



Nenápadný konec trolejbusů Škoda 15 Tr a 14 Tr v Ostravě

04.03 2018 10:38, Redakce, Nezařazené

Trolejbusy Škoda 14 Tr a 15 Tr jsou v běžném provozu s cestujícími v Ostravě již minulostí. V sobotu 3. 3. 2018 vyjel do ulic města naposledy trolejbus Škoda 15 Tr ev. č. 3511 na linku číslo 104 (kurz 106 a část odpolední směny kurzu 206), který byl následně vypraven ještě na zvláštní jízdu pro ostravský Kroužek přátel MHD a pozvané hosty společně s trolejbusem Škoda 14 Tr ev. č. 3261, který však v provozu s cestujícími dojezdil už na konci měsíce ledna.

Jak velkou událostí je pro město ukončení provozu vysokopodlažních vozidel a dovršení více než 20leté snahy o zavedení plně nízkopodlažních vozidel (byť třeba jen v rámci jedné trakce)? V Ostravě patrně žádnou. Když v roce 2010 končil provoz tramvají T4D v Drážďanech (mimořadně partnerským městem Ostravy) a došlo k symbolickému předání poslední nové tramvaje od Bombardieru, byla to mimořádná show, které se zúčastnily tisíce lidí. Československé tramvaje se staly významným symbolem saské metropole a město ani dopravce si nechtěli nechat ujít příležitost informovat veřejnost o tom, že nastává nová éra cestování MHD. Staré tramvaje šly do důchodu, jak znělo heslo symbolického rozloučení, budoucnost MHD už měla být postavena jen na moderních nízkopodlažních vozech.

Kdo stál v květnu 2010 na Augustusbrücke, nejstarším drážďanském mostě, který byl kvůli tomuto tramvajovému představení načas uzavřený pro veškerou dopravu, odnesl si nezapomenutelný zážitek důstojné rozlučky, do které však nebyli zataženi jen fanoušci veřejné dopravy, kteří se do města sjeli snad z půlky Evropy, ale také (a dokonce by šlo říct především) občané města. Ti si mohli užít historické tramvaje, poslední běžně provozní vozy, nové tramvaje, doplňkový program, přečíst si mimořádné číslo firemního časopisu věnovaného jen československým tramvajím atp. Všude byly rovněž letáčky, pozvánky běhaly na LCD monitorech ve vozech, dopravce informoval s předstihem o nasazení vozidel, poskytl jízdní řády spojů, na kterých ten den tramvaje T4D vyjely atd.

Drážďany zvládly mistrně marketingově zabalit a prodat něco, co vyplynulo z naprosté přirozenosti v podobě prosté obnovy vozového parku. Ve skutečnosti ale československé tramvaje v Drážďanech v roce 2010 neskončily (a přinejmenším zájmová veřejnost, která se 29. 5. 2010 do saské metropole vypravila, si toho byla dobře vědomá). Tramvaje vyrobené na Smíchově totiž v Drážďanech jezdí dodnes (a ještě několik let budou), byť je jejich výprava značně omezena, ale dopravce i město věděli, že je lepší zahrát na nostalgickou strunu rozlučky se starým, což naláká více lidí, než kdyby se

snažilo pozvat veřejnost na zařazení poslední nově dodané tramvaje NGTD12DD, která byla identická s 42 dalšími vozy, které si město kupovalo průběžně od roku 2003. A tak i když šlo ve skutečnosti o to nové (obnova vozového parku byla symbolicky završena), na odiv se dávalo to staré, protože k tomu mají lidé vztah.

Trolejbusy Škoda 14 Tr a 15 Tr jsou bezpochyby také silnými symboly své doby. Mají za sebou zajímavý příběh vzniku projektu, jeho zániku a zase obnovení. Mají za sebou řadu pokusů výrobce o vylepšení konstrukce, exportní úspěchy na východě, pád produkce po revoluci a zmrtvýchvstání díky exportním úspěchům v USA (kde jsou dodnes tyto trolejbusy v provozu). Ve vztahu k Ostravě budou nesmazatelně zapsány jako vozidla, která měla tvořit páteř vozového parku nekolejové dopravy, byť nakonec zůstalo z větší části jen u snů. Během 34 let převezlo 45 sólo trolejbusů 14 Tr a 11 vozů Škoda 15 Tr milióny cestujících. Přesto všechno nebyla marketingově nijak tato událost uchopena, širší veřejnost se o akci prakticky nedověděla. Některá média a fanouškovské stránky sice informovaly o ukončení provozu, sám ostravský DP ale v uplynulém týdnu raději než o ukončení jedné významné éry (a počátku jedné éry nové) pustil do éteru [brilantní tiskovou zprávu](#), jejímž poselstvím bylo obeznámit lid o tom, že řidiči, obrazně řečeno, nejezdí při minusových teplotách v kraťasech a že autobusy vyjíždějí na linky i tehdy, když v zimě v mírném podnebném pásu mrzne.

Samotné poslední rozloučení díky moderním technologiím přesto nešlo pozornosti řadě fanoušků dopravy, a to zdaleka nejen z Ostravy, ale také z dalších měst ČR, Slovenska a Polska. Od rána tak hloučky fanoušků i jednotlivci nadbíhali poslednímu trolejbusu Škoda 15 Tr pendlujícímu mezi Michálkovicemi a Náměstím Republiky. Jistým „vyvrcholením“ akce bylo střídání řidičů, protože na odpolední část směny si převzal vozidlo řidič, jenž měl evidentně velmi negativní postoj k tomu, když „jeho vozidlo“ někdo fotí. To je pro podobný typ akce jistě ten správný výběr. Koho by napadlo, že si poslední den provozu bude chtít někdo zaznamenat... Spoj odjíždějící v 14:06 z konečné Michálkovice do centra k Náměstí Republiky byl beznadějně plný, po trase navíc stále postávali další fanoušci, kteří si trolejbus chtěli vyfotit. Následně došlo po příjezdu na konečnou (14:24) k výměně za jeden z nejnovějších trolejbusů Škoda 26 Tr. Kdo by čekal alespoň nějakou symboliku v tento moment, byl by zklamán, což byli například někteří zástupci médií (zástupce České televize se například podívoval nad tím, že celá akce je vlastně jen o „ceduli“ na vozidle a že zde nikdo nic o starých trolejbusech neříká).

Trolejbus Škoda 15 Tr si před půl třetí odpoledne převzal ostravský Kroužek přátel MHD, který s ním a s vozem Škoda 14 Tr ev. č. 3261 podnikl ještě projíždku po ostravské síti v trase Náměstí Republiky - Hulváky - Hranečnick - Bazaly - Karolina, U Lávky - Důl Heřmanice - Vozovna trolejbusů.

Náhrada vozového parku za 100% nízkopodlažní (být v tomto případě jen u trolejbusů), se zpravidla děje jen jednou v historii. Je to důležitý moment ukázky vyspělosti dopravce, předěl pro cestující, milník ve vývoji ukazující posun k novým technologiím. V Ostravě byl první nízkopodlažní trolejbus zařazen do provozu v roce 1997, trvalo tedy 21 let, než se podařilo snahu několika vedení města i Dopravního podniku završit.

V Drážďanech v roce 2010 museli bezpochyby vynaložit značnou dávku invence, marketingového talentu i zapojení zdravého rozumu k tomu, aby se podařilo vymyslet a zorganizovat výše popisovanou pompézní akci, která přitom vyplývala z pouhé přirozené obnovy vozového parku (šlo tedy o jakousi akci, jež se nabízela marketingově „zneužit zadarmo“). Otázkou pak je, co je zapotřebí (ne)zapojit a (ne)mít, aby někde jinde zvládli příležitost pro podobnou sebe prezentaci tak dokonale

ignorovat...

Libor Hinčica

Url: [Nenápadný konec trolejbusů Škoda 15 Tr a 14 Tr v Ostravě](#)