

Ohlédnutí za tramvajemi RT6N1

08.11 2016 10:05, Redakce, Nezařazené

Na počátku devadesátých let minulého století čelil majoritní výrobce tramvají ČKD Tatra Praha velkým výzvám a očekáváním, která se nakonec nepodařilo naplnit. Dopravní podniky v tehdejším Československu v roce 1990 vítaly sestavení pracovní skupiny k vývoji nízkopodlažní tramvaje a doufaly, že někdejší tradiční dodavatel bude schopen zajistit kvalitní a cenově dostupné vozidlo, které přiblíží standard naší městské dopravy některým vysněným příkladům na západě.

Nová nízkopodlažní tramvaj nakonec spatřila světlo světa až po rozdělení naší republiky v roce 1993 a první cestující svezla dokonce až v roce 1996, tedy přesně před dvaceti lety. K připomenutí kulatého výročí provozu prototypu s cestujícími, ale také dodání prvních vozů z ověřovací série, přinášíme v čísle 4/2016 článek, věnující se právě počátku i konci jedné velké naděje s označením RT6.

Typovým označením RT6 se postupně honosily pouhé dvě desítky tramvají. Devatenáct z nich bylo z výroby typu RT6N1 (jeden prototyp a osmnáct sériových vozů), poslední tramvaj byla prototypem označeným RT6S, který zůstal navždy osamocen. Tramvaje typu RT6N1 byly jako nové dodány do Prahy, Brna a polské Poznaně, přičemž právě v Polsku byl jejich provoz zdaleka nejúspěšnější. V Praze jezdily tramvaje RT6N1 v pravidelném provozu pouze v letech 1997–1999, v Brně pak s přestávkami v období od roku 1997 až do roku 2016. V Poznani sice provoz vozů RT6N1 skončil již v roce 2015, tramvaje však nebyly vyřazeny, ale modernizovány a nadále se s nimi počítá, byť pod novým typovým označením RT6 MF06 AC. Jejich počet byl dokonce navýšen odkupem vyřazených vozů z České republiky, kde již tyto nad svou dobu designově mimořádně nadčasové stroje v provozu nepotkáme. Také prototyp RT6S již nebrázdí koleje, cestující vozil pouze v letech 1998–2003 v Liberci.

Přestože historie bude pravděpodobně už navždy hodnotit projekt tramvaje RT6N1 jako neúspěšný, je nedílnou součástí historie tramvajové dopravy v naší zemi. Pro výrobce i dopravní podniky přinesl cenné zkušenosti a v některých ohledech až prvotní šok z nároků na výrobu a údržbu nízkopodlažních tramvají. Následné události ukázaly, že pokud by ekonomické podmínky výrobce umožnily tramvaje RT6N1 dodávat ve větších sériích, jak bylo původně plánováno, tak by jistě bylo technicky i ekonomicky možné je po provedení nezbytných úprav trvale provozovat.

Touto cestou se z odběratelů vozů RT6 vydala nakonec pouze polská Poznaň, mající proti

provozovatelům v České republice výhodu v podobě servisu zajišťovaného nezávisle na výrobci domácím subdodavatelem přímo v Poznani. Tento stav nakonec vyústil po necelých dvou desítkách let i k rozhodnutí o plošné modernizaci tramvají RT6N1 a s cílem provozování v dalších dvaceti letech. Do dalších dekád popřejme našim tramvajím v Polsku mnoho zdaru a prvních dvacet let jejich provozu si připomeňme v čísle 4/2016 časopisu Československý Dopravák, které zamíří do distribuce postupně od 9. 11. 2016.

Text: Ing. Filip Jiřík

Url: Ohlédnutí za tramvajemi RT6N1