



Komentář: Opavská rozlučka s trolejbusy

11.11 2018 19:06, Redakce, Nezařazené

Dne 10. 11. 2018 se v Opavě uskutečnila akce k symbolickému rozloučení s trolejbusy Škoda 14 Tr, které v ulicích Opavy sloužily 35 let. Jelikož autor tohoto příspěvku pod hlavičkou časopisu Československý Dopravák akci pro Městský dopravní podnik Opava celou navrhl, je poněkud složité napsat o jejím průběhu objektivní příspěvek, a proto nezvykle volíme formu subjektivního komentáře.

Abychom pochopili opavský příběh rozloučení s trolejbusy, musíme se vrátit do března 2018, kdy se s trolejbusy téhož typu loučila nedaleká Ostrava. Po skončení této akce jsme publikovali zde na webových stránkách článek s názvem „[Nenápadný konec trolejbusů Škoda 14 Tr a 15 Tr v Ostravě](#)“, kde byl použit pro srovnání příběh z Drážďan a jejich (poněkud předčasné) rozloučení s tramvajemi Tatra T4D v roce 2010. Tento článek se stal předmětem diskuze o tom, nakolik je možné Ostravu a Drážďany srovnávat, zazněla i slova o tom, že v českých podmínkách nelze realizovat „druhé Drážďany“, ale také byla otevřena otázka toho, na kolik je trolejbus atraktivní dopravní prostředek pro obyvatele, aby mu věnovali větší pozornost.

Účelem článku přitom nemělo být podsunutí názoru, že Ostrava měla udělat podobně pompézní akci jako němečtí kolegové, ale spíše upozornění na rozdíly přístupu v komunikaci a kontrast dvojice provedení rozlučky v partnerských městech, jež navíc mohou snést srovnání i co do velikosti. Prostředek hromadné dopravy, zvláště pokud jde o drážní vozidlo, je v ulicích možné vidět mnohdy i desítky let. Tvoří tedy nedělitelnou součást města a jeho symbol. Jakmile takový dopravní prostředek zmizí, je to stejné, jako by někdo srovnal se zemí dům, který jste byli zvyklí každý den potkávat. Jde o změnu, kterou si člověk uvědomuje, a proto stojí za to věnovat i odcházení vozidel „do důchodu“ náležitou dávku pozornosti. Zatímco nový dům je krásný a čistý a jeho příběh se teprve bude psát tím, jak po jeho schodech budou chodit generace lidí, starý dům, ač nemusí být krásný, má svůj příběh a lidi, kteří k němu mají emoční vztah. Totéž platí i pro vozidla hromadné dopravy.

Komentáře a diskuze nad tím, jestli je, či není možné uspořádat v českých podmínkách zajímavé pojetí rozlučkové akce, vedly k nápadu oslovit Městský dopravní podnik Opava (MDPO) s ideou, zda by neměl o takové pojetí rozlučkové akce zájem. Na tomto místě by se mohl nápad zarazit, jenomže vedení podniku dalo návrhu nakonec zelenou a nechalo si představit kompletní plán. Nutno dodat, že to z jeho strany chtělo určitou dávku odvahy, protože součástí bylo také vymyšlení kompletní marketingové kampaně (kterou se podařilo úspěšně dostat i do médií), na jejímž počátku bylo

záměrné vyvolání diskuze nad smyslem použitých reklam (napsat 21. srpna na trolejbus novinový titulek „Pevná jednotka SSSR a NDR“ je ostatně poněkud provokativní, což se projevilo i na tom, že právě tento polep někdo zničil). Za tuto dávku odvahy a za podporu při realizaci si zaslouží MDPO opravdu velké poděkování, byť k rozhodnutí o uskutečnění záměru došlo později, než bylo původně plánováno, přičemž časový deficit se už nepodařilo v některých ohledech dohnat.

Na druhou stranu se postupně podařilo i díky spolupráci s celou řadou kolegů novinářů vytvořit o akci široké povědomí nejen v České republice. Informace o opavských „čtrnáctkách“ bychom našli v médiích na Slovensku, v Polsku, v Německu, v Rakousku, anebo ve Velké Británii. A ze všech těchto států (a taky řady dalších) se v Opavě 9. 11. a 10. 11. 2018 objevili hosté, kteří se přišli na rozloučení s netradičním pojetím doplňkového programu podívat. Někteří ve městě trávili dokonce několik dnů, nemálo z nich opouštělo Opavu například až v neděli, což se výrazně odrazilo na vytiženosti ubytovací kapacit. S tímto ohledem byl také program (páteční noční jízda a focení ve vozovně) záměrně konstruován, protože jsme chtěli, aby lidé Opavu nejen krátce „na otočku“ navštívili, ale také ji poznali a dali příležitost vydělat místním podnikatelům.

A výsledek? Autor tohoto článku od včerejšího večera přijal desítky gratulací, povzbuzení a hodnocení na nejrůznějších platformách či osobně od známých i neznámých lidí, z nichž některé byly vskutku až dojemné. I přesto je však nutné říct, že opavská akce nebyla dokonalá. Nebyla a ani být nemohla. Měřítka dokonalosti je totiž poněkud ošemetné. Každý má například úplně jiné představy o tom, jak by měl vypadat jeho/její dokonalý partner či partnerka, takže je vlastně nemožné nastavit matematickou hodnotící škálu. Především však akce narážela v mnoha ohledech na to, že byla celá vymyšlená jedním člověkem, který zorganizoval činnosti, na které mají obvykle dopravci (či jiné subjekty) armádu pracovníků. Krásným příkladem může být fenomén akce – pivo Opavská Čtrnáctka. Mít nápad je vcelku normální, už méně obvyklé ale je, aby autor nápadu vyhledal vzor staré etikety, navrhl podle něj etiketu novou, obvolal a scházel se se zástupci potenciálních výrobců, řešil finální provedení, fakturaci, transport a pak si ještě pivo opakovaně v přepravkách přeskládal a zajistil lidi na jeho prodej.

A takhle to bylo u opavské akce s drtivou většinou věcí (například návrh grafického provedení všech letáček a reklam, kde jen kreslení tanku Tiger pro podprogram „Trolejbusy a válka“ zabralo celé jedno dopoledne, anebo několikahodinové vybírání vhodné hudby pro závěrečný akt symbolické předávky, nemluvě o překladech jazykových mutací speciálního webu, přípravě her pro děti atp.). Řadu aktivit naštěstí převzali i naprosto skvělí vybraní kolegové a přátelé, bez nichž by nebylo možné tuto porci práce zvládnout (stále ale šlo jen o velmi malý počet přátel a kolegů). Ve finále pak na zdárném provedení akce měli pochopitelně lví podíl zaměstnanci MDPO, z nichž velká část potvrdila, že opravdovým bohatstvím firmy není majetek a peníze na účtech, ale lidé, co ji tvoří.

Závěrečného vyvrcholení programu – předání štafety mezi řidiči na Horním náměstí krátce po 16. hodině – se zúčastnily stovky lidí, z nichž většinu představovali občané města. Horní náměstí a příjezd z ulice Mezi trhy byl naprosto zaplněn lidmi, kteří si nechtěli nechat tuto chvíli ujít. Takže i když na akci můžeme najít jistě řadu chyb, jako celek se s ohledem na okolnosti jejího vzniku jednoznačně povedla a minimálně v českém prostředí snad poslouží jako ukázka toho, že problémem našich měst a dopravců není nedostatek financí, ale problém smýšlení, především naprostý nedostatek ambicí, snů a tvůrčích nápadů. Už samotné vyřčení myšlenky, že Ostravu nemůžeme srovnávat s Drážďany, je od prazákladu špatné, neboť je prosycené poraženectvím. Na co si netroufla Ostrava, zvládla bravurně o poznání menší Opava, která obvykle žije poněkud ve stínu svého většího souseda, avšak jsou v ní lidé, kteří se nebojí (anebo alespoň v tomto případě nebáli) dávat zelenou

netradičním myšlenkám. Zmiňované Drážďany jistě sloužily pro autora jako určité měřítko a zdroj inspirací pro opavskou akci, nikdy ale - a to je rovněž zásadní rozdíl - nebylo cílem udělat z opavské akce „druhé Drážďany“. Jednoduše proto, že autor se nespokojí s tím, aby práci dělal s cílem být až druhý.

Libor Hinčica

Url: [Komentář: Opavská rozlučka s trolejbusy](#)