



Všechny trolejbusy Škoda 32 Tr ve Vilniusu už vozí pasažéry

09.04 2025 19:31, Petr Bystroň, Libor Hinčica, Trolejbusy

Dne 8. 4. 2025 zařadil vilniuský Dopravní podnik VVT (*Vilniaus viešasis transportas*) do provozu poslední dodaný trolejbus Škoda 32 Tr z obří dodávky na 91 parciálních trolejbusů. Tento trolejbus, nesoucí ev. č. 1814, posílil flotilu trolejbusové vozovny číslo 1 (*Antakalnio transporto departamentas*), která obdržela rovných 50 nových trolejbusů, zatímco mladší vozovna číslo 2 (*Viršuliškių transporto departamentas*) zbylých 41 kusů.

Připomeňme, že se jedná o parciální trolejbusy s garantovaným dojezdem 20 km, nicméně v současné době se výhod bateriového pohonu prakticky nevyužívá. První z nich byly [uvedeny do provozu dne 22. 8. 2024](#).

Trolejbusy byly upřednostněny před nákupem elektrobuses, v nichž se původně Vilnius zhlédl a kterými hodlal trolejbusy nahradit, nicméně provedené ekonomické studie prokázaly, že trolejbus zůstává stále nejlepší formou elektrobuse, byť se nyní litevská metropole chystá přece jen zakoupit i ty klasické elektrobuses (nedávno vypsalá soutěž na 145 ks). Přestože se počítalo s tím, že nově pořízené trolejbusy poslouží pro rozšíření akčního radiusu trolejbusové dopravy (právě za využití baterií), dosud slouží - pomineme-li příležitostné využití během výluk, usnadnění nájezdových tras či objíždění smyček - jako prostá obnova vozového parku přestárlé flotily vozů 14 Tr, za nimiž se především v posledních letech vydávala nemalá část fanoušků i z České republiky a Slovenska.



Ačkoliv je atmosféra této fotografie nejstarší a jedné z nejmladších čtrnáctek mlhavá, jejich osud je již zcela jasný – konec nastane na přelomu let 2026/2027. (foto: Petr Bystron)

I když je flotila již kompletní, v současné době stále probíhají jednání mezi místním organizátorem dopravy SĮ (*Susisiekimo paslaugos*; známější spíše jako „JUDU“), VVT a magistrátem o tom, jak nejlépe výhod parciálních trolejbusů využít. Vadou na kráse těchto jednání je, že všichni tři aktéři mají na dané téma zcela rozdílný názor. Nabízí se například elektrifikace linek č. 21, 22 a 30, k čemuž by však bylo zapotřebí doplnit několik chybějících trolejových oblouků, čemuž se ale brání Dopravní podnik, který by naopak rád trolejové vedení v centru města postupně snesl. Nejvíce se zdá být ohrožena trolejbusová trať linek č. 6 a 12 na ulici Basanavičiaus, kudy projíždí právě i autobusová linka č. 21, takže snesením by došlo ke snížení podílu trolejového vedení na dané trase, pokud by byla k transformaci na trolejbusovou linku opravdu vybrána. V kuloárech se dokonce hovořilo o tom, že k jejímu snesení dojde ještě v roce 2024, zatím se nicméně tato ulice trolejovým vedením stále pyšní. Výhledově se ale nadále počítá se snesením trolejí od nádraží až k Zelenému mostu (*Žaliasis tiltas*).

Diskuze se dále dlouhodobě točí kolem možné změny trasy linky č. 1 z Karoliniškės do sídliště Pilaitė, kde byly v dobách SSSR plánovány hned čtyři trolejbusové linky s využitím kloubových trolejbusů Škoda 15 Tr. Ze sídliště vznikla nakonec jen jeho část a zamýšlenou trolejbusovou trať připomínají pouze sloupy na ulici Šešuolių poblíž 2. vozovny (napojení předmětné ulice s vozovnou ale bylo v roce 2017 přeřazeno stavbou silničního obchvatu, takže dnes by zde stavba tratě již nepřipadala v úvahu). Nadějí pro trolejbusy do Pilaitė jsou alespoň parciální trolejbusy, které by se zde mohly objevit do konce roku 2026. Důvodem pro relativně pozdní termín jejich nasazení má být vyčkávání na příchod dalších parciálních trolejbusů, tentokrát článkových. Na jejich pořízení aktuálně probíhá vyhodnocování výběrového řízení, přičemž se porovnávají nabídky české Škodovky s modelem 33 Tr a španělsko-polského Solarisu s Trollinem 18 s výzbrojí od polského Medcomu.

Ačkoliv je příchod nových trolejbusů bezpochyby omlazením vozového parku, v případě zlepšení komfortu cestování je to poněkud diskutabilní. Nové trolejbusy jsou cestujícími někdy kritizovány za stísněný interiér a nedostatek místa ke stání (což je zapříčiněno mj. požadavkem zákazníka na nejvyšší možný počet sedadel bez podest). Současně chybí v zadní části vozu sedačky cestujících, namísto nich je prostor přehrazen madlem.



Trolejbus Škoda 32 Tr ev. č. 2801 si svou premiéru odbyl 17. března 2025, kdy byl zvěčněn na výjezdu z vozovny číslo 2, jež v prosinci 2025 pomyslně oslaví 40 let existence. Za tu dobu vozovna neprošla zásadní modernizací, byť je slibována. Prozatím ale nebyla jen formou obrázkovou na malé tabuli ve formě vizualizace před administrativní budovou vozovny. (Autor: Petr Bystron)

Důvodem tohoto nepříliš šťastného uspořádání mají být vyšší nápravové tlaky vozidla. Trolejbusy 32 Tr ve Vilniusu přitom již používají novou generaci elektrické výzbroje Škoda SJ 11, která se začala objevovat na trolejbusech z Doudlevců od roku 2023 (současně ale stále běží i výroba starší generace, byť se chýlí ke konci). Výhodou nové výzbroje je, že jde o skutečně integrovaný střešní box, zatímco v případě staršího typu (SJ 10) bylo nutno používat ještě separátní boxy pro měnič klimatizační jednotky a trakční baterii. Nově je vše v jednom boxu (rozměrově identickém s boxem SJ 10), který vedle IGBT prvků v trakční části používá i SiC-MOSFET tranzistory v blocích statického měniče. To přineslo oproti distribuovanému řešení hmotností úsporu. Na druhé straně je ovšem těžší trakční baterie. Dříve dodávané vozy 32 Tr využívaly trakční baterii o kapacitě elektrické energie 42,1 kWh, přičemž články byly rozmístěny do dvou boxů, které se oba vešly do zadní schrány. Novější vozy 32 Tr (a 33 Tr), včetně těch pro Vilnius, mají jeden bateriový box umístěný na střeše (novějšího typu) a jeden v zadní části (původního provedení), přičemž kapacita elektrické energie je lehce přes 50 kWh.

Z pohledu řidičů a dílenského personálu jsou velmi kladně vnímány nové české botky z produkce

společnosti ESKO, kdy již není zapotřebí měnit uhlíky na výklopných botkách sovětského typu povoláním dvojice šroubů. Pozitivně je vnímám i bateriový pohon (a díky tomu získaná flexibilita). Naopak nepříliš pozitivní reakce jdou na účet kamer nahrazujících standardní zpětná zrcátka. Zásadním nedostatkem je absence kamery na sběrače.

Určitou zajímavostí je, že ve Vilniusu stále přežívá sovětský systém číslování linek, který vyžaduje po cestujících, aby byli schopni rozeznat od sebe různé trakce, poněvadž v síti místní MHD mají vybrané autobusové linky a trolejbusové linky stejné číslo. Parciální trolejbusy proto v případě výluk mohou vyvolat i nechtěné zmatení, kdy z jedné zastávky odjíždí například přechodně spoje autobusové i trolejbusové linky č. 10, jenomže trolejbusová linka 10 místem projíždí v režimu na baterii, tudíž hlavní rozeznávací znak trolejbusu se zde vytrácí a cestující mohou nastoupit do „nežádoucí“ linky č. 10, ačkoliv trolejbusy mají oproti autobusům nejen červenou, ale i krémovou barvu.



Nápory dopravní špiček, to je nyní hlavní poslaní trolejbusů 14 Tr a 15 Tr. Na snímku z února 2025 se ve vozovně č. 2 chystají na odpolední výjezd. Takové počty jsou již méně pravděpodobné, neboť i na špičkové výkony přechází část starších nízkopodlažních trolejbusů. (foto: Petr Bystroň)

Na závěr jsme si ponechali informace zejména pro příznivce a fanoušky trolejbusů Škoda 14 Tr a 15 Tr ve Vilniusu. Aktuálně (k datu publikování článku) je v provozu přibližně 65 trolejbusů 14 Tr a 2 trolejbusy 15 Tr, přičemž se očekává, že s ohledem na nedávné zařazení posledních vozů 32 Tr se jejich počet sníží zhruba ke 40 kusům. Definitivní konec se očekává s příchodem nových kloubových vozů na přelomu roku 2026/2027, kdy by měly zmizet z ulic i trolejbusy Solaris Trollino 15 AC, kterých do provozu zasahuje přibližně 40.

Momentálně je výprava vozů Škoda 14 Tr omezena fakticky jen na špičky pracovních dnů v počtu přibližně 40-50 vozů (30 až 40 z vozovny č. 1, pouze cca 10 pak z vozovny č. 2), přičemž o víkendech tvoří obvykle jen zálohy na smyčkách. Na celodenní kurzy se starší vozy vypravují jen ojediněle. V síti

obsluhované 1. vozovnou se nejvíce vozů 14 Tr vyskytuje na linkách č. 4, 15 a 17. V síti 2. vozovny je možné na „čtrnáctky“ narazit na linkách č. 7, 16, 18 a 19. Vzácně lze na trolejbusy s „tyristorovou hudbou“ narazit ještě na linkách č. 1, 3, 9, 12, naopak linky č. 6 a 10 jsou vlivem rekonstrukce ulice Kalvarijų výhradně v režii parciálních „dvaatřicítek“.

Fanoušky nejvyhledávanější trolejbusy linky č. 7, tedy Škoda 15 Tr, procházejí v posledních týdnech dílenskými prohlídkami, přičemž do provozu by se měly vrátit ještě před letními prázdninami. Vůz ev. č. 2603 na začátku března neprošel technickou kontrolou (v Litvě musí autobusy a trolejbusy podstupovat „STK“ každých 6 měsíců), načež byl odstaven a jeho osud je momentálně nejistý.

Letošní prázdninová výprava by se měla už zcela obejít bez vozů 14 Tr i 15 Tr. Pakliže se tedy zájemci ještě chystají vypravit za starými Škodovkami, měli by se vyhnout termínu od 23. 6. do 31. 8. 2025. Pro snazší vyhledávání nasazení vozů může být potenciálním dobrodruhům nápomocná např. mobilní aplikace TimeY, jež zobrazuje i evidenční čísla vozidel. Je však zapotřebí dodat, že část vozů 14 Tr (zejména z 2. vozovny) nedisponuje palubním počítačem ani validátory, tudíž se ve většině aplikacích nezobrazují vůbec (stejně jako na odjezdových panelech na zastávkách). TimeY tyto odjezdy zobrazuje alespoň bez příslušného evidenčního čísla.

Url: [Všechny trolejbusy Škoda 32 Tr ve Vilniusu už vozí pasažéry](#)