

Astry v Plzni ve čtvrtek skončí

17.03 2021 22:34, Libor Hinčica, Tramvaje

První nízkopodlažní tramvaje z produkce plzeňské Škodovky se ve čtvrtek 18. 3. 2021 rozloučí s Plzní. Poslední dva provozní vozy ev. č. 301 a 303 budou nasazeny na linku číslo 1, načež se kapitola provozu tramvají tohoto typu v metropoli piva uzavře. Vůz ev. č. 301, druhý prototyp, se stane historickým exponátem Plzeňských městských dopravních podniků (PMDP), vůz ev. č. 303 pak zamíří do Muzea dopravy ve Strašicích na Rokycansku.

Historie tramvají Škoda 03T přezdívaných nejčastěji Astra je s Plzní úzce spjatá, a to nejen proto, že zde vozidla tohoto modelu byla vyráběna. Přestože se o tramvajích hovoří jako o výhradně škodováckých produktech, je férové říci, že nová nízkopodlažní tramvaj vznikla v úzké kooperaci dvou firem, a sice Inekonu a Škody Plzeň.



Snímek z roku 1999 představuje neopakovatelný záběr z Prahy s prototypem vozu „Astra“ ev. č. 301 a tramvají RT6N1 z produkce ČKD na Palackého náměstí. (foto: Petr Nevyhoštěný)

Akcelerátorem pro vznik vozidla byl neúspěšný pokus o privatizaci podniku ČKD Praha ze strany Inekonu v roce 1994, kdy byla o jeden hlas vybrána ze strany státu jako lepší investor společnost INPRO (která následně ČKD nasměřovala nezadržitelně ke krachu, což je ovšem jiný příběh). Inekon mající zájem na výrobě nových tramvají tak spojil síly s konkurentem ČKD Praha, plzeňskou Škodovkou, která již byla v dané době taky privatizována a která se pod novým vedením snažila rozšiřovat své výrobní portfolio (což však později rovněž vedlo prakticky ke krachu). Firmy Inekon a Škoda společně založily firmu Kolejová Doprava, v níž každý ze subjektů vlastnil 50 %. Tato firma pak byla zodpovědná za vývoj nové nízkopodlažní tramvaje, pod jejímž designem byl podepsán architekt Ivan Linhart (mj. autor vozů KT4D, T5C5 či KT8D5). Dohoda mezi Škodovkou a Inekonem předpokládala, že výroba bude probíhat v Plzni, nicméně veškeré prodejní aktivity budou spadat pod Inekon (Škoda tedy původně tramvaje nesoucí její logo vůbec neprodávala).

Výroba prvního tříčlánkového vozu se rozeběhla v roce 1996 a již o rok později byly dokončeny dva prototypy. Ten první měl původně modro-zeleno-bílý lak a technicko-bezpečnostní zkoušku (TBZ) v rámci areálu Škodovky absolvoval dne 18. 8. 1997. Vzápětí tramvaj zamířila na strojírenský veletrh do Brna, kde si podle očekávání odnesla zlatou medaili. Poté se vrátila zpět k výrobci, odkud 23. 10. 1997 (některé zdroje uvádějí 24. 10.) putovala do areálu vozovny na Slovanech a po absolvování TBZ (29. 10. 1997) byla testována v síti Plzeňských městských dopravních podniků, v níž najezdila 2 943 km bez zátěže. Při té příležitosti vůz svezl také své první cestující, jimiž byli zástupci českých DP v rámci zasedání profesní organizace Sdružení DP ČR (5. 11. 1997). Dne 24. 11. 1997 byla tramvaj převezena zpět do Škodovky, kde byl připraven na zahájení dalšího zkušebního provozu, který měl ale na základě dohody s ostravským DP, jenž si v mezičase stihl již objednat první dva kusy, proběhnout právě na hranicích Moravy a Slezska.



Na tramvajích Škoda Inekon LTM 10.08 se prostřídalo i několik celovozových reklam, které nahrazovaly tradiční žluto-šedý lak. Na snímku z roku 2014 je tramvaj ev. č. 303 zachycena – v té době již netradičně – na lince č. 4. (foto: Ing. Zdeněk Kresa)

Po nezbytných úpravách (užití kol s jiných profilem, změně polarity atp.) byla tramvaj odeslána do Ostravy a od 28. 1. 1998 jezdil vůz po Ostravě se zátěží o hmotnosti 11,2 tuny, přičemž tramvaj získala inventární číslo 1201 a zařazena byla pod provozovnu Moravská Ostrava (Křivá). Po dokončení zkoušek se zátěží (v rozsahu cca 5 000 km) následoval zkušební provoz s cestujícími. Přestože s vozem bylo počítáno od počátku s provozním určením pro Plzeň, svezla první plzeňská Astra cestující paradoxně v Ostravě, a to dne 17. 4. 1998. V Ostravě tramvaj jezdila až do konce léta, načež se vůz vrátil dne 2. 9. 1998 zpět do Plzně a Ostrava zanedlouho získala první sériově vyrobený vůz (nesoucí dnes rovněž evidenční číslo 1201).

Kromě prvního prototypu představeného na strojírenském veletrhu a odzkoušeného v Ostravě však vznikl ještě další prototyp, jenž už byl přímo vyhotoven v plzeňských barvách. Vůz stihl technicko-bezpečnostní zkoušku v areálu Škodovky absolvovat ještě před Vánoci roku 1997 (19. 12. 1997) a již v lednu putovala tramvaj z výrobního závodu do plzeňské tramvajové vozovny (5. 1. 1998). TBZ absolvoval vůz dne 27. 1. 1998, načež začal koloběh dalších typových zkoušek, přičemž v dubnu 1998 došlo také k náhradě původních motorů za nové asynchronní motory z produkce Škodovky. Do provozu s cestujícími byl vůz zařazen dne 16. 7. 1998 pod ev. č. 301, přičemž premiéru si odbyl na lince č. 2 (Skvrňany – Světovar), a to nejprve na šejdrovém pořadí a od podzimu 1998 i na celodenních směnách. Po návratu prvního prototypu z „Dálného východu“ do Plzně byla tramvaj upravena zpět pro plzeňské podmínky, předána do PMDP (23. 9. 1998) a od 5. 10. 1998 rovněž zařazena do provozu, a to také na linku číslo 2.



Dne 27. 6. 2020 zapózoval během objednané jízdy vůz ev. č. 307 u přemostění na nové tramvajové

trati na Borská Pole. (foto: Honza Tran)

První dva prototypy byly uzpůsobeny – jako jediné z vozů Astra – pro provoz v mnohočlenném řízení. Z tohoto důvodu byly tramvaje vybaveny také poloautomatickými spřáhly. V létě 1999 byla taková impozantní souprava v Plzni skutečně testována (s vozem ev. č. 300 vedeným jako prvním vozem soupravy), do provozu však nikdy později taková velkokapacitní souprava nezasáhla a sériové vozy již nebyly pro provoz v soupravách z výroby uzpůsobeny (u některých ale byla provedena odpovídající příprava).

Hodí se přitom zmínit, že plány výrobce, potažmo přesněji výrobců, byly ambiciózněji, a kromě výchozí tříčlánkové verze byly plánovány a prezentovány také odvozené prodloužené modely, a sice o čtyřech, pěti a sedmi článcích. Zajímavá byla především navržená čtyřčlánková varianta, která počítala s užitím pouze jednonápravového podvozku pod třetím článkem. Žádný z projektů, který sliboval příchod tramvaje s možností až 80% podílu nízké podlahy, se ale neujal, pomineme-li až výrazně později (2003) vzniklý prototyp pětičlánkového vozu 05T („Vektra“), který již byl postaven pouze v režii Škodovky a byl rovněž testován v Plzni. Podle vzpomínek šéfa Inekonu, Ing. Josefa Huška, nebyl o delší vozy ve druhé polovině 90. let ze strany českých dopravních podniků zájem. Faktem ovšem také je, že tramvaje byly na svou dobu velice drahé a dopravci si ani delší vozidla dovolit nemohli (na druhé straně však panovala touha dohánět „západ“ a nějaké nízkopodlažní tramvaje nakupovat). Jelikož vozidla z produkce Škodovky a Inekonu na rozdíl od vozů RT6N1 z produkce ČKD fungovala, našla si velmi rychle své zákazníky. Po Plzni a Ostravě následovala Olomouc, Most a později i Brno (zde s obchodním jménem Anitra). Poslední vozy byly předány v roce 2006, přičemž celkem vzniklo 48 tramvají Škoda Inekon LTM 10.08, resp. později Škoda 03T.

U označení vozů se na chvíli zastavíme. Tramvaje jsou dnes známy pod všeobecnou přezdívkou „Astra“, což měl být akronym pro sousloví „**as**ynchronní **tra**mvaj“. Pod tímto názvem byla tramvaj představena veřejnosti a zástupcům DP, není však jistě bez zajímavosti, že sama dvojice výrobců se ještě v roce 1997 rozhodla, že od tohoto pojmenování ustoupí, a to z důvodu možné kolize obchodních názvů na trhu. Nově tak měla být tramvaj nazývána poněkud dlouhým a nepříliš zvučným typovým označením Škoda Inekon LTM 10.08, takže není divu, že se mezi veřejností nadále po mediální smršti z podzimu 1997 ujalo právě pojmenování Astra. Později, když partnerství mezi Škodovkou a Inekonem začalo získávat trhliny (přičemž, jak to v obdobných sporech bývá, se z pochybení vzájemně vinily obě strany), Škodovka pojmenování Inekon z názvu vyloučila a používala nadále v kontaktu s veřejností pouze své označení Škoda 03T. Pouze brněnské tramvaje se dočkaly zvláštního pojmenování, když byl model ve verzi pro Brno pojmenován jako Anitra (**a**synchronní **ní**zkopodlažní **tra**mvaj).



Přehled plánovaných verzí nízkopodlažních vozů Škoda Inekon z produktového letáku Škody Dopravní technika. Až v roce 2003 vznikl prototyp pětičlánkové tramvaje, který ale neměl ve své podobě další následovníky a navíc již vznikal v době, kdy stála Škoda a Inekon na trhu proti sobě. (sbírka: Libor Hinčica)

Vraťme se ale zpět do Plzně. Nejprve se krátce otřeme ještě o dvojici prototypů. Vůz ev. č. 301 („žlutý prototyp“) byl na základě smlouvy mezi firmou Inekon a pražským DP zapůjčen v roce 1999 po dohodě s PMDP do pražského DP. V Praze byl vůz složen dne 18. 5. 1999 a ještě tentýž den absolvoval TBZ. Po zaškolení celkem 14 řidičů pražského DP a odzkoušení průjezdnosti v pražské kolejové síti byla tramvaj nasazena na vložené pořadí linky č. 17 (od 28. 5. do 24. 6. 1999, s výjimkou dnů 19. a 20. 6., kdy byl vůz nasazen na linku číslo 10). Po skončení zkušebního provozu se tramvaj vrátila zpět do Plzně, kde zůstala až do dnešních dnů.

Prototyp ev. č. 300 jezdil nadále ve svém veletržním nátěru, pro který si vysloužil přezdívku „modrý prototyp“. Změna přišla až v roce 2001, kdy tramvaj obdržela celovozovou reklamu, následně se kvůli výměně původních, odlepujících se, plechů dočkala v roce 2004 přelakování do podnikových barev PMDP. Dlouhý život však tramvaj neměla. Dne 18. 1. 2006 byla účastníkem dopravní nehody, když do vozu zezadu najela na borech tramvaj KT8D5 ev. č. 298. Přestože došlo k výraznému poškození zadního čela, nezdálo se, že by muselo jít o nehodu natolik fatální, aby musela být tramvaj kvůli ní vyřazena. Problémem však byl poněkud – eufemisticky řečeno – laxní přístup výrobce k dodávkám náhradních dílů jak na poškozený vůz, tak na ostatní plzeňské vozy. Dopravce si tak pomáhal postupnou kanibalizací prototypu ev. č. 300, jehož díly pomáhaly v provozu udržovat zbylé vozy Škoda 03T. Situace dospěla tak daleko, že už se zdála být investice do vozu příliš vysoká a dodací lhůta náhradních dílů neúnosná, že bylo na podzim 2007 rozhodnuto o likvidaci tramvaje a po vytěžení zbylých komponentů došlo květnu 2008 k likvidaci zbytku vozidla. Pár měsíců poté měl pak dopravce obdržet od výrobce část požadovaných náhradních dílů…



Dvojice vozů Škoda 03T pózuje na smyčce Skvrňany v červnu 2020. (foto: Honza Tran)

Kromě prototypů se v ulicích Plzně prostřídalo dalších 9 sériových vozů. Dodávky těchto tramvají probíhaly v letech 1999 (na jaře byly zařazeny vozy ev. č. 302 a 303, v prosinci vozy ev. č. 304 a 305) a 2000 (v lednu byly zařazeny vozy ev. č. 306 a 307 dodané ještě v prosinci 1999, v listopadu vozy ev. č. 308, 309 a 310). S rostoucím počtem vozidel bylo možné zařazovat Astry na další linky plzeňské MHD tak, aby byl do všech částí města s tramvajovou dopravou zajišťován provoz nízkopodlažními spoji. S příchodem velkokapacitních nízkopodlažních vozů (či souprav) bylo možné omezit nejprve výpravu na nejvytíženější lince č. 4, načež se „domovskou linkou“ Aster stala linka číslo 1.

Vozidla se během působení v Plzni dočkala řady vybraných úprav (například změn brzdového systému v letech 2002 až 2004, úprav odbavovacího systému v souvislosti s novými metodami odbavování, změny lakování atp.). Zásadní vizuální změny se odehrály na tramvajích od roku 2010, kdy byly vozy posílány na provedení prohlídek k externím zhotovitelům. Prvním opraveným vozem se stala tramvaj ev. č. 309, která omlazovací kúrou v pražských ústředních dílnách. Další tramvaje byly externě opraveny u firmy Datatechnik v Třemošné, vůz ev. č. 310 poté u společnosti Pars nova Šumperk. Postupně do konce roku 2014 prošly velkými prohlídkami všechny plzeňské tramvaje Škoda 03T, s výjimkou již vyřazeného vozu ev. č. 300. Za společný jmenoval prováděných velkých prohlídek jsou obvykle při prvním vizuálním pohledu považovány především nové „dřevěné“ sedačky (a nerezová madla), ty ale byly na některé vozy osazeny ještě před odesláním na velkou prohlídku.



Dvojice ex-plzeňských Aster skončila jako exponáty ve venkovní expozici dopravní techniky na odpočívadle u Bakova nad Jizerou. (foto: Libor Hinčica)

Vyřazování dalších vozů Škoda 03T se přiblížilo s objednávkou nových vozů EVO2 z produkce Pragoimexu, které měly nejstarší plzeňské nízkopodlažní tramvaje nahradit, a to přesto, že vozy prošly nedávno rozsáhlou opravou a přesto, že ještě zdaleka nebyly na hraně své plánované životnosti, která činila 30 let. Pomineme-li nešťastný „modrý prototyp“, stala se prvním vyřazeným vozem 03T tramvaj ev. č. 304, která se střetla dne 18. 1. 2019 s osobním automobilem na Slovanské třídě a s ohledem na plánované vyřazení bylo rozhodnuto o tom, že tramvaj již nebude dále opravována. Po dodání nových vozů EVO2 pak následoval v červenci 2019 vůz ev. č. 305, v srpnu vozy čísel 306 a 302 a v říjnu 2019 vůz ev. č. 310.

Roku 2020 se tak dožilo posledních pět vozů ev. č. 301, 303, 307, 308 a 309, z nichž jako první byl po nehodě s podnapilým kolemjdoucím odstaven v červenci 2020 vůz ev. č. 309. V listopadu následovaly vozy ev. č. 307 a 308, takže nadále zůstaly ve stavu dopravce jen vozy ev. č. 301 a 303, oba určené jako budoucí historická vozidla. Vůz ev. č. 301 pro potřeby PMDP, vůz ev. č. 303 pro soukromé sbírky Muzea dopravy ve Strašicích provozovaného Škoda-bus klubem. Zbylé vyřazené tramvaje se dočkaly ještě dalšího využití. Vůz ev. č. 302 si koupil DP Ostrava a rozebral jej na náhradní díly. Stejný osud čekal také vozy ev. č. 306, 308, 309 a 310, které všechny zamířily do Brna. Tři tramvaje skončily v péči soukromých osob. Dvě jsou součástí expozice u odpočívadla dálnice D10 u Bakova nad Jizerou, jedna putovala do Ústí nad Labem.



Míjení vozů 303 a 306 na bolevecké trati v roce 2018. (foto: Libor Hinčica)

Přestože byl vůz ev. č. 301 delší dobu odstaven, dne 18. 3. 2021 se ještě jednou podívá do ulic Plzně a sveze cestující, a to i společně s vozem ev. č. 303. Vzhledem k současné situaci nebylo možné realizovat původně zvažovanou rozlučkovou jízdu pro fanoušky veřejné dopravy a občany Plzně a celé rozloučení se tak odehraje vlastně v tichosti a s ohledem na historickou roli vozů Škoda Inekon LTM 10.08 v Plzni poněkud nedůstojně.

Vzhledem k historickému zachování obou vozů však fanoušci nemusí příliš smutnit. Vůz č. 303 by se na zhruba třicetikilometrovou cestu do Strašic na Rokycansku měl vydat během následujících týdnů. Jak jsme už informovali, s přepravou tramvaje můžete stále pomoci i Vy. Škoda-bus klub při této příležitosti umožnil fanouškům zakoupit si legendární znehodnocovače „budapešťského“ typu, které jsou dodnes v Plzni používány. Cena označovače jízdenek je stanovena na symbolických 303 Kč a výtěžek z prodeje poslouží k financování náročného převozu. S ohledem na velký zájem o označovače se podařilo získat ještě několik dalších zhehodnocovačů, které jsou u příležitosti konce Aster v Plzni nyní nabídnuty k prodeji Prodávány jsou přitom starší vyřazené kousky, které vynikají různou mírou provozního opotřebení ze svých původních působišť. Zájemci si mohou svůj znehodnocovač rezervovat na e-mailu michal.mikulas@centrum.cz.

Url: Astry v Plzni ve čtvrtek skončí