



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

07.07 2025 18:36, Libor Hinčica, Autobusy Trolejbusy

Zbývají poslední tři kratší díly našeho povídání, které se blíže věnují ostravským autobusům Škoda 21 Ab.

Cesta k autobusům 21 Ab pro Ostravu

V textové části věnující se příchodu nízkopodlažních vozidel značky Škoda jsme se zmínili i o autobusovém projektu 21 Ab, jenž měl být do plánu výroby zařazen až dodatečně po privatizaci někdejšího koncernu Škoda. Prototyp byl představen na 37. Mezinárodním strojírenském veletrhu v Brně v září 1995, načež byl v roce 1996 postaven další, jakýsi předsériový vůz. Oba autobusy pak výrobce delší dobu využíval k předváděcím jízdám. První prototyp zakotvil až v roce 2000 u DP města Karlovy Vary, který jej provozoval jen šest let, načež vůz zamířil do sbírek Technického muzea v Brně. Druhý vyrobený vůz skončil svou pouť u DP města Mladá Boleslav.



Předváděcí autobus Škoda 21 Ab v Ostravě na podzim 1996. (foto: Jiří Kocich)

Sériová výroba byla avizována již od května 1996, přičemž od druhého pololetí téhož roku měly být zahájeny dodávky zákazníkům. Tím úplně prvním se měl stát brněnský DP, ale přestože v médiích byla záležitost prezentována jako hotová věc, z kontraktu z důvodů, jež se nepodařilo do uzávěrky textu dopátrat, nakonec sešlo (v říjnu a listopadu 1996 zde byl pouze testován prototyp). Faktem je, že v letech 1996 a 1997 mělo největší moravské město nezvykle v obnově vozového parku naprostý výpadek. Ani poté se ale kupodivu neodhodlalo k nákupu nízkopodlažních autobusů a ty první pořídilo až v roce 2002.



V roce 1996 se objevil prototyp vozu Škoda 21 Ab v Ostravě na krátkém testování. Snímek pochází od dnes již neexistujících garáží Fifejdy. (foto: Ing. Robert Janků)

Podle dobového sdělení představitelů Škodovky mělo být do konce roku 1996 vyrobeno nejméně 20 autobusů, pro rok 1997 se mělo jednat o alespoň 100 vozů a do dalších let měl být tento počet navyšován. Realita byla od těchto snů na míle vzdálená a k uvedeným počtům se nepodařilo ani přiblížit. Na počátku se přitom zdálo, že firmě s okřídleným šípem ve znaku bude všechno hrát do karet. Městským dopravcům nabídla unifikaci, o jejíž výhodách slýchávali už od 80. let, a na trh přišla s velmi atraktivní cenovkou, když slibovala prodejní cenu okolo 4 až 4,3 mil. Kč. To sice bylo oproti soudobé produkci standardních autobusů Karosa výrazně více (připomeňme, že „sedmistovka“ od Karosy vycházela na částku okolo 2,2-2,3 mil. Kč), na druhé straně šlo ale o nižší částku, než na jakou vycházel jeden autobus Karosa-Renault Citybus, kdy například cena jednoho vozu v roce 1996 pro DP Ostrava činila téměř pět miliónů korun (4,961 mil. Kč). Škodovka přitom slibovala (stejně jako u trolejbusů) životnost 15 let, což bylo rovněž plně srovnatelné s Citybusem od Karosy(-Renaultu).



Původní barevné řešení autobusů 21 Ab v Ostravě ukazuje tato fotografie. (foto: Jiří Kocich)

Ostrava zařadila, jak už víme, do svého plánu investic pro rok 1996 nízkopodlažní autobusy až dodatečně, přičemž nejprve sáhla po dvojici autobusů Karosa-Renault Citybus. Nabídka ze Škodovky na možné pořízení levnějších autobusů však na pomezí Moravy a Slezska zaujala a v listopadu 1996 dorazil do města na zkoušky první prototyp z roku 1995, který byl ve dnech 14. a 15. 11. 1996 přiřazen do provozovny garáží Fifejdy (tato garáž byla v roce 2005 zrušena) a ve dvou následujících dnech do garáží Poruba. Dne 15. 11. 1996 se dokonce konala tisková konference v areálu trolejbusové vozovny, v jejímž rámci byl autobus představen novinářům (tehdy byla mimochodem oznámena cena za vozidlo ve výši 4,2 mil. Kč). O den později byl autobus testován pod porubskými garážemi v provozu na lince číslo 61, dne 17. 11. 1996 pak na lince číslo 39.



Záhy obdržely oba autobusy lakování se světlejším odstínem modré a širokým modrým pruhem. Snímek pochází z léta roku 2000, a to opět z garáží v Porubě. (foto: Libor Hinčica)

Na základě provedených zkoušek měly být výrobci předány vybrané připomínky, směřující například k nevhodnému umístění bateriové skříně, hlučnému topení při zapnutí druhého stupně, nedostatečnému vytápění kabiny řidiče, anebo k resonancím některých částí karoserie. Jelikož již předtím proběhly v Ostravě i testy jednoho z konkurenčních Citybusů (konkrétně byl v prosinci 1995 v Ostravě zkoušen budoucí pražský Citybus ev. č. 3004, jenž byl dne 12. 12. 1995 prezentován na Prokešově náměstí před budovou Nové radnice veřejnosti), bylo možné udělat porovnání ze strany provozního personálu, kdy závěrečné hodnocení navzdory výše uvedenému bylo následující: *„Dle vyjádření řidičů, kteří jezdili s oběma typy vozidel, jsou jízdní vlastnosti ostravské Škody v některých případech lepší.“* Závěrem článku zveřejněného v podnikovém časopise poté bylo uvedeno, že: *„Teprve výběrové řízení pro rok 1997 však rozhodne, zda na linkách MHD v Ostravě bude jezdit nízkopodlažní autobus Škoda 21 Ab.“* Škodovka tuto soutěž skutečně ovládla a měla dodat dvojici vozidel do června 1997. Cena za jeden vůz oproti dříve avizované částce vystoupala na 4 486 000 Kč.

Již na začátku roku 1997 poté proběhla další soutěž na dodání nízkopodlažních autobusů, tentokrát v počtu čtyř kusů s termínem dodání do 30. 11. 1997. Dle tehdejší legislativy bylo možné oslovit výrobce napřímo, čehož DP Ostrava využil a poptal vcelku očekávaně Karosu Vysoké Mýto a Škodu Ostrov. Při vyhodnocování nabídek, jež proběhlo 14. 4. 1997, bylo zjištěno, že Škodovka v návrhu kupní smlouvy neakceptovala požadavek na náhradu 10 % kupní ceny v případě, že by došlo k opoždění dodávky o více než 30 dnů. Jelikož dopravce opět čerpal na nákup vozů státní dotaci (odpovídající v roce 1997 ještě snížené hodnotě 10 % kupní ceny), opoždění za horizont třiceti dnů, a tedy za konec roku 1997, by jej o dotaci připravilo. Smlouva měla toto riziko krýt tak, že jej na sebe převezme výrobce. Mimoto neměl západočeský producent uvést ve své nabídce ani další vyžadované

parametry týkající se například pracnosti údržby vozidla. Jeho nabídka tak nebyla akceptována, ačkoli byla s největší pravděpodobností cenově nižší. Z vítězství se tak radovala Karosa, která pak ovládla i všechny další soutěže do konce roku 1999, než začala éra koketování se Solarisem (potažmo zpočátku Neoplanem Polska).



Sérii „garážových“ fotografií ukončíme snímkem vozů již s úzkým žlutým proužkem, tj. v posledním provozním provedení. (foto: Dušan Kuchař)

Zda se tendrů v letech 1998 (na tři vozy) a 1999 (na čtyři vozy) Škoda Ostrov se svým „ábíčkem“ účastnila, nám už archivní materiály neprozradily, je však zjevné, že DP Ostrava s autobusy z Ostrova ještě v lednu 1998 počítal, když se v zápise z porady vedení DPO přímo uvádělo, že měly: „*dojít podklady pro vypsání výběrového řízení na autobusy Škoda 21 Ab*“, z čehož vyplývá, že se zjevně počítalo s přípravou zadávacích podmínek tak, aby uspěl předem vybraný uchazeč. Škoda Ostrov nicméně už žádné další autobusy na pomezí Moravy a Slezska nedodala.

Faktem je, že dvojice autobusů dodaná v roce 1997 do Ostravy si příliš dobré entrée neudělala, přičemž problémy s vozidly hlásili i další dopravci, jež se nechali nabídkou Škodovky lákat. Zájem o autobusy Škoda 21 Ab tak velmi rychle opadl. Někteří pamětníci navíc nezávisle na sobě v rozhovorech vedených s autorem tohoto článku vzpomínali, že dominantní hráč na českém trhu s autobusy měl ve své době údajně nalézt cesty, jak „motivovat“ lidi v rozhodujících funkcích, aby upřednostňovali jeho (sice dražší) výrobky před konkurencí (nazvěme to eufemisticky například vyplácením zpětných bonusů odvíjejících se „náhodně“ od počtu prodaných vozidel).

Odkaz na starší díly:

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