



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

06.07 2025 18:16, Libor Hinčica, Trolejbusy

Tímto dílem se s trolejbusy Škoda 21 Tr v Ostravě rozloučíme, ty zbylé se již budou věnovat autobusům 21 Ab.

Další trolejbusy Škoda 21 Tr v Ostravě

Kromě patnáctky trolejbusů 21 Tr se v Ostravě objevily ještě tři další zástupci této typové řady. O dvou z nich již byla řeč – šlo o trolejbusy ev. č. 33 a 34 z DP města Hradce Králové, které ve výrobě následovaly první dvojici ostravských vozů (ev. č. 3301 a 3302), s nimiž tak byly prakticky identické. Z toho vyplývala potřeba provedení identických úprav jako na ostravských vozech, kterou z kapacitních důvodů nebyl s to zvládnout výrobce, a tak po dohodě došlo k odeslání obou trolejbusů do Ostravy a provedení změn (přetrasování kabeláže, doplnění nárazníku) v ostravské trolejbusové vozovně. Oprava hradeckých vozů proběhla na přelomu let 1998 a 1999.

V Hradci Králové byly oba trolejbusy vyřazeny na konci roku 2012, načež zamířily přes prostředníka do ukrajinské Oděsy, kde se podrobily (společně s dalšími dvěma ex-hradeckými vozy ev. č. 37 a 38) kompletní repasi, při níž byly mj. dosazeny trakční baterie, takže trolejbusy mohly začít být využívány jako tzv. parciální trolejbusy. V srpnu 2024 jsou všechny čtyři ex-hradecké vozy vedeny v Oděse jako provozní. Trolejbusy, jež byly krátce v Ostravě, zde nesou ev. č. 4010 (ex- DPmHK 34) a 4011 (ex-DPmHK 33).



Krátkodobý pobyt v Ostravě měla i dvojice hradeckých trolejbusů Škoda 21 Tr ev. č. 33 a 34, které zde byly na opravu. (foto: Ing. Tomáš Adámek)

Po hradeckých vozech se v Ostravě objevil v roce 2002 i jeden z plzeňských trolejbusů 21 TrACI. Šlo o vůz ev. č. 483, který byl o rok dříve společně s dalšími sedmi vozy dodán Plzeňským městským dopravním podnikům (PMDP). Oproti ostravským vozům se trolejbus vyznačoval užitím novějšího typu elektrické výzbroje (asynchronní pohon), ale především byl u něj instalován dieselagregát KIRSCH o jmenovitém výkonu 55,5 kW (výkon generátoru však činil pouze 45 kW). Právě kvůli dieselagregátu byl trolejbus do Ostravy přivezen. Krajská metropole totiž pořádala oslavy 50 let trolejbusové dopravy, které byly pojaty vsutku ve velkém stylu s větším množstvím zapůjčených exponátů z jiných měst. Jízda trolejbusem mimo trolejové vedení byla zajímavým zpestřením víkendového programu, které mělo zároveň ukázat možnosti využití trolejbusové dopravy v budoucnosti.

Trolejbus 21 TrACI se účastnil dne 3. 5. 2002 slavnostního konvoje a ve dnech 4. a 5. 5. 2002 byl nasazen na zvláštních linkách, na nichž byl využíván ve vybraných úsecích dieselagregát. První den jezdil v trase ZOO - U pumpy - U dvora - Heřmanická - ZOO, druhý pak v trase Vozovna trolejbusů - Husův sad - Plynárny - Muglinovská - Vozovna trolejbusů. V Plzni trolejbus sloužil v provozu do roku 2017, následně byl odprodán na Ukrajinu, kde byl do provozu uveden až v prosinci 2018 ve městě Černivci, nicméně jen o 11 měsíců později byl odstaven a s jeho zprovozněním se již nepočítá.



Trolejbus Škoda 21 Tr ev. č. 3311 ve společnosti vozu Škoda 14 Tr ev. č. 3261. (foto: Ing. Petr Bystron)

Konec nákupu trolejbusů 21 Tr pro Ostravu

Poslední trojice vozů Škoda 21 Tr byla pořízena na jaře 2002, následně se ostravský DP od dodávek trolejbusů se škodovským logem ve znaku na několik let dokázal odstříhnout. Důvodem byly podnikatelské aktivity DPO z přelomu tisíciletí, na které je mnohdy nekriticky nahlíženo jako na zlatou éru dopravce, který zvládal vydělávat prostředky, a tím se stávat méně závislým na městském rozpočtu. Je však nutné říci, že provázání městské firmy se sférou businessu se dělo v onom kritickém období okolo let 1999 až 2002 mnohdy na hraně zákona, anebo dokonce za ní, jak později potvrdil v několika rozhodnutích Úřad pro ochranu hospodářské soutěže či dokonce soudy. Dopravní podnik Ostrava se jako první vrhl do podnikání v oblasti přepravování autobusů, následně se pustil do výroby tramvají a v roce 2002 i do výroby trolejbusů. Autobusová a trolejbusová podnikatelská větev jsou přitom úzce provázány.

Už v roce 1999 si zástupci ostravského DP padli do noty s představiteli rozvíjející se firmy Neoplan Polska (od roku 2001 Solaris Bus & Coach), s nimiž 10. 12. 1999 uzavřeli smlouvu o výhradním zastoupení na českém trhu a již na jaře 2000 od nich obdrželi první 15m autobus (šlo tehdy o vůbec první exportní úspěch polské firmy). Dopravní podnik si následně začal vykládat znění zákonů velmi svérázným způsobem, takže na následující koupi tří patnáctimetrových a pěti dvanáctimetrových autobusů ani nevypsal veřejnou zakázku s odůvodněním, že coby výhradní zástupce značky pro český trh nemá jinou možnost než nakupovat „svá“ vozidla, s čímž se Úřad pro ochranu hospodářské soutěže vcelku pochopitelně v rámci následného přezkumu neztotožnil (do doby rozhodnutí ale byla vozidla už dodána a výsledná pokuta 50 000 Kč byla v zásadě směšná). Do budoucna si každopádně DPO hledal jiné cesty, jak výběrovými řízeními proklíčkovat tak, aby nakonec vždy vyhrál „správný

uchazeč“, což velmi nelibě nesla konkurence. Zajímavé však je, že zatímco v případě autobusů a tramvají byly vyvolávány poměrně ostré mediální přestřelky (DPO musel nakonec po nátlaku své zastoupení pro Solaris zrušit a ze společného podniku na výrobu tramvají vystoupit), u trolejbusů byla situace o poznání klidnější, ačkoli se zde v rámci vypisování zakázek používaly stejné „fígle“ (například příprava zakázek tak, aby zahrnovaly i 15m vozidla, která nikdo jiný kromě Solarisu svého času dodat nemohl).



Trolejbus Škoda 21 Tr ev. č. 3314 zachycený dne 14. 5. 2023 ve společnosti jednoho ze dvou ostravských doubledeckerů Unvi na podvozku Scanie. (foto: Libor Hinčica)

Dohoda o možné výrobě vlastních trolejbusů byla „upečena“ na počátku roku 2002 mezi trojicí společností – DP Ostrava, Solarisem Bus & Coach a Alstomem (záhy po změně majitele přejmenovaném na Cegelec). Prvním zákazníkem se měl stát Městský dopravní podnik Opava, jenž si objednal jeden vůz ve 12m provedení ještě se stejnosměrným pohonem, přičemž dodávka první karoserie proběhla v rekordně krátkém čase. Už v dubnu 2002 se trolejbus poprvé pohnul vlastní silou, oslav 50. výročí trolejbusů v květnu téhož roku se ale účastnil jen jako exponát ve vozovně a další prezentace se odehrála v červnu 2002 na veletrhu Czech Raildays. V té době už bylo dohodnuto, že do konce roku 2002 budou dodány i karoserie pro stavbu prvního 12m a 15m vozu Solaris Trollino pro potřeby ostravského DP, tentokrát již s asynchronní výzbrojí. Bylo zřejmé, že éra trolejbusů Škoda 21 Tr je u konce.

Nutno dodat, že trolejbusy Solaris Trollino představovaly v porovnání s vozidly 21 Tr výrazný kvalitativní skok, a to jak po stránce mechanické, tak elektrické. Rozhodnutí nepořizovat další „jednadvacítky“ tak bylo interně přijato s neskrývaným oddechnutím. Provozní spolehlivost Trollin byla výrazně vyšší, nemluvě o kvalitě provedení karoserie. Škoda Ostrov se aktivně snažila bojovat proti rodící se konkurenci jen v omezené míře – u Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže skončila jen zakázka na nákup dvojice nízkopodlažních vozů pro Městský dopravní podnik Opava z konce roku

2002. Důvodem byla patrně neveselá ekonomická situace společnosti a nejasná budoucnost ostrovského závodu, o jehož uzavření se začalo šuškat. V roce 2004 se klepy staly realitou a produkce řady 21/22 Tr byla navzdory připravované designové inovaci ukončena. Pod novým vlastníkem se skupina Škoda konsolidovala a boj proti vzpurné severní Moravě se začal na všech frontách přistřevovat. DPO si uhájil výrobu trolejbusů jen do roku 2009. Poté, co se podařilo Škodovce (již plzeňské, tj. Škodě Electric) přetáhnout Solaris coby partnera pro výrobu vozidel a krátce na to i SOR, nezbylo dopravci, než se od roku 2010 podřídít a nakupovat opět jen škodovacká vozidla.



Vůz ev. č. 3310 byl vyřazen po vážné dopravní nehodě na ulici Sokolské, k níž došlo dne 11. 3. 2012. (foto: Libor Hinčica)

Vyřazování trolejbusů 21 Tr v Ostravě

První z ostravských trolejbusů typu 21 Tr byl vyřazen k 7. 11. 2011. Šlo o vůbec první z ostravských „jednadvacítek“ ev. č. 3301, která jen o rok dříve prošla větším stupněm opravy vozové skříně. Dne 15. 9. 2011 ale došlo na zastávce Náprstkova k technické závadě (zahoření vysokonapěťové kabeláže 600 V), po níž byl trolejbus odtažen do vozovny a po seznámení se se stavem vozidla bylo rozhodnuto o jeho vyřazení, neboť oprava vozu by byla finančně příliš náročná. Jen o dva měsíce později byl z provozu odstaven a k 18. 1. 2012 vyřazen i vůz ev. č. 3302, ačkoli i ten prošel o dva roky dříve opravou karoserie, na druhé straně si nadále uchovával některé atypické prvky v elektrické části, což znesnadňovalo údržbu.

Třetí trolejbus 21 Tr, konkrétně se jednalo o vůz ev. č. 3310, byl vyřazen opět neplánovaně, tentokrát po vážné dopravní nehodě, ke které došlo dne 11. 3. 2012 na Sokolské třídě poblíž zastávky Hornická poliklinika. Řidič trolejbusu zde nezvládl řízení a narazil do trakčního stožáru, přičemž při nehodě bylo zraněno lehce až středně těžce osm osob (včetně řidiče). Vozidlo by po nehodě již

neopravitelné, a tak došlo k 6. 4. 2012 k jeho vyřazení.



Pohled na stanoviště řidiče trolejbusu Škoda 21 Tr v Ostravě v posledním provozním provedení.
(foto: Libor Hinčica)

V dubnu 2015 byl vyřazen také vůz ev. č. 3304 (byť u něj došlo k dříve vzpomínané rošádě s vozem ev. č. 3305), takže počet provozních „jednadvacítek“ klesl na jedenáct kusů, na němž se ustálil po dobu několika let. V létě 2019 sice byly odstaveny i trolejbusy ev. č. 3311 a 3313, z nichž byl i demontován odbavovací systém, jednalo se ale o pouze dočasné odstavení kvůli synergii několika výluk (celkem čtyř), takže jediná trolejbusová linka, která mohla být obsluhovaná neparciálními trolejbusy, byla linka č. 102 (s výpravou čtyř vozů). Po skončení výlukové činnosti se trolejbusy vrátily opět do provozu s pasažéry. Dalším vyřazeným vozem se tak stal až na konci prosince 2021 trolejbus ev. č. 3307, jehož záhy následoval vůz ev. č. 3309. Ten byl formálně vyřazen až v září 2022, ve skutečnosti však již od ledna téhož roku sloužil jako zdroj náhradních dílů a do provozu nezasahoval. Na konci roku 2022 se s Ostravou rozloučil i vůz ev. č. 3306, zbylých osm vozů se papírově dožilo roku 2023, kdy se již schylovalo k dodávce nových trolejbusů Škoda 36 Tr, které měly zbylé „jednadvacítky“ definitivně nahradit.

O papírovém dožití zde hovoříme záměrně, protože ve skutečnosti byly v provozu s pasažéry už jen vozy ev. č. 3311 až 3315. Trolejbus ev. č. 3303 byl vzhledem k nájezdu kilometrů naposledy vypraven už 8. 12. 2022, vůz ev. č. 3305 byl odstaven po poškození čelního skla dne 20. 12. 2022 a o tři dny později, tedy 23. 12. 2022, si derniéru v provozu s cestujícími odbyla i „jednadvacítka“ ev. č. 3308. Formálně však byla tato trojice vyřazena až v lednu (ev. č. 3303) a březnu (ev. č. 3305 a 3308) roku 2023.



Ostrava se s vozy 21 Tr rozloučila dne 19. 5. 2023. Poslední vůz ev. č. 3312 nesl – pro Ostravu tradičně – pamětní ceduli na čele. (foto: Libor Hinčica)

V dubnu je následoval i vůz ev. č. 3311 a až do 19. 5. 2023, kdy se odehrálo symbolické rozloučení, zůstávaly ve stavu vozy ev. č. 3312 až 3315, z nichž byl ale poslední jmenovaný nepojízdný, neboť čekal na opravu nápravy. V areálu někdejších ústředních dílen DPO v Martinově, který je tradičním místem konání tzv. Muzejní noci, tak byl trolejbus coby nejnovější přírůstek ve sbírkovém fondu historických vozidel ostravského DP prezentován v sobotu dne 20. 5. 2023 jen jako statický exponát. Z vozů ev. č. 3312, 3313 a 3314 vyjely dne 19. 5. 2023 všechny tři jmenované. Vezmeme-li jejich provozní nasazení daný den sestupně dle evidenčních čísel, pak vůz ev. č. 3314 obsloužil kurz 43/202 zajišťující provoz na linkách 101 a 107 v ranních hodinách, trolejbus ev. č. 3313 naposledy posloužil pro zácvik řidičů a „jednadvacítka“ ev. č. 3312 se zhostila odpoledního nasazení na kurz 43/302, rovněž obsluhující linky č. 101 (Hlavní nádraží – Hranečnick) a 107 (Hranečnick – Sídliště Fifejdy), přičemž vůz byl – pro Ostravu tradičně – opatřen pamětní cedulí na čele upozorňující na ukončení jedné části trolejbusové historie ve městě. Po skončení směny se trolejbus vrátil režijně do vozovny, odkud s ním ještě vyjely do ulic členové ostravského Kroužku přátel MHD na zvláštní jízdu. Trolejbusy 21 Tr v Ostravě se staly minulostí.

Nadále zůstává zachován vůz ev. č. 3315, zbylé tři (ev. č. 3312–3314) byly v červnu 2023 nabídnuty k odprodeji s vyvolávací cenou minimálně 130 197 Kč stanovené na základě znaleckého posudku. Z informací o prodávaných vozech přitom vyplývá, v jakém stavu trojice vozidel na konci provozu byla:

*„3312 – velké vřely v převodech zadní nápravy, koroze rámu a karoserie, škube při rozjezdu, vypadává elektrodynamická brzda
3313 – silná koroze karoserie, koroze rámu*



Poslední čtveřice provozních vozů Škoda 21 Tr v květnu 2023 zapózovala v areálu ostravské trolejbusové vozovny. (foto. libor Hinčica)

Ostatní trolejbusy vyřazené v roce 2023 byly v mezičase odtaženy do věznice Heřmanice, kde proběhla jejich likvidace. Vzhledem k tomu, že minimální prodejní cena se ukázala jako příliš vysoká, skončil prodej trolejbusů ev. č. 3312-3314 v prvním kole neúspěšně. Dopravní podnik Ostrava proto cenu snížil 45 000 Kč, přičemž tentokrát se již podařilo vozidla odprodat. Trolejbusy ev. č. 3313 a 3314 byly odvezeny ve dnech 16. a 25. 10. 2023 opět do kovošrotu v Heřmanicích, trolejbus ev. č. 3312 získala do své sbírky soukromá osoba, která jej z vozovny odvezla dne 17. 10. 2023.

Odkaz na starší díly:

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