výluky v ulici na Veveří.

Brněnské vozy 25 Tr se od sebe vzájemně odlišovaly pouze v detailech, všímavé oko mohlo u trolejbusů ev. č. 3609 a 3617 postřehnout odlišné lakování čel (u prvního jmenovaného předního, u druhého naopak zadního). Trolejbus ev. č. 3612 byl na podzim 2013 osazen novou zkušební sběrací soustavou Lekov TSS 15.1 (dočasně se stahováky Faiveley TSZ 3), která se na trolejbuse objevila v souvislosti s potřebou schválit sběrače pro provoz ze strany Drážního úřadu (stejná byla použita posléze na nových vozech 31 Tr pro Brno a trolejbus s ní již dojezdil). Odlišnou sběrací soustavu měl i vůz ev. č. 3617. Všechny trolejbusy se postupně dočaly dosazení nové klimatizační jednotky stanoviště řidiče (Dometic-Waeco CoolAir RTX), která nahradila původní osvěžovač vzduchu pracoviště jízdního personálu Ebercool Master Plus. Některé vozy (min. ev. č. 3612, 3613, 3614 a 3616) se dočkaly i nových předních světlometů z produkce firma Hella na bázi LED. Zajímavou kapitolu představovaly problémy s upevněním předního dílu krycích plent v počátcích provozu, kde docházelo k uvolňování upevnění, takže krátkodobě bylo možné potkávat vozy 25 Tr v Brně bez typického zešikmeného předního kšiltu. Mimochodem, málo známou skutečností je, že tvarové řešení plent trolejbusů 25 Tr (a 24 Tr) s karoserií Citelis 1B pochází z dílny českého designéra a architekta

Patrika Kotase.




Trolejbus Škoda 25 Tr ev. č. 3611 na brněnských Vinohradech poslední březnový den roku 2016. (foto: Lukáš Tuček)

Hlavním nedostatkem trolejbusů 25 Tr byly ale již zmíněné hnací nápravy, které se „sypaly“ prakticky od počátku provozu. Řešením byly finančně nákladné nákupy zcela nových náprav, později, když již nebyly nové nápravy dostupné, přistoupil brněnský DP k využití náprav z vyřazených autobusů Citelis. Už v roce 2015 byla použita na voze ev. č. 3617 náprava z autobusu Citelis 12M, v letech 2018 a 2019 se poté tři vozy (ev. č. 3609, 3610 a 3615) dočkaly náprav z vyřazených autobusů Citelis 18M. Výměna náprav vedle finanční náročnosti znamenala také velkou pracnost a dlouhodobé odstávky vozidel (v řádech měsíců). V létě 2013 bylo najednou odstaveno pět z devíti trolejbusů, což byl smutný rekord. Není divu, že vozidla nebyla mezi dílenským personálem právě oblíbená.

Po podepsání smlouvy na dodání trolejbusů 27 Tr v lednu 2021 bylo zřejmé, že vozový park brněnské trolejbusové dopravy v krátké době opustí všechny starší kloubové trolejbusy, tedy posledního zástupce typu 15 Tr, osm vozů 22 Tr a všech devět vozů 25 Tr, přičemž pro odstavení byly jako první vytipovány právě nejmladší vozy 25 Tr. To souviselo s faktem, že na rozdíl od trolejbusů 22 Tr neprošly tyto vozy vůbec generálními opravami a většina se již blížila do stavu, kdy by bylo nutné pro najetí vysokého počtu kilometrů realizovat větší prohlídku.




Vůz ev. č. 3617 byl odstaven již v prosinci 2021 jako druhý v pořadí. Poslední vypravení proběhne dne 6. 2. 2022 s vozem ev. č. 3613. (foto: Lukáš Tuček)

Trolejbusy začaly být postupně odstavovány z provozu již od prosince 2021. Níže uvádíme datum posledního vypravení na linku u jednotlivých vozidel:

3609 – 03. 01. 2022 – linka 37/kurz 9
3610 – 29. 12. 2021 – linka 25/kurz 33
3611 – 14. 01. 2022 – linka 25/kurz 7
3612 – 10. 12. 2021 – linka 25/kurz 29
3613 – *plánováno na 6. 2. 2022*
3614 – 18. 01. 2022 – linka 25/kurz 33
3615 – 25. 01. 2022 – linka 37/kurz 9
3616 – 23. 12. 2021 – linka 37/kurz 11
3617 – 20. 12. 2021 – linka 37/kurz 9 *(vůz vyměněn pro závadu)*

Tato data se přitom nepřekrývají s datem faktického vyřazení vozidel, to následovalo zpravidla později. Poslední vůz – ev. č. 3613 – poslouží v sobotu 5. 2. 2022 ještě pro objednanou fotojízdu a dne 6. 2 2022 vyjede naposledy do provozu s cestujícími podle speciálního jízdního řádu, který uvádíme níže. Kapitola provozu „pětadvacítek“ v Brně se tak definitivně uzavře.

Doplňme, že trolejbusy Škoda 25 Tr byly dodávány pouze dopravcům v ČR a SR. Celkem bylo vyrobeno v letech 2004 až 2014 pouze 78 vozů. Jejich největším provozovatelem byl (a stále je) Dopravní podnik města České Budějovice, který si pořídil celkem 31 vozů.

**Jízdní řád vozu ev. č. 3613 dne 6. 2. 2022 – ukončení provozu trolejbusů 25 Tr v Brně:**

30: Vozovna Komín (9.15) – Černého (9.32–9.45) – Královo Pole, nádraží (10.09)
32: Srbská (10.21) – Česká (10.33)
36: Česká (10.40) – Komín, sídliště (11.01–11.27) – Česká (11.48)
34: Česká (11.50) – Vychodilova (12.03–12.25) – Česká (12.38)
31: Hlavní nádraží (12.54) – Šlapanice, Kalvodova (13.16–13.43) – Hlavní nádraží (14.05)
33: Hlavní nádraží (14.24) – Slatina, sídliště (14.40)
39: Barvičova (15.20) – Komenského náměstí (15.28)
38: Komenského náměstí (15.29) – Preslova (15.38–15.50) – Komenského náměstí (15.58)
39: Komenského náměstí (15.59) – Barvičova (16.08)
35: Barvičova (16.11) – Mendlovo náměstí (16.18)
37: Mendlovo náměstí (16.19) – Jírovcova (16.35)
26: Kamenný vrch (16.49) – Jírova (17.40)
25: Jírova (17.46) – Osová (18.40)
37: Osová (19.03) – Vozovna Komín (19.30)

Url: V neděli skončí v Brně provoz trolejbusů Škoda 25 Tr