Provoz trolejbusů Škoda 21 Tr, 22 Tr a autobusů 21 Ab v Ostravě – I. díl

01.07 2025 21:00, Libor Hinčica, Trolejbusy

Jak bylo dříve avizováno, počínaje dnešním dnem (1. 7. 2025) začíná na našich webových stránkách publikování devítidílného seriálu o provozu trolejbusů Škoda 21 Tr, 22 Tr a autobusů 21 Ab v Ostravě. První (úvodní) díl nás zavede do Ostravy na přelomu 80. a 90. let a představí vývoj ostravské trolejbusové dopravy a těžkosti, s nimiž se musel ostravský DP v té době potýkat.

Od opití socialismem k demokratickému deliriu

Trolejbusová doprava v Ostravě zažila ve své historii několik vzestupů a pádů. První okružní trať byla do provozu uvedena v roce 1952 a měla se stát zárodkem rozsáhlého systému linek, jež měly spojovat centrum města s Novou Ostravou (Porubou) na straně jedné a Šumbarkem (pozdějším Havířovem) na straně druhé. Většina záměrů ale s ohledem na podvázání rozvoje elektrické trakce v Československu v 50. letech zůstala v říši snů. V následující dekádě musely trolejbusy bojovat naopak o přežití, aby již v roce 1974 na stránkách Studie přehodnocení koncepce MHD v Ostravě zaznělo: *„Správné je v provozu ponechat trolejbus, neboť jde o vozidlo nejvýhodnější s ohledem na životní prostředí a jeho ochranu.“*

V 80. letech se trolejbusům ve městě věštila velká budoucnost. Komplexní studie městské dopravy vypracovaná v červnu 1984 Metroprojektem například navrhovala rozšíření trolejbusové sítě (v různých alternativách) až na cílový rozsah mezi 80–90 km délky tratí, což je zhruba dvojnásobná délka v porovnání s dnešním stavem (v prosinci 2024 jde o 44,9 km tratí pojížděných s cestujícími). Segregované sítě se měla dočkat Poruba a trolejbusy měly zajistit i vnitřní vztahy v rámci obvodu Ostrava-Jih, byť v tomto případě se počítalo i s přímým propojením s centrem. Pro obsluhu mělo sloužit více než 200 trolejbusů. Jejich počet se v jednotlivých variantách lišil, jedna z nich například uváděla, že okolo roku 2010 by mělo být v inventárním stavu 119 sólo a 116 kloubových trolejbusů,

celkem tedy 235 vozů (pro srovnání: v prosinci 2024 má ostravský Dopravní podnik k dispozici 71 trolejbusů určených pro osobní dopravu).

Na smyčce Náměstí Republiky byly společně dne 17. 1. 1995 vyfoceny trolejbusy Škoda 9 TrHT ev. č. 3108 ve společnosti trolejbusu Škoda 14 Tr ev. č. 3231. (foto: Ing. Robert Janků)

Z hlediska komplexnosti nešlo návrhům na budoucí podobu veřejné dopravy v Ostravě v podstatě nic vytknout. Během 80. let byly popsány doslova tisíce stran, které ze všech možných úhlů hodnotily role jednotlivých subsystémů veřejné dopravy na pomezí Moravy a Slezska. Papír byl ovšem jedním z prostředků, kterých byl na konci 80. let dostatek. Na rozdíl od všeho ostatního. Realizace ambiciózních plánů zahrnujících nové vozovny a garáže, podzemní tramvajové úseky i tramvajové estakády a velké množství nových vozidel měla spolknout obrovské množství finančních prostředků, kterými stát už nedisponoval. Plánovaná tempa růstu ekonomiky se nedařilo dlouhodobě dodržovat. Výsledky byly natolik alarmující, že například XVII. sjezd KSČ v roce 1986 ani nereferoval o vývoji poslední pětiletky (1980–1985), ale hodnotil ekonomiku výhradně z širšího spektra uplynulého patnáctiletého období, kdy si šlo ještě vylepšovat výsledky ekonomicky úspěšným obdobím první poloviny 70. let.[1]

Avizovaný rozvoj trolejbusů v Ostravě byl v první etapě omezen především na oblast „Ostrava 2“, tedy Slezskou Ostravu, kde byla výstavba nejjednodušší a nejméně nákladná, neboť šlo navazovat na dříve vybudované tratě i stávající energetické kapacity, navíc zde byly některé z výhledových tratí zakomponovány do připravovaných stavebních investic celoměstského významu (nových komunikačních tras). Do konce 80. let však vznikla jen trať k Dolu Rudý říjen (později Důl Heřmanice; po ulici Vrbické a Fišerově), která byla zprovozněna již od 1. 1. 1985.

Konec komunistického experimentu na přelomu let 1989 a 1990 sice přinesl změnu politicko-

hospodářských poměrů, ale také tvrdý střet s realitou zůstatku finančních prostředků státu a jemu podřízených složek. Ještě v dubnu 1990 byla vypracována studie rozvoje trolejbusové dopravy pro období do roku 2000, která stále počítala i s rozvojem trolejbusové dopravy v Porubě (na jižní sektor města bylo již rezignováno), dalším růstem sítě v centru a na Slezské Ostravě a s vybudováním trolejbusové tratě do Ludgeřovic coby náhradou za v roce 1982 zrušenou hlučínskou tramvaj (pokračování trolejbusu až do Hlučína bylo už v té době zavrženo). Do roku 1995 mělo být postaveno 18,3 km nových tratí a do roku 2000 dalších 16,5 km.

Dne 27. 12. 1993 byl v zastávcde Heřmanická (dnes Vysoká škola podnikání) vyfocen trolejbus Škoda 15 Tr ev. č. 3506. Původní záměry na nákup článkových trolejbusů byly výrazně ambicióznější. (foto: Ing. Robert Janků)

O potřebě vozového parku pro krytí zvýšených potřeb se tato studie kupodivu nezmiňovala. Ostrava od roku 1984 zařazovala do provozu trolejbusy Škoda 14 Tr a získala i dvojici kloubových vozů Škoda-Sanos, které však ještě v průběhu roku 1989, tedy po pouhých třech letech provozu, vyměnila s tehdejším Gottwaldovem (Zlínem) za čtvrtý prototyp kloubového vozu 15 Tr (ev. č. 62, v Ostravě jako ev. č. 3503), za nímž následovalo sedm sériových vozů (ev. č. 3504–3510), jež byly zařazeny na konci června 1990. Poslední dodávka standardních trolejbusů 14 Tr spadajících ještě do éry plánovaného hospodářství se stihla na konci roku 1989, kdy bylo převzato a od 1. ledna 1990 do provozu uvedeno osm „čtrnáctek“ (ev. č. 3249–3256). Ačkoli oficiální životnost trolejbusů byla v té době pouhých 11 let, bylo běžnou praxí, že se systémem velkých a generálních oprav vozidla udržovala v provozu i déle. K 1. 1. 1991 měl ostravský DP k dispozici 72 trolejbusů, z toho 30 reprezentovalo typ 9 TrHT, 8 vozů bylo článkových typu 15 Tr a zbylých 34 odpovídalo různým verzím modelu 14 Tr. Průměrné stáří činilo 6,9 let.

Dopravní podnik města Ostravy byl v té době (po reorganizaci od ledna 1989) tzv. podnikem státním,

avšak na jeho investicích i řízení finančně participovalo město.[2] To se v nových ekonomických podmínkách ukázalo jako problematické. Prakticky od počátku panovala shoda na tom, že by měl být podnik privatizován, přičemž upřednostňována byla cesta komunalizace, tedy převedení majetku z rukou státu zpět do vlastnictví města při změně právní formy podniku na akciovou společnost. Existovaly však i jiné úvahy, například o majetkovém vstupu privátního subjektu, nemluvě o zájmu některých nově založených soukromých společností převzít vybrané linky ostravské MHD pod vlastní křídla, čemuž vedení města v naději na úspory dopřávalo sluch, byť se žádný ze záměrů nedočkal uskutečnění.

Průvodním rysem této fáze nejistoty byla vcelku pochopitelná neochota všech zúčastněných poskytovat finanční prostředky na investiční akce (zejména stát v roli vlastníka nechtěl platit za něco, co bude záhy nejspíše zadarmo převádět na město). Dopravní podnik města Ostravy tak musel fungovat jako klasická firma a opravy vozidel či infrastruktury a nákup vozidel hradit pouze z prostředků, které sám ve formě účetních odpisů generoval, což by ještě samo o sobě nemuselo představovat nepřekonatelnou překážku, kdyby ovšem vedení státu nerozhodlo, že dosud centrálně diktované ceny od 1. 1. 1991 (až na pár výjimek) zruší a ponechá volnou ruku tržnímu prostředí. Jelikož hodnota československé koruny byla v té době uměle nadhodnocena, přikročila národní banka dvakrát v průběhu roku 1991 k její devalvaci. To vedlo k neodvratnému (ale pro ozdravení ekonomiky nezbytnému) roztočení inflační spirály, kdy meziroční nárůst cen na konci roku 1991 činil 56,6 %. To hodnotu úspor snížilo, zatímco pořizovací ceny veškerých materiálů a prací rostly.

U dolu Petr Bezruč byl vyfotografován dne 20. 5. 1997 poslední provozní trolejbus Škoda 9 TrHT v Ostravě ev. č. 3095. Nové městské barvy obdržely v devadesátých letech pouze dvě „devítky“ – vedle zmíněného vozu ev. č. 3095 šlo ještě o vůz 3111. (foto: Ing. Robert Janků)

Dopravní podnik města Ostravy požadoval pro rok 1991 příspěvek města ve výši 415 mil. Kčs, město

ale – navzdory vědomí liberalizace cen – hodlalo ještě v lednu 1991 poskytnout jen 240 mil. Kčs, což bylo dokonce o 6 mil. Kčs méně, než vydalo v roce 1990, který se s cenovými výkyvy vypořádávat nemusel. *„Město prostě více v tomto okamžiku nemá. Nové ekonomické podmínky na straně příjmů činí Ostravu značně chudou a na straně vydání značně náročnou,“* uváděl ve sdělení zaměstnancům na počátku roku 1991 tehdejší ředitel ostravského DP Ing. Dušan Zakopal. Většina pozornosti se tak soustředila na získání prostředků pro zajištění provozu a platů, zatímco investice byly osekávány na minimum. To se projevilo i ve výstavbě trolejbusových tratí a obnově vozového parku.

Z plánovaných investic do nových trolejbusových tratí se podařilo do konce dotáhnout jen dvě. Šlo o propojovací trať po ul. Orlovské mezi Hrušovem a Dolem Heřmanice (navrženou v mapách již od roku 1952) a na ní se napojující trať po ulicích Hladnovské a Betonářské v oblasti Muglinova. V obou případech šlo o tratě, které byly budovány současně s novými silnicemi. První z nich byla dokončena v roce 1992, ale provozně začala být využívána zčásti až poté, co se dokončila muglinovská trať. Na ní byl zahájen provoz až 17. 12. 1993, neboť stavba byla dlouhou dobu pozastavena pro nedostatek financí. V této atmosféře nezbývalo než konfrontovat výhledové plány s realitou finančních možností, což poslalo k ledu většinu z ještě nedávno plánovaných velkých investic.

Už v roce 1991 byly pozastaveny přípravné práce na výstavbu trolejbusové tratě do Ludgeřovic, o něco později se zastavily přípravy na stavbě trolejbusových tratí do Vítkovic k Mírovému náměstí a po nové ulici Pivovarské k Výstavišti, třebaže podél ulice Výstavní směrem do Vítkovic i podél nové ulice Pivovarské v centru byly již z větší části připraveny sloupy trakčního vedení (jistou zajímavostí je, že vítkovická trať nebyla obsažena ve výhledu z roku 1990 zmíněném výše). Z tratě k Dolu Koblov byl na konci roku 1995 zprovozněn jen kratičký apendix, jehož hlavní role spočívala v plánované náhradě hrušovské smyčky, jež měla do budoucna ustoupit výstavbě dálnice (což se v roce 2003 skutečně stalo). Rozestavěna byla trolejbusová trať přes oblast tzv. Františkova, která rovněž vznikala v rámci širší investice nové obslužné komunikace, avšak ani ona se dokončení nedočkala (a nejspíše už ani nedočká).

Za zvýhodněných podmínek zakoupila Ostrava v první polovině 90. let několik trolejbusů Škoda 14 Tr a 15 Tr z neodebrané zakázky pro Ukrajinu. Na fotografii z 20. 3. 1993 opouští trolejbus verze „SNS“ ev. č. 3260 zastávku Sídliště Fifejdy. (foto: Ing. Robert Janků)

To vše snížilo očekávané objemy nákupu nových vozidel, které DPMO omezil na minimum. V roce 1992 se odhodlal k nákupu pěti trolejbusů Škoda 14 Tr (ev. č. 3257–3261), a to jen proto, že je získal za zvýhodněných finančních podmínek (jeden vůz vycházel na 1,15 mil. Kč, tj. o cca 30 % méně, než byla ceníková cena), neboť šlo o vozidla vyrobená o rok dříve pro Ukrajinu, jež však sama bojovala s ekonomickou krizí, takže za trolejbusy neměla jak zaplatit. Navíc byl pořízen první prototyp trolejbusu typu 17 Tr, jehož vývoj byl na přelomu let 1989 a 1990 zastaven a coby nadbytečný zůstal v areálu Škody Ostrov. Ostravský DP přišel s ideou, že by mohl vůz dostrojit výzbrojí identickou s typem 14 Tr, a tím si alespoň částečně pomoci s obnovou vozového parku. Zatímco „čtrnáctky“ se podařilo po úpravách dostat do provozu na konci roku 1992, „výroba“ prototypu vozu 17 Tr se značně protáhla a do provozu s cestujícími se vůz dostal až v roce 1996 (testovací jízdy nicméně probíhaly již od října 1995).

Kromě trolejbusů standardní délky měla Ostrava získat nabídku i na kloubové vozy, rovněž z neodebrané zakázky pro Ukrajinu. Na ty však už prostředky v roce 1992 nezbývaly. Situace se změnila až v roce 1994, kdy byla vůbec poprvé po čtyřech (!) letech poskytnuta účelová investiční dotace ve výši 75,5 mil. Kč, která byla navíc během roku dvakrát navýšena vždy o 20 mil. Kč. Šlo v té době už o nezbytný krok, protože vozový park zastarával a prostředky nashromážděné z minulosti mohly pokrýt sotva čtvrtinu prosté reprodukce vozového parku, který se tak stával nerentabilním a náročnějším na údržbu, přičemž jen u tramvají narostly ceny náhradních dílů mezi léty 1989 a 1993 o 450–500 % (u trolejbusů mělo jít ve stejném časovém období o 130 %), takže vysoké správkové procento výrazně zhoršovalo ekonomiku Dopravního podniku bez ohledu na pozastavené nákupy nových vozů.

Dotace uvolněná v roce 1994 umožnila nakoupit 25 autobusů typu B 732, 16 článkových vozů B 741, 10 tramvají typu T6A5 a tři trolejbusy 15 Tr (ev. č. 3511–3513) z neuskutečněného ukrajinského kontraktu. Pořizovací cena jednoho trolejbusu vycházela na 2,08 mil. Kč, což bylo opět o cca 30 % méně, než běžná cena nově vyrobené „patnáctky“. Pro lepší představu o nárůstu cen můžeme uvést známé údaje za ceny vozidel z roku 1993, kdy jeden trolejbus 14 Tr měl vycházet na 1,7 mil. Kč a kloubový typu 15 Tr na 2,8 mil. Kč. Oproti roku 1989 šlo o nárůst ceny o 400 % za kloubový vůz a 290 % za sólo vůz.

Bezpochyby zajímavou kapitolou obnovy vozového parku trolejbusů v Ostravě bylo pořízení skříní trolejbusů Škoda 17 Tr z nerealizované unifikované řady a jejich dokončení za použití elektrické výzbroje z trolejbusů Škoda 14 Tr. Na snímku ze dne 7. 2. 1998 je vyfocen druhý ze tří vozů ev. č. 3902 v Michálkovicích. (foto: Ing. Robert Janků)

Další obnova vozového parku trolejbusů se odehrála v roce 1995, kdy bylo pořízeno pět trolejbusů Škoda 14 Tr (ev. č. 3217–3222) ze zrušeného trolejbusového provozu v německé Postupimi. Šlo o vozy vyrobené již v roce 1983, které však byly stále o tři až čtyři roky mladší než nejstarší ostravské „devítky“, kterých na počátku roku 1995 sloužilo v ulicích patnáct. Ojeté trolejbusy Ostrava získala za mimořádně příznivých podmínek – jejich nákup vyšel jen na 1000 marek, což odpovídalo zhruba 19 000 Kč (samotné zprovozňování a úpravy do ostravského provedení poté vycházely na cca 216 000 Kč/vůz). Z Německa putovaly trolejbusy na trajleru do Česka, kde došlo k jejich překládce na železnici, která v té době nabízela levnější tarif. Do provozu se podařilo trolejbusy nasadit mezi listopadem 1995 a lednem 1996.

Ke snížení průměrného stáří vozidel poté dopomohly i škrty v dopravních výkonech realizované od září 1995, které se výrazně dotkly trolejbusové dopravy, jež se musela potýkat s odlivem cestujících, neboť tradiční silné přepravní vazby k důlním dílům na Slezské Ostravě mizely s tím, jak se těžba černého nerostu utlumovala – důl Petr Bezruč byl uzavřen v roce 1992, důl Heřmanice ukončil těžbu v roce 1993 a z dolu Petr Cingr v Michálkovicích vyfárali poslední horníci v roce 1994. Omezení provozu trolejbusové dopravy umožnilo snížit provozní stav vozidel, takže k 1. 7. 1995 (se začátkem platnosti letních jízdních řádů) bylo možné odstavit hned pět trolejbusů 9 TrHT. Do roku 1996 tak vstupovala Ostrava již jen s šesti „devítkami“.

Rok 1996 byl ovšem pro ostravskou MHD přelomovým, protože s účinností od 1. 3. 1996 se konečně podařilo dotáhnout projekt deetatizace (odstátnění) a jediným majitelem ostravského DP se stalo

město Ostrava. Nástupcem někdejšího státního podniku DPMO se stala akciová společnost DPO – Dopravní podnik Ostrava (poněkud paradoxně tehdy z názvu odpadl přivlastňovací vztah „města Ostravy“, ačkoli nyní šlo skutečně o podnik ve vlastnictví města). To dopomohlo stabilizovat situaci, a zároveň nastartovat program výrazné modernizace DP, na jehož povznesení bylo ochotno město finančně participovat navyšováním příspěvků s cílem zlepšení služby, neboť Ostrava přečkala bouřlivou první polovinu devadesátých let a její příjmy se pozvolna navyšovaly. Především se však do problematiky zajišťování MHD vložil stát, který přislíbil uvolnění prostředků ze svého rozpočtu na spolufinancování obnovy vozového parku. Klíčový dokument – vládní usnesení č. 472/1994 – byl schválen dne 31. 8. 1994 a předpokládal od roku 1995 poskytnutí 10% podpory při nákupu nových autobusů a 30% podpory v případě pořízení trolejbusů či tramvají. Mimoto stát stejným usnesením otevřel i kasičku na spolufinancování infrastrukturních staveb.

Do čela DPO byl jmenován Ing. František Vaštík, jenž byl mimořádně výraznou osobností s podnikatelským talentem a tahem na branku. Právě pod jeho vedením se ostravský DP pustil do nákupu nízkopodlažních vozů pro všechny tři trakce – autobusy, tramvaje i trolejbusy – a stal se na přelomu tisíciletí takřka nedostižným vzorem pro ostatní dopravce v někdejším Československu, byť se tak nezřídka dělo za překračování červených linií zákonů.

---

[1] Reakcí na nepříznivý vývoj hospodářské politiky bylo revidování směřování ekonomiky (ve formě zákona č. 81/1986 O státním plánu rozvoje národního hospodářství ČSSR na léta 1986–1990), jejímž základem se měla stát tzv. přestavba, jež byla představena v roce 1987 a ve formě směrnice byla schválena usnesením vlády ČSSR č. 29/1988 na počátku roku 1988 a od tohoto roku uváděna v život. Jenomže cíle ani jednoho ze zmíněných dokumentů se nedařilo naplňoval. Stát musel stále dotovat přibližně 25 % všech podniků, výrobní stroje a zařízení byly zastaralé (i podle tehdejších statistik bylo 58–66 % odepsáno) a vědeckotechnický rozvoj, jenž se měl stát páteří nové éry hospodářství, sice polykal ohromné částky, avšak podíl nově zaváděných výrobků měl klesající tendenci, navíc jejich aplikace do výroby byla natolik zdlouhavá, že když už se konečně podařilo nějakou novotu uvést v život, byl nový výrobek v porovnání s vyspělými zeměmi stejně zastaralý (a mnohdy paradoxně i drahý). Země si vypomáhala zahraničními půjčkami, nebo účetními operacemi. Schodek rozpočtu v roce 1989 například „zmizel“ až poté, co se do státní pokladny převedly peníze od nižších složek státního aparátu – národních výborů, kterým pak pochopitelně chyběly, takže komunistické vedení zvládlo posunout zestátňování do roviny okrádání sebe samotného, což bylo už pochopitelně neudržitelné. Růst průmyslové výroby v roce 1989 dosáhl v porovnání s předchozím rokem jen 1 %, což byla nejnižší hodnota od ekonomické krize v polovině 60. let. Vezmeme-li v úvahu, že většina oficiálních čísel byla navíc přikrášlena, což je jedním z distinktivních rysů plánovaného hospodářství, měnil se sen o socialistickém ráji v noční můru, kdy už si probuzení začaly přát v podstatě všechny složky společnosti, včetně těch vládnoucích.

[2] Tzv. „státní podniky se socialistickou samosprávou“ byly zřizovány na základě zákona č. 88/1988, který byl účinný od 1. 7. 1988. Účelem mělo být přenést část rozhodovacích kompetencí na samosprávu tvořenou pracovníky podniku, u nichž se počítalo s větší angažovaností a zájmem o chod podniku. Tento pokus o reformu hospodářství inspirovaný děním v Sovětském svazu byl ale odsouzen k nezdaru.

Url: Provoz trolejbusů Škoda 21 Tr, 22 Tr a autobusů 21 Ab v Ostravě – I. díl