

V Teheránu byl ukončen provoz trolejbusů

20.04 2025 21:18, Libor Hinčica, Trolejbusy

Íránská metropole Teherán se v blíže neurčeném čase rozloučila se svým trolejbusovým provozem, čímž skončilo i nasazení československých vozů Škoda 15 Tr. Náhradou za trolejbusy se staly čínské elektrobusy Higer.

Trolejbusy v Teheránu vyjely 14. září 1992, přičemž zřízení místního systému neslo výraznou československou stopu. Od druhé poloviny 70. let se pokoušela ČSSR exportovat své know-how v oblasti trolejbusů a nabízela skrze podnik zahraničního obchodu Škodaexport budování kompletních provozů na klíč – od vyprojektování tratí, přes dodávku technologií a realizaci stavby až po dodávku vozidel. Součástí bylo také zaškolení provozního a údržbového personálu a nechyběla ani dlouhodobá přítomnost československých techniků v daných lokacích. Pozornost byla soustředěna především do oblastí, kde by mohly produkty z Československa být konkurenceschopné i přes svou relativní technickou zastaralost, takže šlo hlavně o bývalé koloniální země a státy Jižní Ameriky. Většina záměrů skončila jen na papíře, o úspěchu se dá hovořit jen ve dvou případech – v roce 1979 byl otevřen provoz v afghánském Kábulu, koncem 80. let začaly práce v Íránu, kde se realizace přehoupla až do počátku let devadesátých.

V první etapě bylo do Teheránu dodáno 30 vozů Škoda 15 Tr, na které záhy navázala dodávka dalších 35 kusů. Flotila byla nasazována na celkem pět linek, jež byly postupně uvedeny do provozu. Zajímavostí teheránských „patnáctek“ bylo jejich vybavení olověnými trakčními bateriemi pro nouzový dojezd, jež se ukrývaly ve schráně na zadním čele.

S ohledem na to, že turisté se někdejší Persii zpravidla vyhýbají a informace proudící ven z této země

jsou filtrovány, neexistuje k teheránským trolejbusům ucelený přehled informací, které by umožnily mapovat vzestup a pád místní sítě. Podle dostupných údajů měla být trolejbusová doprava poprvé zastavena již někdy v roce 2013, nicméně došlo ještě k jejímu obnovení (nejspíše na jaře 2016), byť jen na krátkém úseku o délce cca 1,8 km, jenž měl být následně ještě prodloužen na celkovou délku 4,3 km. Později mělo údajně dojít k obnovení provozu ještě na jedné lince (o délce cca 5 km). Rekonstruováno – včetně změny designu čel – mělo být okolo 30 vozů 15 Tr, avšak toto číslo se jeví jen jako reklamní vějička, neboť návštěvníci v roce 2016 viděli v provozu pouhé tři trolejbusy a v dubnu 2018 napočítali jedenáct. Zpráva z roku 2022 hovoří o celkem 16 trolejbusech, které byly v té době označovány v íránských médiích jako *„elektrobusy starší generace“*, které měly být nahrazeny elektrobusy novými, tj. bez trolejového vedení.



Fotografie s trolejbusy 15 Tr v Teheránu jsou velice vzácné. V klasickém provedení (tj. v nemodernizované variantě s přídomkem „M“) byla přitom íránská metropole jejich vůbec největším provozovatelem. (zdroj: Wikipedia.org; autor: Mondephile)

Na konci roku 2022 měl být dodán první z těchto elektrobusů, jenž se podrobil technické kontrole, která umožnila další import vozů téhož typu, z nichž část se měla částečně vyrábět přímo v Íránu (první čtyři z nich měly na montáž dorazit současně s „předváděcím“ vozem). V polovině března 2025 mělo být v Teheránu již 114 elektrobusů, z nichž ty první vyrazily do ulic dne 14. 3. 2025. První linka (Jomhuri – Baharestan), na níž se objevily, má mít délku 4,5 km a má se na ní nacházet 10 zastávek v jednom směru a 14 ve směru opačném. Elektrobusy o délce cca 12 m pocházejí od čínského Higeru a jsou vybaveny kapalinou chlazenými bateriemi LFP o kapacitě elektrické energie 422,87 kWh, což má postačovat na dojezd *„přes 255 km“*. Motor má mít výkon 195 kW, k obsaditelnosti byl zveřejněn

jen údaj o počtu míst k sezení, kterých má být 34 (+ 2 sklopná). Topení vozů je dieselové, takže jeho použitím nedochází ke snížení dojezdu na baterie.

Mimo těchto elektrobusů měla být v Teheránu od počátku roku testována také dvě tříčlánková vozidla (rovněž čínské provenience) s „tramvajovým“ designem o délce 31 m, která byla navrácena zpět výrobci (šlo přitom o vozidla ojetá, nikoli nová). Do června 2026 by mělo být do íránské metropole dodáno 70 těchto nezvyklých elektrobusů, které by měly nalézt uplatnění na dalších linkách místního BRT (*Bus Rapid Transit*) systému, přičemž média o těchto vozech referují jako o „tramvajích“, třebaže s nimi kromě designových křivek nemají nic společného.

Zbývá zodpovědět otázku, kdy byl ukončen provoz trolejbusů Škoda 15 Tr, a tím i celá trolejbusová doprava v Teheránu. Na ni jsme ovšem bohužel nenalezli odpověď. Existuje fotografie z července 2024, na níž je ještě vidět provozní trolejbus (resp. jen jeho kousek, avšak ten nejdůležitější – vyobrazující sběrače na trolejovém vedení). Naopak íránská média na počátku roku 2025 hovořila o trolejbusech již v minulém čase a zmiňovala opakované sliby o návratu „elektrobusů“ do ulic z úst lokálních politiků. Lze tedy dovodit, že k zastavení trolejbusů mělo dojít někdy v období od července 2024 do konce téhož roku.

Url: V Teheránu byl ukončen provoz trolejbusů