

Konec trolejbusů Solaris Trollino 15 AC v Ostravě

16.02 2025 21:41, Libor Hinčica, Trolejbusy

Dodávka celkem šesti článkových trolejbusů Škoda 27 Tr (ev. č. 3813–3818), jež byla zahájena v prosinci 2024 (v době uzávěrky textu chybí dodat vozy ev. č. 3814 a 3816), umožnila odstavit z provozu poslední z trolejbusů typu Solaris Trollino 15 AC ve službách Dopravního podniku Ostrava. Derniéra uvedeného typu na lince se uskuteční v pondělí dne 17. 2. 2025, kdy trolejbus obslouží trasy čísel 101, 104 a při zátahu část trasy linky č. 103. Využijeme proto příležitosti ke připomenutí historie těchto vozů a obecně k montáži trolejbusů v Ostravě.

V prosinci roku 1999 uzavřel ostravský DP smlouvu s novým ambiciózním polským výrobcem autobusů – společností Neoplan Polska –, jejímž předmětem byla kooperace v oblasti dodávek autobusů obchodního jména Solaris Urbino na český trh. Začalo tím zlaté období podnikatelských aktivit Dopravního podniku Ostrava, jejichž hnacím motorem byl tehdejší ředitel společnosti Ing. František Vaštík, muž nepopiratelných schopností, znalostí, rozhledu i charisma, o němž se proto někdy nostalgicky a s odkazem na jeho rozhodnost a tah na branku hovoří jako o posledním skutečném řediteli městského dopravce (s dodatkem, že po něm už nastoupili pouze manažeři).

V prvních letech nového tisíciletí se DPO pustil do výroby nových nízkopodlažních tramvají Trio v kooperaci s Inekonem Group (založen byl společný podnik s majetkovou účastí DPO), začal kooperovat s firmou ČKD Pragoimex (dnes pouze Pragoimex) na modernizačních programech tramvají a výrobě trakčních motorů a fungoval jako výhradní zastoupení značky Neoplan Polska (od září 2001 Solaris Bus & Coach) pro ČR, z čehož vzešly další podnikatelské aktivity. Tou méně známou je výroba jednotlivých částí skeletů pro tohoto polského výrobce, jejichž svařování začalo v ústředních dílnách v Martinově v roce 2003 a během několika let zde byly zkompletovány sady pro několik stovek vozů délkových kategorií 12, 15 i 18 m (objem byl tak velký, že přechodně běžela svařovna dokonce na třísměnný provoz). O poznání známější kapitolou je zahájení montáže

trolejbusů, na nichž významně participoval ještě dodavatel elektrických výzbrojí Cegelec (dnes Electric Components, součást skupiny Škoda Group).



Nepříliš kvalitní, avšak dnes už vzácný snímek pořízený dne 11. 4. 2002 ukazuje první dodanou karoserii pro montáž trolejbusu Solaris Trollino 12 DC v areálu vozovny trolejbusů. Montáž elektrické výzbroje byla zvládnuta v řádech týdnů tak, aby se mohl trolejbus ukázat počátkem května na oslavách 50 let trolejbusů. (foto: Libor Hinčica)

Třebaže je na toto období historie ostravského DP nahlíženo zpravidla nekriticky, je nutno říci, že řada činností vyvíjená v té době městskou společností byla na hraně zákona či dokonce za ním, což potvrdila i soudní rozhodnutí. První autobusy Urbino tak například kupoval DPO bez vypsání jakéhokoli výběrového řízení, v případě smlouvy na tramvaje Trio si pomohl starším kontraktem uzavřeným s plzeňskou Škodovkou (která se pak oprávněně proti takovému počínání bránila) atp. V oblasti výroby trolejbusů však zpočátku DPO na větší účinný odpor konkurence nenarážel. Úřad pro ochranu hospodářské soutěže v té době řešil jen jedinou veřejnou zakázku týkající se trolejbusů, konkrétně v roce 2003, kdy protestovala proti stanoveným podmínkám zadávacího řízení v Opavě Škoda Ostrov. Její protest byl ale zamítnut, neboť firma nedoručila svůj návrh na zahájení přezkumného řízení ve stanovené lhůtě. Jinak byl vstup nového subjektu do oblasti výroby trolejbusů sledován ze strany do té doby monopolního dodavatele trolejbusů (Škody Ostrov) s určitou pasivitou (na rozdíl například od Karosy, která naopak rázně vystupovala proti úspěchům ostravského Dopravního podniku a Solarisu v oblasti dodávek autobusů).

Důvodem byla zejména skutečnost, že skupina Škoda v té době procházela nelehkým existenčním obdobím. Po zpackané privatizaci z počátku 90. let musel firmu zachraňovat stát, který ji v roce 2003 za diskutabilních okolností prodal novému vlastníkovi, jenž byl oficiálně prezentován jako americký. Ten se pak s nově nabytým majetkem blíže seznamoval, podnik částečně rozprodal a částečně restrukturalizoval, ale především nastoupil nebývale úspěšnou cestu při získávání veřejných zakázek a domlouvání strategických vazeb a kooperací. Než však plzeňská Škoda (závod v Ostrově byl uzavřen) petrifikovala své pozice v oblasti dodávek trolejbusů, měly ostravské ambice pár let

popuštěnou uzdu tvořivosti.



Při tvorbě letáku pro prezentaci Trollina o délce 15 m nedisponoval ještě DPO fotografií vozu 3601, a tak si vypomohl touto fotomontáží autobusu Urbino 15 ev. č. 7601, jenž je dnes zachován jako historický. Žádné Trollino s širokým žluto-oranžovým pruhem ovšem nevzniklo. (sbírka: Libor Hinčica)

Počátek úvah o zahájení výroby trolejbusů je datován lednem 2002, kdy se DPO dohodl se Solarisem a Alstomem Praha (ještě v roce 2002 přejmenovaném na Cegelec) na výrobě prvního vozidla, pro nějž byl urychleně nalezen také zákazník v podobě Městského dopravního podniku Opava. Prototyp byl vyhotoven ve 12m provedení na základě autobusové karoserie, jež byla pro potřeby zástavby elektrické výzbroje upravovaná až v Ostravě. Elektrické zařízení bylo použito v řešení pro stejnosměrný pohon (TV Progress), přičemž došlo k jeho převzetí takřka 1:1 z tehdejší tramvajové produkce, díky čemuž bylo možné dokončit prototyp v rekordně krátkém čase (poprvé jel vlastní silou už v dubnu 2002). Po zkouškách v Ostravě, Opavě a zase v Ostravě byl vůz prodán za částku 7,5 mil. Kč do Opavy, která si vůz slavnostně převzala dne 15. 5. 2003, a to v rámci rozsáhlejší ceremonie s širokou účastí zástupců DP z České republiky a Slovenska (sám ostravský DP honosně hovořil o *„mezinárodní prezentaci“*), jejímž ústředním motivem bylo představení *„Prvního patnáctimetrového nízkopodlažního trolejbusu na světě“* – prototypu trolejbusu Solaris Trollino 15 AC.

Už krátce po vyrobení prvního trolejbusu pro Opavu na jaře 2002 bylo rozhodnuto, že dojde k montáži dalších dvou vozů, jež už budou určeny přímo pro ostravský DP. Novinkou v nich měla být elektrická výzbroj TV Europulse, rovněž z produkce Cegelecu, avšak určená již pro střídavý motor, který v porovnání s tím stejnosměrným vyžaduje výrazně nižší údržbu. Jeho výroby se zhostil rovněž sám DPO (motorárna v jeho ústředních dílnách), a to podle dokumentace poskytnuté od společnosti ČKD Pragoimex. Ta vyvinula nový trakční motor s typovým označením TAM 1009C o výkonu 175 kW, který byl poprvé užit na prototypech vozů Solaris Trollino 12 AC (budoucího ev. č. 3701) a Solaris Trollino 15 AC (budoucího ev. č. 3601).



Trolejbus Solaris Trollino 15 AC zachycený dne 28. 5. 2003 na dnes již neexistující smyčce Hrušov. (foto: Libor Hinčica)

Nápad rozšířit výrobkové portfolio i o třínápravové provedení měl vzejít – alespoň podle oficiální verze příběhu – přímo od již zmíněného ředitele ostravského DP Františka Vaštíka, jenž měl tuto ideu řešit s polskými zástupci Solarisu v květnu 2002 v rámci oslav 50. výročí trolejbusové dopravy v Ostravě. Podle dohody mělo dojít k dodání 12m karoserie v říjnu 2002 a 15m v listopadu 2002, ve skutečnosti se příchod obou skříní o zhruba měsíc opozdil. Náklady na vývoj prototypů s asynchronním pohonem měly nést rovným dílem čtyři společnosti, a sice vedle DPO a Solarisu také Cegelec a – kupodivu – také Inekon Group, jehož roli v projektu se ovšem autorovi nepodařilo objasnit (nelze vyloučit, že zde ve skutečnosti došlo k záměně a původní pisatel – dnes již archivního – dokumentu měl ve skutečnosti namysli ČKD Pragoimex coby dodavatele motorů, pozn. autora).

Montáž elektrické výzbroje do prototypu třínápravového trolejbusu o délce 14 590 mm byla dokončena v březnu 2003, kdy byly zahájeny také zkušební jízdy. Při nich se projevily problémy s přenosem výkonu, kdy zvolený motor vykazoval maximální otáčky 4 500 ot./min, které byly přenášeny na vzdálenost 3,5 m k hnací nápravě, která tímto značně trpěla. Ladění pohonu představovalo nejnáročnější část zkoušek, a přestože se podařilo v rámci fyzikálních mantinelů nakonec dosáhnout jistého optima, bylo konstatováno, že zvolený trakční motor není (především) pro 15m trolejbus do budoucna vhodný. Firma ČKD Pragoimex na základě poskytnuté zpětné vazby přišla s návrhem konstrukčně menšího motoru s odlišnou charakteristikou a nižšími otáčkami (při stejném max. výkonu), který byl nejprve pracovně pojmenován jako TAM 1030C a po vykrystalizování a upravení parametrů spatřil světlo světa jako model TAM 1050C6 (s max. 2 400 ot./min.). Ten se začal používat na trolejbusech montovaných v Ostravě od druhého čtvrtletí roku 2004. Trolejbusům, které byly smontovány do té doby (celkem šlo o sedm kusů pro Ostravu, Opavu a Gdyni), byly ponechány původní motory TAM 1009C, včetně prototypu 15m Trollina.



Trolejbus ev. č. 3602 historii provozu trolejbusů Trollino 15 AC v Ostravě ukončí. Velkou část svého působení v Ostravě jezdil v bílém laku, která původně sloužila jako podklad pro reklamu. (foto: Libor Hinčica)

Zkušební provoz v režimu bez cestujících i s cestujícími byl v minulosti podstatně jednodušší, než je tomu dnes. Bez zátěže a se zátěží (simulující max. obsaditelnost 155 cestujícími) najezdil prototyp 4 800 km, načež byly počínaje 24. dubnem 2003 zahájeny zkušební jízdy s pasažéry s premiérou na odpolední části jednoho z kurzů linky č. 108. Po najetí dalších cca 4 800 km bylo požádáno o schválení typu drážního vozidla, čemuž Drážní úřad vyhověl dne 14. 5. 2003. Na slavnostní „mezinárodní prezentaci" konající se o den později tak bylo vše připraveno. Zástupci českých a slovenských DP se mohli seznámit se všemi třemi pro provoz oficiálně schválenými prototypy – opavským vozem Trollino 12 DC i oběma ostravskými trolejbusy Trollino 12 AC a 15 AC, které pak společně – v doprovodu historického vozu Škoda 8 Tr – podnikly spanilou jízdu Ostravou. Ve zprávě referující o této události si tehdy neopomněl DPO „kopnout" do vozidel konkurence (myšleny byly vozy Škoda 21 Tr), která měla kolona míjet odložené v odstavných pruzích, kde vyčkávala (s ohledem na nezvykle vysoké letní teploty, jež ten den panovaly) na vychlazení přehřátých kompresorů a statických měničů. Dne 17. 5. 2003 následoval ještě den otevřených dveří v areálu trolejbusové vozovny, kde bylo možné si nové trolejbusy rovněž prohlédnout. Zajímavostí bylo, že zatímco vůz ev. č. 3701 (i prototyp pro Opavu) nebyly ještě vybaveny plošinou pro vozíčkáře, Trollino 15 ji z výroby již mělo (ručně výklopnou).

15m trolejbus byl bezpochyby senzací. Na fakt, že jde o první vůz svého druhu na světě, upozorňoval polep na levé bočnici. Informaci poté vděčně přejímala i média, čímž dělala ostravského projektu nebývalou reklamu i na mezinárodním poli. Záhy bylo rozhodnuto postavit další dva patnáctimetrové trolejbusy (ev. č. 3602 a 3603), které byly takřka shodně dokončeny v květnu 2004. Trolejbus ev. č. 3602 byl vyhotoven nezvykle v bílé barvě, která se stala podkladem pro reklamu na prodejce

automobilů Škoda Auto (ADOP Ostrava), kterou vůz nesl až do roku 2010. Poté jezdil dva roky bílý, následně obdržel polep k 60. výročí trolejbusové dopravy v Ostravě, načež následovalo opět „bílé období“, než se vůz – jako jediný z ostravských Trollin s výzbrojí Cegelecu – dočkal v srpnu 2018 nových podnikových barev (tzv. tyrkysové lakování). Trolejbus ev. č. 3603 oproti tomu nesl od výroby klasickou modro-bílou kombinaci se žlutým proužkem a v průběhu let 2004 až 2006 absolvoval hned několik předváděcích tour. Prezentován tak byl ve Zlíně a v Pardubicích, v bulharských městech Sofia a Vratsa, v německém Eberswalde a v rakouském Salzburgu. Prototyp ev. č. 3601 byl již předtím – v lednu a červnu 2004 – testován v metropolích Litvy a Lotyšska. Kromě půjčování trolejbusů se na vozidla jezdily dívat i delegace z jiných měst přímo do Ostravy. Už v červenci 2003 přijel například do Ostravy ředitel DP města České Budějovice i s primátorem města, neboť jihočeské město zvažovalo další budoucnost obnovy své stárnoucí flotily vozů Škoda 15 Tr.



Prototyp trolejbusu Solaris Trollino 15 AC ev. č. 3601 na smyčce Náměstí Republiky. (foto: Libor Hinčica)

15m provedení bylo oficiálně prezentováno jako ekonomičtější náhrada za kloubové vozy. Umně byla využívána skutečnost, že třínápravové provedení umožňuje vyšší nosnost, takže papírově bylo možné vykazovat obsaditelnost skutečně srovnatelnou s článkovými vozy. Realita byla poněkud odlišná, protože vozidla byla jen o 2,5 m delší než 12m vozy, přičemž nemalou část z prodlouženého prostoru zabírala třetí náprava, takže podlahová plocha pro stojící cestující příliš nevzrostla a nadkolí umožňovalo jen omezené možnosti uspořádání sedadel. To ostatně vedlo i v Ostravě nakonec k odklonu od 15m vozidel jak v případě trolejbusů, tak autobusů, a přednost dostal nákup kloubových vozů. Trollino 15 obohatilo vozový park DPO už jen jediné, a to v podobě vozu ev. č. 3604, který se stal jediným zástupcem svého typu v karoserii tzv. III. generace od Solarisu.

Jeho skříň byla dovezena do Ostravy na montáž dne 7. 11. 2006 a po zástavbě elektrické výzbroje

došlo dne 23. 3. 2007 k jeho předání do provozu. Trolejbus nabízel vedle modernějšího designu (do značné míry vzešlého ze snahy výrobce o zjednodušení konstrukce) také nižší hmotnost, odlišný způsob přenosu výkonu z motoru na nápravu (motor byl tentokrát umístěn před hnací nápravou), lepší chlazení trakčního motoru, zvýšení tepelného výkonu v kabině řidiče, změnu způsobu vyklápění zadní schrány (usnadnění přístupu ke kompresoru a stahovákům) atp. Na první pohled zaujala „zahrádka“ na střeše – krycí plenty, jež zvyšovaly vůz a které nově ukrývaly komponenty elektrické výzbroje, která už nebyla umístěna „ve věži“ v zadní části vozu, což přinášelo zvýšení počtu míst k sezení.

Přesvědčit zákazníky o vhodnosti 15m trolejbusu oproti kloubovému se (nutno říci, že naštěstí) příliš nedařilo. Jediným zákazníkem 15m Trollin v provedení s elektrickou výzbrojí TV Europulse se stal Vilnius, který si v roce 2004 objednal 45 vozů, jež byly postupně dodávány do roku 2006. Dalším kupujícím měla být Sofia, pro kterou měly být vyrobeny dva vozy v roce 2005, později došlo k posunu dodávky karoserií na únor 2006, načež projekt doznal změny a namísto 15m vozů měly do bulharské metropole zamířit trolejbusy 12m. Jejich karoserie byly do Ostravy v září 2006 skutečně dodány, nicméně projekt Solaris nedotáhl do konce a jeden z vozů nakonec skončil v Opavě (zde pod ev. č. 99) a jeden v Gdyni (zde ev. č. 3009).



Velkým tématem voleb v roce 2010 byl boj o 30kuronové poplatky za návštěvu u lékaře. Přestože sociální demokracie volby vyhrála, nepodařilo se jí sestavit vládu. Na snímku kolem billboardu projíždí trolejbus Solaris Trollino 15 AC ev. č. 3603. (foto: Libor Hinčica)

Co se však nedařilo tandemu Solarisu, ostravského DP a Cegelecu na poli dodávek 15m vozů, dařilo se s ostatními modely (12m a 18m), a to napříč Evropou. Podnikatelské aktivity DPO sice přinášely nemalé prostředky do kasy městského dopravce, zároveň se ale staly vítanou příležitost pro kritiku vedení podniku, zpochybňování přínosu výrobních činností a předmětem politického boje, kde zřejmě

za nitky tahali lobbisti z privátní sféry. Jak jsme nicméně uvedli výše, sám DPO šel takovému negativnímu pojetí ignorací zákonných ustanovení v mnoha směrech naproti, což byla pro kritiky voda na mlýn. Už v roce 2002 se DP musel vzdát role výhradního dovozce autobusů Solaris pro ČR, když tuto činnost převzala nově vzniklá dceřiná společnost Solaris CZECH. V roce 2005 došlo i na zrušení společného podniku DPO INEKON zajišťujícího výrobu tramvají. Partnerské vazby a kooperace ovšem pokračovaly dál.

Zásadní zlom přineslo výběrové řízení na dodávku nových trolejbusů pro Dopravní podnik města Pardubic z roku 2007. Ten poptával vozidla se zvýšenou kapacitou, přičemž jeho představám nejlépe vyhovoval právě model 15m Trollina. Původní soutěže se účastnila také Škoda Electric, a to s kloubovým vozem 25 Tr, k vyhlášení vítěze ale nedošlo. Po zákulisních tahanicích bylo výběrové řízení zrušeno, načež se uskutečnilo přetažení partnera ostravského DP – polského Solarisu – pod křídla Škodovky. Opakovanou soutěž s obměněnou výběrovou komisí už vyhrála Škoda Electric s novým trolejbusem Škoda 28 Tr postaveném na platformě Trollina 15, avšak s plzeňskou výzbrojí. DPO byl pak pověřen alespoň montáží elektrické výzbroje do 3 ze 4 vozů (ev. č. 401 až 403), což byly poslední 15m trolejbusy, které byly v Ostravě smontovány a odzkoušeny.



Trolejbus ev. č. 3604 byl jediným ostravským 15m Trollinem v karoserii tzv. třetí generace. na snímku je zachycen během odstavení ve vozovně trolejbusů v květnu 2013 ve společnosti vozu Škoda 21 Tr. (foto: Libor Hinčica)

Ředitel ostravského DP František Vaštík u toho už nebyl. Dne 30. 1. 2008 byl vedením města (tehdy ve složení koalice ČSSD a ODS v čele s primátorem Petrem Kajnarem) jen pár měsíců před regulérním termínem odchodu do řádného důchodu odvolán z funkce, přičemž jako záminka posloužil mj. soudní spor, který DPO vedl s plzeňskou Škodovkou. Už tehdy přitom bylo uváděno, že hlavním motivem pro odvolání přísného šéfa byl zájem na oslabení podnikatelských aktivit DPO.

Řízením společnosti byl pověřen ekonomický náměstek Ing. František Kořínek (později pravomocně odsouzený k tříleté podmínce za manipulace s veřejnými zakázkami na nákup trolejbusů a modernizace a pořízení tramvají v rámci tzv. kauzy Dědic), který byl ve funkci ředitele na jaře 2008 potvrzen. Ten ve svém úvodníku pro zaměstnance DPO k uvedeným pochybnostem v únoru 2008 uvedl: *„Nevíme o žádných skutečnostech, které by naznačovaly ukončení podnikatelských aktivit v ústředních dílnách. Není nám známo, že by podnikatelské činnosti měly přejít pod jiný právnický subjekt.“* V kooperaci se Cegelecem už pokračovaly – pomineme-li zoufalé pokusy o etablování dalších prototypů na bázi různých karoserií – jen dobíhající zahraniční dodávky. Všechny nové trolejbusy pro DPO už napříště dodávala Škoda Electric (trojice různých prototypů trolejbusů SOR s výzbrojí Cegelecu byla koupena za výhodných podmínek coby ojeté vozy).

Čtveřice trolejbusů Solaris Trollino 15 AC ev. č. 3601 až 3604 byla v Ostravě využívána jako alternativa ke kloubovým vozům. Nejčastěji se trolejbusy vyskytovaly na linkách čísel 102 a 104, později také na dalších linkách (po zprovoznění trati na Hranečník např. č. 101). Jejich vyřazování bylo naplánováno v souvislosti s dodávkou šesti nově objednaných trolejbusů Škoda 27 Tr, jejichž dodávky byly zahájeny v prosinci 2024. K odstavování trolejbusů nicméně začalo docházet již dříve, a to nejen v případě 15m Trollin, neboť současně byly odstaveny i jediní zástupci trolejbusů Solaris Trollino 18 AC v Ostravě (ev. č. 3801), jenž byl naposledy vypraven na linku dne 28. 5. 2024, a SOR TNB 18 ev. č. 3951. Druhý jmenovaný vůz byl odstaven již od dopravní nehody, k níž došlo dne 7. 3. 2023. Přestože poškození nebylo fatální a trolejbus jen krátce předtím prošel větší opravou, nebyl už opraven. V květnu 2024 byly oba trolejbusy převezeny do areálu DPO na ulici Vítkovická, kde prozatím vyčkávají na svůj další osud.



Trolejbusy Trollino 15 AC nejsou jediné, jež byly (či budou) vyřazeny v souvislosti s příchodem nových vozů Škoda 27 Tr. Minulostí je i provoz jediného kloubového vozu SOR TNB 18, který byl marným pokusem o výrobu trolejbusů v kooperaci s firmou Cegelec poté, co se v rámci českého trhu ukázalo, že je mrtvá kooperace se Solarisem. (foto: Libor Hinčica)

V případě trolejbusů Trollino 15 začalo odstavování už v červnu 2024, kdy byl naposledy dne 27. 6. vypraven na odpolední pořadí 414 linky 107 prototyp ev. č. 3601. Poté byl převezen do areálu garáží Hranečník, kde za ním zamířily i trolejbusy ev. č. 3603 a 3604. Vůz ev. č. 3604 naposledy svezl cestující dne 6. 12. 2024 na lince č. 101, nicméně DPO se rozhodl zachovat jej pro budoucí generace, takže trolejbus bude dalším přírůstkem do sbírky historických vozidel. Trollino ev. č. 3603 vyjelo naposledy dne 9. 1. 2025, a to rovněž na „stojedničce“. Posledním provozním „patnáctimetrem“ tak zůstal vůz ev. č. 3602, který bude naposledy vypraven na linku dne 17. 2. 2025, a to na kurz 43/801, který zajišťuje během dne obsluhu linek č. 101, 103 a 104. Konkrétně by měly být odjezdy následující (pouze odpolední část kurzu):

Odpolední část jako linka č. 101:

Hranečník: 14:20, 15:20, 16:20
Hlavní nádraží: 14:50, 15:50

Režijní přejezd bez cestujících Hranečník – Náměstí Republiky (16:37–16:48), následně jako linka č. 104:

Náměstí Republiky: 17:00
Michálkovice: 17:36

Zátah jako linka č. 103:

Náměstí Republiky: 18:06 (pouze do zastávky Vozovna trolejbusů, příjezd 18:15).



Trolejbus Solaris Trollino ev. č. 3601 během objednané fotojízdy pro fanoušky veřejné dopravy v květnu 2022 v prostředí Heřmanic, kam běžně tyto vozy nezajížděly. (foto: Libor Hinčica)

Url: Konec trolejbusů Solaris Trollino 15 AC v Ostravě