



## Provoz trolejbusů Škoda 21 Tr, 22 Tr a autobusů 21 Ab v Ostravě - IV. díl

04.07 2025 18:44, Libor Hinčica, Trolejbusy

Čtvrtý díl bude patřit k těm kratším a shrne dodávky „jedenadvacítek“ do Ostravy v letech 1997 až 2002.

### Dodávky trolejbusů 21 Tr do Ostravy

Ostrava se stala prvním městem, jež si po vozidlech Škoda nové typové řady sáhlo, byť prakticky souběžně s ní si dva vozy objednal i Hradec Králové. Namísto čtyř avizovaných vozů byly, jak už víme, objednány pouze dva. Projekt se hned na počátku dostával do skluzu, neboť ostravský závod Škodovky se stále potýkal s finančními problémy, což znesnadňovalo nákup výrobního materiálu. Ostrava ovšem potřebovala získat trolejbusy do konce roku 1996, neboť na ně měla vázány jak vlastní zdroje, tak dotační prostředky státu, které pokrývaly 30 % kupní ceny. Na podzim 1996 už bylo jasné, že Škoda Ostrov nemá personální kapacity na to, aby zvládla ostravský projekt dotáhnout do konce včas. Na základě jednání mezi zástupci výrobce a DPO došlo k dohodě, na jejímž základě ostravský DP dočasně zapůjčil dvojici karosářů z trolejbusové vozovny, kteří po dobu přibližně jednoho měsíce pomáhali s montáží vozidel, především s kompletací interiéru.

Na 18. 12. 1996 byla naplánována finální přejímka, která se ale proměnila ve frašku. Ostravské trolejbusy nebyly ve stavu, který by umožňoval jejich přebrání a transport do Ostravy. Salón cestujících byl stále bez madel, vnitřního obložení i další výbavy. Přesto k předání nakonec došlo – ztrátu dotace totiž nechtěla ani jedna ze stran riskovat, a tak se na předávací protokoly připojily nezbytné podpisy, díky čemuž mohly být první dva vozy budoucích ev. č. 3301 a 3302 zařazeny k 31. 12. 1996 do majetku DP Ostrava. Ve skutečnosti se na trolejbusech nadále „vyšívalo“ na opačném konci republiky. K vagonování na vlečce Škody Ostrov došlo až dne 16. 1. 1997, k vykládce vzácného nákladu v Ostravě došlo dne 19. 1. 1997. Stejně jako v případě trolejbusu 22 Tr posloužil i nyní

k vykládce služební automobil značky LIAZ, jenž odtáhl trolejbusy do areálu vozovny. Stejným způsobem byly do Ostravy doručeny i všechny další vozy 21 Tr (tedy až do roku 2002).



Vykládka trolejbusů Škoda 21 Tr budoucích ev. č. 3301 a 3302 v lednu 1997.(foto: Ing. Petr Mitáček)

V ostravské vozovně došlo k zaškolení provozního personálu ze strany zaměstnanců Škodovky a k vytipování prvních řidičů, jež na trolejbusech prošli zácvikem. Dne 31. 1. 1997 se konala slavnostní prezentace nových vozidel, přičemž šlo ve své době o velkou společenskou událost, které se účastnil nejen tehdejší primátor Ostravy Evžen Tošenovský (ODS), ale i všichni jeho náměstci, dále zástupci DP Ostrava, novináři a starostové městských obvodů Mariánské Hory a Michálkovice. Právě tato dvojice starostů vozidla symbolicky pokřtila sektem.

Důvodem volby „nižších šarží“ pro slavnostní akt polévání alkoholem byla skutečnost, že trolejbusy byly nad prvními dveřmi opatřeny znaky zmíněných městských částí a jejich jmény. Tento prvek odkoukala Ostrava v Německu, kde bylo křtění dle partnerských měst či městských částí už takřka běžnou součástí kultury dopravních podniků (z někdejšího západního Německa přešlo i do obnovované východní části). DP Ostrava sliboval, že půjde o novou tradici a že také všechny další ostravské trolejbusy získají jméno některého z městských obvodů. Ve skutečnosti zůstaly vozy ev. č. 3301 a 3302 jedinou dvojicí, u níž se ke křtění přistoupilo, přičemž oba vozy i přes obnovy lakování v průběhu životnosti se znaky i nápisy nad prvními dveřmi dojezdily. Kromě křtění připravilo marketingové oddělení ostravského DP již v roce 1996 i nový reklamní slogan, která měl zavádění nízkopodlažních vozidel do provozu provázet. Konkrétně šlo o kampaň: *„Rychleji, pohodlněji a bezpečněji nízkopodlažním trolejbusem“*, popřípadě autobusem, neboť Ostrava se ve stejném čase dočkala i prvních dvou Citybusů. Ani v případě trolejbusů, ani v případě autobusů ale nebyl tento slogan na vozidlech nakonec použit.

O zakoupení prvních českých nízkopodlažních trolejbusů referovala tehdejší média jako o světové

premiéře, přesně v duchu toho, jak si DPO přál, aby bylo na věc nahlíženo. K vypravení trolejbusů 21 Tr do provozu došlo až dne 12. 3. 1997, protože trolejbusy nesplňovaly požadavky elektromagnetické kompatibility dle normy, což muselo být řešeno s výrobcem. V zápise z porady vedení DPO z 28. 3. 1997 se lakonicky uvádí: „Oba vozy 21 Tr jezdí, jeden s problémy.“



Trolejbus 21 ev. č. 3301 na ostravském Masarykově náměstí v rámci prezentaci při příležitosti Dne Země. Trolejbusy přes náměstí jezdily v letech 1960 až 1967. (foto: Ing. Petr Mitáček)

Trolejbusy se objevovaly zpočátku na různých linkách, byť nejvíce byly k vidění na trasách linek čísel 101 (tehdy Hlavní nádraží – Michálkovice) a 108 (Hlavní nádraží – Sídliště Muglinov – Sokola Tůmy). Užívány byly také k různým prezentacím. Dne 22. 4. 1997 se například objevil vůz ev. č. 3301 na centrálním (Masarykově) náměstí, kde posloužil pro propagaci ekologických aktivit v rámci Dne Země, jen o pár dnů později – 1. 5. 1997 – se trolejbus objevil na venkovní ploše u Paláce kultury a sportu (dnes Ostravar Aréna) ve Vítkovicích jako doplněk programu Motorshow, kde byl přítomen i tehdy nově zrekonstruovaný historický trolejbus Škoda 8 Tr a další historický vůz škoda 9 TrH.

Další dva trolejbusy 21 Tr (ev. č. 3303 a 3304) měly být dodány ještě v průběhu roku 1997, nicméně už na konci října téhož roku bylo ostravskému DP zřejmé, že vozidla včas doručena nebudou, a to opět kvůli zpoždění ve výrobě na straně ostrovského závodu, který se již snažil u nově vyráběných vozů aplikovat poznatky z provozu prvních trolejbusů 21 Tr (ostravských a hradeckých), čímž sériovost produkce značně trpěla. Meziročně výrazně vzrostla také cenovka. Zatímco vozy ev. č. 3301 a 3302 vycházely každý na 4 545 200 Kč, trolejbusy ev. č. 3303 a 3304 měly každý cenovku 5 005 200 Kč.

I když se ještě v dubnu 1997 počítalo s obnovou flotily trolejbusů tempem dvou vozů v roce 1997 a každoročně čtyř vozů v letech 1998 až 2001 (na konci roku 2001 by tedy Ostrava měla celkem 20 „jedenadvacítek“), záměr se dočkal přepracování a pro rok 1998 nákup trolejbusů dokonce vůbec

naplánován nebyl, ačkoli právě tehdy navýšil stát finanční příspěvek na jejich pořízení (u nízkopodlažních tramvají a trolejbusů šlo již o 50 % namísto 30 % a u nízkopodlažních autobusů o 40 % namísto 10 %).



Trolejbus Škoda 21 Tr ev. č. 3302 v původním provedení na nádvoří trolejbusové vozovny. (foto: Ing. Petr Mitáček)

V roce 1999 byly objednány opět dva trolejbusy, z nichž první (ev. č. 3305) došel ještě před koncem roku, druhý (ev. č. 3306) ale znovu se zpožděním až v březnu 2000. Pro léta 2000, 2001 a 2002 pak DPO objednal vždy shodně po třech kusech, přičemž se dařilo vozidla dodávat v ucelených sériích ve stanovených termínech. První trojice ev. č. 3307–3309 byla dodána na konci roku 2000 a uvedena do provozu od ledna následujícího roku. Další, zahrnující vozy ev. č. 3310–3312, byla do provozu uvedena v listopadu 2001 (investiční plán na rok 2001 přitom původně počítal s dodáním čtyř vozů), a konečně třetí (trolejbusy ev. č. 3313–3315) byla doručena v dubnu 2002 a od následujícího měsíce zařazena do provozu s pasažéry. Cenovka posledních dodaných „jednadvacítek“ se měla vyšplhat až k 8 mil. Kč, což byl za šest let od objednání prvních dvou vozů vskutku skokový nárůst.

Trolejbusy 21 Tr v jednotlivých dodávkách nebyly identické. Část úprav vycházela například z nového barevného schématu DPO pro rozlišení nízkopodlažních vozů, další poté z nespolehlivosti vybraných konstrukčních uzlů, které se snažil výrobce v mezích řešit náhradou za jiné komponenty. Proto se o nich v této části zmiňovat nebudeme a vrátíme se k nim v rámci podkapitoly věnující se provozním úpravám vozidel.

Počínaje trolejbusem ev. č. 3305 (tj. dodávky z roku 1999) se začaly na trolejbusech objevovat nová tlačítka poptávkového otevírání dveří (z produkce EAO), inovovaný typ bočních směrovek nebo například nový ventil nouzového otevření dveří (zvnějšku vozidla). Současně se přesunul boční transparent do druhého okna namísto zabudování do konstrukce střechy. U trolejbusů počínaje ev. č.

3307 byly transparenty informačního systému v provedení DOT-LED, tj. s podsvícením jednotlivých magnetických terčů diodami, nikoli centrální zářivkou, jako tomu bylo u starších vozů.

---

[Provoz trolejbusů Škoda 21 Tr, 22 Tr a autobusů 21 Ab v Ostravě - III. díl](#)

[Provoz trolejbusů Škoda 21 Tr, 22 Tr a autobusů 21 Ab v Ostravě - II. díl](#)

[Provoz trolejbusů Škoda 21 Tr, 22 Tr a autobusů 21 Ab v Ostravě - I. díl](#)

Url: [Provoz trolejbusů Škoda 21 Tr, 22 Tr a autobusů 21 Ab v Ostravě - IV. díl](#)