



Brno nabízí k pronájmu poslední tramvaj K2. Odstavena by byla na „Mendláku“

09.05 2026 13:21, Libor Hinčica, Tramvaje

Dopravní podnik města Brna (DPMB) se nedávno rozloučil symbolicky s poslední tramvají Tatra K2P, čímž se uzavřela kapitola provozu tohoto modelu na území České republiky, pomineme-li nasazení (pseudo)historických vozů na retro spoje (v Brně a v Praze) a příležitostné nasazení upravené modernizované varianty K2R v podobě brněnské „party šaliny“ (K2R-RT). Poslední provozní vůz K2P ev. č. 1080 nyní DPMB nabízí k pronájmu v rámci vypsání poptávkového řízení.

Připomeňme, že tramvaje Tatra K2 se vyráběly v ČKD Tatra v letech 1967–1983, přičemž během této doby bylo vyrobeno celkem 569 vozů, které zamířily do Československa, Jugoslávie a Sovětského svazu. Ačkoli v době vzniku kloubové tramvaje této koncepce se předpokládalo, že se verze „K“ stane pilířem vozového parku v řadě provozů, ve skutečnosti model příliš úspěšný nebyl.

Z československých měst se uchýtil (pomineme-li krátkodobé provozování jednoho z prototypů v Mostě) jen v Ostravě (10 ks), Bratislavě (89 ks) a v Brně, které se se 135 dodanými vozy stalo jejich vůbec největším provozovatelem. Více než třetina všech vyrobených vozů skončila v sovětských provozech (245 ks) a ikonickými se staly vozy K2 v jugoslávském (bosenském) Sarajevu (90 ks).



Tramvaje Tatra K2 na smyčce Obřany v roce 1983. (foto: Ing. Tomáš Kocman; Technické muzeum v Brně)

Pomineme-li tzv. malé modernizace z 80. let, které ale měly za cíl snížit spotřebu elektrické energie a cestující změny na vozidlech nepozorovali, pustilo se Brno do rozsáhlejšího modernizačního procesu vozů až v polovině 90. let, přičemž rekonstrukce se odehrály v několika etapách a měly postupně sestupnou tendenci z hlediska rozsahu. Po vozech K2R následovala provedení K2R03, K2R03-P, K2T a K2P. Zcela svébytnou modernizací poté byla přestavba čtyř vozů na model K3R-N, který je v Brně nadále provozován.

Na verzi K2P bylo v letech 2000 až 2002 modernizováno celkem 23 vozů, z toho dva - ev. č. 1080 a 1097 - externě ve společnosti Pars nova a oproti ostatním brněnským vozům K2P se v řadě prvků zpočátku odlišovaly (měly například protiskluzovou podlahovou krytinu ALTRO, podsadákové topnice, vnitřní informační panel pro cestující zobrazující následné zastávky BUSE BS 170 a jako první obdržely i tehdy nové lakování inspirované vozy KT8D5N a T6A5). Právě vůz ev. č. 1080 se stal nakonec posledním mohykánem, který přepravoval v Brně cestující.



Tramvaj K2P ev. č. 1080 byla od roku 2023 posledním pravidelně vypravovaným vozem typové řady K2 v Brně. (foto: Tomáš Hynčica)

Ještě na počátku roku 2023 bylo ve stavu osm vozů K2P (tj. s výzbrojí TV Progress), dva vozy K2T (s výzbrojí TV14), dva vozy K2R03-P a jeden vůz K2R („party/pivní šalinu“ s ohledem na její specifickou roli nepočítaje). V roce 2024 zůstal provozním jen vůz ev. č. 1080, kterému život prodloužila skutečnost, že ještě v roce 2021 prošel vyšším stupněm opravy. Pravidelně se pak tramvaj objevovala v provozu až do počátku listopadu 2025. Naposledy byla vypravena dne 2. 11. 2025 na třinácté pořadí linky č. 5. Poté zůstala odstavena s tím, že už jen čekala na oficiální rozlučku.

Ta se uskutečnila dne 19. 4. 2026 a kromě vozu ev. č. 1080 se jí účastnily i retrovůz K2 ev. č. 1123 a „party šalina“ K2R (resp. po provedené úpravě K2R-RT) ev. č. 1018. Datum nemělo žádnou historickou symboliku (první tramvaj K2 byla v Brně zařazena 19. 2. 1967) a šlo jen o formální tečku po 59 letech provozu, byť fakticky vzhledem k poslednímu pravidelnému vypravění už v listopadu 2025 je přesnější hovořit o „pouze“ 58 letech provozu.

Po posledním odstavení nebylo jasné, jak hodlá DPMB s poslední tramvají K2P ev. č. 1080 naložit. Nyní se na webových stránkách dopravce objevilo poptávkové řízení na pronájem uvedeného vozu, u kterého dopravce uvádí, že vzhledem k „obrovskému zájmu a oblíbenosti vozu K2“ u brněnské veřejnosti hledá nájemce, který by dal vozu nový smysl a zajistil jeho další smysluplné využití s tím, že by tramvaj byla odstavena v budoucnu na Mendlově náměstí, kde je k dispozici krátká kusá kolej.



Tramvaj K2P ev. č. 1080 předposlední den pravidelného nasazení do provozu – 1. 11. 2025. (foto: Tomáš Hynčica)

Konkrétní podmínky mají být sjednány individuálně s vybraným zájemcem na základě onoho poptávkového řízení, v němž DPMB slibuje vysokou viditelnost s ohledem na frekvenci lidí na „Mendláku“, mediální pozornost, dále údajně unikátní „brand asset“ a komunitní přesah.

Jakkoli je zajímavé a chvályhodné, že se DPMB k tomuto kroku odhodlal, nabízí se otázka, zda by nebylo lepší, kdyby namísto prázdných frází o slibovaném komunitním přesahu a „brand assetu“ přece jen vlastník vozu neprozradil nějaké z podstatnějších informací, na jejichž základě by bylo možné, aby si zájemci udělali představu o omezujících podmínkách, které by mohly jejich nápad zhatit, resp. kterým je nutné ideu předem přizpůsobit. Ona odstavná kolej například momentálně není ani přístupná po zpevněné komunikaci (chodníku) a neurčitý příslib, že konkrétní podmínky („umístění, technické zázemí a finanční model“) budou dohodnuty s vybraným zájemcem, poněkud ignoruje fakt, že pro podnikatele nežijící z veřejných prostředků je finanční model zpravidla základem, nikoli koncem projektu. V neposlední řadě DPMB na webu ani neuvádí lhůtu, do kdy by měli zájemci své nápady posílat, ani způsob, jakým bude výherce zvolen.

Url: [Brno nabízí k pronájmu poslední tramvaj K2. Odstavena by byla na „Mendláku“](#)