

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

03.07 2025 18:57, Libor Hinčica, Trolejbusy

Ve třetím díle již začíná nákup nízkopodlažních trolejbusů pro Ostravu nabírat konkrétních kontur a na testování se do města dostává článkový vůz 22 Tr.

Nízkopodlažní trolejbusy pro Ostravu

Zatímco obnova vozového parku tramvají v letech po sametové revoluci byla v Ostravě poměrně hodně přetřásaným tématem, autobusy i trolejbusy stály poněkud na okraji zájmu. To lze přisuzovat skutečnosti, že nákup posledních tramvají typu KT8D5 provázely významné problémy, a to jak v oblasti kompletnosti dodávek, tak z hlediska uvádění vozidel do provozu (a následných dětských nemocí). U tramvají bylo koncepční zestárnutí nejvíce viditelné a s ohledem na předpokládanou životnost vozidel také nejproblematičtější. Redukce plánů na výstavbu nových trolejbusových tratí, pokles počtu přepravovaných cestujících a dostupnost cenově výhodných vozidel z neodebraných kontraktů pro Ukrajinu nedělaly z obnovy vozového parku trolejbusů prioritu.

V únoru 1991 byla vypracována studie *„Bezbariérové řešení MHD v Ostravě“*, která předpokládala u tramvají možnost úprav zastávek tak, aby je mohly využívat i vozidla s vyšší úrovní podlahy, anebo nákup nových nízkopodlažních tramvají, přičemž součástí studie byl i výkres takové plánované tramvaje z produkce ČKD (s pojmenováním R – KT6 N, což byl zjevně dle použitého vyobrazení pozdější typ RT6N1). V případě autobusů a trolejbusů se sice hovořilo o tom, že lze do budoucna očekávat příchod vozidel se sníženou podlahou, avšak primárně se mělo počítat s možností zabudování výtahů (plošin) do stávajících vozidel (samotná Škoda Ostrov na počátku 90. let nevylučovala možnost dodávek trolejbusů 14 Tr s takovým výtahem). S boomem nízkopodlažních vozů na pneumatikách v západním světě se ale vytvářela pozvolna poptávka po těchto typech i u nás, přičemž Škoda Ostrov brzy své plány s dopravními podniky napříč Československem sdílela. I když

byl první prototyp vozu 22 Tr dokončen v roce 1993, šlo o vůz do značné míry pokusný, nepřipravený pro opakovanou sériovou výrobu. Do série měly nové trolejbusy, k nimž se záhy přidaly i autobusy, zamířit až v roce 1996.

Když v červnu 1994 Ostrava hostila zasedání trolejbusové skupiny Sdružení DP ČR, o nových trolejbusech se v záznamu vůbec nehovořilo. Autor shrnující poznatky považoval za mnohem důležitější zanést do svého referátu větu: *„Nechyběla kritika provozovatelů na výrobce trolejbusů, jeho zástupce informoval o výrobních problémech a přípravě zakázek pro Taškent, pro USA i pro tuzemsko.“*



Testovací trolejbus Škoda 22 Tr (II. prototyp) opouští na lince č. 102 zastávku Pivovar. (foto: Ing. Tomáš Adámek)

Z druhé poloviny roku 1995 pochází zmínka v podnikovém časopise „Věstník“, která vůbec poprvé hovoří o typu 21 Tr ve vztahu k Ostravě, když uvádí: *„Pět zbývajících vozů Škoda 9 TrHT by již mohlo být nahrazeno nízkopodlažními trolejbusy Škoda 21 Tr.“* V plánu investic na rok 1996 se pak skutečně trolejbusy 21 Tr objevily, nikoli však v počtu pěti kusů, ale čtyř. Tento plán byl nicméně provázen následujícím komentářem: *„Přestože je konec roku 1995 přede dveřmi, nemáme obdobně jako v minulých letech doposud jasno, s jakým plánem investičních prostředků můžeme pro příští rok počítat.“* Na nákup trolejbusů bylo vyhrazeno – v souladu s avizovanou předpokládanou cenou – 18 mil. Kč (tj. 4,5 mil. Kč/vůz). Celkově se počítalo s tím, že bude v roce 1996 na pořízení nových vozidel MHD vynaloženo 253 mil. Kč, z čehož měl 50 miliónů uhradit stát. Realita byla poněkud odlišná a celková výše vynaložených finančních prostředků za rok 1996 byla nižší, když činila pouze 165,978 mil. Kč, přičemž ze státních prostředků putovalo 44,978 mil. Kč. Stát tedy v roce 1996 participoval už 27 %, nicméně jde o průměrný výpočet.

Přestože byl objem vynaložených financí oproti očekávání nižší, na plánovaných investicích se

v podstatě nic nezměnilo, tedy až na výjimku v oblasti obnovy vozového parku trolejbusů a autobusů standardní délky. Čtveřice trolejbusů 21 Tr byla nahrazena jen dvěma vozidly a plánovaný nákup třicítky vozů Karosa B 732 byl snížen na 26 kusů. Uspořené zdroje byly realokovány do nákupu dvojice nízkopodlažních autobusů, s nimiž se původně vůbec nepočítalo. Nutno říci, že nákup nízkopodlažních autobusů nebyl ve své době levnou záležitostí. Zatímco jednu Karosu B 732 si ostravský DP pořizoval v roce 1996 za 2,253 mil. Kč, autobus Karosa-Renault Citybus, jenž byl jako první typ nízkopodlažního autobusu pro Ostravu objednán, stál 4,961 mil. Kč (tj. o 120 % více než „sedmistovka“).



„Dvaadvacítka“ nesla v Ostravě ev. č. 3600. Na fotografii je zachycena v zastávce Dům vodohospodářů na Varenké ulici. (foto: Ing. Tomáš Adámek)

Zkušební provoz trolejbusu 22 Tr v Ostravě

Ostrava si objednala dvojici vozů 21 Tr, současně se dohodla se Škodou Ostrov na možnost otestování druhého prototypu kloubového trolejbusu 22 Tr, který byl v té době k dispozici v Plzni, kde se podroboval zkouškám pod patronátem společnosti Škoda Výzkum s. r. o. V Plzni trolejbus začal sloužit už v květnu roku 1995, přičemž od 7. 10. uvedeného roku začal vozit i první cestující (bez evidenčního čísla). Zkoušky měl dokončit podle některých údajů v listopadu 1996, podle jedné za zachovalých zpráv lze však usuzovat, že se tak stalo až 9. 12. 1996, kdy končí výkaznictví provedených oprav a revizí. Během tohoto období si vůz odskočil na čas do Ostravy, přičemž je poněkud paradoxní, že zkušební provoz v Ostravě nebyl z hlediska vyhodnocení dat Škody Výzkum zahrnut do výsledných ukazatelů provozní spolehlivosti, neboť čas strávený v Ostravě byl za rok 1996 vložen do kolonky „v záloze“, takže získaná data byla poněkud neprůkazná. Trolejbus měl podle nich strávit za období od ledna do konce listopadu 1996 v provozu jen 39 % veškerého času, 9 % v opravě a celých 52 % „v záloze“. Proč se ostravský provoz nijak nevyhodnocoval, není z dochovaného dokumentu zřejmé.

Červeno-bíle lakovaný prototyp byl do Ostravy dovezen po železnici dne 26. 4. 1996. K rampě na nákladovém nádraží byl však přistaven plošinový vůz tak, že ke sjezdu z ní směřovalo zadní čelo. Odtah za služebním automobilem LIAZ byl ale předpokládám standardně tažením za oko na čele předním, a tak bylo dohodnuto, že se vagón s trolejbusem převeze do místního depa vybaveného točnou, na níž byl vůz otočen a k rampě už naposunován ve správné pozici. Následně proběhlo školení personálu a první zkoušky bez cestujících. Dne 30. 4. 1996 se konala slavnostní prezentace před tehdejším Palácem kultury a sportu ve Vítkovicích (dnes Ostravar Aréna), na níž byl již trolejbus označen zkušebním evidenčním číslem 3600. V provozu s pasažéry se trolejbus objevil až v průběhu května 1996 a vydržel v něm takřka do konce června. K nakládce a odeslání zpět do Plzně došlo přesně po dvou měsících – 26. 6. 1996.

Zkušební provoz se odehrával na linkách čísel 102 (Sokola Tůmy – Hlavní nádraží) a 104 (Nám. Republiky – Michálkovice). Bohužel se nepodařilo sehnat žádný záznam, který by zkušební provoz trolejbusu v Ostravě blíže hodnotil. Podle podnikového časopisu, jenž už začínal obsahově podléhat duchu doby a vytlačoval i oprávněnou kritiku, s trolejbusem: *„(…) cestovala řada spokojených cestujících, rovněž kladně se k novému trolejbusu vyjádřili i řidiči.“* Podle vzpomínek pana Kamila Bárty, jenž dlouhá léta působil v provozu ostravských trolejbusů a jenž byl v roce 1996 jedním ze skupinky zaškolených řidičů, měla ona zmíněná „spokojenost“ své mantinely. Trolejbus měl podle něj vykazovat celou řadu konstrukčních nedostatků, které nezřídka vedly během zkušebního provozu k závadám, jež si vynucovaly zatažení vozu do vozovny. Nejčastěji se mělo jednat o závady pohonu, a to na obou hnacích nápravách. Pravidelně se musel dolévat olej do kompresoru a utěsňovat jeho potrubí, opakovaně se projevovaly závady směrových světel, anebo se musela dotahovat vodící tyč nápravy. *„Já si nepamatuji, že bych s tím snad dojezdil alespoň jednu směnu. Najednou to začalo haprovat, vypínat, restartovat, znovu nahazovat, byly s tím zkrátka trable. Ten zkušební provoz byl spíše trapas,“* vzpomínal v květnu 2023 v rozhovoru s autorem pan Kamil Bárta.



Druhý prototyp trolejbusu Škoda 22 Tr na ostravském sídlišti Fifejdy v květnu 1996. (foto: Ing.

Tomáš Adámek)

Celá prezentace „dvaadvacítky“ v Ostravě byla zejména marketingovou aktivitou výrobce a DPO, jemuž měl být vůz poskytnut bezplatně, neznamená to ale, že by se o možnosti nákupu trolejbusů typu 22 Tr v Ostravě neuvažovalo. Ještě v zápise z dozorčí rady ostravského DP ze dne 11. 4. 1997 se hovoří o tom, že vozový park trolejbusů bude do budoucna nahrazován výhradně nízkopodlažními vozidly, přičemž v plánu pro léta 1997 až 2001 se předpokládalo mj. i pořízení osmi kloubových vozů 22 Tr, a to vždy po dvou kusech s počátkem dodávek v roce 1998. Cena jednoho vozu 22 Tr byl v roce 1996 uváděna pouze ve výši 6 mil. Kč, nicméně již v dubnu 1997 se hovořilo už o 8 mil. Kč.

K pořízení žádné „dvaadvacítky“ do Ostravy nakonec nedošlo. Lze se domnívat, že svou roli v tom vedle omezených finančních prostředků dopravce hrála i skutečnost, že výrobce samotný nebyl schopen trolejbus v dané době do sériové výroby vůbec uvést a první sériové kusy začaly opouštět linku až v roce 2002. Ostravský DP se rychle přeorientoval na celkovou modernizaci svých článkových vozů 15 Tr – už v plánu investic z konce září roku 1998 se o vozech 22 Tr vůbec nehovoří a prodloužení životnosti kloubových vozů měla přinést repase pěti vozů 15 Tr s cenou pouhých 0,5 mil. Kč/vůz.

Pro úplnost doplňme, že 2. prototyp trolejbusu 22 Tr po návratu z Ostravy pokračoval ve zkouškách v Plzni (již pod zkušebním ev. č. 999), načež se vrátil do výrobního závodu. Od dubna do října 1997 byl v provozu v Brně (bez čísla), načež byl opět vrácen do Ostrova nad Ohří. V roce 2000 byl testován v Ústí nad Labem, které jej po provedené repasi nakonec v roce 2003 zakoupilo a zařadilo do provozu pod ev. č. 601. Po vyřazení trolejbusů typové řady 22 Tr v Brně na počátku roku 2023 šlo o jediného zástupce uvedeného typu na světě v provozu s pasažéry, přičemž k jeho odstavení z pravidelného provozu došlo dne 12. 3. 2024. Následně už trolejbus absolvoval jen výkon v rámci autoškoly (13. 3. 2024), načež byl přeřazen do stavu historických vozidel, nicméně v podmínkách Ústí nad Labem to ještě neznamená, že se vůz opravdu podaří dlouhodobě udržet.

Po trolejbuse 22 Tr se v Ostravě jakožto další zástupce škodováckých nízkopodlažních vozidel objevil v listopadu 1996 autobus Škoda 21 Ab. Jelikož autobusům 21 Ab je věnována samostatná kapitola, přeskočíme na tomto místě chronologickou posloupnost událostí a následující díly věnujeme dál trolejbusům, tentokrát už typu 21 Tr.

Odkaz na starší díly:

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

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